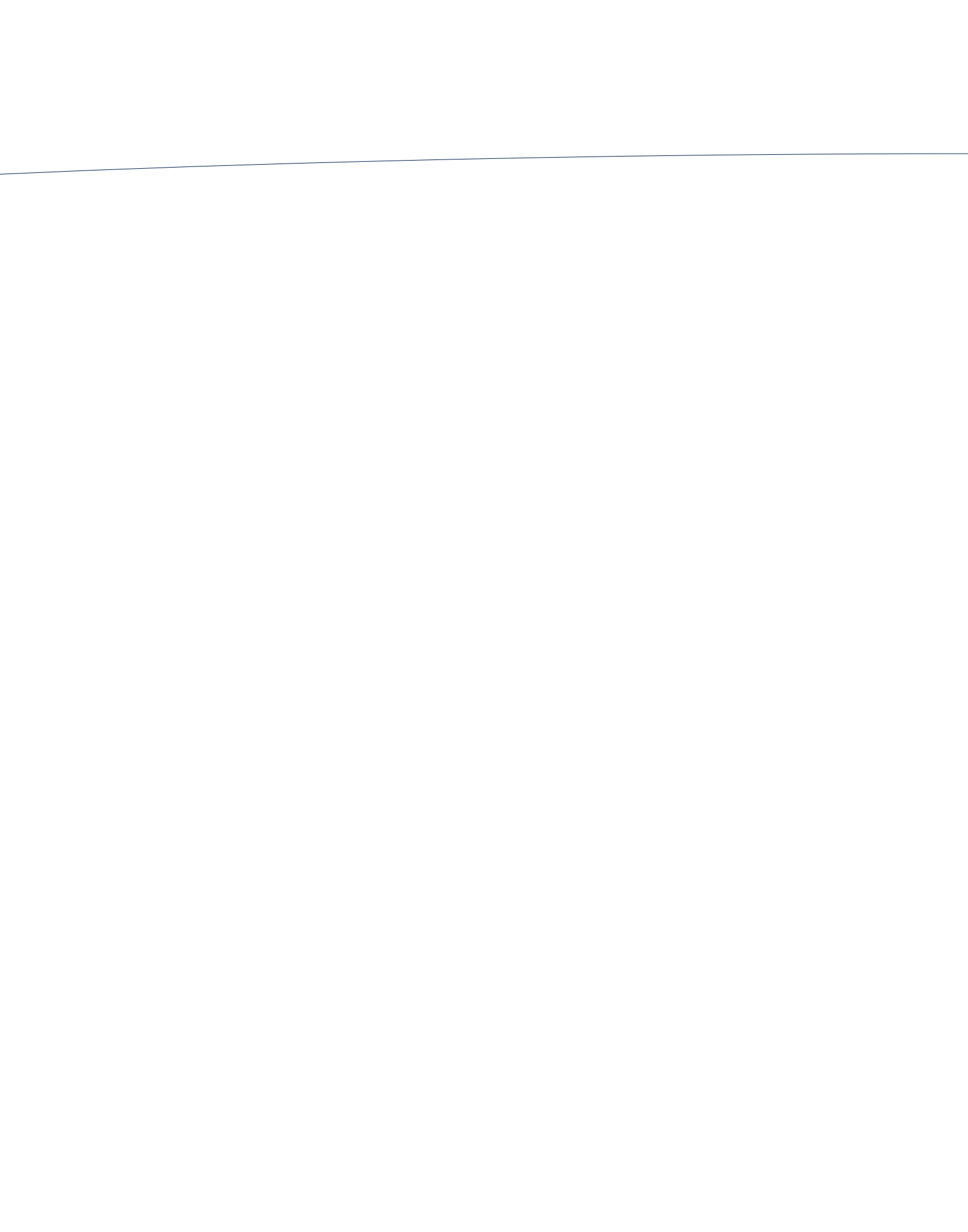


2004-05
Document de référence





Sommaire

Présentation
générale

Rapport d'activité

Données
environnementales
et sociales

Risques et gestion
des risques

Rapport financier

Informations
complémentaires

L'offre publique d'échange s'étant clôturée le 3 mai 2004, les résultats consolidés de l'exercice 2004-05 du groupe sont présentés sur la base d'une consolidation du groupe Air France sur 12 mois (avril-mars) et du groupe KLM sur 11 mois (mai-mars). L'exercice 2003-04 est retraité pro forma.



Le présent document de référence a été déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 29 juin 2005, conformément aux articles 211.1 à 211.42 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

2

Madame, Monsieur, cher actionnaire,

En créant Air France-KLM il y a un peu plus d'un an, nous avons été des pionniers, à l'image des premiers « aviateurs ». Nous avons en quelque sorte réinventé notre industrie. En ayant toujours en tête la satisfaction de nos clients et de nos actionnaires, nous avons ouvert de nouvelles perspectives pour nos deux compagnies au sein d'un groupe devenu le leader européen et mondial du transport aérien.

Ce projet, nous l'avons concrétisé avec succès en dégagant des résultats en forte progression dès cette année. La bonne activité dans nos trois métiers, combinée à une politique efficace de contrôle des coûts, a permis de supporter l'envolée du prix du pétrole. Enfin, la mise en place des synergies, revues à la hausse, s'est accélérée grâce à la mobilisation enthousiaste et efficace des équipes des deux compagnies que je tiens à remercier.

Cette première année de fusion réussie a été saluée par différents prix. Air France-KLM a notamment été élu « compagnie aérienne de l'année » par le magazine américain *Air Transport World*.

Les raisons de notre succès sont simples. La coopération entre nos deux entreprises se base sur le respect, l'engagement et la confiance. Nous envisageons nos différences culturelles comme des avantages dont nous devons tirer parti. Il y a beaucoup de choses qui nous rassemblent et permettent une coordination pragmatique. C'est ainsi que de nombreux projets ont vu le

jour, notamment dans le passage, le cargo, la maintenance ou encore, dans les systèmes d'information. Pour nos clients, ce rapprochement se concrétise par un réseau élargi, un nombre de fréquences plus élevé, un accès à deux plates-formes de correspondance efficaces mais aussi à travers notre programme de fidélisation unique, *Flying Blue*, qui est le symbole de notre approche commune.

Mais ce n'est pas parce que nos résultats ont été bons cette année que nous devons nous arrêter là ! Pour conserver notre objectif de croissance rentable sur le long terme, nos défis sont nombreux.

Le premier reste la maîtrise des coûts. C'est en poursuivant les programmes d'économies développés au sein des deux compagnies que nous parviendrons à proposer une offre attractive, renforçant ainsi le leadership d'Air France-KLM dans un environnement de plus en plus concurrentiel. Réaliser les synergies prévues et en rechercher d'autres sont également une de nos priorités pour limiter nos charges.

Dans un secteur exposé à des changements rapides et profonds, le deuxième défi est de conserver cette capacité d'adaptation et de flexibilité qui a permis au groupe de faire face, depuis 2001, à différentes crises. En s'appuyant sur nos deux *hubs* de Roissy - Charles-de-Gaulle et Schiphol, nous poursuivons un développement adapté et ciblé des capacités,



misant sur une complémentarité et un équilibre entre les réseaux, et sur une combinaison des trafics de correspondance et de point à point.

Notre troisième défi est de renforcer la structure financière du groupe tout en dégagant des capacités d'investissement. Nous devons continuer à rationaliser et à moderniser notre flotte pour améliorer notre rentabilité et répondre aux exigences de développement durable.

Ces défis ne sont pas nouveaux. Nous avons su les relever dans le passé. Depuis notre introduction en bourse en 1999, votre compagnie a beaucoup évolué. À cette époque, elle n'occupait que le troisième rang européen avec un chiffre d'affaires de 10 milliards d'euros, était absente des grandes alliances et avait pour actionnaire majoritaire l'État.

Aujourd'hui privatisée, elle est le leader au sein de SkyTeam, l'alliance qu'elle a créée avec de grands partenaires, et elle a su initier la première opération de rapprochement entre deux compagnies aériennes de nationalité et de culture différentes.

Notre cours de bourse ne reflète pas cette évolution. Il est vrai que l'on reproche souvent au secteur aérien de ne pas créer de valeur. Mais je voudrais rappeler, qu'à mon sens, peu de secteurs aurait pu résister aux crises intervenues depuis les

attentats du 11 Septembre et à leurs conséquences. Notre industrie a démontré son importance économique et sociale ainsi que ses qualités de résistance. Cette année encore, le secteur devra faire face à un environnement difficile. Cependant, grâce à la poursuite de la stratégie que nous avons mis en place, nous sommes confiants de pouvoir dégager un résultat d'exploitation comparable à celui de l'exercice 2004-05.

Avec Leo van Wijk, président de KLM, nous partageons l'ambition de rester le leader mondial du transport aérien pour nos collaborateurs, nos clients et nos actionnaires, dont l'appui sans faille au cours de cette première année, a été crucial.

Nous vous remercions de la confiance dont vous avez toujours fait preuve à l'égard de notre groupe.

Jean-Cyril Spinetta

P présentation générale

6

Faits marquants

8

Chiffres clés

10

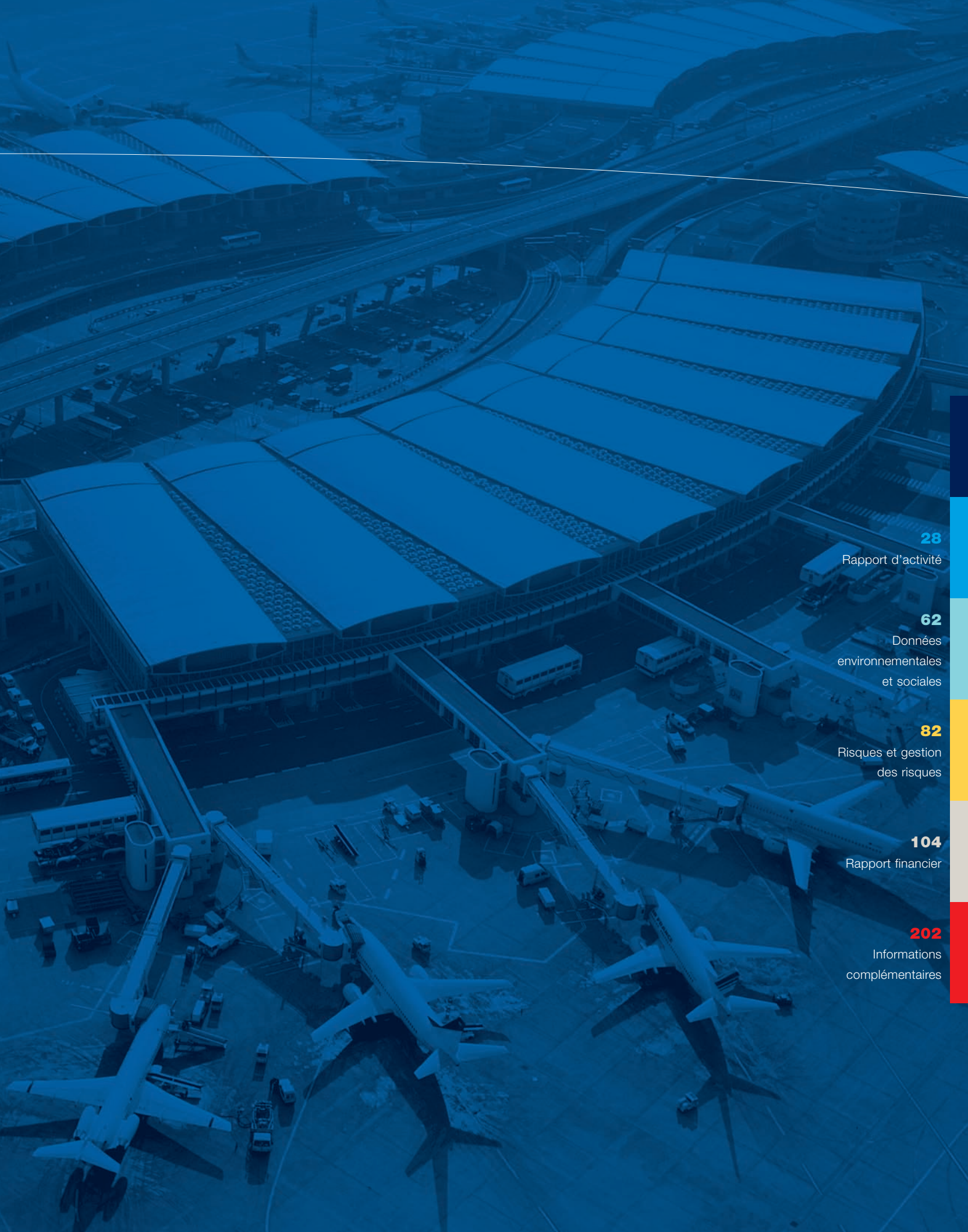
Gouvernement d'entreprise

20

Air France-KLM en bourse

25

Être actionnaire



28

Rapport d'activité

62

Données
environnementales
et sociales

82

Risques et gestion
des risques

104

Rapport financier

202

Informations
complémentaires

Faits marquants 2004-05

6



Avril 2004

Air France lance le 5 avril son offre publique d'échange sur les actions ordinaires de KLM. Les actionnaires de KLM, réunis en Assemblée générale le 19 avril, adoptent les modifications statutaires permettant la création du groupe Air France-KLM. L'Assemblée générale des actionnaires d'Air France vote, le 20 avril, l'augmentation de capital destinée à rémunérer les actionnaires de KLM.

Mai

L'offre publique d'échange sur les titres KLM rencontre un large succès avec 96,3% des actions ordinaires de KLM apportées à l'offre. Le 5 mai le groupe est coté à Paris, Amsterdam et New York. Le 6 mai, la privatisation d'Air France est constatée du fait du transfert de la majorité de son capital au secteur privé par dilution de la part de l'État.

Le 23 mai, une partie de la voûte de la salle d'embarquement du terminal 2 E de Roissy - Charles-de-Gaulle s'effondre. L'ensemble des vols et des personnels sont redistribués vers les autres terminaux du *hub*, ne causant aucune annulation.



Juin

Le groupe dégage les trois priorités pour les prochaines années : mettre en place les premières mesures destinées à favoriser les synergies, continuer une politique stricte de contrôle des coûts et développer l'alliance SkyTeam.



Juillet

Le baril de pétrole (Brent IPE) dépasse les 40 dollars à Londres, atteignant son cours le plus haut depuis 1990.

Septembre

L'Assemblée générale des actionnaires finalise la structure juridique du groupe avec la création 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.

Octobre

KLM fête ses 85 ans autour du thème « *Celebrating the spirit* ».



Décembre

Le 9 décembre l'État français ramène sa participation de 44% à 23 % après cession de 47,7 millions de titres.

Le 26 décembre, un tsunami ravage les côtes d'Asie du Sud et du Sud-Est, faisant des milliers de victimes. Les équipes d'Air France et de KLM se déploient pour venir en aide aux rescapés et participent financièrement à l'effort mondial de solidarité.

Janvier 2005

Air France-KLM est élu « Compagnie aérienne de l'année » par le magazine américain *Air Transport World*.

Air France Cargo et KLM Cargo annoncent la création de la Maison Européenne du Cargo, une équipe de management intégrée dans le domaine du fret.

Février

Une offre réservée aux salariés d'Air France ainsi qu'un échange salaire/actions sont lancés à la suite de la cession par l'État d'une partie de sa participation dans Air France-KLM.

Mars

Air France-KLM présente son programme de fidélisation unique, *Flying Blue* qui remplace les programmes *Fréquence Plus* d'Air France et *Flying Dutchman* de KLM.

Avril

Le baril de pétrole (Brent IPE) atteint à Londres un nouveau record à 56,51 dollars.

Mai

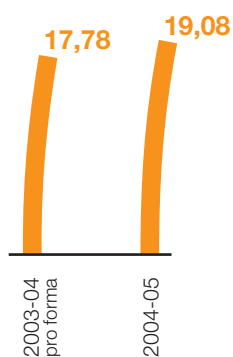
À l'issue d'une première année de fusion réussie, le groupe présente des résultats en forte progression.



Chiffres clés

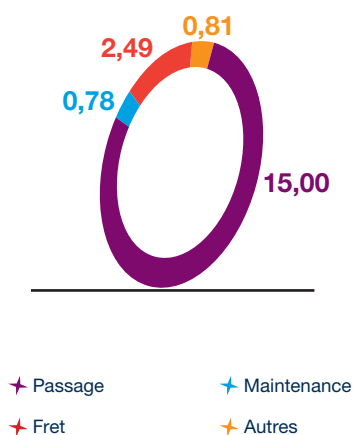
8

Chiffre d'affaires
(en milliards d'euros)



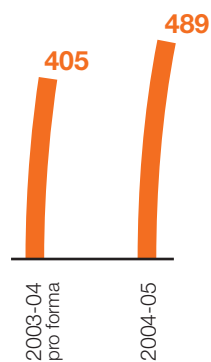
Le chiffre d'affaires du groupe a progressé de 7,3% grâce à une activité soutenue de l'ensemble des métiers.

Répartition du chiffre d'affaires
(en milliards d'euros)



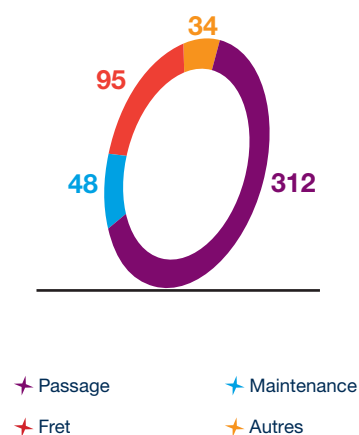
Les activités passage et cargo ont enregistré des progressions de 6,8% et de 9,4% respectivement.

Résultat d'exploitation
(avant cessions aéronautiques)
(en millions d'euros)



Le résultat d'exploitation avant cessions aéronautiques a augmenté de 20,7% malgré des dépenses de carburant en progression de 33,3% à 2,6 milliards d'euros.

Répartition du résultat d'exploitation
(avant cessions aéronautiques)
(en millions d'euros)



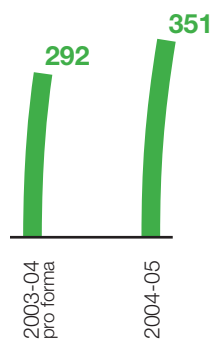
L'ensemble des activités a contribué positivement au résultat d'exploitation avec une performance particulièrement remarquable pour le fret (+61,0%).

Une première année de fusion réussie

La première année de rapprochement entre Air France et KLM est une complète réussite. Les équipes se sont mobilisées avec enthousiasme et le succès du travail en commun s'est mesuré aux 115 millions d'euros de synergies réalisées, dépassant largement l'évaluation initiale de 65 millions d'euros. Elles sont venues renforcer les programmes de réduction de coûts engagés au sein des deux compagnies, permettant au groupe de dégager des résultats en forte augmentation malgré l'envolée du prix du pétrole.

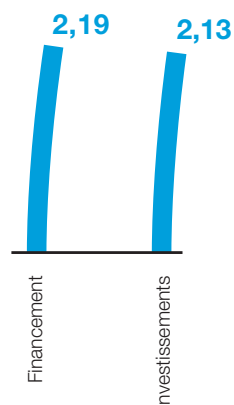


Résultat net part du groupe (en millions d'euros)



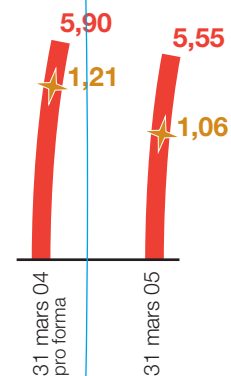
Le résultat par action s'établit à 1,36 euro au 31 mars 2005 contre 1,13 euro l'année précédente. Le dividende s'élève à 15 centimes d'euro (5 centimes au 31 mars 2004).

Financement des investissements (en milliards d'euros)



Les investissements aéronautiques se sont élevés à 1,8 milliard d'euros et les investissements au sol à 0,3 milliard. Ils ont été financés par le cash flow opérationnel de 1,9 milliard et des cessions de 0,3 milliard.

Structure financière (en milliards d'euros)



- ★ Dette nette en Md€
- ✦ Ratio dette nette / fonds propres

La structure du bilan s'est fortement améliorée avec un ratio d'endettement ramené à 1,06.

Chiffres consolidés

en millions d'euros

	2005 (1) (2)	2004 pro forma ⁽¹⁾	Variation
Chiffre d'affaires	19 078	17 782	+7,3%
Excédent brut d'exploitation avant loyers opérationnels	2 873	2 716	+5,8%
Résultat d'exploitation avant cessions aéronautiques	489	405	+20,7%
Résultat net consolidé avant impôt	455	341	+33,4%
Résultat net part du groupe	351	292	+20,2%
Résultat net par action (en euros)	1,36	1,13	+20,4%

(1) Consolidation d'Air France sur 12 mois (avril-mars) et de KLM sur 11 mois (mai-mars).

(2) Consolidation de Servair sur 15 mois (janvier 2004-mars 2005).

Conseil d'administration au 31 mars 2005

La composition du Conseil d'administration a évolué au cours de l'année 2004-05 pour tenir compte du rapprochement entre Air France et KLM, qui a entraîné la privatisation du groupe Air France, des accords signés entre les deux compagnies aériennes relatifs au gouvernement d'entreprise, de la transmission du patrimoine entre la société et sa filiale, et enfin de la cession de 25,5% du capital par l'État français.

La composition du Conseil d'administration, qui était de 21 membres au 31 mars 2004, est passée à 26 membres le 24 juin 2004 puis à 20 membres au 15 septembre 2004.

Enfin, la cession de la participation de l'État français, en décembre 2004, a entraîné une réduction du nombre de ses représentants au Conseil d'administration.

Depuis le 20 janvier 2005, il comprend 16 membres :

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

Administrateurs nommés par l'Assemblée générale

	Date de nomination	Date de fin de mandat	Nombre d'actions dans la société	Principales autres fonctions et mandats
Jean-Cyril Spinetta Président du Conseil d'administration Né le 4 octobre 1943	23/09/1997	Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2010.	65 240 (hors parts de FCPE)	Président-directeur général d'Air France, Administrateur d'Alitalia. et de Saint-Gobain, représentant permanent d'Air France au Conseil d'administration du <i>Monde Entreprises</i> .
Leo M. van Wijk Vice-président du Conseil d'administration Président du Directoire de KLM Né le 18 octobre 1946	24/06/2004	Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2010.	500	Administrateur de Northwest Airlines, Membre du Conseil de surveillance de Martinair, d'Aegon N.V. et de Randstad Holding N.V.. Membre du comité consultatif d'ABN AMRO holding et de Kennemer Gasthuis.
Patricia Barbizet Directeur général et administrateur d'Artémis Née le 17 avril 1955	03/01/2003	Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2010.	2 000	Président du Conseil de surveillance de Pinault-Printemps-Redoute et membre du Conseil de surveillance de Financière Pinault, Gucci, Yves Saint-Laurent et Yves Saint-Laurent Parfums. Administrateur de la FNAC, de Christie's International plc. et de TF1. Représentant permanent d'Artémis au Conseil d'administration de Bouygues, de Sebdo <i>Le Point</i> et de <i>l'Agefi</i> .
Giancarlo Cimoli Président et administrateur délégué d'Alitalia Né le 12 décembre 1939	19/07/2004	Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2010.	10	Administrateur de Enia S.p.A. et de EnerTAD S.p.A.



	Date de nomination	Date de fin de mandat	Nombre d'actions dans la société	Principales autres fonctions et mandats
Jean-François Dehecq Président-directeur général de Sanofi-Aventis Né le 1 ^{er} janvier 1940	25/01/1995	Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2010.	523	Président et administrateur de Sanofi-Synthelabo Daiichi Pharmaceuticals Co. Administrateur de Sanofi-Synthelabo Inc et de Fujisawa-Sanofi-Synthelabo.
Willem F. Duisenberg Né le 9 juillet 1935	24/06/2004	Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2010.	100	Membre du Conseil de surveillance de Rabobank.
Jean-Marc Espalioux Président du Directoire de Accor Né le 18 mars 1952	14/09/2001	Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2010.	601	Administrateur de Veolia Environnement et de Accor UK. Membre du Conseil de surveillance de Club Méditerranée et représentant permanent de Accor au Conseil de surveillance du groupe Lucien Barrière SAS.
Pierre-Henri Gourgeon Directeur général délégué d'Air France-KLM Né le 28 avril 1946	20/01/2005	Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2011.	44 769 (hors parts de FCPE)	Directeur général délégué d'Air France et représentant permanent d'Air France-KLM au Conseil d'administration d'Air France. Président d'Amadeus GTD, Administrateur d'Autoroutes du Sud de la France et de Stéria.
Cornelis J. A. van Lede Né le 21 novembre 1942	24/06/2004	Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2010.	1 000	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. Président de l'INSEAD.
Floris A. Maljers Né le 12 août 1936	24/06/2004	Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2010.	500	Président du Conseil de surveillance de la Rotterdam School of Management. Membre du Comité des Actions de Préférence de DSM. Membre du Comité exécutif de Rand Europe.
Pierre Richard Administrateur délégué et Président du Comité de direction de Dexia Né le 9 mars 1941	20/10/1997	Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2010.	401	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 de Dexia Banque, de FSA Holding, de Crédit du Nord, du journal <i>Le Monde</i> et de Generali France. Membre du Conseil d'administration en qualité d'expert de la Banque Européenne d'Investissement. Vice-président de l'Association française des banques. Membre du Comité exécutif de la Fédération Bancaire Française.

Administrateurs représentant l'État

	Date de nomination	Date de fin de mandat	Nombre d'actions dans la société	Principales autres fonctions et mandats
Pierre-Mathieu Duhamel Directeur du Budget, ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie Né le 17 novembre 1956	15/01/2003	Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2010.	—	Administrateur de France Telecom, d'EDF et de la SNCF. Membre de droit du CEA.
Jean-Louis Girodolle Sous-Directeur à la direction du Trésor / Agence des participations de l'État Né le 2 août 1968	24/06/2004	Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2010.	—	Administrateur de Renault, de la RATP, d'Autoroutes du Sud de la France et d'Aéroports de Paris.
Claude Gressier Président de la section des Affaires économiques du Conseil général des Ponts et Chaussées Né le 2 juillet 1943	24/06/2004	Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2010.	—	Aucun

Les administrateurs représentant l'État ne sont pas tenus de détenir des actions de la société.

Administrateurs représentant les actionnaires salariés

	Date de nomination	Date de fin de mandat	Nombre d'actions dans la société	Principales autres fonctions et mandats
Christian Magne Représentant les personnels au sol et navigant commercial Né le 20 août 1952	14/09/2001	Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2010.	172 (hors parts de FCPE)	—
Christian Paris Représentant les personnels navigants techniques Né le 8 février 1954	14/09/2001	Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice au 31 mars 2010.	28 000 (hors parts de FCPE)	—

Secrétariat du Conseil d'administration

Jean-Marc Bardy
 Directeur juridique



Organisation et fonctionnement du Conseil d'administration

Le mandat d'administrateur a une durée de 6 ans. Le nombre minimal d'actions d'administrateur est de 10 actions pour les administrateurs autres que ceux représentant l'État et les actionnaires salariés.

Le Conseil d'administration du 24 juin 2004 a décidé de ne pas procéder à la dissociation des fonctions de Président et de Directeur général. 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 décrites ci-dessous. Les seules limitations apportées aux pouvoirs du Président-directeur général résultent 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 toute participation dans toute société créée ou à créer, participer à la création de toute société, groupement ou organisme, souscrire à toute émission d'actions, de parts sociales ou d'obligations ;
- consentir tous échanges, avec ou sans soulte portant sur les biens, titres ou valeurs de la société.

Le Conseil d'administration du 24 juin 2004 a décidé de nommer un Directeur général délégué, chargé d'assister le Président-directeur général, et a déterminé ses pouvoirs. Le Directeur général délégué 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.

Outre les dispositions légales et statutaires, le fonctionnement du Conseil d'administration est régi par un règlement intérieur adopté par le Conseil le 17 juin 2004.

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. Le Conseil d'administration a également adopté un code de déontologie qui précise les obligations auxquelles les administrateurs sont astreints en matière d'opérations sur titres ainsi qu'un code éthique financier qui détermine les principes auxquels doivent se conformer les principaux dirigeants de l'entreprise chargés de la communication et des informations financières.

Les réunions du Conseil sont précédées de l'envoi, trois à cinq 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.

Au cours de l'exercice 2004-05, le Conseil d'administration s'est réuni à dix reprises. La durée des réunions du Conseil a été en moyenne de trois heures, les principaux sujets à l'ordre du jour faisant l'objet de présentations vidéo ou orales suivies d'un débat. Le taux de présence des administrateurs a été de 80,7% (86% en 2003-04).

Les séances du Conseil ont été notamment consacrées à l'examen et/ou l'approbation des comptes sociaux et consolidés intermédiaires et définitifs, du budget, des investissements en matière de flotte long-courrier, de la politique de couverture pétrolière, des opérations significatives, dont la modification de la structure du groupe, de l'augmentation de capital réservée aux actionnaires de KLM, de la nomination et de la rémunération des dirigeants sociaux ainsi que des conventions réglementées.

Le Conseil d'administration, dans sa composition actuelle, a engagé une démarche d'évaluation de son fonctionnement depuis le 31 mars 2005.

Comités

Le comité d'audit

Le comité est composé de cinq administrateurs : Jean-François Dehecq, Président du comité, Jean-Louis Girodolle, Floris Maljers, Pierre Richard et Christian Magne. Assistent également aux réunions, le Directeur financier d'Air France-KLM, le Directeur général aux affaires financières de KLM, le Directeur de l'audit interne de chacune des deux filiales et les Commissaires aux comptes.

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.

Par ailleurs, le comité d'audit examine les comptes consolidés intérimaires et annuels avant qu'ils soient soumis au Conseil d'administration, et doit en outre examiner :

- 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 ;

Le comité de stratégie

Le comité de stratégie est composé de sept administrateurs, dont Jean-Cyril Spinetta, Président du comité, Leo van Wijk, Patricia Barbizet, Pierre Duhamel, Claude Gressier, Christian Paris et Christian Magne.

Assistent également aux réunions, le Directeur général délégué, le Directeur financier et le Secrétaire du Conseil d'administration.

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

- 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.

Au cours de l'année 2004-05, le comité d'audit s'est réuni le 12 mai 2004 pour examiner les comptes annuels, le 15 novembre 2004 pour les comptes semestriels et le 14 février 2005 pour les comptes trimestriels. Il s'est également réuni le 21 septembre 2004 pour examiner le document 20-F, déposé auprès de la *Securities and Exchange Commission* américaine, ainsi que le processus de conversion des comptes annuels de la société en US GAAP compte tenu de la cotation de la société sur le *New York Stock Exchange*. Cette réunion a également porté sur l'application de la loi *Sarbanes Oxley*. Le 14 février 2005, le comité s'est penché sur l'état d'avancement du plan d'action en matière de contrôle interne et du programme de travail de l'audit interne. Le taux de présence des membres a été de 81,7% (87,5% en 2003-04).

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.

la cession d'actifs aériens ou non aériens, la politique de sous-traitance aérienne et d'alliance.

Il s'est réuni le 8 novembre 2004 et a consacré sa réunion à la préparation des travaux du Conseil d'administration sur les opérations relatives à l'évolution de la participation d'Air France dans les sociétés Amadeus France et Amadeus GTD, et sur les politiques de couverture en matière de carburant. Au cours de sa séance du 7 février 2005, il a examiné l'évolution du plan de flotte long-courrier d'Air France. Le taux de présence de ses membres a été de 100% (87,5% en 2003-04).



Le comité de rémunération

Le comité de rémunération est composé de trois administrateurs : Jean-Marc Espalioux, Président du comité, Cornelis van Lede et Pierre Richard. Il est chargé notamment de formuler des propositions quant au montant et à l'évolution de la rémunération du Président-directeur général.

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.

Il s'est réuni les 15 juin 2004 et 23 novembre 2004 pour, respectivement, donner un avis au Conseil sur la part variable de la rémunération du Président-directeur général au titre de l'exercice 2003-04 et pour préparer les délibérations du Conseil concernant la fixation de la rémunération du Président-directeur général et du Directeur général délégué au titre de l'exercice 2004-05. Le taux de présence des membres a été de 100% (100% en 2003-04).

Le comité de nomination

Dans le cadre de sa privatisation et conformément aux accords conclus avec KLM, la société a souhaité se doter d'un comité de nomination dont le règlement intérieur a été adopté par le Conseil d'administration du 4 mars 2004. Il est composé de trois membres, dont Jean-Marc Espalioux, Président du comité, Patricia Barbizet, Jean-François Dehecq et d'un membre suppléant. Le comité de nomination propose la nomination d'administrateurs au Conseil d'administration, qui approuve ces propositions et les soumet pour approbation à l'Assemblée générale des actionnaires.

En avril 2004, le comité a proposé au Conseil les nouveaux administrateurs qui ont été nommés par l'Assemblée générale du 24 juin 2004. Le taux de présence des membres a été de 100%.

Le comité de nomination 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.

Rémunération

La rémunération des administrateurs

L'Assemblée générale du 24 juin 2004 a alloué des jetons de présence aux membres du Conseil d'administration à partir de l'exercice 2004-05. Les modalités de rémunération des administrateurs sont les suivantes : 12 000 euros de partie fixe et 12 000 euros de partie variable ; pour le Président du comité

d'audit, 10 000 euros ; pour les présidents des autres comités, 7 000 euros ; pour les membres du comité d'audit, 6 000 euros ; et pour les membres des autres comités, 4 000 euros. Un montant total de 553 028 euros a été versé.

<u>Administrateurs</u>	<u>Jetons de présence</u>	<u>Administrateurs</u>	<u>Jetons de présence</u>
Jean-Cyril Spinetta	31 000 euros	Pierre-Henri Gourgeon	4 849 euros
Leo M. van Wijk	22 060 euros	Claude Gressier	16 969 euros ⁽¹⁾
Patricia Barbizet	28 727 euros	Cornelis J.A. van Lede	17 878 euros
Giancarlo Cimoli	9 091 euros	Christian Magne	32 500 euros
Jean-François Dehecq	35 818 euros	Floris A. Maljers	21 469 euros
Pierre-Mathieu Duhamel	29 500 euros ⁽¹⁾	Christian Paris	26 909 euros
Willem F. Duisenberg	15 878 euros	Pierre Richard	29 636 euros
Jean-Marc Espalioux	30 364 euros	Administrateurs ayant quitté	
Jean-Louis Girodolle	19 560 euros ⁽¹⁾	leur fonction en cours d'année	180 820 euros

(1) Montant versé directement au Trésor

La rémunération des mandataires sociaux

Le comité de rémunération a proposé au Conseil d'administration, qui l'a adopté le 23 novembre 2004, de fixer les éléments de rémunération du Président-directeur général et du Directeur général délégué, au titre de leurs fonctions dans la société Air France-KLM et dans la société Air France, de la façon suivante :

- Président-directeur général : fixation de la rémunération de base à un montant fixe annuel de 750 000 euros en deux ans, avec un bonus sur objectifs pouvant représenter 60% de la rémunération de base.
 - 2004-05 : 550 000 euros et un bonus cible de 60%
 - 2005-06 : 750 000 euros et un bonus cible de 60%
- Directeur général délégué : fixation de la rémunération de base à un montant fixe annuel de 550 000 euros en deux ans, avec un bonus sur objectifs pouvant représenter 60% de la rémunération de base.
 - 2004-05 : 370 000 euros et un bonus cible de 50%
 - 2005-06 : 550 000 euros et un bonus cible de 60%

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 parts de marché et maintien de l'équilibre économique.

Le Président-directeur général et le Directeur général délégué bénéficient également d'un plan de retraite, mis en place en 2003 pour 39 cadres exécutifs d'Air France, garantissant un niveau de retraite annuelle compris entre 35% et 40% de leur rémunération moyenne annuelle durant leurs trois dernières années d'exercice en fonction de leur ancienneté.

Ils ne bénéficient pas d'indemnités en cas de départ de la société.



La rémunération du Président-directeur général et du Directeur général délégué d'Air France-KLM fait l'objet d'une facturation à Air France, dans le cadre de la convention réglementée approuvée par le Conseil d'administration du 23 novembre 2004, à hauteur de la quote-part d'activité qu'ils consacrent à Air France.

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. La société a contribué à ce plan à hauteur de 228 278 euros au titre de l'exercice 2004-05. Par ailleurs, M. van Wijk pourrait 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 son contrat n'était pas renouvelé à son échéance en janvier 2007.

Exercice 2004-05	Fonction	Rémunération brute	Rémunération variable ⁽¹⁾	Réalisation objectif
Jean-Cyril Spinetta	Président- directeur général d'Air France-KLM et d'Air France	550 000 euros	160 000 euros	100%
Leo van Wijk	Administrateur, Président du directoire de KLM	653 709 euros	429 731 euros	partielle
Pierre-Henri Gourgeon	Directeur général délégué d'Air France-KLM et d'Air France	363 675 euros	142 300 euros	100%

(1) Au titre de l'exercice précédent

M. Spinetta et M. Gourgeon ont décidé de participer à l'offre réservée aux salariés du groupe Air France dans le cadre de l'échange salaire/actions.

propres dirigeants, mandataires sociaux ou salariés et donnant droit à des actions Air France-KLM, voir « Renseignements relatifs au capital ».

Options de souscription ou d'achat d'actions consenties aux mandataires sociaux de la société

La société n'a pas mis en place de plan de souscription ou d'achat d'actions pour ses mandataires sociaux. Pour toute information sur les plans d'options de souscription ou d'achat d'actions mis en place par les filiales au bénéfice de leurs

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

Néant.

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.

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 »).

Le Comité de management stratégique au 31 mars 2005

Jean-Cyril Spinetta

Président-directeur général d'Air France-KLM et d'Air France et Président du SMC

Date d'entrée dans la société : 1997

Né le 4 octobre 1943, M. Spinetta est ancien élève de l'École Nationale d'Administration.

Leo van Wijk

Président du directoire de KLM

Date d'entrée dans la société : 1971

Né le 18 octobre 1946, M. van Wijk est titulaire d'un Master en sciences économiques.

Philippe Calavia

Directeur financier d'Air France-KLM et Directeur général délégué Affaires économiques et financières d'Air France

Date d'entrée dans la société : 1998

Né le 1^{er} octobre 1948, M. Calavia est ancien élève de l'École Nationale d'Administration.

Pierre-Henri Gourgeon

Directeur général délégué d'Air France-KLM et d'Air France

Date d'entrée dans la société : 1993

Né le 28 avril 1946, M. Gourgeon est ancien élève de l'École Polytechnique.

Peter Hartman

Directeur général exécutif de KLM

Date d'entrée dans la société : 1973

Né le 3 avril 1949, M. Hartman est diplômé d'ingénierie et mécanique de l'Institut Polytechnique d'Amsterdam et diplômé en gestion de l'université de Rotterdam.

Bruno Matheu

Directeur général adjoint Marketing et réseau d'Air France

Date d'entrée dans la société : 1992

Né le 2 août 1963, M. Matheu est diplômé de l'école Centrale de Paris.

Michael Wisbrun

Directeur général Cargo de KLM

Date d'entrée dans la société : 1978

Né le 14 mars 1952, M. Wisbrun est ingénieur, diplômé de l'université de Delft.

Cees van Woudenberg

Directeur des Ressources Humaines de KLM

Date d'entrée dans la société : 1989

Né le 27 juin 1948, M. van Woudenberg est diplômé en droit de l'université de Leiden.



De gauche à droite :

Peter Hartman, Philippe Calavia, Jean-Cyril Spinetta,
Leo van Wijk, Cees van Woudenberg, Bruno Matheu,
Pierre-Henri Gourgeon, Michael Wisbrun

Air France-KLM en bourse

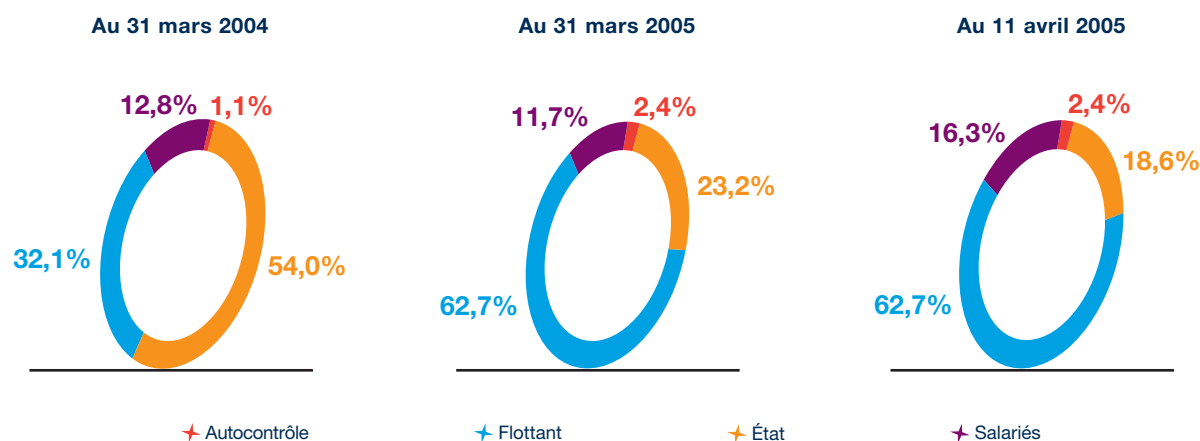
Évolution du capital

Le capital d'Air France-KLM est composé de 269 383 518 actions, d'une valeur nominale de 8,50 euros.

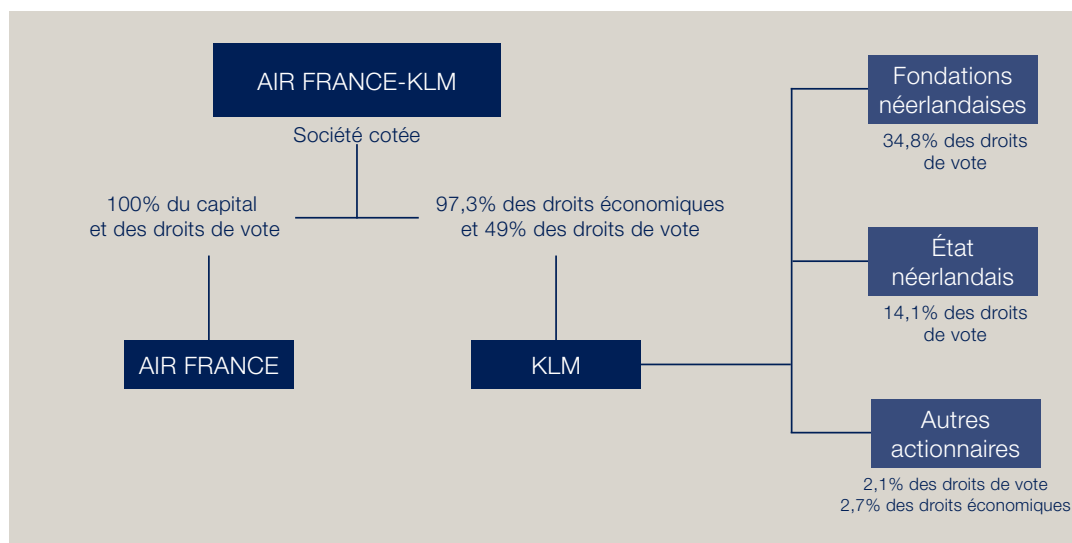
En mai 2004, la participation de l'État a été diluée à 44,1% à la suite de l'augmentation de capital réservée aux actionnaires de KLM qui ont apporté leurs titres à l'offre d'échange.

En décembre 2004, l'État a cédé 47,7 millions d'actions sur le marché, ramenant sa participation dans Air France-KLM à 23,2%.

En février 2005, l'État a cédé aux salariés du groupe Air France 8,4 millions d'actions dans le cadre de l'offre réservée aux salariés, et 12,6 millions dans le cadre de l'échange salaire contre actions. Ces actions ont été livrées en mars et en avril 2005.



Organisation de l'actionariat du groupe au 31 mars 2005





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 seuil supérieurs, se référer au chapitre « Renseignements relatifs au capital ».

Structure du capital

Pour répondre aux obligations des entreprises de transport aérien de suivre et de 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) a été effectuée sur la base de seuils qui ont permis d'identifier 94,0% des actionnaires au porteur (intermédiaires détenant un minimum

de 141 000 actions et actionnaires détenant un minimum de 100 actions). En ajoutant les actionnaires au nominatif, 97,3% du capital a été identifié.

Sur la base de ce TPI, le groupe Air France-KLM est détenu à 69% environ par des actionnaires français et à 21% par des actionnaires européens. Sur une base de données corrigées, la part des actionnaires européens passe à 14,7% au profit des actionnaires américains qui montent à 13,1% du capital.

Sur la base des seuils définis plus haut, le flottant se répartit comme suit :

	Nombre de titres	En % du capital
Actionnaires individuels	27 938 595	10,4%
Institutionnels français	58 083 677	21,6%
Actionnaires non résidents	75 889 407	28,2%
dont :		
Grande-Bretagne	21 424 506	8,0%
États-Unis	⁽¹⁾ 18 376 622	6,8%
Pays-Bas	13 879 235	5,2%
Belgique	9 466 276	3,5%
Luxembourg	7 146 610	2,7%
Suisse	2 145 145	0,8%
Allemagne	1 239 055	0,5%
Autres	1 670 754	2,2%

(1) Dont 9 019 294 ADS.

Le titre Air France-KLM

Air France-KLM est coté sur le Premier Marché d'Euronext Paris depuis le 22 février 1999 et, depuis le 5 mai 2004, sur le marché d'Euronext Amsterdam ainsi que sur le *New York Stock Exchange* sous forme d'ADR. Dans le cadre de sa cotation aux États-Unis, Air France-KLM publie un rapport annuel sous la forme 20-F, disponible sur le site de la *Securities and Exchange Commission* (www.sec.gov).

Les éléments d'information relatifs à la réconciliation des comptes entre les normes françaises et les normes américaines qui en sont extraits, figurent dans un document mis à disposition des actionnaires sur le site d'Air France-KLM (www.airfranceklm-finance.com) ou sur simple demande au 0800 320 310 ou 33 1 41 56 88 85 depuis l'étranger ou les Dom-Tom.

Euronext Paris

- Code ISIN action : FR0000031122
- Code Reuters : AIRF.PA
- Code Bloomberg : AF PA

Euronext Amsterdam

- Code ISIN action : FR0000031122
- Code Reuters : AIRF.AS

New York Stock Exchange

- Symbole : AKH et AKHWS

Présence dans les indices

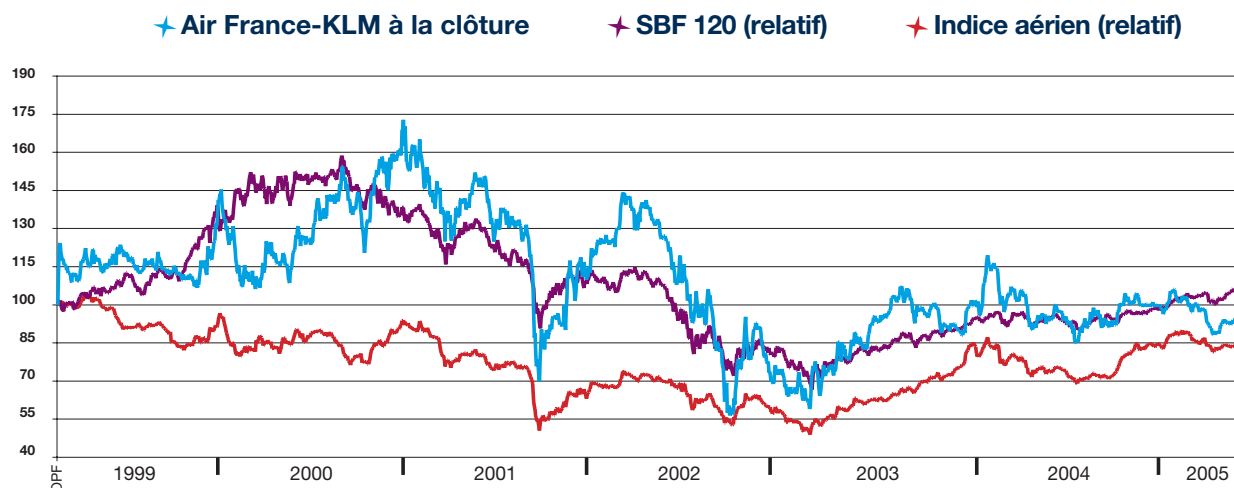
- Indices : NextCAC20, Euronext 100, DJ Eurostoxx, AMX
- Indices sectoriels : FTSE Cyclical services, FTSE Transport, FTSE Airlines & Airports
- Indices de développement durable : DJSI Stoxx 600, ASPI Eurozone, FTSE4Good
- Autre indice : IAS (Indice de l'actionariat salarié en France)

Services Titres

- En France, le service Titres et le paiement des coupons sont assurés par :
Société Générale : 32, rue du Champ-de-Tir, BP 81236, 44312 Nantes Cedex 3.
- Aux-Pays Bas, le service Titres et le paiement des coupons sont assurés par :
ABN AMRO Corporate Finance : Gustav Mahlerlaan 10, 1082 PP Amsterdam.
- Aux États-Unis, le service Titres et le paiement des coupons sont assurés par :
Citigroup : 388 Greenwich Street, New York NY 10013.

Évolution du cours de l'action Air France-KLM

(Base 100. Du 19 février 1999 au 27 juin 2005)



Cours de bourse et volumes de transactions sur 18 mois

	Jours de bourse	Cours moyen (en €)	Cours extrêmes (en €)		Volumes en titres	Montant (en M€)
			Plus haut	Plus bas		
2003						
Novembre	20	13,37	14,17	12,14	10 866 525	143,9
Décembre	21	12,60	13,06	12,04	8 861 787	112,6
2004						
Janvier	21	13,75	14,55	12,18	17 890 336	247,9
Février	20	15,44	17,77	13,21	25 665 172	403,0
Mars	23	14,99	16,77	13,51	22 743 430	341,6
Avril	20	14,72	15,33	14,10	14 672 225	216,0
Mai	21	13,24	15,10	12,21	31 247 325	418,5
Juin	22	13,29	14,07	12,80	18 496 378	246,4
Juillet	22	13,32	14,24	12,70	11 733 971	157,0
Août	22	12,40	13,33	11,28	25 231 998	312,1
Septembre	22	13,25	13,98	12,54	28 118 867	372,7
Octobre	21	12,98	13,87	12,52	19 852 525	258,6
Novembre	22	14,20	14,85	13,50	24 276 968	344,5
Décembre	23	14,17	15,00	13,86	29 098 085	413,4
2005						
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

Source Euronext

Bons d'acquisition ou de souscription d'actions

Depuis mai 2004, des bons d'acquisition ou de souscription d'actions sont cotés sur les marchés d'Euronext Paris, Euronext Amsterdam (Code ISIN BASA : FR0010068965) et au *New York Stock Exchange* (symbole : AKHW).

Obligations

Depuis le 22 avril 2005, des obligations convertibles en actions nouvelles ou existantes Air France-KLM sont cotées sur le marché Eurolist d'Euronext Paris sous le code ISIN : FR0010185975

Air France-KLM intégré à l'indice FTSE4Good

L'indice FTSE4Good recense plus de 800 entreprises du monde entier et mesure leurs actions et initiatives dans les domaines de la responsabilité sociale et environnementale. L'intégration d'Air France-KLM dans cet indice devrait favoriser l'investissement socialement responsable vers le groupe. Cette sélection a été annoncée à l'issue de l'évaluation conduite par l'organisme britannique EIRIS (Ethical Investment Research Service).

Dividendes versés

Exercice	Résultat par action⁽¹⁾ (en euros)	Dividende versé (en centimes d'euro)	Dividende versé après avoir fiscal (en centimes d'euro)
2001-2002	0,70	10	15
2002-2003	0,55	6	9
2003-2004	0,43	5	7,5
2004-2005	1,36	15	Pas d'avoir fiscal

(1) Par le nombre moyen d'actions de la période.

Conformément aux dispositions de la loi de finance de 2004, qui a supprimé l'avoir fiscal et le précompte, le dividende versé au titre de l'exercice 2004-05 ne sera assorti d'aucun avoir fiscal. En revanche, pour les personnes physiques imposées sur le revenu en France, il sera intégré dans l'assiette de l'impôt sur le revenu à hauteur de 50% de son montant et ouvrira droit à un crédit d'impôt, tous dividendes perçus confondus, pla-

onné à 115 euros pour les contribuables célibataires, divorcés ou veufs et 203 euros pour les couples ayant une imposition commune. Par ailleurs, le montant des sommes distribuées donnera lieu au versement au Trésor Public d'un prélèvement exceptionnel correspondant à 25% de leur montant qui sera imputé ou remboursé sur l'impôt des sociétés par tiers sur les trois prochains exercices.

Air France récompensé pour le développement de l'actionnariat salarié

Air France a reçu le deuxième prix de l'actionnariat salarié, dans la catégorie des sociétés du SBF 120. Ce prix, décerné par la Fédération des actionnaires salariés, Synerfil et le quotidien *La Tribune*, récompense notamment le fonctionnement du plan d'épargne, l'information aux salariés et la participation des actionnaires salariés à la marche de l'entreprise.

Être actionnaire

Air France-KLM développe une information transparente, régulière et interactive

Informier régulièrement

Air France-KLM publie les chiffres de trafic mensuel de ses activités passage et cargo et ses résultats trimestriels présentés à la presse et aux analystes financiers sous forme de conférence téléphonique, ou de réunion à Paris ou à Londres. La direction du groupe part régulièrement à la rencontre des investisseurs institutionnels lors de *roadshows* en Europe, aux États-Unis et en Asie.

Les résultats trimestriels s'accompagnent d'avis financiers publiés dans la presse économique et grand public, en France et aux Pays-Bas. Une lettre aux actionnaires trimestrielle de huit pages éditée en français, en anglais et en néerlandais, est disponible sur le site internet. Elle est adressée, directement par courrier ou e-mail, aux membres du Club des actionnaires.

À cela s'ajoute, pour les actionnaires salariés, une information pédagogique resituant les enjeux financiers et la stratégie du groupe dans leur environnement macro-économique. Des actions de formation à la Bourse, des forums sur des thèmes liés à l'actionariat salarié, une lettre trimestrielle, un numéro vert ainsi qu'un site intranet dédiés leur sont aussi proposés.

Air France-KLM a mis en ligne son nouveau site financier :

www.airfranceklm-finance.com

Destiné principalement aux investisseurs, analystes et actionnaires, le site comprend les derniers communiqués de presse du groupe (résultats, trafic, ...), la lettre aux actionnaires, le rapport annuel ainsi que l'ensemble des documents financiers publiés par Air France-KLM.

www.airfranceklm-finance.com est disponible en français, en anglais et en néerlandais.



Agenda de l'actionnaire

Calendrier indicatif des publications d'Air France-KLM pour l'exercice 2005-06

- Chiffres de trafic : autour du cinquième jour ouvré de chaque mois
- Résultats du premier trimestre : 02 septembre 2005
- Résultats du premier semestre : 23 novembre 2005

Répondre aux attentes des actionnaires

Air France-KLM a créé un Club, réservé aux actionnaires détenant 50 titres Air France-KLM ou plus. Il recense autour de 8 800 actionnaires individuels qui, en tant que membres, reçoivent « Correspondances », la lettre trimestrielle aux actionnaires, ainsi que les documents relatifs à l'Assemblée générale quel que soit le mode de détention de leurs titres.

De plus, ils peuvent participer à différentes visites de site. Des produits du musée Air France leur sont également proposés régulièrement à des prix préférentiels.

Au cours du prochain exercice, le Club adaptera ses outils de communication en direction des actionnaires individuels néerlandais qui ont rejoint le groupe Air France-KLM.

Être à l'écoute

Pour adapter sa communication financière aux attentes des actionnaires individuels, Air France-KLM a mis en place un comité consultatif représentatif des actionnaires individuels (CCRAI).

Composé de 15 membres français, il se réunit quatre fois en moyenne par exercice et travaille sur différents ateliers dont le site internet, l'Assemblée générale ainsi que les

différentes publications financières (rapport annuel, lettre aux actionnaires, ...). Le comité consultatif dispose d'une rubrique sur le site internet et d'une boîte aux lettres.

Le CCRAI d'Air France-KLM a été renouvelé au cours de l'exercice 2004-05. Il s'ouvrira à des représentants néerlandais au cours du prochain exercice.

Aller à la rencontre des actionnaires

Des réunions d'information sont organisées régulièrement. Au cours de l'exercice 2005-06, des réunions auront lieu à Lille, Versailles, Nice, Nantes et Paris. Les membres du Club des actionnaires des régions visitées y seront directement invités par courrier.

Un numéro vert — 0800 320 310 ou 33 1 41 56 88 85 depuis l'étranger ou les Dom-Tom — est à la disposition des actionnaires pour tout renseignement.

Enquête auprès des actionnaires : 96% ont une image positive d'Air France-KLM

En février 2005, Air France-KLM a mené une enquête auprès des membres de son Club afin de connaître leurs motivations à devenir actionnaires du groupe ainsi que leurs attentes en matière de communication financière.

Plus de 800 personnes ont répondu à cette enquête et ont, à 96%, confirmé avoir une image positive d'Air France-KLM. Plus de 84% des actionnaires interrogés ont déclaré détenir des titres depuis l'ouverture du capital en 1999, et 36% ont, depuis, renforcé leur portefeuille en actions Air France-KLM.

Pour s'informer sur le groupe, les actionnaires consultent la presse écrite, la lettre trimestrielle « Correspondances » ainsi que le rapport annuel.

Parmi les raisons qui les poussent à investir dans le groupe, figure en premier lieu l'image de l'entreprise. Viennent ensuite les perspectives de croissance, de valorisation de l'action, l'intérêt pour le secteur aérien, l'investissement dans une entreprise française et le fait d'être client d'Air France-KLM.

Un nombre important d'actionnaires interrogés ont exprimés le souhait de participer aux activités du Club, et notamment à des visites de sites et d'aéroports régionaux.

Actionnaires au nominatif pur

Pour les actionnaires qui souhaitent inscrire leurs actions au nominatif pur, Air France-KLM a mandaté la Société Générale. En optant pour ce mode de détention, les actionnaires bénéficient notamment d'une exemption des frais de garde et de gestion courante.

La Société Générale met à la disposition des actionnaires d'Air France-KLM au nominatif pur des services interactifs leur permettant de consulter leurs avoirs, d'être informés des mouvements opérés sur leur compte-titres et de passer des ordres de bourse. Ces services sont accessibles par téléphone, via le serveur vocal Nomilia au 0 825 820 000 ou par internet.

Participer à 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.

Les actionnaires au nominatif (pur/administré) reçoivent directement de la part de la Société Générale, mandataire d'Air France-KLM, toutes les informations pour participer, voter ou se faire représenter à l'Assemblée.

Les membres du Club des actionnaires reçoivent les documents envoyés aux actionnaires au nominatif, à l'exception de la carte de vote.

Ces documents ainsi que la carte de vote sont disponibles et téléchargeables sur le site internet www.airfranceklm-finance.com

Pour assister à l'Assemblée, les actionnaires au porteur doivent faire immobiliser leurs titres, cinq jours avant la date de l'Assemblée, auprès de leur gestionnaire de compte. Ils reçoivent ensuite leur carte d'admission ou, sur demande, un formulaire de vote par correspondance ou par procuration.

La carte d'admission à l'Assemblée est adressée à tout action-

naire qui en fait la demande directement ou via son gestionnaire de compte au plus tard six jours avant la date de la réunion, par lettre recommandée avec accusé de réception à la Société Générale.

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

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

Les formulaires de vote par correspondance peuvent être obtenus auprès de la Société Générale ou sur le site internet de la société. Ne seront pris en compte que les formulaires parvenus à la Société Générale dans un délai de trois jours au moins avant l'Assemblée.

Contact : Société Générale
Département Titres et Bourse
32, rue du Champ-de-Tir – BP 81236
44312 Nantes Cedex 3
Tél. : 0 825 820 000

Nous contacter

Par téléphone

Depuis la France, composer le 0 800 320 310 (numéro vert) - du lundi au vendredi, de 10 h 30 à 12 h 30 et de 14 h 30 à 17 h 30.
 Depuis l'étranger ou les DOM-TOM, composer le 33 1 41 56 88 85.

Par courrier

Air France-KLM
 Relations avec les actionnaires
 DB-AC
 45, rue de Paris
 95 747 ROISSY - CDG Cedex

Par internet

Sur le site www.airfranceklm-finance.com, un formulaire de suggestions est disponible dans la rubrique Contacts.

Rapport d'activité

30

Stratégie

36

Marché et environnement concurrentiel

40

Activité passage

45

Activité fret

48

Activité maintenance

50

Autres activités

52

SkyTeam

56

Flotte du groupe Air France-KLM



KLM
CARGO

62

Données
environnementales
et sociales

82

Risques et gestion
des risques

104

Rapport financier

202

Informations
complémentaires

Entretien avec Jean-Cyril Spinetta et Leo van Wijk

Votre groupe est le leader européen du transport aérien. Pouvez-vous nous parler de ce secteur qui semble fragilisé après toutes ces crises ?

Jean-Cyril Spinetta

Avant de répondre à votre question, j'aimerais revenir sur l'importance du secteur aérien dans notre économie. Si le transport aérien existe, c'est parce qu'il répond à un besoin économique et à un besoin social.

Il est nécessaire aux entreprises, en étant au service de l'économie. En France, plus d'un passager sur deux voyage pour motif professionnel, créant ainsi des liens économiques solides avec d'autres pays. D'après un récent rapport, le transport aérien connaît depuis dix ans des taux moyens de croissance annuelle de 5% pour le segment passagers et de 6 à 7% pour le segment fret. Son dynamisme contribue à la croissance du PIB et à l'emploi : plus de 400.000 emplois directs et indirects sont liés en France au secteur aérien.

Il permet aussi de satisfaire le besoin social de mobilité tout en contribuant au désenclavement et à l'aménagement du territoire. Ces services indispensables, rendus à la société et à l'économie, ne sont malheureusement pas toujours pris en compte dans les débats sur le développement du transport aérien, dont on ne présente parfois que les aspects négatifs.

Enfin, il participe par ailleurs activement au rayonnement international de la France. Alors qu'elle ne représente qu'un pourcent de la population et 4% du PIB mondial, la France représente 100 millions de passagers, soit 6% du nombre total de passagers transportés. Rappelons aussi que le tourisme est la première industrie mondiale et que la France en est le leader. Sa clientèle touristique étrangère, avec 85 millions d'euros dépensés par jour en 2003, est fortement tributaire du transport aérien.

Leo van Wijk

Le transport aérien joue également un rôle important dans l'économie néerlandaise. La position qu'occupent les Pays-Bas dans ce secteur est bien plus grande que ce que l'on pourrait attendre d'une nation de 16 millions d'habitants. Le ministère des transports néerlandais a récemment recensé plus de 120 000 emplois directs et indirects générés par l'aéroport de Schiphol. De plus, l'accès facile aux Pays-Bas a fortement contribué à la compétitivité de notre économie. Cette position a permis l'établissement sur notre sol d'entreprises leader dans bien des domaines depuis plusieurs dizaines d'années. Pour notre pays, le transport aérien est une source de fierté nationale, et KLM n'y est pas étrangère.

Quels sont les fondamentaux de votre stratégie ?

Jean-Cyril Spinetta

La force du groupe Air France-KLM est de pouvoir s'appuyer sur deux des *hubs* les plus puissants d'Europe : Paris et Amsterdam, l'un et l'autre avec de très fortes possibilités de croissance.

Et quand on regarde l'Europe et ses besoins en termes de relations avec les autres grandes zones économiques du monde pour les prochaines décennies, on voit très rapidement qu'il existe un potentiel énorme de développement, et notamment pour les liaisons de correspondance.

Paris et Amsterdam figurent parmi les trois ou quatre aéroports européens les mieux placés pour accueillir de manière naturelle cette demande très forte, et cela pour encore des décennies. C'est pourquoi nous avons basé notre stratégie autour du potentiel de développement de nos deux *hubs* qui tranche avec la quasi saturation des plates-formes concurrentes.



Leo van Wijk

De plus, notre système de *hub* va nous permettre de profiter des opportunités liées à l'élargissement à l'Est de l'Union européenne. En effet, ce sont majoritairement des pays de petite taille qui ont rejoint les Quinze. Ces pays ont déjà fait savoir qu'ils ne développeraient pas d'infrastructures aéroportuaires importantes. Ils devront donc s'appuyer sur des *hubs* existants, comme Paris et Amsterdam.

Par ailleurs, les pays européens ayant restreint l'accès à leur marché pour des raisons historiques, ont permis un fort développement des liaisons point à point. Aujourd'hui, le groupe est donc bien placé pour associer trafic point à point et trafic de correspondance.

Ce système du multi-*hub*, reliant 15 fois par jour les deux plates-formes de Paris et d'Amsterdam, est-il rentable ?

Jean-Cyril Spinetta

Oui ! Le système du multi-*hub* nous a d'abord permis d'améliorer nos coûts en rationalisant nos réseaux, ce que nous n'aurions pu faire l'un sans l'autre. Cette rationalisation nous permet aussi d'obtenir des niveaux de recette excellents, ce qui améliore encore notre rentabilité.

Certains opposent parfois le trafic point à point dont la recette serait bonne et le trafic de correspondance qui serait un trafic d'un niveau de recette moins élevé. Les chiffres montrent qu'il n'en est rien. Nous avons transporté l'an dernier 9% de passagers en plus alors que notre offre augmentait seulement de 7%. Notre coefficient d'occupation s'est établi à 79%. Il est plus élevé que celui de tous nos concurrents. Ceci a permis une progression de notre recette unitaire de 1,6%. Notre système multi-*hub* est donc très rentable.

Leo van Wijk

Le trafic de correspondance a par ailleurs un bel avenir devant lui. En effet, en 2004, sur les routes Europe-Amérique du Nord, 56% des passagers étaient en correspondance. Ce chiffre a grimpé à 63% pour les liaisons Europe-Asie. De plus, selon différentes études, le secteur devrait, à l'horizon 2013, transporter autour de 215 millions de passagers sur des liaisons intercontinentales, dont 115 millions seront en correspondance. Ceci justifie et conforte notre stratégie.

Si les liaisons point à point devaient progresser, elles auraient un effet bien plus important sur les *hubs* de petite taille. Avoir deux des plus grands *hubs* d'Europe au sein du groupe constitue un avantage majeur.

Nous devons ici donc jouer nos atouts : les deux *hubs* doivent rester attractifs à la fois par l'ensemble des destinations et la fréquence des vols qu'ils offrent. Développer l'un au détriment de l'autre créerait des déséquilibres qui pénaliseraient l'ensemble du groupe de manière extrêmement forte. Le principal enjeu de notre alliance réside dans une croissance équilibrée entre KLM et Air France.

Air France-KLM semble ambitieux avec une croissance annuelle de ses capacités de l'ordre de 5%. Ce pari n'est-il pas risqué alors qu'on parle beaucoup de surcapacité de l'offre ?

Leo van Wijk

Je voudrais souligner que le groupe a répondu à la demande du marché. Pour l'exercice qui vient de s'écouler, la progression du trafic a été supérieure à celle de notre offre. D'ailleurs, notre coefficient d'occupation est le meilleur en Europe. Mais c'est vrai aussi quand on regarde les statistiques de l'AEA : le trafic a augmenté plus vite que l'offre. En Europe, on ne voit pas aujourd'hui de surcapacité.

Jean-Cyril Spinetta

Compte tenu des perspectives de croissance mondiale, nous envisageons une progression de notre offre de 5% par an pour les années qui viennent. Cette croissance est légèrement inférieure à celle de la demande. Nous entendons plus particulièrement développer le trafic long-courrier dont les liaisons vers les marchés en fort développement comme l'Asie ou l'Amérique Latine par exemple.

Par ailleurs, nous conservons une offre flexible pour faire face aux crises qui affectent notre secteur. Elle s'appuie sur un réseau équilibré qui est l'équivalent d'une couverture naturelle des risques. En effet, ni Air France, ni KLM n'ont développé des réseaux de « niches ». Nous ne sommes donc pas tributaires d'une seule zone. Cet équilibre constitue un facteur de sécurité pour notre stratégie de croissance rentable.

Air France-KLM, est-ce synonyme de bénéfiques pour vos clients ?

Jean-Cyril Spinetta

Bien entendu. Ces bénéfiques sont multiples. Tout d'abord, la coordination de nos deux *hubs* a amélioré notre réseau en démultipliant les possibilités de correspondances et de destinations. Nos passagers disposent d'une offre d'horaires élargie vers plus de 234 destinations sur le meilleur réseau mondial. Ce système multi-*hub* augmente ainsi notre force sur de nombreux marchés.

Ensuite, nous avons innové en permettant la combinaison des tarifs. Désormais, chaque passager peut choisir celle des deux compagnies qui propose le meilleur horaire et changer de compagnie entre l'aller et retour tout en bénéficiant des meilleures conditions tarifaires liées au billet aller-retour. La compétitivité de notre offre s'est ainsi considérablement accrue. Nos clients apprécient cette souplesse. Ce ne sont plus les clients qui s'adaptent aux horaires des avions, mais les avions qui s'adaptent aux horaires de nos clients !

Leo van Wijk

Nous venons de lancer *Flying Blue*, notre programme de fidélisation commun qui améliore significativement les deux anciens programmes *Fréquence Plus* et *Flying Dutchman*. Ce sont désormais 10 millions de clients qui bénéficient de manière très concrète de notre rapprochement. Nous développons également les e-services facilitant la réservation et l'enregistrement à la fois sur Air France et sur KLM.

Vous avez dégagé 115 millions d'euros de synergies au 31 mars 2005, dépassant votre objectif initial. Vous en avez prévu 280 millions d'euros pour l'année 2005-06 et plus du double, soit 580 millions d'euros, à l'horizon 2008-09. Comment expliquez-vous la rapidité de mise en œuvre de ces synergies ?

Leo van Wijk

En regard des synergies, nous n'en sommes qu'au début. Les synergies entre Air France et KLM vont énormément nous aider dans les années qui viennent en termes de réduction de coûts.

Pour l'instant, ce sont principalement des synergies de revenus même si des synergies de coûts commencent aussi à apparaître. Nous avons principalement optimisé nos deux réseaux respectifs. Sur certaines destinations, des choix économiques nous ont mené à concentrer nos fréquences sur un des deux *hubs*. Prenons l'exemple de Caracas. Le trafic que nous avions à Amsterdam avait principalement pour destination finale le sud de l'Europe. Dans ce cas, Paris était un *hub* plus logique, d'autant que ce n'était pas un vol profitable pour nous. Par contre, pour Manille, les passagers avaient majoritairement pour destination finale le nord de l'Europe. Amsterdam était donc la solution qui avait le plus de sens. Cette question s'est également posée lors de l'ouverture de la ligne vers le nouvel aéroport japonais de Nagoya. Devions-nous y aller chacun séparément, courant le risque d'une surcapacité ? Nous avons finalement préféré proposer cette destination depuis Paris.



Progressivement, il y aura un rééquilibrage en faveur des synergies de coûts et à l'issue des cinq ans, la répartition devrait être de l'ordre de 60% pour les synergies de revenus et 40% pour les synergies de coûts.

De plus, en travaillant ensemble, nous découvrons en permanence de nouvelles sources de synergies, qui seront à mettre en œuvre dans les années à venir.

Jean-Cyril Spinetta

Si le rythme des synergies va plus vite que prévu, c'est parce que le travail entre les équipes se déroule avec la parfaite collaboration de chacun, sans réticences d'aucune part.

Nous pouvons nous en féliciter. En effet, un des éléments qui est souvent sous-estimé, est l'importance de l'appui des salariés dans ce processus. Beaucoup de rapprochements ont échoué parce qu'au cours du processus d'intégration, on n'a pas assez tenu compte de la motivation des salariés. Et dans une industrie de services comme la nôtre, ceci pourrait avoir un effet dévastateur et nous pourrions facilement brûler toutes nos chances.

Nous avons donc attaché beaucoup d'importance à ce que nos équipes travaillent en commun. Des comptoirs communs ont été mis en place, notamment dans nos deux *hubs* de Schiphol et Roissy - Charles-de-Gaulle, des projets sont en cours dans le cargo, dans la maintenance, dans les systèmes d'information. *Flying Blue*, notre programme de fidélisation en est un bon exemple.

Nous appuyons ce travail en commun, dépassant les différences inter-culturelles. Non seulement nous ne souhaitons pas les faire disparaître, mais nous voulons en faire un avantage. Nous apprenons les uns des autres et devenons plus forts, plus compétitifs et plus efficaces. Un échange d'une douzaine de jeunes cadres français et néerlandais a eu lieu entre Air France et KLM d'avril à juin. J'ai trouvé chez eux un enthousiasme incroyable.

Ce qui nous conforte le plus dans notre décision de rapprocher nos deux entreprises, c'est que, progressivement, notre approche est de plus en plus reconnue par nos collaborateurs comme « la chose à faire ».

En septembre, KLM et ses partenaires américains Northwest Airlines et Continental ont rejoint l'alliance SkyTeam. Quelle place accordez-vous à l'alliance dans votre stratégie ?

Jean-Cyril Spinetta

Les alliances jouent un rôle capital dans la consolidation du secteur qui apparaît inévitable et nécessaire. Je pense que l'avenir des systèmes d'alliances, notamment entre les Européens et les Américains, passe certainement par un renforcement des liens entre les différents acteurs. L'exemple de Northwest Airlines et de KLM constitue une bonne base de réflexion. En Europe, il est clair que le modèle qu'Air France et KLM ont mis en place, offre aussi de très bonnes réponses aux questions complexes que l'industrie a à affronter. D'ailleurs, un de nos concurrents s'en est déjà inspiré.

Leo van Wijk

SkyTeam constitue aujourd'hui la deuxième alliance mondiale en termes de passagers et la première en termes de fret avec l'arrivée de KLM et de ses partenaires américains. Nous sommes par ailleurs la première alliance sur l'Atlantique Nord, ce qui offre des perspectives intéressantes.

Nous nous apprêtons à accueillir Aeroflot et China Southern qui ont signé un pré-accord d'entrée et devraient intégrer l'alliance d'ici la fin de 2005. Ceci renforcera significativement notre présence sur les marchés russe et chinois, en permettant la mise en œuvre de code-share sur les lignes domestiques et régionales.

Nous avons par ailleurs créé dans SkyTeam un statut de membres associés, pour les compagnies qui étaient liées à Air France et à KLM.

La maîtrise des coûts est une des priorités que vous poursuivez chez Air France et chez KLM depuis plusieurs années. Comment entendez-vous réduire vos coûts dans un contexte de hausse de certaines charges comme le pétrole ou les taxes ?

Jean-Cyril Spinetta

Il y a des programmes ambitieux chez Air France et chez KLM pour réduire nos coûts de manière permanente afin de faire face notamment à l'augmentation brutale du prix du pétrole et des taxes et redevances de toute nature.

En matière pétrolière, nous avons développé une politique efficace de couverture.

En ce qui concerne les taxes et les redevances, il faut que nous fassions comprendre à ceux qui les fixent qu'ajouter, chaque année, des charges supplémentaires aura un effet tout à fait négatif sur des opérateurs européens. En effet, ces taxes augmentent en permanence à un moment où l'industrie du transport aérien traverse une zone de turbulence économique.

Cependant, je ne suis pas pessimiste même s'il reste beaucoup de travail à faire. Si l'on prend, par exemple, les redevances de navigation aérienne que nous payons, elles ont commencé à baisser en 2004 et continueront à diminuer en 2005. Il y a donc une prise de conscience quant à la nécessité de diminuer l'ensemble de ces taxes.

Leo van Wijk

Penser qu'il n'y a pas d'autre alternative que de passer par Paris, Amsterdam, Londres ou Francfort est une erreur. En réalité, si les aéroports européens continuent à ne pas être attentifs à l'évolution de leurs taxes aéroportuaires, on pourrait voir les compagnies aériennes se déplacer de manière massive vers des aéroports moins chers, mais peut-être ailleurs qu'en Europe.

Un autre exemple sont les coûts liés à la sécurité. Nous acceptons de les prendre en charge mais nous sommes

aussi vigilants pour que les mesures prises soient efficaces et réalistes. Et si elles ne remplissent pas ces deux conditions à nos yeux, nous essaierons d'y remédier en coordination avec d'autres compagnies aériennes au sein de l'AEA ou de IATA.

Jean-Cyril Spinetta

Mais tout cela ne doit pas nous détourner de notre responsabilité d'améliorer notre compétitivité en faisant baisser les coûts sur lesquels nous avons une action concrète.

Ceci est essentiel car si nous ne sommes pas capables d'offrir à nos clients les tarifs qu'ils sont prêts à payer, nous serons littéralement balayés. Donc, la priorité des priorités, c'est la réduction des coûts et l'amélioration de la compétitivité. C'est une véritable course de vitesse pour ne pas nous laisser dépasser par d'autres compagnies.

Dans cette optique de synergies et de réduction des coûts, pensez-vous faire évoluer votre organisation actuelle, basée sur un groupe, deux compagnies, trois métiers ?

Leo van Wijk

Nous n'irons vers des changements d'organisation que s'il y a un réel besoin. Nous n'allons pas intégrer des activités pour le plaisir de les intégrer. D'autant que l'intégration peut se faire à grands coûts et représenter de grands risques.

Notre stratégie est d'avancer pas à pas. Nous savons que certaines activités sont mûres pour davantage de synergies sans pour autant qu'il soit nécessaire d'intégrer les entités. La maintenance en constitue un exemple clair. Spécialiser les équipes à Paris ou à Amsterdam sur tel type de moteur crée nombre de synergies croisées, sans qu'il soit pour autant nécessaire de les intégrer en une seule. Pour l'activité passage, les clients sont très attachés à l'image de marque de chacune de nos compagnies et il serait très dangereux de vouloir les intégrer.



En revanche, pour l'activité cargo qui se caractérise par une relation *business to business*, la marque a moins d'importance. Cela explique pourquoi nous avons lancé la Maison Européenne du Cargo qui regroupe, sous un seul management, l'offre commerciale d'Air France et de KLM.

Nous ne pensons donc pas qu'en changeant notre organisation, nous ferons surgir des synergies.

Jean-Cyril Spinetta

Dans l'organisation que nous avons retenue, la comparaison permanente entre nous joue un rôle stimulant pour les équipes d'Air France et de KLM. Le risque pour une entreprise, c'est de s'enfermer dans ses certitudes. Etre confronté à d'autres façons de faire doit amener chacun à réfléchir sur son mode de fonctionnement dans une optique d'amélioration continue. Pour l'instant, je trouve que les deux équipes apprennent beaucoup l'une de l'autre.

Avant la fusion, quels étaient vos espoirs et vos attentes en regard du futur groupe ? Se sont-ils réalisés ?

Jean-Cyril Spinetta

Nous venons de clôturer une première année de fusion réussie. Nous avons fait mieux que prévu dans un climat où de plus en plus d'objectifs sont partagés.

Notre priorité a été de créer la confiance vis-à-vis de ce projet pour l'ensemble de nos salariés comme de nos clients, de nos actionnaires comme de nos partenaires. Je pense que nous avons commencé à réussir et que nous sommes en train de convaincre de la pertinence de notre démarche.

Leo van Wijk

Beaucoup étaient sceptiques et doutaient de la possibilité pour deux compagnies aériennes nationales, avec des cultures différentes, de pouvoir travailler ensemble. Dans notre modèle, nous travaillons sur la base de règles claires dans le respect

mutuel. Nos premiers résultats largement positifs vont renforcer notre fierté commune à Air France et KLM d'être le leader mondial.

Comment imaginez-vous le groupe dans cinq ans?

Jean-Cyril Spinetta

Nous sommes aujourd'hui le leader et notre objectif est de continuer à l'être dans cinq ans. Ce n'est pas qu'une question de taille. Nous devons avoir confirmé notre capacité à améliorer de façon régulière nos résultats économiques. Notre rapprochement doit nous permettre de construire des fondations solides pour être capables de résister aux chocs qui scandent régulièrement notre métier.

En s'appuyant sur le respect, la confiance et l'engagement, nous avons ouvert une nouvelle fenêtre sur le futur.

Le secteur aérien, un atout essentiel pour le développement économique

Le transport aérien est un élément essentiel dans le développement économique global. Plus de 1,6 milliard de passagers ont emprunté les compagnies aériennes dans le monde, tant pour des besoins professionnels que touristiques, et ce chiffre pourrait dépasser 2,3 milliards en 2010. Il a créé 28 millions d'emplois dans le monde et pourrait en créer 31 millions à horizon 2010. En Europe, chaque million de passagers transportés permet de créer environ 4 000 emplois directs, indirects et induits (source : IATA – février 2003).

En France, répondant au besoin de mobilité des entreprises et des personnes, le transport aérien constitue l'une des branches les plus dynamiques de l'économie française. Hors crises conjoncturelles, ce secteur a enregistré une croissance annuelle

de 5 à 6% depuis 20 ans, soit une croissance deux fois plus forte que la croissance mondiale et trois fois plus forte que la croissance française. Avec un taux de pénétration de 25%, le transport aérien en France possède encore des marges de croissance si on le compare à celui des États-Unis (39%) ou de la Grande-Bretagne (33%) (source : BIPE novembre 2004).

Il contribue largement au commerce extérieur des services avec un solde de la balance des services de transport aérien positif de 1,7 milliard d'euros en 2003. Par ailleurs, le secteur emploie directement plus de 115 000 salariés avec, pour les compagnies aériennes, des emplois plus qualifiés que les autres modes de transport (source : Transports novembre-décembre 2004).

La hausse du prix du pétrole, le nouveau défi

Après des crises sans précédent - les attentats du 11 septembre 2001, les conséquences de la guerre en Irak en 2002 et de l'épidémie de SRAS en 2003 -, le secteur est confronté depuis le printemps 2004 à une explosion du prix du pétrole.

Alors que la reprise du trafic, pressentie dans la deuxième partie de l'année 2003, se confirmait en 2004 avec une croissance de l'ordre de 11% (source : IATA), le secteur a dû faire face à une flambée du prix du pétrole, amenant encore une fois le transport aérien à afficher des pertes de l'ordre de 5 milliards de dollars, alors que l'association professionnelle prévoyait un profit de 3 milliards de dollars environ pour cette même année. La facture de kérosène a atteint 62 milliards de dollars, effaçant tous les efforts de réduction des coûts des compagnies et l'effet de la reprise économique. En incluant les pertes estimées pour 2004 par IATA, les pertes cumulées sur la période 2001-04 devraient atteindre environ 36 milliards de dollars, soit l'équivalent de la toute la valeur créée de 1978 à 2000.

L'analyse du secteur démontre cette année encore que les compagnies aériennes des trois grandes zones de trafic aérien ne sont pas dans la même situation. Les compagnies asiatiques, après une année 2003-04 pénalisée par l'épidémie de SRAS, ont retrouvé une croissance forte.

Aux États-Unis, la majorité des compagnies aériennes sont dans une situation très difficile, n'ayant pas renoué avec les bénéfices depuis 2001. Confrontées à des problèmes structurels dont des hausses de salaires très importantes en 2000-01 et à la concurrence des compagnies *low-costs* qui ont conquis environ 22% du trafic domestique nord-américain, elles doivent faire face à la hausse du prix du pétrole sans pouvoir mener des politiques de couverture, leur situation financière étant trop dégradée. Entre 2000 et 2002, le poids de la dette des principales compagnies américaines a doublé, passant de 27 à 56 milliards de dollars. Malgré les aides fédérales de plusieurs milliards de dollars et les plans drastiques de réduction de coûts et concessions salariales, les compagnies aériennes américaines ont accumulé 7 milliards de dollars de pertes en 2004 et ont enregistré de nouvelles pertes record au premier trimestre de l'année 2005 (source : IATA).

En Europe, les compagnies membres de l'AEA (*Association of European Airlines*) ont profité de la reprise du trafic après un printemps 2003 marqué par la crise sanitaire en Asie. Sur l'année 2004, le trafic a progressé de 9% pour une augmentation de 7,3% des capacités. Un peu plus de 307 millions de passagers (+4,8% par rapport à 2003) ont voyagé à partir et vers les 49 pays compris dans le périmètre européen de l'AEA.



Comme en 2003, le rebond est différent selon les compagnies. Alitalia ou Swiss sont toujours dans le rouge et, soit sont en pleine restructuration, soit se sont rapprochées d'autres compagnies. Les principales compagnies (Air France-KLM, British Airways, Lufthansa et Iberia) continuent à afficher des résultats positifs grâce à une politique salariale modérée et aux plans d'économies menés depuis 2001. Cette résistance économique leur a permis de gagner environ 3 points de part de marché en 4 ans à 70% et d'affronter la concurrence des compagnies *low-costs* (source : AEA RB3 pro forma).

Le secteur européen des *low-costs* se caractérise par un grand nombre d'acteurs (environ 35 sociétés en 2004), dont deux

dominent le marché en représentant près de 50% de l'offre de ce secteur alors que la moitié d'entre elles ne pèse pas plus de 1% de l'offre.

Le développement de ce secteur, et particulièrement de Ryanair et easyJet, ne s'est pas fait par un transfert massif du trafic des compagnies régulières, celles-ci ayant conservé une part relativement stable sur le marché européen (y compris les marchés domestiques). Leur progression s'est faite par la création d'un nouveau marché et en prenant une part importante de la croissance naturelle du trafic sur le segment des passagers très sensibles au prix.

Le transport aérien, un des secteurs les plus concurrentiels

Le secteur du transport aérien est un secteur à très forte concurrence. Pour le trafic long-courrier de point à point, Air France et KLM sont en concurrence avec les compagnies nationales desservant ces destinations. Pour le trafic long-courrier de correspondance, leur concurrence s'élargit aux différentes plates-formes de correspondance qui offrent des services similaires même si l'efficacité de leurs *hubs* leur conserve un avantage compétitif.

Sur le réseau européen, les compagnies régulières font face à la concurrence des *low-costs* et, sur certaines routes, au train à grande vitesse (Londres et Bruxelles).

Les compagnies *low-costs* ne sont présentes que sur les cinq marchés domestiques les plus importants mais de façon très inégale. À l'hiver 2004, 30% des vols *low-costs* sont effectués sur des parcours domestiques (dont 16% en Grande-Bretagne, 8% en Allemagne et 1% en France) et 70% sur les liaisons intra-européennes principalement à partir de la Grande-Bretagne vers l'Allemagne, la France et l'Italie.

Sur le marché domestique français, le transport aérien est confronté à la concurrence spécifique du train à grande vitesse. En 2003, celui-ci a transporté 3,5 fois plus de passagers que l'aérien sur les liaisons domestiques françaises, avec une part de marché de 76% et 74,1 millions de passagers contre une part de marché de 19% pour Air France et 18,2 millions de passagers, et une part de marché de 5% pour les *low-costs* avec 4,8 millions de passagers. Cette très forte présence du TGV en France a limité l'intérêt des *low-costs* pour le marché intra-domestique français. Seul easyJet opère à partir de Paris sur deux destinations où la part de marché du train est inférieure à 20% (Toulouse et Nice), après avoir fermé en mars 2005 sa desserte de Marseille, occupée à 60% par le TGV (source : SNCF, Air France et autres).

Air France a su résister à cette concurrence du rail grâce à son *hub* de CDG qui permet de relier la province française au reste du monde, à La Navette à Orly qui, à raison d'une centaine de vols par jour, relie Paris aux grandes villes françaises et à son programme de fidélisation.

Air France-KLM, poursuite de la stratégie de croissance rentable

Malgré un environnement difficile, le groupe est engagé dans une stratégie de croissance rentable, fondée sur les atouts fondamentaux des deux compagnies et leurs complémentarités à l'origine de synergies importantes. Cette stratégie est soutenue par un contrôle strict des coûts, particulièrement nécessaire dans un secteur où les marges sont faibles et quand le niveau du prix du pétrole représente un véritable enjeu économique, les surcharges fuel mises en place ne couvrant que partiellement la facture pétrolière complémentaire.

Les travaux préparatoires au rapprochement avaient permis d'évaluer les synergies entre 385 et 495 millions la cinquième année du rapprochement. La coordination plus rapide a accéléré le déroulement de ces synergies et, dès septembre 2004, a amené à les revoir à la hausse. Initialement évaluées entre 65-75 millions d'euros pour l'exercice 2004-05, celles-ci ont été ré-estimées à 90 millions en septembre 2004. À la clôture de l'exercice, le montant réalisé s'élève à 115 millions d'euros. Pour l'exercice 2005-06, le montant cumulé devrait être de 280 millions d'euros contre un montant maximum prévu de 135 millions. À l'issue de la cinquième année, le montant des synergies devrait être de l'ordre de 580 millions d'euros répartis à raison de 60% pour les synergies de revenus et 40% pour les synergies de coûts.

Chaque métier a participé à la réalisation des synergies. L'activité passage a généré quelque 73 millions d'euros de synergies grâce notamment à des ajustements de réseaux long-courrier et moyen-courrier et à la mise en place des tarifs combinables. Le cargo a réalisé 12 millions d'euros de synergies par échange de capacités et rationalisation des réseaux. Les synergies de la maintenance sont d'environ 15 millions et sont liées à des économies sur les achats, le développement du chiffre d'affaires et le rapatriement d'opérations de maintenance précédemment externalisées. Les autres synergies, d'un montant d'une quinzaine de millions d'euros, résultent de l'addition de nombreuses actions.

Les deux compagnies sont engagées dans des politiques de maîtrise des coûts. Depuis 1998, Air France met en place des plans triennaux d'économies et KLM a engagé un plan de restructuration en 2003.

Après le plan « Performance 2003 » qui s'est achevé au 31 mars 2004 avec des économies de 300 millions d'euros, le groupe Air France a lancé, au début de cet exercice, son nouveau plan triennal, « Compétitivité Major 2007 », dont l'objectif est un contrôle des dépenses à hauteur de 600 millions d'euros à la troisième année, correspondant à une amélioration des coûts unitaires de l'ordre de 6%.

Ces plans sont extrêmement importants pour faire face à l'accroissement des différentes charges depuis 2001, notamment les charges de sécurité et les taxes aéronautiques auxquelles s'ajoute aujourd'hui le niveau très élevé du prix du pétrole.

Au 31 mars 2005, le groupe Air France a largement atteint son objectif initial de 200 millions d'euros en réalisant 215 millions d'économies. Les principales actions ont été la mise en route de la refonte du produit moyen-courrier, lequel a permis 47 millions d'économies conformément au plan de marche ainsi que l'optimisation des achats et dépenses externes pour environ 97 millions d'euros.

Pour l'exercice 2005-06, l'objectif est un montant cumulé d'économies de 590 millions d'euros. Les nouvelles économies proviendront principalement de la poursuite de la refonte du produit moyen-courrier (45 millions d'euros attendus) et de la réorganisation du réseau moyen-courrier (50 millions d'euros attendus) ainsi que du passage à la commission zéro vis-à-vis des agences de voyages. Cette dernière économie devrait être de l'ordre de 240 millions d'euros, dont une partie pourrait être transférée aux passagers sous forme de baisse des tarifs.



Enfin, des mesures seront également prises en matière de productivité avec, par exemple, le développement de l'enregistrement automatique ou la mise en place progressive des Nouveaux Espaces de Voyage sur le long-courrier, permettant d'optimiser le ratio « nombre de sièges par personnel navigant commercial ».

KLM a poursuivi son plan de restructuration commencé en 2003-04. L'objectif de ce plan est de réaliser 650 millions d'euros d'économies sur trois ans avec, pour actions principales, la suppression de 4 500 emplois, le changement de procédures, l'amélioration de la productivité (avec en particulier le renouvellement de la flotte long-courrier), des économies sur les achats et la mise en place de la commission zéro vis-à-vis des agences de voyages. Cette dernière devrait représenter un montant de 20 millions d'euros en 2005-06. Après avoir réalisé 200 millions d'euros d'économies au cours de l'exercice précédent, le groupe a atteint un cumul de 520 millions d'euros au 31 mars 2005 contre 570 millions d'euros budgétés.

Par ailleurs, le groupe Air-France-KLM poursuit sa politique de couverture pétrolière qui lui a permis de réaliser des gains de couverture de 372 millions d'euros, soit 14% de la facture pétrolière, au 31 mars 2005. Pour les deux prochains exercices, le groupe a déjà couvert 81% et 45% de sa consommation sur la base d'un prix du jet fuel de 565 dollars et 562 dollars la tonne.

De bonnes performances basées sur la complémentarité des réseaux

Le groupe Air France-KLM a réalisé un chiffre d'affaires total négatif de 1,4%. Le résultat d'exploitation de cette activité a progressé de 13,9% passant de 274 millions au 31 mars 2004 à 312 millions au 31 mars 2005. Le trafic est en hausse de 8,9% pour des capacités en croissance de 6,9%. Le coefficient d'occupation s'est établi à 78,7% (+1,5 point). Le groupe a transporté 64,1 millions de passagers contre 60,6 millions en 2003-04 avec un chiffre d'affaires de 15 milliards, en hausse de 6,8% malgré un effet de change négatif de 1,4%.

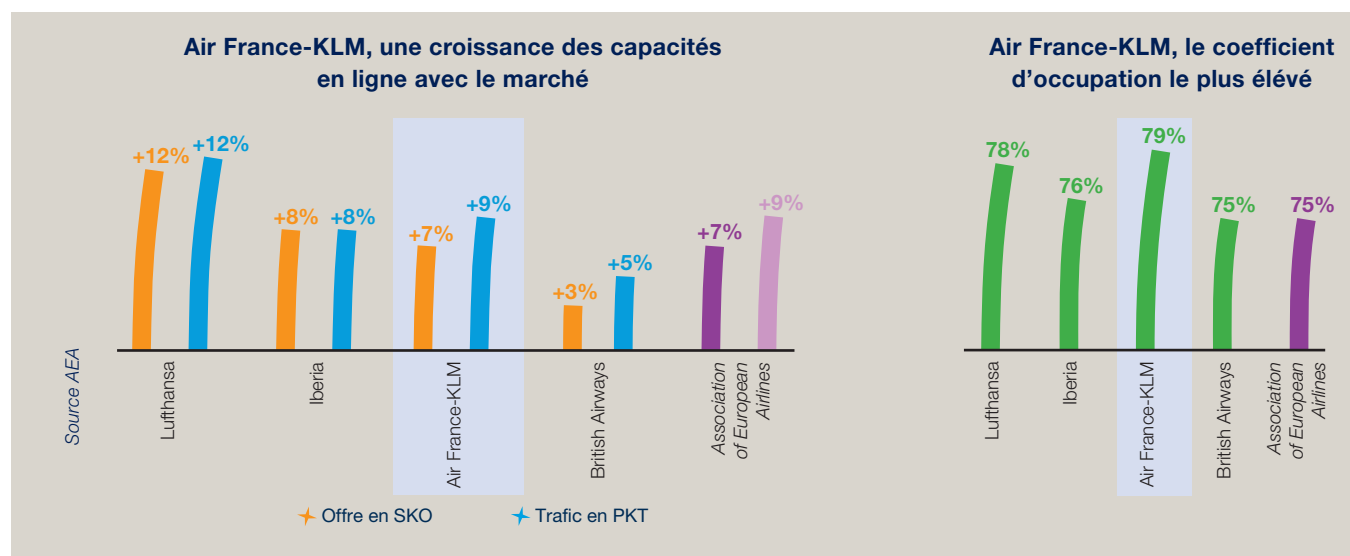
Un coefficient d'occupation élevé à 78,7%, en amélioration de 1,5 point

Le groupe Air France-KLM, en s'appuyant sur la complémentarité de ses réseaux long-courrier et de ses présences commerciales en Europe, renforcée par deux hubs puissants, a réalisé une très bonne performance au cours de l'exercice 2004-05. Le trafic est en hausse de 8,9% pour des capacités en croissance de 6,9%. Le coefficient d'occupation s'est établi à 78,7% (+1,5 point). Le groupe a transporté 64,1 millions de passagers contre 60,6 millions en 2003-04 avec un chiffre d'affaires de 15 milliards, en hausse de 6,8% malgré un effet de change négatif de 1,4%.

Avec un réseau de 234 destinations (saison été 2005) opérées à partir de deux des quatre principaux hubs européens reliés par 15 vols journaliers et par un renforcement des liaisons vers les provinces française et néerlandaise, le groupe Air France-KLM est devenu le premier groupe européen de transport aérien avec une part de marché de 27,7% (source : AEA), et le premier mondial pour les passagers internationaux (source : IATA – décembre 2003). Pour faciliter l'accès à ce réseau élargi, le groupe a lancé une innovation en matière tarifaire, permettant ainsi à ses clients d'optimiser leur voyage en passant par l'une et l'autre compagnie à l'aller et au retour tout en bénéficiant des prix aller-retour.

Exercice 2004-05 ⁽¹⁾	Offre (SKO)		Trafic (PKT)		Coefficient d'occupation		Chiffre d'affaires passage régulier
	Millions	Variation	Millions	Variation	%	Variation	Variation
Long-courrier	163 216	+7,6%	134 331	+10,0%	82,3%	+1,8%	+9,2%
Moyen-courrier	51 390	+4,7%	34 667	+5,1%	67,5%	+0,3%	+4,3%
Total groupe	214 606	+6,9%	168 998	+8,9%	78,7%	+1,5%	+7,1%

(1) Consolidation d'Air France sur 12 mois et de KLM sur 11 mois





Un réseau long-courrier performant tout au long de l'exercice

Le trafic sur le réseau long-courrier a été très vigoureux, avec une augmentation de 9,7% des passagers transportés (18,8 millions). Pour une hausse de 7,6% des capacités, le trafic a crû de 10%, permettant au coefficient d'occupation de gagner 1,8 point, à 82,3%. Le chiffre d'affaires s'est élevé à 8,04 milliards d'euros (+9,5% malgré des effets de change négatifs). Il représente 57,1% du chiffre d'affaires passage régulier, en hausse de 1,1 point sur l'exercice 2003-04.

Le réseau long-courrier comprend 112 destinations dans 89 pays, dont 27 destinations opérées par KLM seule et 43 destinations opérées par Air France seule. Un tiers des destinations est opéré par les deux transporteurs, mais ces destinations connaissent un volume de trafic important justifiant la présence des deux compagnies. Le réseau long-courrier représente 76% des capacités (75,5% en 2003-04) et près de 80% du trafic (environ 79% en 2003-04).

Le réseau **Amérique du Nord** et **Amérique du Sud** couvre 20 destinations en Amérique du Nord et 11 destinations dans 8 pays d'Amérique du Sud (saison été 2005). Il représente 29% des capacités totales et 32% du trafic total en 2004-05. Le poids de ce réseau est resté stable d'une année à l'autre. Dès l'été 2004, la rationalisation a commencé avec l'arrêt des vols de KLM vers Caracas au profit d'Air France ; cette dernière a ajouté des fréquences sur la destination qui est désormais desservie en quotidien à partir de Paris. Aujourd'hui, le groupe Air France-KLM est la première compagnie européenne sur l'Amérique du Sud.

Grâce à l'alliance SkyTeam, qui s'est élargie en septembre 2004 à KLM et à ses partenaires américains Continental et Northwest Airlines, ce sont plus de 150 destinations qui sont offertes sur l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud.

Chiffre d'affaires

15,0
milliards d'euros

Résultat d'exploitation

312
millions d'euros

Flying Blue, un programme de fidélisation unique

En juin 2005, les programmes de fidélisation *Fréquence Plus* d'Air France et *Flying Dutchman* de KLM ont fusionné pour donner naissance à *Flying Blue*. Fruit du travail coordonné de 300 salariés d'Air France et de KLM pendant 18 mois, *Flying Blue* permet à ses dix millions d'adhérents d'acquérir et d'utiliser des *miles* de façon très avantageuse sur plus de 18 000 vols quotidiens, 900 destinations et auprès de 130 partenaires aériens ou commerciaux.

Ce programme ambitionne d'être leader en Europe en termes de satisfaction client et de nombre d'adhérents. Il est segmenté en quatre niveaux (Ivory, Silver, Gold et Platinum) afin de mieux reconnaître et récompenser les clients les plus fidèles.

Au total, le trafic sur ce réseau est en hausse de 8,5% par rapport à l'année précédente, avec une activité très soutenue aussi bien sur l'Amérique du Nord que sur l'Amérique du Sud. Les capacités n'ayant progressé que de 5%, le coefficient d'occupation a gagné 2,8 points pour atteindre 85,5%. 7,3 millions de passagers (+9,0% sur 2003-04) ont emprunté ces lignes, et le chiffre d'affaires s'est élevé à 2,94 milliards d'euros (20,9% du chiffre d'affaires total passage régulier). Il est en hausse de 8,5% malgré un effet de change négatif lié à la faiblesse du dollar sur l'année.

Le réseau **Asie** comprend 20 destinations dans 11 pays (saison été 2005). Depuis le 1^{er} décembre 2004, le groupe offre au départ de Singapour une desserte très complète de l'Australie en collaboration avec la compagnie Qantas. Après la crise sanitaire en Asie, le réseau a retrouvé la croissance avec une augmentation de 21,1% des capacités, largement suivie par le trafic à 23,1%. Le coefficient d'occupation a ainsi gagné 1,3 point à 81,5%. En conséquence, le poids de ce réseau a progressé tant en termes de capacités (+2,4 points) que de trafic (+2,4 points) par rapport à l'année dernière pour représenter environ 20% des capacités totales et 21% du trafic total.

Le nombre de passagers a augmenté de 23,1%, à 4 millions (3,3 millions au 31 mars 2004), et le chiffre d'affaires est en hausse de 22,0%, à 2,06 milliards. Sa quote-part dans le chiffre d'affaires total passage régulier est passée de 12,8% à 14,6%.

Le réseau **Afrique - Moyen-Orient** couvre 46 destinations dans 31 pays (saison été 2005) et représente environ 13% des capacités et 14% du trafic comme en 2003-04. 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 dans les régions éloignées, rencontre un grand succès sur les quatre destinations offertes.

L'activité a été bonne, tant sur l'Afrique que sur le Moyen-Orient. Au total, le trafic a progressé de 8,5% pour des capacités en augmentation de 7%. Le coefficient d'occupation s'est établi à 77,9% (+1 point). Avec 4,3 millions de passagers contre 3,9 millions en 2003-04, le chiffre d'affaires a atteint 1,92 milliard d'euros (+ 9,6%) et représente 13,6% du chiffre d'affaires total passage régulier, un niveau équivalent à celui de l'an dernier.

Avec 15 destinations dans 7 pays et 4 DOM, le réseau **Caraïbes** et **Océan Indien** représente environ 13% des capacités et 14% du trafic. Air France représente environ 80% de ce secteur. Les premiers neuf mois de l'exercice 2004-05 ont été marqués par une forte concurrence qui a pesé tant sur le trafic que sur le chiffre d'affaires. L'évolution de la situation concurrentielle au dernier trimestre a permis à ce réseau de se redresser. Sur l'année, le trafic a baissé de 1,7% pour une baisse des capacités de 2,9%, permettant ainsi au coefficient d'occupation de gagner un point pour s'établir au niveau élevé de 80,9%. Au total, 3,15 millions de passagers ont emprunté ces lignes (-2,6%), et le chiffre d'affaires s'est établi à 1,12 milliard d'euros, en baisse de 7,5%. Sa quote-part dans le chiffre d'affaires total passage régulier est passée de 9,2% au 31 mars 2004 à 8% au 31 mars 2005.

Refonte du système de rémunération des agences de voyages

KLM et Air France ont mis fin au versement de commissions aux agences de voyages sur leur marché domestique, respectivement les 1^{er} janvier et 1^{er} avril 2005. Désormais, les agences de voyages ne sont plus rémunérées par les compagnies aériennes et facturent directement les frais de service à leurs clients. Ce nouveau système offre au passager plus de visibilité quant à la composition du prix de son billet, la facturation par l'agence de voyages étant adaptée au mode d'achat (internet, téléphone, agence...).

Suite à cette réforme, Air France et KLM ont adapté leurs tarifs et facturent désormais des frais de service dans leurs propres points de vente. En France, Air France a par ailleurs retenu le principe d'un affichage dissocié du prix du billet et des frais de service. La politique d'Air France et de KLM en cette matière suit l'évolution du marché, la commission 0% devenant progressivement la norme en Amérique du Nord et en Europe.



Le réseau moyen-courrier européen : la mise en œuvre progressive d'une offre simplifiée

Le réseau moyen-courrier international inclut l'Europe, dont la France, et l'Afrique du Nord. Il couvre 122 destinations dans 30 pays (saison été 2005). Il est servi par les deux compagnies Air France et KLM mais également par leurs filiales régionales, Régional, Brit Air et City Jet pour Air France, KLM Cityhopper et KLM Cityhopper UK pour KLM.

L'activité sur ce réseau s'est améliorée par rapport à l'année dernière. Le trafic a été en hausse de 5,1% pour des capacités en augmentation de 4,7%, permettant ainsi au coefficient d'occupation d'être stable à 67,5% (+0,3 point). 45,3 millions de passagers ont voyagé avec le groupe (+4,1%) et ont généré un chiffre d'affaires de 6,04 milliards d'euros (+4,3%), dont 35% sur le marché domestique français. Ce réseau a représenté 42,9% du chiffre d'affaires total passage régulier contre 44,1% un an auparavant.

Un réseau équilibré, soutenu par des hubs efficaces

La répartition du chiffre d'affaires par destination montre que le groupe Air France-KLM bénéficie d'un réseau équilibré. Le groupe n'est dépendant d'aucun marché en particulier, chacun des marchés ayant une sensibilité différente aux aléas économiques et politiques.

Les *hubs* sont aujourd'hui au cœur de la concurrence en Europe : 75% des vols long-courriers sont concentrés sur 10 plates-formes européennes et 54% sur seulement quatre aéroports : Londres Heathrow, Paris CDG, Francfort et Amsterdam. 60% des passagers sur les vols long-courriers sont en correspondance.

Le réseau d'Air France-KLM est articulé à partir de deux des meilleurs *hubs* en Europe qui permettent au groupe de combiner le trafic de point à point et le trafic de correspondance.

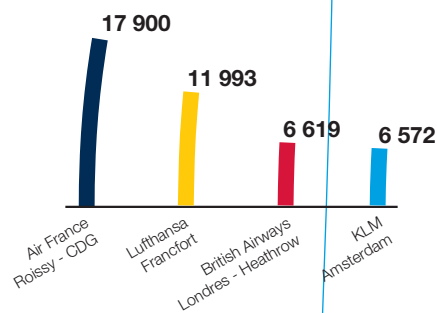
Par ailleurs, la croissance du marché intercontinental, de l'ordre de 5% par an sur les dix ans qui viennent, va amener un développement du trafic point à point et du trafic de correspondance, renforçant ainsi le rôle des grands *hubs* intercontinentaux (source : BCG). Dans cette perspective, le groupe Air France-KLM est bien positionné, grâce à ses *hubs* de Roissy - Charles-de-Gaulle et de Schiphol à Amsterdam, pour tirer le meilleur parti de cette croissance.

La forte concurrence et l'évolution structurelle de la demande des clients sur le marché Europe a conduit la compagnie Air France à réfléchir à une révision du produit sur ses lignes européennes en introduisant plus de fluidité et d'efficacité au sol, en simplifiant et standardisant le produit vol avec une politique de prix simple et segmentée, tout en optimisant l'espace dans les avions. Sa mise en œuvre progressive a commencé en avril 2004.

KLM a, de son côté, augmenté son offre sur la France à partir d'Amsterdam, de Rotterdam et d'Eindhoven. Les deux compagnies ont également commencé à rationaliser leur réseau moyen-courrier : Air France a arrêté ses vols à destinations de Bristol et Glasgow au profit de KLM, et cette dernière a arrêté de desservir Casablanca et Turin au profit d'Air France.

Nombre de correspondances hebdomadaires

(En moins de 2 heures entre les vols moyen et long-courriers)



En effet, en offrant un grand nombre d'opportunités de correspondances hebdomadaires en moins de deux heures, tant à CDG qu'à Amsterdam, le groupe attire du trafic de correspondance haute contribution. Au cours de l'exercice, les deux plates-formes de correspondance ont enregistré de très bonnes performances : le *hub* de CDG a enregistré une augmentation de 6% des passagers, et celui de Schiphol, une augmentation de 10%. Le chiffre d'affaires réalisé par ces passagers en correspondance a progressé plus vite que le chiffre d'affaires de la plate-forme : respectivement 13% pour Paris et 11% pour Amsterdam.

Répartition du chiffre d'affaires passage régulier par zone de destination et zone de vente

Exercice 2004-05	Par destination			Par zone de vente		
	En M€	En % du total	Variation	En M€	En % du total	Variation
Europe (y compris France)	6 044	42,9%	+4,3%	9 711	68,8%	+6,9%
Amérique du Nord et Amérique Latine	2 939	20,9%	+8,5%	1 994	14,2%	+11,7%
Asie	2 058	14,6%	+22,0%	1 095	7,8%	+8,6%
Afrique Moyen-Orient	1 920	13,6%	+9,6%	937	6,7%	+4,7%
Caraïbes et Océan Indien	1 124	8,0%	-7,5%	348	2,5%	-10,8%
Total	14 085	100,0%	+7,1%	14 085	100,0%	+7,1%

Une recette unitaire en hausse

La hausse du prix du carburant a amené le groupe à instaurer des surcharges fuel. En mai, les deux compagnies ont introduit une surcharge de 3 euros par coupon pour Air France et 4 euros par coupon pour KLM. En août, une surcharge additionnelle a été mise en place, variant suivant les destinations, de 2 à 12 euros par coupon chez Air France et de 3 euros par coupon chez KLM. Une troisième surcharge a été introduite en octobre dernier à raison de 11 euros par coupon long-courrier chez Air France et 7 euros par coupon long-courrier chez KLM.

La recette unitaire mesurée au siège kilomètre offert progresse de 1,6% hors effet de change et la recette unitaire mesurée au passager kilomètre transporté est en légère baisse hors effet de change (-0,3%). Le coût unitaire de l'activité passage, mesuré au siège kilomètre offert, est en baisse de 2,3% à change et prix du carburant constants.

Chiffres consolidés	Au 31 mars 2005	Au 31 mars 2004	Variation
Chiffre d'affaires passage régulier (en M€)	14 085	13 156	+7,1%
Recette unitaire au SKO (en cts d'€)	6,56	6,55	+0,1%
Recette unitaire au PKT (en cts d'€)	8,33	8,48	-1,7%
Coût unitaire au SKO (en cts d'€)	6,34	6,34	+0,0%

Élégance pour le nouvel uniforme d'Air France

Air France a choisi le couturier Christian Lacroix pour créer le nouvel uniforme de la compagnie. Celui-ci est porté depuis le 5 avril par plus de 36 000 hommes et femmes d'Air France dans les agences de la compagnie, dans les aéroports ainsi qu'à bord de l'ensemble des vols Air France. Il traduit avec élégance l'esprit d'Air France et démontre l'ambition du service de la compagnie pour l'ensemble de ses passagers.

Activité fret



Une année satisfaisante dans un environnement contrasté

L'activité fret du groupe a été dynamique au cours de l'exercice 2004-05, dégagant un chiffre d'affaires total en hausse de 9,4%, à 2,49 milliards d'euros. La bonne activité a permis une progression de 61% du résultat d'exploitation, à 95 millions d'euros au 31 mars 2005 contre 59 millions au 31 mars 2004.

Le trafic a progressé de 8,8% pour une offre en augmentation de 9,4%, amenant une légère baisse du coefficient de remplissage à 68,2% (-0,4 point). Le groupe a transporté 1,33 million de tonnes de fret, dont la moitié dans sa flotte de 15 avions tout cargo et de 17 avions combi cargo-passagers et la moitié dans les soutes des avions passagers.

L'exercice a été marqué par deux phénomènes : la hausse du prix du pétrole qui pénalise plus l'activité cargo et a amené l'augmentation des surcharges fuel, et le déséquilibre des échanges, qui s'accroît particulièrement entre l'Asie et l'Europe dû au niveau élevé de la monnaie européenne et à la fin des quotas dans l'industrie textile. En revanche, le déséquilibre entre l'Europe et les États-Unis constaté l'an passé, s'est redressé.

Le réseau **Amérique du Nord** et **Amérique Latine** représente 35% du trafic et 34% des capacités. Il a enregistré un trafic en hausse de 8,7% pour des capacités en augmentation de 4,7%. Le coefficient de remplissage a progressé de 2,6 points, à 69,7%. 500 000 tonnes de fret ont transité, soit une augmentation de 9,2%. Le chiffre d'affaires s'est apprécié de 13,4%, à 652 millions d'euros. Il représente 28,3% du chiffre d'affaires du transport de fret (27,6% au 31 mars 2004).

Le réseau **Asie**, bien que dynamique, a enregistré une baisse du coefficient de remplissage de 4,1 points, à 73,8%. Le trafic en hausse de 10,1% n'a pas suivi l'augmentation des capacités de 16,2%. 600 000 tonnes ont été transportées par le groupe (+9,8%) et ont généré un chiffre d'affaires de 999 millions d'euros, en augmentation de 13,7%. Ce réseau représente 43,5% du chiffre d'affaires du transport de fret (42,2% au 31 mars 2004), 50% du trafic et 46% des capacités.

Le réseau **Afrique** et **Moyen-Orient**, qui pèse 9% du trafic et 10% des capacités, a été dynamique après une année 2003-04 marquée par les tensions internationales. Le trafic a progressé de 7,3% pour une augmentation des capacités de 4,2%. Le coefficient de remplissage a augmenté de 1,8 point, à 61,8%. Le nombre de tonnes transportées a augmenté de 7,5%, à 165 000 tonnes. Le chiffre d'affaires a progressé de 9,4% à 279 millions d'euros et représente 12,1% du chiffre d'affaires du transport de fret, soit le même niveau que l'année précédente.

Chiffre d'affaires

2,49

milliards d'euros

Résultat d'exploitation

95

millions d'euros

Le réseau **Caraïbes** et **Océan Indien** a connu une certaine stabilité, avec une offre en augmentation de 2,1% et un trafic en progression de 1,2%. Le coefficient de remplissage a atteint 53,5% (-0,5 point). Le chiffre d'affaires a atteint 178 millions au 31 mars 2005 (+5,3%) avec 73 000 tonnes transportées, soit une augmentation de 2,2%. Ce réseau représente 5,6% du trafic et 7,3% des capacités.

Le transport de fret en **Europe** se faisant principalement par camion, l'activité du réseau européen du groupe Air France-KLM est limitée, ce réseau ne représentant que 10% de l'ensemble. Les capacités ont progressé de 3,2% pour un trafic en hausse de 2,2%. Le coefficient de remplissage s'est stabilisé à 21,7% (-0,2 point). Le chiffre d'affaires s'est élevé à 192 millions d'euros, en baisse de 6,8%. 76 000 tonnes ont été transportées (-3,1%).

Exercice 2004-05 ⁽¹⁾	Offre (TKO) ⁽²⁾		Trafic (TKT)		Coefficient de remplissage		Chiffre d'affaires transport cargo
	Millions	Variation	Millions	Variation	%	Variation	Variation
Activité cargo	14 774	+9,4%	10 078	+8,8%	68,2%	-0,4%	+10,4 %

(1) Consolidation d'Air France sur 12 mois et de KLM sur 11 mois.

Répartition du chiffre d'affaires transport de fret par zone de destination et zone de vente

Exercice 2004-05	Par destination			Par zone de vente		
	En M€	En % du total	Variation	En M€	En % du total	Variation
Amérique du nord et Amérique Latine	652	28,3%	+13,4%	266	11,6%	+12,7%
Asie	999	43,5%	+13,7%	755	32,8%	+20,9%
Afrique Moyen-Orient	279	12,1%	+9,4%	157	6,8%	+9,7%
Caraïbes et Océan indien	178	7,7%	+5,3%	41	1,8%	-4,7%
Europe	192	8,4%	-6,8%	1 081	47,0%	+4,1%
TOTAL	2 300	100,0%	+10,4%	2 300	100,0%	+10,4%

75% des clients satisfaits du rapprochement Air France-KLM

Une enquête réalisée auprès des clients d'Air France Cargo et de KLM Cargo a montré que le rapprochement des deux compagnies a été perçu de façon positive par 75% d'entre eux. Parmi les arguments positifs, figurent l'extension du réseau et de la flotte, l'amélioration de la politique tarifaire ainsi que de la qualité de service. Les clients ont par ailleurs indiqué qu'ils seraient vigilants afin qu'une structure trop grosse ne détériore ni la relation qu'ils ont avec les deux entités, ni la qualité du service rendu.



Bonne performance de la recette unitaire

La recette unitaire à la tonne kilomètre offerte a augmenté de 3,8% à change constant. Le coût unitaire à la tonne kilomètre offerte est en baisse de 4,7% à change et prix du pétrole constants.

Chiffres consolidés ⁽¹⁾	Au 31 mars 2005	Au 31 mars 2004	Variation
Chiffre d'affaires transport de fret (en M€)	2 300	2 084	+10,4%
Recette unitaire à la TKO (en cts d'€)	15,58	15,42	+1,0%
Recette unitaire à la TKT (en cts d'€)	22,83	22,48	+1,6%
Coût unitaire à la TKO (en cts d'€)	14,75	14,81	-0,4%

(1) Consolidation d'Air France sur 12 mois et de KLM sur 11 mois.

Une offre commune à Air France Cargo et KLM Cargo

Dans le cadre du rapprochement d'Air France et de KLM, les deux compagnies ont synchronisé leurs réseaux autour des deux *hubs* de Roissy - CDG et Schiphol et ont procédé à des échanges de soutes. Air France Cargo a développé depuis 2000 une offre s'adaptant aux différentes attentes des clients du fret aérien. Cette offre, aujourd'hui commune à KLM Cargo et aux membres de l'alliance SkyTeam Cargo, se compose 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.

- **Cohesion** 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 Air France Cargo ou KLM Cargo.

- **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.

- **Equation** 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.

Création de la Maison Européenne du Cargo

À partir de fin 2005, Air France Cargo et KLM Cargo proposeront à leurs clients une offre commerciale unique dans le domaine du fret. La « Maison Européenne du Cargo » gèrera le réseau fret des deux compagnies, l'offre marketing ainsi que les ventes pour le compte d'Air France et de KLM. Chaque compagnie continuera cependant à exercer la responsabilité de ses opérations.

La taille d'Air France-KLM, l'expertise des deux compagnies et la réactivité de leurs équipes respectives devraient constituer des atouts de premier plan pour améliorer la productivité, maintenir les niveaux de recette unitaire, faire progresser la qualité de service et développer des positions commerciales très solides dans un environnement très concurrentiel.

Premières synergies entre Air France Industries et KLM Engineering & Maintenance

L'activité maintenance a réalisé un chiffre d'affaires tiers de 777 millions d'euros, en hausse de 4,0% malgré un effet de change négatif de 2,6%. Le résultat d'exploitation dégagé est de 48 millions contre 55 millions (-10,9%) au 31 mars 2004. Le rapprochement d'Air France et de KLM a permis au groupe de renforcer sa position de leader mondial dans la maintenance aéronautique multiproduit en combinant les complémentarités des activités de maintenance d'Air France connues sous la marque Air France Industries (AFI) et celles de la division Engineering & Maintenance de KLM. Outre la maintenance des deux flottes du groupe, les deux sociétés assurent celle des flottes de plus d'une centaine de clients.

Grâce au développement de centres d'excellence technique, les responsabilités de suivi et de support technique ont été

partagées entre les deux entreprises. Ceci permet de rationaliser les investissements, chacun bénéficiant des améliorations obtenues. Ainsi, les moteurs GE 90 utilisés sur les Boeing B 777 et les moteurs CF6-80E1 utilisés sur les Airbus A 330 sont désormais gérés par des équipes conjointes d'Air France et de KLM. Cette complémentarité des compétences et des savoir-faire a, par ailleurs, limité la sous-traitance de certaines activités à des tiers.

Les deux entreprises ont également mis en place une gestion coordonnée de leurs ventes, définissant un interlocuteur unique pour chaque client. Enfin, différents projets ont été mis en place afin d'optimiser les stocks et matériels nécessaires pour couvrir les besoins. Ce travail en commun prévoit également un échange de personnels, en cas de pic d'activité dans une des entreprises.

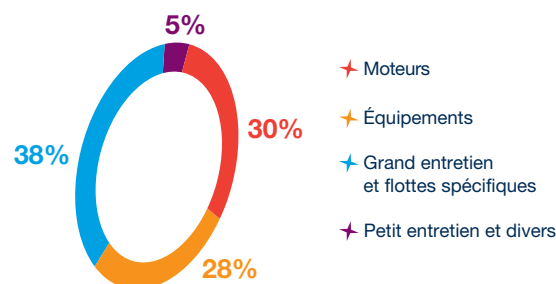
Une gamme de prestations au service du client

La gamme de prestations englobe :

- Les visites de grand entretien et de flottes spécifiques
- Le petit entretien quotidien des flottes partout dans le monde
- La révision des moteurs
- La révision et la logistique des équipements

La maintenance aéronautique ne peut être réalisée que par des entreprises agréées par l'autorité nationale dont dépend l'exploitant. En Europe, les règles sont définies par l'EASA (European Aviation Safety Agency). En 2004, Air France Industries a complété ses agréments en obtenant l'EASA 21, qui lui permet de concevoir et d'installer du matériel aéronautique au même titre qu'un constructeur. KLM Engineering&Maintenance détient par ailleurs la certification ISO 14001 et EMAS pour l'ensemble de ses produits.

Répartition du chiffre d'affaires tiers par principale activité



Spairliners : une entité dédiée à la maintenance des A 380

Pour assurer le support des équipements des futurs Airbus A 380, Air France Industries et Lufthansa Technik ont créé Spairliners GmbH. Cette joint-venture à parts égales entre les deux entreprises offrira une gamme complète de support équipements à tous les exploitants d'A 380 dans le monde, dès la mise en ligne de ce nouvel appareil. Ce support comprendra l'entretien, les réparations, la gestion du stock de pièces détachées ainsi que tous les services logistiques associés. Spairliners disposera de son propre stock d'équipements A 380, constituant une garantie de disponibilité des équipements à des coûts optimisés. Non seulement les flottes à taille réduite, mais aussi les segments de flottes de l'Airbus A 380 de compagnies majeures pourront bénéficier d'économies d'échelle considérables grâce au support équipement intégré et à l'accès permanent au stock de pièces détachées de Spairliners. Le siège de l'entreprise sera basé à Hambourg, et son centre opérationnel à Paris.



Des sites de nouvelle génération

L'activité est répartie sur six principaux sites : quatre sites chez Air France Industries et deux sites chez KLM. Les services de maintenance des deux compagnies sont également présents sur 200 aéroports pour Air France et 50 pour KLM.

Air France Industries est implanté à Toulouse-Blagnac pour le grand entretien des petits porteurs, à Orly pour le grand entretien des gros porteurs, des moteurs et des équipements, à Roissy pour le petit et moyen entretien et au Bourget pour les flottes spéciales. Air France Industries est le leader mondial pour le grand entretien des Airbus A 319, A 320 et A 321, pour le support des équipements sur la gamme des Airbus A 320, A 330, A 340 et Boeing B 777. Elle est également leader mondial pour l'entretien des moteurs CFM56-5 des familles Airbus A 320 et A 340. Au cours de l'exercice, Air France a inauguré l'usine E.O.L.E. (Entretiens et Opérations Logistiques Equipement) d'une superficie de 41 000 m² à Villeneuve-le-Roi, ainsi que son nouveau centre industriel de Blagnac, d'une superficie totale de 35 700 m² et dédié au grand entretien des petits porteurs, en remplacement de l'usine de Montaudran.

L'activité maintenance de KLM est implantée sur deux sites principaux, à Schiphol, l'aéroport d'Amsterdam, ainsi qu'à Norwich, en Grande-Bretagne. En 2004, KLM a inauguré un nouvel atelier moteur à Schiphol.

Chiffre d'affaires tiers

777
millions d'euros

Résultat d'exploitation

48
millions d'euros

Nouveaux sites de maintenance pour répondre aux exigences du marché

Avec E.O.L.E. à Orly et le nouvel atelier moteur de KLM à Schiphol, Air France Industries et KLM Engineering & Maintenance adaptent leurs sites industriels aux exigences du marché de la maintenance afin de mieux affronter la concurrence.

Implantée sur un terrain de 12,7 hectares, la nouvelle unité industrielle équipements E.O.L.E. (Entretien et Opérations Logistiques Equipement) est dédiée à la réparation et au support opérationnel des équipements. Elle compte cinq pôles de compétence : avionique, pneumatique, hydraulique, réparation et traitement de surface, ainsi qu'équipements de cabine. Centre d'excellence européen, cet investissement de 84 millions d'euros réduit de 50% les temps de traitement des équipements et optimise par ailleurs les stocks et circuits logistiques, établissant ainsi un nouveau standard dans l'industrie.

À Schiphol, le nouvel atelier moteur utilisé pour l'entretien des moteurs répond aux dernières normes en termes de conditions de travail, d'ergonomie, de sécurité, de santé et de respect de l'environnement. Il renforcera la position de KLM E&M sur le marché de la maintenance moteur en permettant de traiter 350 visites par an, contre 200 précédemment. Pour garantir cet investissement, KLM E&M a conclu un partenariat avec General Electric, fournisseur des trois moteurs les plus utilisés à la fois par Air France et par KLM, lui garantissant la maintenance d'environ 20 moteurs par an.

Autres activités

50

Les autres activités comprennent essentiellement l'activité charter de KLM au travers de sa filiale Transavia.com et l'activité catering du groupe, au travers de ses filiales Servair et KLM Catering Services. Ces activités ont réalisé un chiffre

d'affaires de 805 millions d'euros, en hausse de 12,7%, et un résultat d'exploitation hors cessions aéronautiques de 34 millions d'euros contre 17 millions au 31 mars 2004.

Transavia.com

Transavia.com a réalisé une très bonne année 2004-05 avec un nombre de passagers en augmentation de 6%, à 4 millions, pour une flotte de 26 avions. Le chiffre d'affaires de 419 millions d'euros a progressé de 5,8% et la société a dégagé un résultat d'exploitation de 31 millions d'euros.

En 2004, KLM a fusionné les activités de sa compagnie charter Transavia avec sa filiale Basic Air pour créer Transavia.com, l'agence de voyages en ligne qui se distingue par son service clients.

La nouvelle compagnie opère des vols charters pour le compte d'entreprises ou de tour-opérateurs au départ d'Amsterdam

et de Rotterdam, ainsi que des vols *low-costs* vers plus de 70 destinations en Europe et autour du bassin méditerranéen. La nouvelle marque entend devenir un opérateur de premier plan sur le marché des voyages à moindre coût aux Pays-Bas en vendant la majorité de ses sièges via son site internet. Au cours de l'exercice, Transavia.com a ouvert sept nouvelles destinations régulières au départ de Rotterdam.

Transavia.com loue par ailleurs ses capacités d'avions à d'autres compagnies aériennes, leur proposant, si nécessaire, un équipage ou un soutien technique. Sur ce secteur, de nombreux efforts sont déployés par les tour-opérateurs et par Transavia.com pour augmenter les coefficients de remplissage et réduire les coûts.

Amadeus

Détenu à 23,4% par Air France, actionnaire de référence, Amadeus est le leader mondial en technologies et distribution de services de l'industrie du voyage et du tourisme. Amadeus a développé son activité autour de trois axes : la distribution de voyages aux agences de voyages et aux bureaux de vente des lignes aériennes, le commerce électronique et les services de technologies de l'information.

Amadeus compte plus de 6 000 salariés à travers le monde. Le groupe est coté à la Bourse de Madrid, Barcelone, Paris et Francfort depuis 1999. Au 31 décembre 2004, Amadeus a réalisé un chiffre d'affaires de 2,1 milliards d'euros, en progression de 6,6%. Son résultat d'exploitation a progressé de 6,9% à 343 millions d'euros.

Air France, ainsi qu'Iberia et Lufthansa, actionnaires de référence d'Amadeus, ont accepté l'offre publique d'achat des fonds d'investissement BC Partners et Cinven, portant sur la totalité des actions de classe A d'Amadeus, au prix de 7,35 euros par action. L'OPA sera réalisée par l'intermédiaire d'une société nouvelle, WAM, à laquelle participeront les actionnaires de référence. Cette opération s'est déroulée du 25 mai au 27 juin 2005, après avoir obtenu l'accord de la Commission européenne, des autorités américaines de la concurrence et de la CNMV, l'autorité de marché espagnole.



Catering

L'activité catering regroupée, autour des sociétés Servair, filiale du groupe Air France, et KLM Catering Services, filiale de KLM, a également connu un bon exercice. Le chiffre d'affaires est de 386 millions d'euros ; cette activité à dégagé un résultat d'exploitation de 11 millions d'euros. La consolidation de Servair sur 15 mois pour des raisons d'arrêté comptable a un effet de 44,4 millions sur le chiffre d'affaires et de -0,6 million sur le résultat d'exploitation.

Servair et KLM Catering Services proposent, 7 jours sur 7, à Air France et à KLM ainsi qu'à des compagnies aériennes tierces, une large gamme de services adaptés à leurs besoins : production alimentaire, restauration aérienne pour les différentes classes et pour l'équipage, avitaillement avion, nettoyage et armement des cabines. Les deux sociétés sont leader sur leur marché domestique, et préparent plus de 164 000 repas chaque jour.

Créée en 1971 par Air France, Servair compte 7 724 salariés. Le réseau Servair, constitué de Servair, de ses partenaires (Alpha, Flying Food Group, Servair Air Chef et Eurest Servair) et de ses assistances techniques, se classe au 3^{ème} rang mondial et comprend plus de 80 implantations à travers le monde. Cette stratégie d'alliances lui permet de construire un réseau mondial respectueux des spécificités locales et de la personnalité de chaque compagnie.

KLM Catering Services compte 1 350 salariés. KCS assure ses services depuis plus de 70 ans sur deux sites de l'aéroport de Schiphol. Elle a obtenu différentes certifications quant à la qualité de son service.

Chiffre d'affaires

805

millions d'euros

Résultat d'exploitation

34

millions d'euros
(hors cessions
aéronautiques)

Une alliance mondiale pour répondre aux besoins du marché

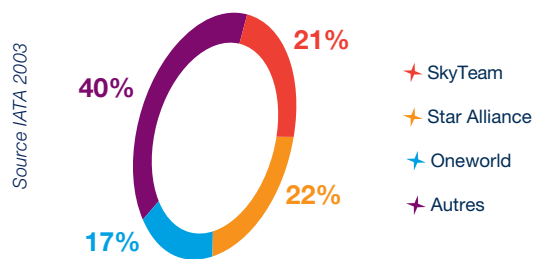
Face à un marché qui se globalise de plus en plus, il est nécessaire d'avoir une offre globale et puissante. Seule une alliance réunissant des partenaires européens, américains et asiatiques est capable de répondre aux besoins du marché, tant au niveau du transport de passagers que du transport de fret.

Cinq ans après sa création, SkyTeam est la deuxième alliance mondiale, avec 21% de part de marché. Sa stratégie vise à être l'alliance préférée de ses clients. Les neuf compagnies membres développent leurs services, notamment en offrant un réseau en constant développement, en partageant leurs salons et en regroupant leurs activités dans les aéroports. Un des enjeux de l'alliance au cours du prochain exercice sera la mise en place d'un billet électronique commun à l'ensemble des compagnies membres.

SkyTeam offre une couverture planétaire à ses clients en desservant un réseau de 658 destinations dans 137 pays, avec un choix de plus de 14 000 vols quotidiens grâce à son système de *hubs* répartis dans le monde :

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

Positionnement de SkyTeam parmi les alliances
(en part de marché)



Entrée de KLM, Northwest Airlines et Continental

L'événement majeur pour l'alliance au cours de l'exercice 2004-05 a été l'intégration de KLM et de ses partenaires américains Northwest Airlines et Continental. Ces trois nouveaux membres ont augmenté la taille de l'alliance de 60%, apportant à SkyTeam 141 destinations nouvelles, 5 500 vols quotidiens supplémentaires, 100 nouveaux salons et 9 *hubs*.

Les accords d'accueil réciproque dans les salons ainsi que les partenariats croisés concernant les programmes de fidélisation

ont été mis en place dès l'entrée de ces nouveaux partenaires. Ce renforcement de l'alliance s'inscrit dans le cadre du rapprochement d'Air France et de KLM en mai 2004. Depuis 1989, KLM était liée à Northwest Airlines et avait constitué une joint-venture sur l'Atlantique Nord. Continental avait rejoint cette alliance en 1999. Par ailleurs, Delta Airlines avait conclu en août 2002 une alliance avec Continental et Northwest Airlines pour une coopération sur le marché domestique américain.

SkyTeam Cargo, alliance leader

L'arrivée de KLM Cargo au sein de SkyTeam Cargo conforte sa position d'alliance numéro un dans le domaine du fret aérien. L'alliance regroupe actuellement Aeromexico Cargo, Air France Cargo, Alitalia Cargo, CSA Cargo, Delta Air Logistics, KLM Cargo et Korean Air Cargo.

Ces sept compagnies desservent 500 destinations dans 114 pays. Elles partagent un réseau global et une offre unique. 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. Air France Cargo, KLM Cargo, Delta Air Logistics et Korean Air Cargo disposent par ailleurs d'un centre de réservation centralisé, sous forme de joint-venture, aux États-Unis.

Pour le prochain exercice, l'alliance s'est notamment engagée à améliorer son offre dans le domaine du fret par un programme qualité commun.

L'immunité antitrust pour une meilleure coordination commerciale

L'alliance SkyTeam bénéficie de l'immunité antitrust sur l'Atlantique Nord, d'une part entre Air France, Delta Airlines et ses partenaires européens Alitalia et CSA Czech Airlines, et d'autre part, entre KLM et Northwest Airlines. Cette immunité antitrust permet une meilleure coordination des forces commerciales, des politiques de prix et de la gestion de l'offre.

Air France, KLM, Delta et Northwest Airlines ont engagé des démarches pour bénéficier d'une immunité antitrust globale.

Sur le Pacifique, Delta Airlines et Korean Air bénéficient également de l'immunité antitrust.

Le 13 novembre 2004, Air France et Continental Airlines ont obtenu auprès des autorités américaines un accord de partage de codes.

Extension de l'alliance

En 2004, Aeroflot et China Southern ont signé un pré-accord d'entrée dans SkyTeam, pour une intégration fin 2005 ou début 2006. Leur entrée dans l'alliance renforcera significativement la pénétration du groupe Air France-KLM sur les marchés russe et chinois, permettant notamment la mise en place de partage de codes sur les lignes domestiques et régionales. Avec Aeroflot et China Southern, SkyTeam devrait devenir la première alliance mondiale en termes de passagers transportés.

Au cours du prochain exercice, SkyTeam va mettre en place un programme de coopération renforcée avec des compagnies aériennes de petite ou de moyenne taille. Ces compagnies « associées » seront parrainées par un des membres, contribueront au budget de l'alliance mais ne participeront pas à sa gouvernance. Dans le cadre de leur adhésion en tant que membres associés les compagnies devront remplir des exigences complémentaires en matière de systèmes d'information et fusionner leur programme de fidélisation avec celui d'une des compagnies membres. Air Europa, Copa Airlines, Kenya Airways et Tarom ont adopté ce statut de « compagnie associée » en juin 2005.

Un mode de fonctionnement simple

SkyTeam est dirigée par un Conseil 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 Conseil 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 promeut l'alliance à l'extérieur. Le Conseil nomme le président et le vice-président du Comité de pilotage pour un mandat de deux ans.

Le Comité de pilotage réunit quatre fois par an les directeurs Alliances des compagnies membres. Il met en œuvre les décisions stratégiques arrêtées par le Conseil et veille au bon fonctionnement interne de SkyTeam.

9

compagnies aériennes

(Aeromexico, Air France, Alitalia, Continental, CSA Czech Airlines, Delta Airlines, KLM, Korean Air, Northwest Airlines)

14 320

vols quotidiens

343

millions de passagers

658

destinations

137

pays





Carte du réseau SkyTeam

Juillet 2005

Flotte du groupe Air France-KLM

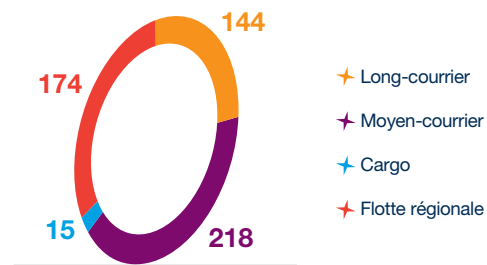
Au 31 mars 2005, la flotte du groupe Air France-KLM totalise 568 avions, dont 551 avions en exploitation. Les commandes portent sur 48 avions et les options sur 32 appareils. 212 avions sont détenus en pleine propriété (37% de la flotte) 136 en crédit-bail (24% de la flotte) et 220 sont en loyers opérationnels (39% de la flotte). À cette flotte principale, s'ajoutent quatre appareils exploités par Air Ivoire, dont trois détenus en crédit-bail et un en location opérationnelle.

Air France et KLM ont fait le même choix d'avions long-courriers en sélectionnant les Boeing B 747-400 ERF cargo, les Boeing B 777-200 et les Airbus A 330-200. Tout en maintenant une gestion séparée des flottes, ces choix communs ont conduit à accélérer le dialogue entre les deux compagnies pour déterminer des spécifications techniques communes pour les futurs avions au niveau des cockpits, des moteurs et de l'avionique. Seules les cabines seront spécifiques à chaque compagnie.

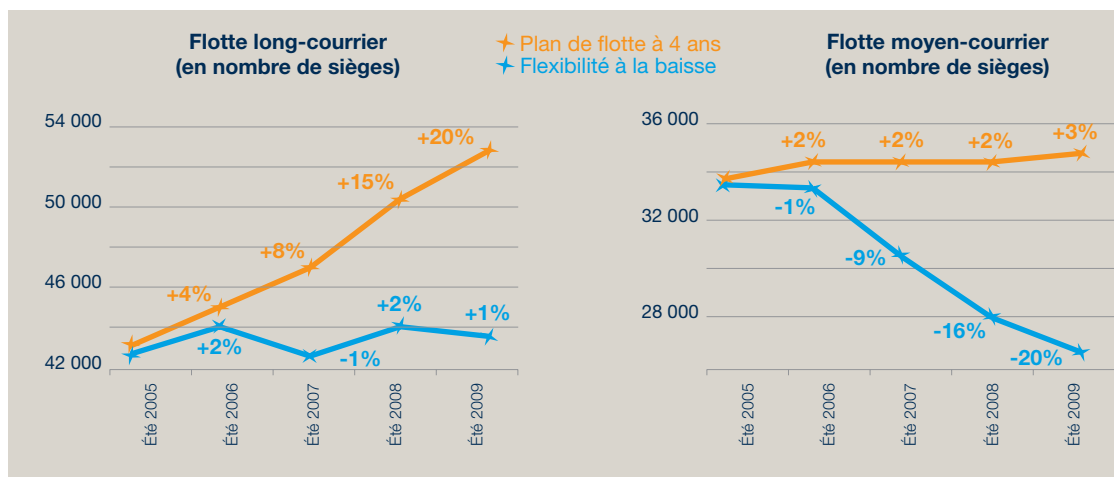
Disposer de spécifications communes permettra d'harmoniser la stratégie industrielle tout en évitant les doublons de compétences entre les deux compagnies, de réduire les stocks des pièces d'entretien, d'améliorer les moyens de formation des personnels navigants techniques et enfin d'obtenir des conditions commerciales plus attractives.

La flotte régionale a fait l'objet d'une revue conduisant à l'optimisation des capacités au travers de la location d'avions régionaux de KLM à City Jet (2 BAE 146) et à Brit Air (2 Fokker 100). Les besoins futurs ont également été examinés pour mettre en place une action coordonnée à l'égard des constructeurs, motoristes et équipementiers.

Composition de la flotte du groupe Air France-KLM
(au 31 mars 2005)



Flexibilité dans la gestion de la flotte





Un plan de flotte flexible : un atout fondamental

La flexibilité dans la gestion de la flotte est un outil important d'optimisation dans un secteur soumis à des évolutions profondes et rapides. Elle permet d'ajuster la flotte au plus près du trafic. Cette flexibilité est opérée soit au travers de clauses de contrats 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, soit par le biais de contrats de location opérationnelle périodiquement renouvelables et favorisant le cas échéant de rapides ajustements de taille et de type d'avions.

Ainsi, sur les quatre années à venir, 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 2005. Pour la flotte long-courrier, le nombre de sièges à l'été 2009 pourra avoir augmenté de 20% pour accompagner la croissance ou de 1% seulement en cas de ralentissement du trafic. Pour la flotte moyen-courrier, la flexibilité sera entre +3% et -20% de sièges à l'été 2009 selon l'environnement économique.

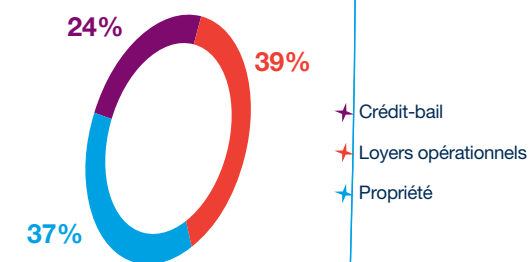
Par ailleurs, les deux compagnies accélèrent la rationalisation de leurs flottes sous l'effet combiné d'un prix du pétrole très élevé et d'un dollar faible. Air France a décidé de remplacer les Boeing B 747-200 et 300 de son réseau Caraïbes et Océan Indien par des Boeing B 777-300ER et les avions cargo Boeing B 747-200 par des Boeing B 747-400ERF et des Boeing B 777F. KLM a décidé de renouveler ses Boeing B 767-300ER par des Airbus A 330 et des Boeing B 777-200.

Ces renouvellements seront achevés à l'été 2010 pour Air France et à l'été 2009 pour KLM. Sur la base d'un pétrole à 40 dollars le baril, la baisse du coût unitaire d'exploitation varie entre 6% et 23% selon le type d'avion.

En renouvelant sa flotte, Air France-KLM réduit également l'impact de son activité sur l'environnement. Les Boeing B 777-300, utilisant près de 50% de carburant en moins que les Boeing B 747-300 qu'ils remplacent, leurs émissions gazeuses sont diminuées, ce qui réduit l'impact sur l'effet de serre. De plus, les Boeing B 777-300 génèrent jusqu'à six fois moins d'énergie sonore que les Boeing B 747-200.

Mode de financement de la flotte du groupe Air France-KLM

(au 31 mars 2005)



Air France-KLM « Deal of the Year » aux États-Unis

Le magazine professionnel *Airfinance Journal* a élu Air France-KLM « compagnie aérienne de l'année » au cours des « Deals of the Year Awards » à New York. Ce trophée, décerné par un panel de financiers actifs dans le monde du transport aérien, confirme la perception positive de la communauté financière américaine à l'égard du rapprochement des deux compagnies. Air France avait déjà reçu en 2004 un prix à l'occasion de la titrisation d'un portefeuille d'avions de sa flotte.

La flotte du groupe Air France

Au 31 mars 2005, la flotte du groupe Air France totalisait 387 avions, dont 254 dans la flotte Air France, 133 dans la flotte régionale, auxquels s'ajoutent 4 avions chez Air Ivoire.

43% des avions de la flotte du groupe sont en pleine propriété, 15% en crédit-bail et 42% en loyer opérationnel.

La flotte Air France

La flotte d'Air France comprend 254 avions, dont 249 appareils en exploitation, répartis en 147 appareils moyen-courriers, 90 appareils long-courriers, et 12 cargo. La flotte a un âge moyen de 8,6 ans, dont 6,6 ans pour la flotte long-courrier, 9,4 ans pour la flotte moyen-courrier et 13,9 ans pour la flotte cargo.

Sur l'exercice, les mouvements dans la flotte Air France ont représenté 23 entrées et 14 sorties.

Dans la flotte moyen-courrier, sont entrés 4 Airbus A 318, 4 Airbus A 319, 2 Airbus A 320 et 1 Airbus A 321. Les sorties ont porté sur 1 Airbus A 320 et 9 Boeing B 737 (3 Boeing

B 737-300 et 6 Boeing B 737-500). Dans la flotte long-courrier, 4 Boeing B 747-200 sont sortis (2 passagers et 2 cargos) et 12 avions sont entrés, dont 1 Boeing B 747-400 passagers, 1 Boeing B 747-400 cargo, 9 Boeing B 777-300 et 1 Airbus A 330-200. Cet avion était précédemment stocké et porté par une société ad hoc qui a été consolidée en raison d'un changement de normes comptables. Il a été mis en ligne en avril 2005.

Les investissements aéronautiques sur l'exercice se sont élevés à 1,39 milliard d'euros (y compris les avances sur commandes et les opérations d'entretien immobilisées). Au 31 mars 2005, les commandes fermes portaient sur 31 appareils et les options sur 21 appareils.

La flotte régionale

Le pôle régional dispose d'une flotte de 133 avions de 100 sièges ou moins, dont 121 en exploitation, et 10 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 City Jet disposant d'une flotte de BAE.

L'âge moyen de la flotte en exploitation est de 7,4 ans pour Brit Air, de 18,4 ans pour City Jet et de 8,5 ans pour Régional.

Les mouvements de flotte sur la période se détaillent comme suit : pour Brit Air, 1 entrée de CRJ700 ; pour City Jet, 2 BAE 146-300 du groupe sont entrés dans sa flotte ; pour Régional, sont entrés 2 Fokker 70, 1 Fokker 100 (ce dernier mis en exploitation au 1^{er} avril 2005), et 1 ERJ 145 ; par ailleurs, 1 EMB 120 est sorti de la flotte.

Les investissements aéronautiques se sont élevés à 61,1 millions d'euros pour l'exercice. Les commandes fermes s'élèvent à 8 appareils au 31 mars 2005, sans option.

Autres flottes

La société nouvelle Air Ivoire, filiale d'Air France, assure des dessertes en Afrique à partir d'Abidjan avec 3 Fokker 28. Elle a intégré au cours de l'exercice 1 Airbus A 321 pour assurer la

desserte Abidjan-Paris. Après l'interruption de cette ligne à la suite des événements en Côte d'Ivoire, cet avion est sous-loué depuis mars 2005.



La flotte du groupe KLM

Au 31 mars 2005, la flotte du groupe KLM comprend 181 avions, tous en exploitation. Les commandes portent sur 8 avions et les options sur 11 appareils. 24% des avions

sont détenus en pleine propriété, 43% en crédit-bail et 33% sont en loyer opérationnel.

La flotte KLM

La flotte KLM compte 128 appareils en exploitation répartis en 71 appareils moyen-courriers, 57 appareils long-courriers dont 17 Boeing B 747 combi passagers et fret et 3 cargos Boeing B 747-400 FR. L'âge moyen de la flotte est de 9,6 ans, dont 9,5 ans pour la flotte long-courrier et 7 ans pour la flotte moyen-courrier.

est sorti et 1 Boeing B 737-800 et 1 Boeing B 737-900 sont entrés. Dans la flotte long-courrier, 4 Boeing B 777-200 sont entrés.

Sur l'exercice, les mouvements sur la flotte ont totalisé six entrées et une sortie. Dans la flotte moyen-courrier, 1 Boeing B 737-400

Les investissements aéronautiques sur l'exercice se sont élevés à 261 millions d'euros (y compris les avances sur commandes et les opérations d'entretien immobilisées). Au 31 mars 2005, les commandes fermes s'élevaient à 9 appareils et les options à 11 appareils.

La flotte régionale

La flotte régionale de KLM comprend 53 avions répartis en deux types de familles : Fokker et BAE. L'âge moyen de la flotte en exploitation est de 12,6 ans.

Au cours de l'exercice, aucun investissement aéronautique n'a été effectué pour la flotte régionale. Il n'y a aucune option concernant des appareils destinés à la flotte régionale.

L'entrée de 2 Fokker 50 et 100 et la sortie de 5 BAE 146-100/300 sont les seuls mouvements sur l'année.

Flotte Air France au 31 mars 2005

	Propriété		Crédit-bail		Loyer opérationnel		Total		En exploitation	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Airbus A 340-300	8	8	6	6	8	8	22	22	22	22
Airbus A 330-200	4	3	1	1	9	9	14	13	13	12
Boeing B 777-200/300	16	14	4	2	14	9	34	25	34	25
Boeing B 747-400	8	9	1	1	7	5	16	15	16	15
Boeing B 747-200/300	7	7	-	-	-	2	7	9	5	9
Boeing B 767-300	1	1	-	-	-	-	1	1	-	-
Boeing B 747-200 Cargo	5	5	1	1	2	4	8	10	8	10
Boeing B 747-400 Cargo	1	1	-	-	3	2	4	3	4	3
Flotte long-courrier	50	48	13	11	43	39	106	98	102	96
Airbus A 318-200	9	5	-	-	-	-	9	5	9	5
Airbus A 319-100	18	17	4	4	21	18	43	39	43	39
Airbus A 320-100/200	49	44	3	5	15	17	67	66	67	65
Airbus A 321-100/200	11	8	-	2	2	2	13	12	13	12
Boeing B 737-300/500	4	6	3	3	9	16	16	25	15	23
Flotte moyen-courrier	91	80	10	14	47	53	148	147	147	144
Total	141	128	23	25	90	92	254	245	249	240

Flotte régionale Air France au 31 mars 2005

	Propriété		Crédit-bail		Loyer opérationnel		Total		En exploitation	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Brit Air										
Canadair Jet 100	2	2	11	11	6	6	19	19	19	19
Canadair Jet 700	2	1	9	9	-	-	11	10	11	10
F100-100	1	1	-	-	9	9	10	10	10	10
Total Brit Air	5	4	20	20	15	15	40	39	40	39
Régional										
Embraer RJ 145	2	1	8	9	18	17	28	27	28	27
Embraer RJ 135	2	3	3	2	4	4	9	9	9	9
Embraer 120	7	3	3	3	3	8	13	14	10	12
Fokker 100	1	-	-	-	6	-	7	-	6	-
Fokker 70	-	-	-	-	5	9	5	9	5	9
Beech 1900	6	6	1	1	1	1	8	8	-	-
SAAB 2000	-	-	-	-	6	6	6	6	6	6
Total Régional	18	13	15	15	43	45	76	73	64	63
City Jet										
BAE 146-200	5	1	-	-	12	14	17	15	17	15
Total City Jet	5	1	-	-	12	14	17	15	17	15
Total	28	18	35	35	70	74	133	127	121	117



Flotte KLM au 31 mars 2005

	Propriété		Crédit-bail		Loyer opérationnel		Total		En exploitation	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
Boeing B 777-200	-	-	4	3	6	3	10	6	10	6
Boeing B 747-400	6	6	16	16	-	-	22	22	22	22
Boeing B 767-300	-	-	-	-	12	12	12	12	12	12
MD11	-	-	8	8	2	2	10	10	10	10
Boeing B 747-400 Cargo	-	-	3	3	-	-	3	3	3	3
Flotte long-courrier	6	6	31	30	20	17	57	53	57	53
Boeing B 737-300	6	6	1	1	7	7	14	14	14	14
Boeing B 737-400	6	5	-	2	7	7	13	14	13	14
Boeing B 737-700	-	-	4	4	5	5	9	9	9	8
Boeing B 737-800	6	6	20	19	4	4	30	29	30	29
Boeing B 737-900	-	-	2	1	3	3	5	4	5	5
Flotte moyen-courrier	18	17	27	27	26	26	71	70	71	70
Total	24	23	58	57	46	43	128	123	128	123

Flotte régionale KLM au 31 mars 2005

	Propriété		Crédit-bail		Loyer opérationnel		Total		En exploitation	
	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004	2005	2004
KLM Cityhopper										
Fokker 70	18	16	-	1	3	3	21	20	21	20
Fokker 50	-	-	6	6	4	4	10	10	10	10
Total KLM Cityhopper	18	16	6	7	7	7	31	30	31	30
KLM Cityhopper UK										
Fokker 50	-	-	-	-	6	6	6	6	6	6
Fokker 100	1	1	14	14	1	-	16	15	16	15
BAE 146 100/300	-	-	-	-	-	5	-	5	-	5
Total KLM Cityhopper UK	1	1	14	14	7	11	22	26	22	26
Total	19	17	20	21	14	18	53	56	53	56

Données environnementales et sociales

64

Effectifs et politique sociale

74

Politique environnementale

80

Premier rapport de développement durable Air France-KLM



82

Risques et gestion
des risques

104

Rapport financier

202

Informations
complémentaires

Effectifs du groupe Air France-KLM

L'effectif moyen pondéré du groupe Air France-KLM s'est élevé à 102 077 personnes pour l'exercice 2004-05.

Groupe Air France-KLM			
	31 mars 2004 pro forma	31 mars 2005	Évolution
Personnel au sol (PS)	75 349	74 462	-1,2%
Personnel navigant commercial (PNC)	19 574	19 829	+1,3%
Personnel navigant technique (PNT)	7 799	7 786	-0,2%
Total	102 722	102 077	-0,6%

En raison des différences que présentent les législations sociales néerlandaise et française, et conformément aux modalités du rapprochement, chaque compagnie poursuit sa propre politique de ressources humaines tout en promouvant la coopération grâce à des initiatives prises sous l'égide commune d'Air France et de KLM :

- **Rapprochement des cultures** grâce à des formations interculturelles destinées à aider les cadres à collaborer, permettant ainsi au rapprochement de produire pleinement ses effets.
- **Structures de dialogue social intragroupes** avec les organisations professionnelles. Un « Forum de groupe » ad hoc s'est tenu en 2004 afin de faciliter les échanges jusqu'à la création du Comité de groupe européen en 2006. Le Forum regroupe des membres des organes de représentation des salariés de KLM et d'Air France. Il s'est déjà réuni à deux reprises afin de débattre de questions générales et de la planification stratégique. Outre ces structures intragroupes, Air France et KLM conservent chacune leurs instances représentatives du personnel.

- **Surveillance de la perception interne.** Cette initiative vise à évaluer l'appréciation du rapprochement par les salariés. Au total, 2 090 employés d'Air France-KLM ont répondu au questionnaire au cours du dernier trimestre 2004. Le regroupement est, selon eux, bénéfique tant pour les deux compagnies aériennes que pour leurs clients. Ils ont cependant fait part, lors de cette enquête, du besoin de développer leurs aptitudes afin de travailler en collaboration dans des cultures d'entreprise et des langues différentes. Le groupe a mandaté les universités de Tilburg et de Lyon pour étudier sur trois ans la manière dont les deux compagnies indépendantes regroupent leurs forces et mettent en œuvre les synergies.
- **Programme d'échange de managers.** Cette initiative permet aux jeunes managers à potentiel de participer à un programme d'échange pendant deux ans afin d'acquérir une expérience à un ou deux postes différents à travers toutes les activités principales de chacune des deux compagnies.

Ressources humaines et politique sociale d'Air France

Air France intègre pleinement les ressources humaines dans les grands projets de changement de l'entreprise (Horizon et Diapason au Commercial France, Cible passage et Cible avion à l'Exploitation Sol, G1XL 2004 au Cargo, Latitude aux Systèmes d'Informations...), afin d'identifier et d'accompagner les évolutions des métiers et des compétences. Un projet « démarche managériale » a été lancé au cours de l'exercice avec pour objectif de définir et de mettre en œuvre les actions

visant à développer les compétences et les pratiques de management nécessaires à la conduite des évolutions futures.

L'année 2004 a vu la poursuite de la politique de maîtrise des effectifs et de leur stabilisation. L'effectif total d'Air France est ainsi passé de 59 458 à 59 296, équivalent temps plein, entre mars 2004 et mars 2005 : 37 100 pour le personnel au sol (dont 36 587 CDI), 12 406 pour le personnel



navigant commercial (PNC) et 4 089 pour le personnel navigant technique (PNT). Le personnel local représente 5 701 personnes.

Cette maîtrise se traduit principalement par une priorité donnée aux ressources internes, un suivi précis des embauches et un accent particulier mis sur la politique de mobilité professionnelle et géographique. Pour l'année 2004, les embauches se sont élevées à 1 176 en France : 637 ont concerné le personnel au sol, 152 le personnel navigant technique et 387 le personnel navigant commercial. Ces chiffres sont en diminution par rapport à 2003 dans les trois catégories. Parallèlement, l'année 2004 a vu une forte augmentation des départs à la retraite pour le personnel au sol (737 contre 317 en 2003).

La première priorité de l'aérien est la sécurité ; aussi les formations à caractère technique et réglementaire (45% des

actions de formation) garantissent aux salariés le maintien des compétences requises pour exercer leurs métiers dans les meilleures conditions de sécurité pour eux-mêmes et pour les clients d'Air France.

La politique de formation est également l'un des principaux moyens d'améliorer en permanence l'organisation du travail et la qualité de service au client. Les dépenses imputables au plan de formation 2004-05 représentent plus de 200 millions d'euros, soit 9,5% de la masse salariale. Le plan de formation concerne toutes les étapes de la vie professionnelle et l'accompagnement des mobilités. Cette année a vu également le début de l'application des dispositifs de la loi relative à la formation professionnelle tout au long de la vie (période et contrat de professionnalisation, droit individuel à la formation). Sa mise en œuvre ne devra pas générer une augmentation de l'investissement « formation ».

La poursuite de la politique contractuelle et la modernisation du dialogue social

Air France poursuit depuis plusieurs années une politique contractuelle avec les organisations professionnelles. Cette politique se traduit en particulier par des accords pluriannuels : Accord Pour Progresser Ensemble (APPE) 2002-05 pour le personnel au sol, Accord collectif du personnel navigant commercial 2003-08 et Accord collectif du personnel navigant technique 2003-05.

Au cours de l'exercice 2004-05, des avenants aux deux accords collectifs PNT et PNC ont été conclus. Deux accords ont concerné le personnel au sol. Pour l'ensemble du personnel, un protocole relatif à l'exercice du droit syndical 2004-2007 (PS/PN) a été conclu en date du 8 mars 2004 et un avenant à l'accord d'intéressement le 30 septembre 2004.

En 2004, l'entreprise a poursuivi le travail d'élaboration des conventions d'entreprise destinées à remplacer le statut d'Air France en mai 2006 (une convention commune et 3 conventions spécifiques pour chaque catégorie de personnel PS, PNC et PNT). Ce travail s'inscrit dans le cadre d'un accord d'objectif et de méthode signé en janvier 2003 et tous les thèmes de cette transposition sont abordés au cours de nombreuses réunions avec les organisations professionnelles PS et PN.

Au cours de l'exercice 2004-05, un nouveau découpage des comités d'établissement (CE) a été mis en place. Il s'appuie sur l'organisation de la compagnie et non plus sur la localisation géographique. Il y a désormais 8 CE correspondants aux grandes directions de l'entreprise : Commercial France, Commercial International, Exploitation Sol, Opérations aériennes, Industriel, Air France Cargo, Systèmes d'informations, Siège et supports. Ce nouveau découpage a pour objectif de permettre aux CE de jouer pleinement leur rôle d'accompagnement de la modernisation de l'entreprise en assurant une cohérence au sein de chaque direction. Les élections professionnelles du 10 mars 2005 ont eu lieu dans le cadre de ces nouveaux périmètres.

La rémunération et le partage de la valeur créée

Cette année, conformément au protocole d'accord sur les mesures salariales du 9 avril 2004 (PS et PNC), les mesures générales ont représenté en moyenne une augmentation de 2,1%, auxquelles s'ajoutent des mesures individuelles (avancement, promotion et 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 7,3 millions d'euros d'intéressement répartis entre tous les salariés d'Air France.

En millions d'euros

	Intéressement ⁽¹⁾	Abondement ⁽²⁾
Exercice 2000-01	36,2	6,3
Exercice 2001-02	29,4	4,6
Exercice 2002-03	-	-
Exercice 2003-04	4,6	1,9
Exercice 2004-05	7,3	-

(1) Au titre de l'exercice indiqué.

(2) L'abondement relatif à un exercice est pris en charge au cours de l'exercice suivant.

Par ailleurs, l'État ayant cédé une partie de sa participation dans le capital d'Air France-KLM, les salariés et anciens salariés d'Air France et de ses filiales ont pu acquérir, en février 2005, des actions Air France-KLM à des conditions privilégiées.

- l'ESA (Echange Salaire contre Action) pour 12 612 671 titres ouvrant la possibilité aux salariés volontaires d'accepter une réduction sur 6 ans de leur salaire en contrepartie d'un forfait d'actions.

Cette acquisition s'est déroulée dans le cadre de deux mécanismes :

- l'ORS (Offre Réservée aux Salariés) pour 8 414 273 titres permettant aux salariés de profiter de différents avantages offerts par l'État et par l'entreprise ;

La santé et la sécurité au travail

Développer la sécurité et préserver la santé des salariés constituent des exigences fortes pour l'entreprise. En 2004, les dépenses de sécurité chez Air France se sont élevées à 18,2 millions d'euros en France.

Le nombre d'accidents de travail avec arrêt s'établit à 3 029 en 2004 pour Air France. Le coefficient de fréquence des accidents du travail (nb AT / effectifs * 100) est passé de 5,91

en 2002 à 5,45 fin 2004, mais il recouvre certaines disparités par population : PS : 3,56%, PNC : 12,12%, PNT : 2,15%.

Chez Air France, le taux d'absentéisme s'établit en 2004 dans les proportions suivantes : 4,2% pour le PS (3,4% hors maternité), 10,5% pour le PNC (6,6% hors maternité) et 2,5% pour le PNT (2,3% hors maternité).



La cohésion sociale et le respect de la diversité

Depuis plusieurs années, Air France mène une politique sociale fondée sur l'intégration par l'emploi et le respect de la diversité. Cette politique s'applique en particulier dans les cinq domaines suivants : égalité hommes/femmes, insertion des travailleurs handicapés, seniors, insertion des jeunes et insertion territoriale.

L'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes fait l'objet d'un accord spécifique adopté en 2002. Cette politique s'articule autour de quatre engagements majeurs : développer la mixité (la part des femmes est passée de 31% en 1991 à 41% en 2004, de 26% à 36% pour le personnel au sol, de 63 à 65% pour le PNC et de 1 à 5% pour le PNT), améliorer l'équilibre entre vie professionnelle et vie familiale, promouvoir l'égalité des chances dans le déroulement de carrière et perfectionner les instruments de mesure.

La responsabilité sociétale

Air France s'efforce de nouer un dialogue avec ses différentes parties prenantes, communique sur la richesse créée par son activité et se mobilise en faveur des territoires où elle opère, notamment pour l'emploi et le développement économique de ceux-ci.

Air France continue à jouer un rôle prépondérant en matière d'insertion territoriale pour les bassins de Roissy et d'Orly dont il est le premier employeur. Air France emploie plus de 48 000 personnes en Ile-de-France, à travers son engagement dans différentes structures associatives destinées à faciliter l'information, l'apprentissage et l'intégration dans la vie active pour les jeunes habitants des collectivités environnantes.

Depuis de nombreuses années, Air France apporte une attention toute particulière à l'insertion professionnelle des jeunes. Environ 400 apprentis sont accueillis chaque année dont 90% accèdent à un emploi durable dans l'entreprise. L'alternance représente le tiers des embauches en contrat à durée indéterminée (CDI) et fait l'objet d'une charte négociée avec les partenaires sociaux et régulièrement renouvelée depuis 1997.

Air France a été à l'initiative de la création de plusieurs organismes, qu'il continue de soutenir activement : l'association Jérémy, regroupant dix-neuf entreprises de Roissy-Charles-de-Gaulle, favorise l'insertion professionnelle des jeunes riverains

À travers un accord spécifique, Air France s'est engagé dès 1991 dans une démarche d'insertion professionnelle des personnes handicapées. Cette politique volontaire, qui comporte notamment des plans d'embauches (31 en 2004), des actions de formation et d'information, a permis à Air France de dépasser l'obligation légale en 2004 avec un taux d'emploi de 6,2% (contre 2,9% en 1991) correspondant à 1 553 salariés handicapés.

Anticipant la progression du nombre de salariés de plus de 50 ans, l'entreprise s'est engagée dès 2002 dans l'Accord Pour Progresser Ensemble (APPE) à favoriser le développement des opportunités professionnelles pour assurer la réussite des secondes parties de carrière. Les outils de formation, les points carrière et les entretiens professionnels ont été renforcés en 2004. Le dispositif de temps partiel de fin de carrière (temps partiel à 80% payé 88%) a été choisi par près de 80 personnes.

demandeurs d'emploi en alliant formation et mise en situation ; l'Afmaé qui constitue des gisements de compétences et de qualifications par l'intermédiaire du Centre de Formation des Apprentis (CFA) des métiers de l'aérien et enfin l'association AirEmploi qui informe et oriente sur les parcours de formation requis pour accéder aux métiers de l'aérien. La compagnie participe également à plusieurs organismes territoriaux visant à développer l'emploi, comme le GIP Emploi Roissy-CDG.

Pour sa deuxième année d'existence, l'association « Pays de Roissy-CDG », dont la mission est de faire profiter le territoire de la richesse apportée par l'aérien, compte maintenant près de 200 membres - acteurs socio-économiques ou habitants du territoire. Parmi ses réalisations, on peut noter la signature d'un accord tripartite entre l'association, des prêteurs et un opérateur de logement.

En Afrique, Air France a initié un projet de transfert de savoir-faire à Bamako, avec l'IAMA (Institut Africain des Métiers de l'Aérien). La première pierre du bâtiment a été posée en mars 2005.

En cohérence avec son engagement aux principes du « *Global Compact* » des Nations Unies, dont il est signataire depuis avril 2003, Air France promeut une politique de responsabilité sociétale auprès de ses sous-traitants et fournisseurs. La compagnie a mis en œuvre depuis septembre 2004 une charte développement durable qui est annexée à

ses appels d'offres. Cette démarche, en expérimentation sur une durée d'un an, permettra à Air France de déterminer les critères et procédés pertinents vis-à-vis de ses fournisseurs répondant à sa volonté de faire progresser leurs standards environnementaux et sociaux. Par ailleurs, des premières mesures d'orientation vers des fournisseurs locaux ont été réalisées.

Air France est impliqué depuis longtemps dans l'aide aux populations défavorisées, notamment aux enfants en difficulté. La Fondation Air France, créée en 1992 pour aider l'enfance victime de maladie, handicaps, pauvreté, conflits, a financé 34 nouveaux projets en 2004, notamment en France, en

Angola, au Pérou, et en Roumanie. La Fondation a également créé le réseau des « Amis de la Fondation » auquel 1 500 salariés ont adhéré, afin de relayer l'engagement humanitaire du personnel.

Air France apporte également depuis longtemps son soutien à l'association « Aviation sans frontières » qui fournit la logistique de transport pour médicaments et enfants malades et, depuis 1999, est associée à l'Inserm pour une action humanitaire en faveur d'enfants atteints de maladies graves en fournissant des voyages gratuits pour les consultations et traitements dans des centres spécialisés, souvent loin des lieux de résidence des malades.

Ressources humaines de KLM en 2004-05

Figurant parmi les plus importants employeurs des Pays-Bas, KLM comptait, au 31 décembre 2004, un effectif de 28 105 employés. Un peu plus de 25 000 collaborateurs étaient en poste aux Pays-Bas et 2 700 étaient répartis à l'étranger. L'effectif néerlandais comprend 10 151 femmes et 15 226 hommes. Le pourcentage d'employés à temps partiel atteint 35%. 6 500 personnes étaient employées dans des filiales de KLM en contrat à durée indéterminée.

L'exercice 2004-05 a été synonyme de transition. Le programme de « mesures structurelles » mis en œuvre en 2003-04 s'est poursuivi. Dans le cadre de ce programme, 4 500 postes ont été supprimés. Certains employés ont quitté volontairement la compagnie, certains postes n'ont pas été pourvus lorsqu'ils se sont libérés, les contrats à durée déterminée n'ont pas été renouvelés, aucun personnel d'agence n'a été embauché et un nombre restreint d'employés a été licencié. Pour les employés concernés par cette dernière mesure, KLM a mis en place un « centre d'aide à l'emploi » pendant un an, afin d'accompagner et de soutenir les salariés dans leur recherche d'emploi. Au 1^{er} janvier 2005, 548 personnes ont été suivies. Plus des deux tiers d'entre elles ont été reclassées en interne ou en externe. Le centre d'aide à l'emploi compte actuellement encore 150 inscrits.

Parallèlement au déploiement de ces mesures, l'activité a amorcé une légère reprise au second semestre du fait notamment de la fusion avec Air France. De nouveaux besoins se sont fait sentir en personnel au sol ainsi qu'en PNC et PNT dans les branches qui n'avaient pas subi de licenciements. Les employés en surnombre ne convenant pas toujours au profil des postes qui se sont ouverts, KLM a pris les décisions nécessaires en adoptant une communication transparente.

La stratégie de ressources humaines de KLM se décline en deux axes. Elle vise dans un premier temps à améliorer la satisfaction du personnel en permettant un recentrage sur l'individu par le biais, par exemple, du développement personnel, des offres d'emploi et de l'attention portée au bien-être et à la bonne santé de tous. Dans un second temps, cette stratégie a pour but d'aboutir à des niveaux de charges salariales compétitifs, en améliorant la productivité et en maîtrisant les coûts liés au personnel.



Dans le cadre de cette stratégie, les efforts menés pour remplir ces objectifs se déploient autour de cinq axes de développement :

Flexibilité

- Élargir la polyvalence des employés
- Intégrer la flexibilité dès le niveau contractuel
- Permettre des horaires de travail plus flexibles, notamment sur les tableaux de service

Mobilité

- Stimuler la mobilité au sein de la compagnie et en dehors de la compagnie
- Encourager le développement personnel et la formation (KLM Academy et e-learning)

Simplification

- Standardiser les procédures de ressources humaines
- Faciliter la prise en charge personnelle (e-HR)

Dialogue social

Dans le cadre de son programme d'économies et de réduction de coûts intitulé « mesures structurelles », KLM a conclu, le 14 juin 2004, un nouvel accord collectif avec les syndicats pour la période d'avril à décembre 2004. En vertu de ce nouvel accord une prime de 1% du salaire annuel a été versée au personnel au sol de KLM en août 2004. Puisque les objectifs budgétaires du premier semestre de l'exercice 2004-05 ont été atteints, une nouvelle prime de 0,75% du salaire annuel a été versée en novembre 2004.

La santé et la sécurité au travail

Le taux moyen d'absentéisme s'est replié légèrement en 2004 à 6,0% (6,1% en 2003). Le nombre de nouvelles demandes d'indemnités pour incapacité s'est une nouvelle fois inscrit en retrait au cours de l'exercice passé. Cette tendance à la baisse devrait continuer en 2005, et la démarche active menée en la matière par l'encadrement et les collaborateurs sera poursuivie.

Santé

- Augmenter la mobilité sur les postes très physiques
- Améliorer la sensibilisation aux mesures préventives (sport, alimentation saine, etc.)

Diversité

- Améliorer la flexibilité afin de satisfaire les besoins particuliers des seniors et des personnes handicapées
- Promouvoir une culture réservant une place plus importante aux femmes aux postes à haute responsabilité
- Encourager la participation des membres de minorités ethniques.

Ces initiatives s'inscrivent dans les valeurs fondamentales de KLM : Fiabilité, Dynamisme, Engagement et Esprit d'équipe.

Ces questions constituent également des points importants des négociations qui ont lieu actuellement autour de l'accord collectif d'emploi (CLA).

En 2004, le gouvernement néerlandais a pris des initiatives dans plusieurs domaines et a, entre autres, réformé à la baisse les prestations sociales versées aux salariés en modifiant la mise en œuvre des régimes de prestations sociales par le biais de privatisations. Ces mesures ont rendu nécessaire un rééquilibrage entre la maîtrise des coûts et la satisfaction des salariés. Il s'agit là d'un point important des négociations collectives de 2005.

KLM a décidé d'intégrer la sécurité au travail dans sa politique de sécurité et d'assurance qualité à l'échelon le plus élevé de l'organisation. Dans le domaine de la sécurité au travail, il est en effet possible de réduire le risque d'accident en ancrant davantage dans l'organisation le respect des règles de santé et de sécurité.

Le système nécessite un environnement qui incite à des comportements sûrs en proscrivant les conditions de travail contraires aux règles de santé et de sécurité. Cette responsabilité relève clairement de l'encadrement. La structure, les procédures et l'environnement adéquats sont en place depuis plusieurs années. Les accidents industriels et autres incidents font l'objet d'un rapport, d'une analyse et de mesures correctives le cas échéant. En 2004, aucun accident mortel impliquant un employé ou sous-traitant de KLM n'a été à déplorer.

Conformément aux directives européennes, KLM enregistre en détail les radiations cosmiques et informe ses membres d'équipage sur leur exposition individuelle chaque mois.

La responsabilité sociale

En tant qu'acteur de la scène sociale néerlandaise et internationale, KLM contribue à ouvrir les portes de la formation et du développement aux jeunes et aux enfants des pays en développement. En 2004, KLM a consacré près de 350 000 euros à des œuvres sociales et caritatives.

Depuis 1999, KLM prend part à des programmes d'aide aux enfants défavorisés par l'intermédiaire de son programme *AirCares*. Ce programme permet, chaque trimestre, à un projet sélectionné d'utiliser son réseau de communication afin de toucher une vaste audience à l'international. Par l'intermédiaire des médias KLM, comme les écrans vidéo et le magazine à bord, les passagers sont sollicités pour faire un don en espèces ou en *miles* à l'œuvre caritative sélectionnée.

Les quatre projets sélectionnés par KLM en 2004 sont :

- *Close the Gap International*, une organisation qui collecte des ordinateurs usagés auprès des entreprises et les remet en état afin de les utiliser dans des projets d'éducation en Afrique ;
- *Right to Play*, une organisation créée par l'ancien champion olympique de patinage Johan Olav Koss, et qui offre des jeux et un entraînement sportif aux enfants des camps de réfugiés ;
- L'UNICEF, le Fonds des Nations unies pour l'enfance qui a collecté des fonds pour les enfants victimes du séisme de Bam en Iran ;

En 2004, aucun des 9 500 enregistrements n'atteignait les deux tiers du maximum annuel autorisé aux Pays-Bas et en Europe.

KLM a participé au financement sur plusieurs années d'une chaire professorale sur les conditions de travail, ouverte à l'université libre d'Amsterdam. Grâce aux services de santé au travail, les employés et employeurs aux Pays-Bas et à l'étranger bénéficient de formations sur le travail et la santé dispensées par l'université, et profitent des recherches menées sur ce sujet. Un projet de recherche effectué au sein de KLM en 2004 a conduit à l'élaboration d'un traitement contre les problèmes lombaires, ce qui a considérablement réduit les arrêts de travail.

- *Coco*, une initiative de l'ancien champion olympique Steve Cram, pour ouvrir un centre d'accueil pour les orphelins atteints du sida.

Quelques jours seulement après le raz de marée qui a dévasté l'Asie du Sud-Est fin décembre, KLM *AirCares* a décidé d'apporter son aide. Immédiatement après la catastrophe, KLM Cargo a transporté des marchandises gratuitement ou à prix coûtant pour l'organisation *Dutch Interchurch Aid*. Par ailleurs, le personnel employé par cette organisation a été autorisé à voyager avec un excédent de bagages gratuit. En avril 2005, un orphelinat a vu le jour à Medan, en Indonésie, pour les victimes handicapées du tsunami. *AirCares* participe à ce projet aux côtés de *Wings of Support* (organisation caritative bénévole créée par les employés de KLM), *Pilotes sans frontières* (organisation de pilotes de diverses compagnies aériennes qui apportent une aide logistique) et *Sharing Success*, le fonds de participation d'entrepreneurs du *Liliane Fund*.

De nombreuses organisations caritatives ont aussi collecté des fonds et trouvé des donateurs lors des portes ouvertes d'octobre 2004.

Ces cinq dernières années, *AirCares* a permis de collecter près de 500 000 euros et plus de 32 millions de *miles*.



Reporting social

Période de référence

La plupart des données chiffrées concernant l'effectif d'Air France en France sont issues du Bilan social, basé sur l'année civile, et se réfèrent donc aux douze mois clos le 31 décembre 2004. Les données concernant les filiales d'Air France sont obtenues en consolidant les données des neuf principales sociétés employant un total de quelque 10 000 personnes. Elles ne comprennent pas les 23 sociétés de plus petite envergure dont l'effectif total s'élève à près de 1 950 personnes. Les filiales d'Air France ne constituent pas une entité, que ce soit du point de vue du groupe (principe de la gestion indépendante des filiales) ou de leur activité.

Les publications de KLM se rapportent généralement à l'exercice fiscal courant du 1^{er} avril au 31 mars. Les données figurant dans ce rapport sont des retraitements destinés à illustrer les chiffres pour la période du 1^{er} janvier au 31 décembre. Les informations sont issues des systèmes financiers et du système de traitement des salaires ou tableau de bord social de KLM.

Effectif

Au 31 décembre 2004, l'effectif total du groupe Air France-KLM en contrat à durée indéterminée est de 108 051 personnes dont 73 405 pour le groupe Air France et 34 646 pour le groupe KLM :

Effectif au 31 déc. 2004	Groupe Air France-KLM	Air France en France ⁽²⁾	Air France hors France	Filiales Air France	KLM aux Pays-Bas ⁽¹⁾	KLM hors Pays-Bas	Filiales KLM
PS	76 942	39 206	6 181	8 665	15 649	2 728	4 513
PNC	22 820	13 483	99	671	7 458		1 109
PNT	8 289	4 187	0	913	2 270		919
Total	108 051	56 876	6 280	10 249	25 377	2 728	6 541

(1) Dont PNT et PS de KLM Cityhopper

(2) Y compris 388 expatriés

L'année 2004 a vu la poursuite de la politique de maîtrise des effectifs du groupe Air France-KLM qui a amené à leur stabilisation.

Nombre d'embauches en 2004 ⁽¹⁾	Total groupe Air France-KLM (dans le monde)
PS	2 170
PNC	1 083
PNT	258
Total	3 511

(1) Contrats à durée indéterminée, hors filiales KLM

Les cessations d'activité en France et aux Pays-Bas se sont réparties comme suit en 2004 :

Groupe Air France-KLM en 2004	Nombre de cessations d'activité en France et aux Pays-Bas ⁽¹⁾			
	Retraites	Licenciements (y compris économiques)	Démissions	Décès
PS	865	270	404	78
PNC	200	6	208	15
PNT	139	58	5	5
Total	1 204	334	617	98

(1) Contrats à durée indéterminée

Le groupe Air France-KLM a eu recours au travail intérimaire, employant au total un effectif de 2 651 en équivalent temps plein mensuel en moyenne (1 777 pour Air France et 874 pour KLM).

Organisation du temps de travail

Le temps de travail au sein d'Air France suit les règles suivantes :

- Personnel au sol : 35h par semaine ;
- Personnel navigant commercial : 75h de vol par mois ;
- Pilotes : 75h de vol par mois.

Chez KLM, les trois accords collectifs (CLA) pour le personnel au sol, les pilotes et le PNC sont fondés sur une semaine de travail de 40 heures répartie en cinq jours.

Le groupe Air France-KLM a par ailleurs favorisé la mise en place des mesures spécifiques destinées à aider les employés à concilier leur vie ou leurs projets privés comme les congés parentaux, le travail à temps partiel et la poursuite de leur carrière.

L'analyse de la distribution des effectifs à temps partiel au sein des diverses populations révèle de larges divergences.

Au sein du groupe Air France, les employés à temps partiel sont au nombre de 12 015, dont 10 307 en France (18% de l'effectif total), 938 localement (15%) et 770 dans les filiales (8%).

Au sein de la compagnie Air France, l'effectif à temps partiel représente 15% du personnel au sol (y compris les préretraites progressives), 30% du personnel navigant commercial et 13% des pilotes.

Chez KLM, aux Pays-Bas, on compte au total 8 882 employés à temps partiel (35%) répartis comme suit : 4 216 (28%) PS, 4 112 (52%) PNC et 554 (23%) PNT.



Égalité hommes-femmes

Depuis plusieurs années, le groupe Air France-KLM poursuit une politique sociale fondée sur l'intégration dans le respect de la diversité. La part des femmes dans l'effectif du groupe est en progression depuis plusieurs années. Elle s'élevait en 2004 à 44% de l'effectif total (42% dans le groupe Air France et 51% chez KLM aux Pays-Bas).

Les salaires versés par Air France-KLM aux hommes et femmes à poste, ancienneté et organisation du temps de travail équivalents n'affichent aucune différence significative.

Emploi de personnes handicapées

Le taux d'emploi de personnes handicapées atteignait 6,2% chez Air France et 5,4% chez KLM, au 31 décembre 2004.

Les questions environnementales sont au cœur des préoccupations d'Air France et de KLM depuis bien longtemps. Le groupe s'engage à améliorer en permanence ses performances

environnementales afin de concilier l'augmentation de la demande de transport aérien et la nécessité de protéger l'avenir de notre planète.

Gestion de l'environnement

Organisation

Chaque compagnie aérienne a mis au point sa propre organisation de gestion de l'environnement.

Air France a mis en place une Direction Environnement et Développement Durable en charge de la politique environnementale de l'entreprise. Elle met en œuvre cette politique pour l'activité aérienne et assure une animation transversale des différentes directions pour les activités au sol.

Chaque direction décline la politique environnementale de l'entreprise dans son domaine à travers un plan d'actions spécifiques visant à limiter l'impact environnemental de ses activités et à en assurer la conformité avec la réglementation.

En matière de formation, un effort d'harmonisation des différents secteurs de l'entreprise est en cours, avec pour but la mise en place d'un plan coordonné de formation environnementale.

KLM établit sa politique environnementale au niveau de son directoire dont un membre est en charge des questions environnementales. Celle-ci est ensuite traduite dans les faits grâce à des programmes environnementaux annuels. Chaque unité organisationnelle est dotée d'un cadre de liaison chargé de l'environnement qui a pour tâche de coordonner les efforts dans ce domaine et de conseiller les membres de l'encadrement. Le Département des services environnementaux agit en qualité de centre pour l'environnement au niveau de l'entreprise pour assister les membres responsables et les unités organisationnelles. Il contrôle également les évolutions externes et internes ayant trait à l'environnement.

L'encadrement s'assure que les renseignements et les offres de formation disponibles sur l'environnement sont suffisants, ce qui est vérifié chaque année au niveau de KLM dans le cadre de sa certification ISO 14001.

Programmes de certification ou d'évaluation environnementale

KLM peut se prévaloir des certifications ISO 14001 et EMAS.

Le groupe Air France intensifie sa démarche de management selon les règles ISO 14001 qui sont un référentiel pour la mise en place de la démarche environnementale de l'entreprise, en cohérence avec la démarche qualité menée par le groupe.

Les sites d'Air France Industries à Orly (département Génie et maintenance industriels en 2001) et au Bourget (en 2003) sont déjà certifiés ISO 14001. Les sites de Toulouse-Blagnac (en 2005), Villeneuve-le-Roi (2005), Roissy (2006), Orly (traitement de surface de l'activité moteur en 2006) le seront prochainement, l'objectif étant d'avoir 70% des sites certifiés ISO 14001 pour fin 2006.

Les escales métropolitaines font actuellement l'objet d'une démarche d'évaluation interne qui permettra de définir les actions à entreprendre pour bien positionner les plans d'actions locaux dans un contexte de conformité réglementaire.

Air France Cargo a mis en route au cours de l'exercice une revue de ses différents sites, avec l'objectif d'établir des bilans environnementaux pour l'été 2005.

La filiale d'Air France Industries, CRMA, a reçu la certification ISO 14001 en 1999. Servair met en place un système de pré-diagnostic environnementaux sur ses sites. Sa filiale de nettoyage ACNA est engagée dans une démarche de certification ISO 14001 qui devrait aboutir prochainement.



Mesures destinées à garantir le respect des dispositifs légaux et réglementaires d'une activité

Le transport aérien est soumis à de nombreux règlements et lois à la fois nationaux et européens.

Air France assure à ce titre un suivi exhaustif des textes législatifs et réglementaires ayant un impact sur ses activités. Actuellement, chaque secteur de la compagnie réalise une veille réglementaire restreinte à sa problématique. Pour assurer une meilleure cohérence au sein de l'entreprise et garantir l'exhaustivité de la démarche, il a été décidé de mettre en place avant fin 2005 un outil centralisé (mais disponible

localement) de veille réglementaire, avec l'aide du cabinet Huglo Lepage, spécialiste du droit de l'environnement.

Dans le cadre de son système ISO 14001, KLM dispose de nombreuses procédures permettant d'identifier les amendements législatifs et réglementaires pertinents pour les activités de la compagnie. Si KLM modifie ses processus, les autorités compétentes en sont informées et vérifient si les licences environnementales doivent être revues.

Maîtrise des risques environnementaux

Air France a mis en place une délégation à la maîtrise des risques et de l'environnement au sein de la Direction QSE (Qualité, Sécurité et Environnement). Sa mission est transversale et repose sur un réseau de correspondants.

Les activités de la Direction Générale Industrielle générant des risques pouvant avoir un impact environnemental sont suivies à travers un plan d'action triennal qui permet en particulier d'anticiper sur les évolutions réglementaires. Des campagnes d'audits et d'inventaires permettent d'élaborer une cartographie des risques par processus ou par produit utilisé et de les décrire (gravité, occurrence d'apparition, détectabilité).

KLM dispose pour sa part de deux systèmes de gestion des risques. Tout d'abord, la norme ISO 14001 identifie de manière proactive les risques et les mesures requises grâce à des audits, contrôles de gestion et grâce à la mise à jour régulière des registres environnementaux.

Par ailleurs, KLM applique un système de gestion des risques à travers l'ensemble de la compagnie. Chaque trimestre, les risques sont répertoriés à l'échelle de l'entreprise, leur probabilité et leur impact sont évalués, et les mesures préconisées sont ensuite traitées en Conseil d'administration.

Montant des provisions et garanties au titre de la prévention du risque environnemental

Néant.

Montant des indemnités versées et des actions menées pour réparer un dommage environnemental

Le groupe Air France-KLM est redevable de la « taxe bruit » à Amsterdam ainsi que sur les dix principaux aéroports français.

D'avril 2004 à mars 2005, Air France a versé 8,5 millions d'euros de taxe bruit, dont 7,9 millions pour ses activités en région parisienne.

Air France participe aux Commission Consultative Environnement et Commission Consultative d'aide aux Riverains qui veillent à l'utilisation efficace des fonds issus de la taxe sur les nuisances sonores aériennes pour que les riverains, en zones déclarées de bruit (dans le cadre des plans d'exposition au bruit et des plans de gêne sonore), soient insonorisés. La compagnie soutient la démarche qui vise à instaurer la protection maximale autour des zones aéroportuaires, en veillant à limiter l'installation de nouvelles populations dans les zones où les nuisances sonores sont jugées les plus fortes.

Cette année, Air France a également versé 72 000 euros pour des manquements à la réglementation concernant le volume de protection environnementale régissant les trajectoires de décollage et d'atterrissage à proximité des zones aéroportuaires et pour des infractions concernant la réglementation sur l'interdiction des départs non programmés après minuit. Au cours de l'exercice, le groupe Air France n'a fait l'objet d'aucune condamnation judiciaire en matière d'environnement.

Conditions d'utilisation des sols et mesures destinées à limiter les dommages environnementaux

La direction immobilière d'Air France a adopté un nouveau principe de précaution : avant toute nouvelle construction, des forages sont effectués sur le site afin de vérifier l'absence de pollution dans les sols. Ce principe garantit les futurs ouvrages et leurs occupants de tout risque sanitaire lié à l'implantation. Par ailleurs, Air France, bien que seulement locataire de la majorité de ses locaux, a décidé de mettre en œuvre les recommandations réglementaires applicables aux propriétaires en matière d'amiante. Les documents techniques préconisés par la réglementation ont été ouverts pour chacun des 356 bâtiments utilisés par l'entreprise. Les expertises associées seront terminées fin 2005.

La principale action menée en réparation d'une pollution liée à l'activité au sol concerne le site industriel de Montaudran, libéré après plus de cinquante années d'activité de maintenance. En collaboration avec la DRIRE de Toulouse, Air France a réalisé les études préalables et finance les travaux de réhabilitation des sols libérés. Après la dépollution de la partie sud du site en 2003, les travaux se concentrent aujourd'hui sur la partie nord.

L'année 2004 a été consacrée à la finalisation des études sur les pollutions constatées sur le site industriel, et sur les risques qu'elles pourraient induire. Le projet de dépollution global décrivant les solutions techniques face aux pollutions constatées a été présenté à la DRIRE au mois d'avril dernier.

En parallèle, une surveillance des nappes phréatiques est maintenue dans la partie sud du site. Les teneurs mesurées des principaux polluants sont jusqu'à présent inférieures aux seuils réglementaires.

KLM publie chaque année un aperçu de ses dépenses d'environnement sur son site internet (www.klm.com/sustainability). Elles se composent principalement de la surconsommation de carburant due aux procédures de lutte contre les nuisances sonores, de l'élimination des déchets et des charges du personnel de KLM dédié à l'environnement.

KLM a remédié à tous les cas pertinents de contamination des sols ou des nappes phréatiques en dehors des bâtiments. Lorsque l'élimination n'a été que partielle, KLM a circonscrit la contamination en prenant des mesures efficaces. KLM n'est pas tenu d'examiner le sous-sol des bâtiments. Aux Pays-Bas, le niveau de contamination toléré et les mesures correctives pour le sol et les nappes phréatiques sont déterminés sur la base des risques potentiels pour l'être humain, l'écologie ou l'environnement.

Principaux indicateurs environnementaux

Opérations au sol (99% des locaux en France métropolitaine et 95% aux Pays-Bas)

Indicateurs de consommation et de déchets groupe Air France-KLM	Article GRI	Exercice 2004	Exercice 2003	Evolution à périmètre constant	
Consommation totale d'eau (m ³)	EN5	1 057 786	1 168 613	-9,5%	
Consommation totale d'électricité (MWh)	EN3	367 386	354 399	+3,7%	
Consommation d'énergie (MWh)	Eau surchauffée Eau glacée	406 004 ⁽¹⁾	156 371	388 902	-3,8%
			3 020		
	FOD Gaz		10 204		
			236 409		
Émissions de CO ₂ des chaufferies liées à la consommation d'énergie (tonnes)	EN8	31 681	33 130	-5,8%	
Quantité totale (tonnes) de déchets industriels	EN11	48 960	49 144	-0,4%	
Quantité totale (tonnes) de déchets dangereux	EN11	4 452	4 371	+1,9%	
Composés organiques volatils contenus dans les produits utilisés (en milliers de tonnes)	EN8	262	276	-5,1%	
Consommation de matières premières	EN1	0	0		
Émissions de composants organiques persistants		0	0		
Émissions de métaux toxiques		Non disponible	Non disponible		

(1) Dont 31 910 MWh imputables à Servair, non pris en compte précédemment.

D'avril 2004 à mars 2005, le groupe Air France-KLM a continué à réduire son impact environnemental sur l'ensemble de ses sites en activité (sites de maintenance et opérationnels) par intégration de la maîtrise de l'impact environnemental dans ses processus industriels.

Air France s'est engagé depuis longtemps à promouvoir le tri sélectif à la source (à l'heure actuelle, 90% de ses sites l'appliquent), limitant ainsi le volume de déchets généré et intégrant la gestion de l'impact environnemental dans sa démarche industrielle.

KLM a signé en 2005 un second accord pluriannuel sur l'énergie concernant l'efficacité énergétique de ses locaux avec le ministère de l'économie et les autorités locales. Depuis 1989, KLM cherche activement à opérer des économies d'énergie et a augmenté son efficacité énergétique de 45%. Au cours de l'exercice 2004-05, KLM a atteint un taux de séparation de ses déchets industriels de 31%.

Rejets aqueux (Air France uniquement)

Débit et composition chimique du 1^{er} janvier 2004 au 31 décembre 2004

Débit	MEST	DCO	DBO5	Azote Global	Phosphore
116 723 m ³	18 493 mg	43 606 mg	2 744 094 mg	93 732 mg	372 083 mg
Indice Phénols	Fluorures	Nitrites	Cyanures	Composés organiques	
32 322 mg	60 733 mg	19 821 mg	826 mg	2 mg	

Métaux du 1^{er} janvier 2004 au 31 décembre 2004

Cr VI	Cr III	Cr Total	Cd	Ni	Cu
3 734 mg	860 mg	5 811 mg	2 332 mg	24 179 mg	25 507 mg
Zn	Sn	Pb	Fe	Al	Fe+Al
49 731 mg	19 173 mg	7 863 mg	12 730 mg	178 376 mg	233 505 mg

Émissions en vol

Indicateurs groupe Air France-KLM	2004-05 ⁽¹⁾	2003-04	Évolution à périmètre constant	
Consommation de carburant (milliers de tonnes) ⁽²⁾	7 645	7 315	4,5%	
Émissions globales (milliers de tonnes) ⁽²⁾	CO ₂	24 147	23 080	4,5%
	NOx	120,26	112,05	7,3%
	CO	12,96	12,40	4,5%
	HC	3,40	3,82	-11,1%
Dont émissions basse altitude (< 3 000 ft) (milliers de tonnes) ⁽³⁾	CO ₂	1 592	1 560	+2,1%
	NOx	6,7	6,4	+4,1%
	CO	5,8	5,9	-2,2%
	HC	1,1	1,1	-0,5%

(1) Chiffres sur une base d'année calendaire pour Air France et d'année IATA pour KLM

(2) Ne comprend pas les filiales d'Air France. Comprend la filiale de KLM Cityhopper

(3) Comprend les avions turbopropulseurs des filiales d'Air France et de la filiale de KLM Cityhopper

Le groupe Air France-KLM a limité la croissance de sa production de dioxyde de carbone (CO₂), gaz à effet de serre, à la moitié de la croissance de son trafic passagers. Cette démarche s'est traduite par une réduction de 22% par kilomètre et par passager depuis 1991 pour Air France, un résultat dû à la conjonction d'initiatives dans trois domaines :

- le renouvellement de la flotte qui a entraîné une réduction des émissions de dioxyde de carbone spécifiques de quelque 2% par an ;

- l'optimisation des réseaux, avec la création d'un *hub* (plate-forme de correspondance) à Roissy-CDG qui a permis d'améliorer les coefficients de remplissage et donc la production spécifique de CO₂ ;
- des mesures opérationnelles telles que la réduction de la masse embarquée.

Enfin, d'autres mesures, telles que le raccourcissement des trajectoires d'arrivée ou de départ grâce à la réorganisation de l'espace aérien parisien en 2002, ont également contribué à ce résultat.



Énergie sonore

Indicateurs groupe Air France-KLM	Exercice 2004	Exercice 2003	Évolution à périmètre constant
Global			
Indicateur d'énergie sonore globale (10 ¹² kj) ⁽¹⁾	1,81	1,87	-2,9%

(1) Données comprenant les filiales d'Air France, les vols charters et Cityhopper pour KLM. Ces données sont compilées sur base d'une année calendaire pour Air France et d'une année IATA pour KLM.

Depuis 1997, Air France a poursuivi une politique de réduction de son activité à Roissy-CDG entre minuit et cinq heures du matin. En 2004-05, Air France a continué son effort de ponctualité pour limiter au maximum les départs non programmés dans cette période.

Le groupe Air France-KLM s'emploie à développer son trafic mondial sans augmenter la production d'énergie sonore globale.

Jusqu'à présent, cet objectif ambitieux a pu être tenu grâce à des investissements de taille dans le renouvellement de la flotte avec des avions ayant de meilleures caractéristiques acoustiques.

Cette année encore, le trafic s'est accru de 2,4% tandis que l'énergie sonore globale a baissé de 2,9%.

Premier rapport de développement durable Air France-KLM

Un engagement ancré au cœur des deux compagnies

Les impacts de l'activité de transport aérien sont multiples et touchent à la fois l'économie, le social et la qualité de l'environnement. La prise en compte de l'ensemble de ces problématiques et responsabilités se traduit pour Air France et pour KLM par un engagement affirmé dans le développement durable.

En regard de ces responsabilités économiques, sociales, sociétales et environnementales, Air France et KLM partagent une même vision : les deux compagnies doivent atteindre leurs objectifs commerciaux tout en respectant les intérêts des générations futures. Les actions des deux compagnies et les résultats obtenus, publiés dans les rapports environnementaux et de développement durable depuis 1996 tant par Air France que par KLM, témoignent de cet engagement.

La publication pour l'exercice 2004-05 du premier rapport de développement durable commun poursuit cette démarche et la place au cœur de la stratégie d'Air France-KLM.



KLM

• Deuxième unité de traitement des déchets et des eaux usées de KLM

1990

• Déclaration environnementale, création de l'équipe KLM de management environnemental

• *Industry award* pour la maintenance récompensant sa gestion environnementale

• Premier rapport environnement

• Certification ISO 14001 pour l'ensemble des opérations aux Pays-Bas

• Lancement du programme AirCares

• Création du centre de management environnemental

• Certification EMAS

• Première vérification du rapport de développement durable

• ACC Awards du meilleur rapport Environnement (2000 et 2001)

• KLM désignée compagnie aérienne SRI n°1

• Déploiement sur 4 escales des bonnes pratiques environnementales

2000

2001

• Certification ISO 14001 pour CRMA (filiale maintenance)

• Certification ISO 14001 d'un département Air France Industries à Orly

• Lancement du service Saphir (assistance aux passagers à mobilité réduite)

• Charte éthique et sociale

• Cotation dans l'indice éthique ASPI

• Adhésion au *Global Compact* des Nations unies

• Charte pour la prévention des harcèlements au travail

• Certification ISO 14001 du site de maintenance du Bourget

• Charte de développement durable pour les fournisseurs

2004

2005

Air France-KLM

• Intégration dans l'indice éthique FTSE4GOOD

• Prochaine adhésion de KLM au *Global Compact*

1986

• Achat de 200 véhicules GPL

• Participation au programme de recherche Mozaic

• Création de la Fondation Air France

• Premier rapport environnemental

1993

1996

1999

2002

2003

Air France

Un reporting clair et transparent

Améliorer l'information sur les performances économiques du groupe, sur ses valeurs sociales et environnementales est l'objectif principal assigné à ce premier rapport de développement durable. Rédigé en respectant les recommandations du *Global Reporting Initiative* (GRI), il est le fruit d'un travail coordonné des équipes d'Air France et de KLM.

Ce rapport entend également stimuler le dialogue constructif avec toutes les parties prenantes : clients, salariés, actionnaires, collectivités locales et riverains, politiques et autorités publiques, fournisseurs et chaque lecteur. Y sont présentés les enjeux majeurs du transport aérien ainsi que les indicateurs clés économiques, sociaux et environnementaux, retenus par Air France-KLM pour mesurer sa performance en termes de développement durable.

Le rapport détaille les quatre domaines de responsabilité d'Air France-KLM : *corporate*, économique, social (et sociétal) et environnementale.

Au plan *corporate*, la responsabilité comprend notamment les engagements pris en regard de la sûreté et de la sécurité des vols vis-à-vis des différentes parties prenantes, clients et employés. Au plan économique est présentée la création de richesse apportée par le transport aérien en général, aux niveaux mondial

et local, et par l'activité d'Air France-KLM en particulier. La responsabilité sociale et sociétale détaille les principaux axes des politiques ressources humaines d'Air France et de KLM, ainsi que les actions développées envers les communautés riveraines des deux *hubs* de Roissy - Charles-de-Gaulle et Schiphol.

En ce qui concerne l'environnement, le groupe présente les actions menées face aux enjeux majeurs que constituent les changements climatiques, le bruit, la qualité de l'air et les divers impacts au sol.

Ne se contentant pas de reprendre les nombreux programmes et initiatives lancés à la suite du rapprochement des deux compagnies, ce premier rapport commun à Air France et KLM pointe non seulement les progrès effectués sur les trois composantes du développement durable, mais également les améliorations attendues.

Pour obtenir le rapport développement durable d'Air France-KLM :

- Air France – 45, rue de Paris – 95747 Roissy - Charles-de-Gaulle cedex
- KLM – Postbus 7700 - 1117 ZL Luchthaven Schiphol

Le rapport est également disponible sur les sites internet :

www.airfranceklm-finance.com

www.airfrance.com

www.klm.com/sustainability

Risques et gestion des risques

84

Facteurs de risques

89

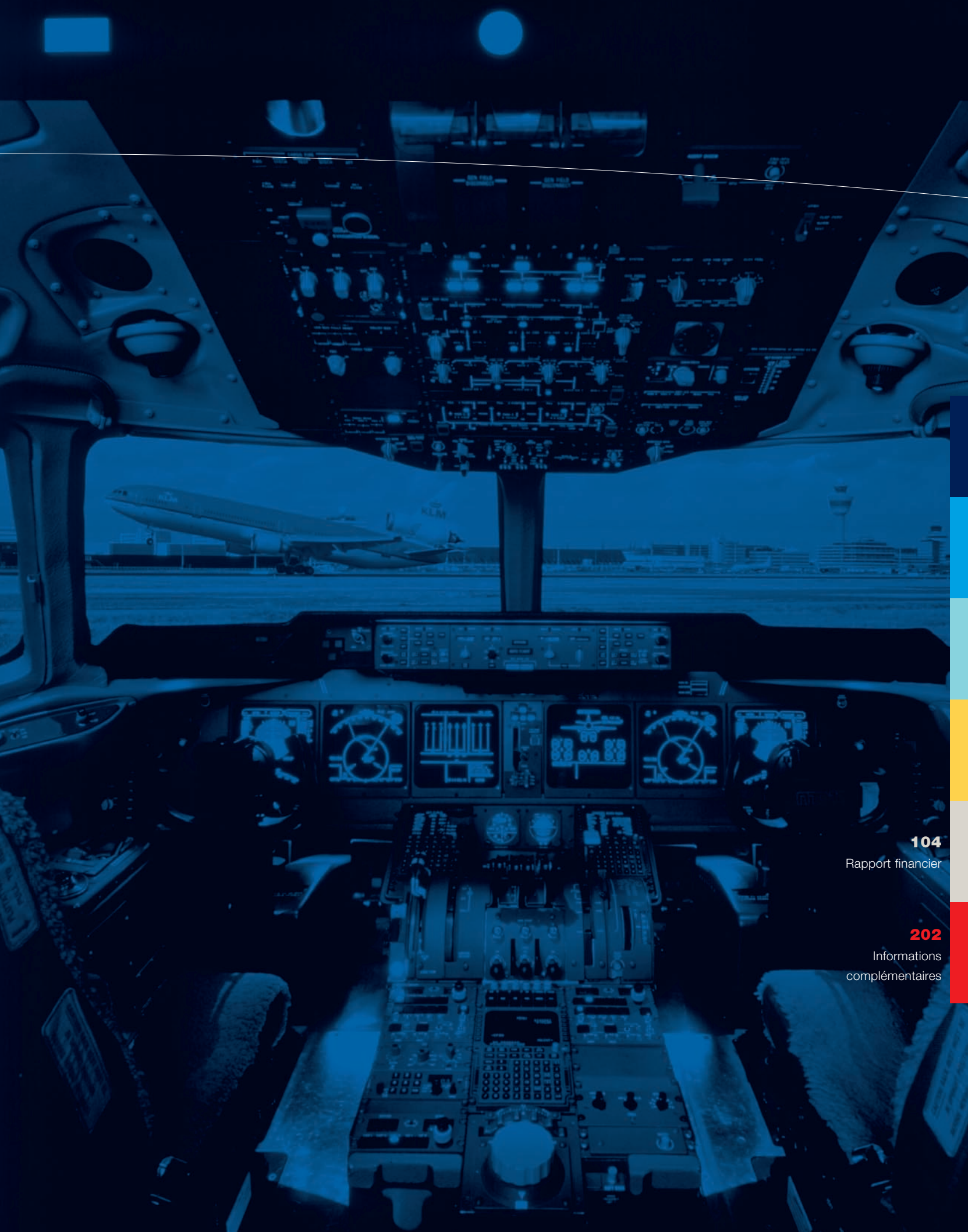
Gestion des risques

94

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

103

Rapport des Commissaires aux comptes



104

Rapport financier

202

Informations
complémentaires

Risques liés à l'industrie aérienne

Risques liés au caractère 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 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, la fixation des tarifs, les normes applicables à l'exploitation (les plus importantes étant celles qui concernent 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 et des hausses de coûts liées notamment à la baisse de la demande, aux assurances, à la sécurité. Certains avions ont également enregistré une baisse de leur valeur. 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 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 KLM. 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'est plus détenue par des ressortissants néerlandais et, en conséquence, imposerait des restrictions significatives sur l'exploitation par KLM de lignes aériennes sur son territoire. Ainsi, dans

le cas où l'État néerlandais exercerait son option, les droits économiques d'Air France-KLM dans KLM seraient conservés mais la participation d'Air France-KLM dans KLM serait diluée en termes de droits de vote.

Pour plus d'informations sur l'option détenue par l'État néerlandais dans le capital de KLM, voir « Informations complémentaires – Renseignements relatifs aux accords conclus dans le cadre du rapprochement entre Air France et KLM. »

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

Dans le cadre de leur rapprochement, Air France et KLM ont donné certaines assurances à l'État néerlandais afin de préserver la qualité du réseau de KLM à Schiphol ; ces assurances mettent des obligations tant à la charge d'Air France que de KLM. En outre, Air France a donné à KLM des assurances afin de préserver certains principes fondateurs de leur 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.

Pour plus d'informations sur les assurances consenties par Air France-KLM à KLM et à l'État néerlandais, voir « Informations complémentaires – Renseignements relatifs aux accords conclus dans le cadre du rapprochement entre Air France et KLM. »

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^{er} 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.

En outre, Air France et KLM sont aujourd'hui concurrencés par des compagnies *low-costs*. 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 sont 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 et Northwest Airlines. Le succès de l'alliance dépend en partie des stratégies poursuivies par les partenaires sur lesquelles 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.

En outre, 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 aux charges de personnels, 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 le groupe ne

parviendrait pas à conclure des accords collectifs selon des termes satisfaisants. 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 - CDG

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'elle loue à Aéroports de Paris à CDG. La ferme-

ture 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.

Risques liés aux engagements pris par Air France-KLM 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 des mises à disposition de 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 mais il est difficile de chiffrer l'impact financier d'une telle mise en œuvre.

easyJet a, le 14 juin 2004, fait appel de la décision rendue par la Commission européenne ayant autorisé le rapprochement. Dans l'éventualité où cette décision serait remise totalement ou partiellement 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 de distorsion de concurrence entre transporteurs aériens communautaires et américains

À la suite des événements du 11 septembre 2001, la plupart des États sont intervenus au profit des compagnies aériennes pour compléter la couverture des dommages causés aux tiers au sol en cas d'actes de terrorisme, ladite couverture ayant été plafonnée par le marché de l'assurance à un montant uniforme de 50 millions de dollars. Ce complément de couverture a été accordé en contrepartie de primes payées par les compagnies aériennes.

À compter de la fin de l'année 2002, les États européens ont mis un terme à leur intervention et les compagnies aériennes européennes ont été dans l'obligation de souscrire des polices complémentaires auprès du marché de l'assurance.

Au contraire, les États-Unis se sont dotés d'une législation permettant aux autorités fédérales de maintenir au profit des compagnies aériennes américaines des garanties étatiques pour la couverture des dommages aux tiers à la surface, aux passagers, aux équipages et aux avions, et à des niveaux de coûts sensiblement inférieurs à ceux qui sont supportés par les compagnies aériennes européennes.

Ajoutés aux importantes subventions qu'ils ont obtenues des autorités fédérales américaines depuis les événements du 11 septembre 2001, les primes d'assurance moins onéreuses dont bénéficient les transporteurs aériens américains sont de nature à leur procurer un avantage concurrentiel significatif par rapport à leurs concurrents européens, particulièrement sur les liaisons aériennes de 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 l'Union européenne du 18 janvier 1993. En application de ce texte, les créneaux horaires détenus par un transporteur aérien doivent être utilisés à hauteur de 80% au moins sur la période pour laquelle ils ont été attribués. À défaut, tous les créneaux sont versés dans un *pool* et donc perdus par ce transporteur. 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.

Comme beaucoup d'autres compagnies aériennes européennes, Air France et KLM ont été conduites à diminuer leurs capacités après le déclenchement du conflit en Irak, et donc à ne plus utiliser temporairement certains créneaux horaires sur les plates-formes aéroportuaires qu'elles desservent. À la suite des attentats du 11 septembre 2001, le risque de perte des créneaux horaires utilisés s'était posé dans les mêmes termes. La Commission européenne avait alors décidé de modifier le Règlement n°95/93 pour déroger temporairement à la règle de la perte des créneaux inutilisés (Règlement n° 894/2002 du 27 mai 2002). Il en a été de même à l'occasion du conflit en Irak et de l'épidémie de SRAS (Règlement 1554/2003 du 22 juillet 2003).

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 de nombreuses 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 relatifs à l'application de nouvelles normes comptables

Air France-KLM établit ses états financiers consolidés conformément aux normes généralement admises en France (French GAAP), et réconcilie les comptes de KLM établis conformément aux normes généralement admises aux Pays-Bas (Dutch GAAP). Air France-KLM et KLM préparent une réconciliation de certaines de leurs données financières conformément aux principes comptables généralement admis aux États-Unis (US GAAP). Les comptes consolidés du groupe pour l'exercice 2004-05 ont été établis en normes françaises tout comme les comptes pro forma 2003-04.

La réglementation européenne impose à toutes les sociétés européennes cotées d'appliquer les normes IFRS (*International*

Financial Reporting Standard) pour leurs états financiers à partir du 1^{er} janvier 2005. Les normes IFRS mettent l'accent sur la juste valeur (*fair value*) des actifs et des passifs et sont susceptibles d'avoir un impact significatif sur d'importants postes comptables, notamment la comptabilisation des écarts d'acquisition, de l'échange salaire/actions, des dépréciations d'actifs, des plans d'intéressement du personnel, des immobilisations incorporelles et des instruments de crédit dérivés, des titres de créances et des titres de capital et leur classification comptable. Les méthodes de valorisation utilisées par les analystes pour mesurer et évaluer les performances d'Air France-KLM et de ses titres cotés pourraient s'en trouver affectées.

Gestion des risques de marché

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, entre autres, les positions de taux et de change, le portefeuille des opérations de couvertures, le récapitulatif des placements et des financements par devise et un état de suivi des limites par contrepartie.

Des réunions régulières sont organisées entre les deux services de trésorerie afin d'échanger sur les couvertures en place, les instruments de couverture utilisés ainsi que les stratégies envisagées.

Des réunions sont également organisées avec la direction générale de chaque filiale pour faire le point sur les positions de taux et de change. Les décisions de couverture sont prises lors de ces

réunions (montants à couvrir, instruments de couverture...) puis mises en œuvre par les services de trésorerie de chaque filiale dans le respect des procédures de délégations de pouvoir.

Un *reporting* groupe harmonisé est présenté trimestriellement à un comité des risques auquel participent les directeurs financiers des deux filiales et est, par ailleurs, porté à la connaissance du SMC.

La mise en place de couvertures de taux et de change 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 grandes devises mondiales et plus particulièrement le dollar américain, le yen, la livre sterling et le franc suisse. Les variations du taux 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 (telles que les dépenses en carburant, les coûts de loyer opérationnel pour une partie de la flotte et une partie des dépenses de maintenance) excédant le montant des recettes, 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 (c'est-à-dire la différence entre les recettes et les dépenses en dollar américain) est au total d'environ 2,2 milliards de dollars pour l'exercice en cours. S'agissant du yen, du franc suisse et de la livre sterling, 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 taux de change, Air France et KLM ont mis en place des politiques de couverture du risque de change. Concernant le dollar, les deux compagnies ont

une politique de couverture systématique consistant à couvrir 30% de leur exposition nette sur 12 mois glissants, ce pourcentage pouvant être augmenté en fonction des conditions et des anticipations des marchés. S'agissant des autres devises, les couvertures peuvent atteindre, selon les conditions de marchés, entre 30% et 70% du chiffre d'affaires anticipé sur l'exercice suivant et parfois sur les deux ou trois prochains exercices.

En matière d'investissements, le groupe est largement exposé à la hausse du dollar contre l'euro. En effet, l'ensemble des avions et pièces détachées achetés par le groupe est payé 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 2005, le groupe a acheté 2,5 milliards de dollars afin de couvrir partiellement 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 2005, 89% 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 des fluctuations de change sur la dette.

Devises (en millions)	Exposition d'exploitation			
	Dollar américain (USD)	Livre sterling (GBP)	Yen (JPY)	Franc suisse (CHF)
Position nette avant gestion	(2 227)	561	62 000	324
Couverture de change	1 207	(173)	(15 000)	(89)
Position nette après gestion	(1 020)	388	47 000	235

Malgré cette politique active de couverture, tous les risques de change ne sont pas couverts, en particulier en cas d'une forte variation d'une devise. Le groupe et ses filiales

pourraient 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 variables conformément aux pratiques de marchés. 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 fixes sur les deux dernières années, Air France et KLM ont élaboré des stratégies visant à « swapper » une partie de leurs dettes à taux variables en dettes à taux fixes.

Au 31 mars 2005, l'exposition nette au taux d'intérêt, après prise en compte des placements de trésorerie à taux variable, porte sur 1,14 milliard d'euros de dette financière nette à taux d'intérêt variable. Toute variation de 1% du taux d'intérêt variable sur 12 mois a un impact de 18,47 millions d'euros en tenant compte de la position nette à renouveler à moins d'un an.

Risque sur actions

Lorsque Air France et KLM ont recours à des placements financiers pour la gestion de leurs trésoreries respectives, sous la forme d'achat de SICAV/OPCVM ou équivalents, elles privilégient systématiquement les instruments de type monétaire à court terme afin de limiter les risques. De ce fait, en matière de gestion de trésorerie, elles ne s'exposent pas à un risque sur actions significatif.

Par ailleurs, au 31 mars 2005, Air France-KLM détenait directement ou indirectement un portefeuille d'actions de sociétés cotées d'un montant net de 125 millions d'euros. Une variation globale à la baisse de 1% représente un risque de 12,5 millions d'euros.

Risques relatifs au prix du carburant

Le carburant est la seconde charge d'exploitation du groupe Air France-KLM après les charges de personnel : le groupe a acheté environ 10,4 millions de mètres cubes de carburant pour un montant de l'ordre de 2,65 milliards d'euros en 2004-05 et 11 millions de mètres cubes pour 1,99 milliard d'euros en 2003-04.

Dans le but d'assurer la cohérence au sein du groupe Air France-KLM de la stratégie de gestion des risques relatifs aux prix du carburant, les deux filiales ont engagé un plan d'action avec pour objectifs d'élaborer un reporting commun, de comparer leur méthodes et progressivement de définir une stratégie commune en matière de couverture pétrolière.

Pour limiter les conséquences des variations du prix du carburant, le groupe a mis en place une politique de couverture de prix du carburant dont les sous-jacents sont le Brent IPE et le Gasoil IPE et le jet fuel. Elle est menée chez Air France par le service achats carburant et décidée lors de réunions régulières présidées par le Directeur général, en présence du Directeur général Finances, du délégué général aux Achats et du Responsable du Service Carburant. Le risque dollar lié au risque pétrole est géré par le service trésorerie.

Sur la base d'une politique d'interventions systématiques, le niveau de couverture minimum est de 60% à 90% sur les 12 premiers mois glissants, 40 à 60% sur les douze mois

suivants, 10 à 30% sur les autres douze mois et 0 à 20% sur la quatrième année. Les instruments de couverture sont exclusivement des swaps et des options. Le choix des contreparties est validé par la direction financière. Un *reporting* hebdomadaire est fourni à la direction générale. L'ensemble des opérations souscrites est compatible avec les nouvelles normes comptables IFRS.

KLM assure aussi par le biais d'instruments dérivés, la couverture du prix d'achat de son carburant, afin de réduire son exposition aux risques de fluctuations du cours du pétrole. KLM utilise pour cela des swaps et options désactivantes en utilisant pour sous-jacent un panier de jet fuel représentatif (Rotterdam, Singapore, US Gulf Coast). KLM a ainsi couvert 67% de sa consommation en carburant sur l'exercice 2004-05. Ces opérations de couverture se sont soldées par un effet positif à hauteur de 49 millions d'euros sur l'exercice.

Malgré les mesures prises par Air France et KLM pour réduire leur exposition aux risques de fluctuation du cours du pétrole (et donc des prix du carburant) et la possibilité de facturer des « surcharges » financières aux passagers en période de prix élevés, les variations à la hausse du prix du pétrole pourraient avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats financiers.

Risques de liquidité

En ce qui concerne le groupe Air France-KLM, le solde des flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement est largement couvert par les flux de trésorerie provenant de l'exploitation. Cette couverture des flux d'investissements nets par les flux de trésorerie provenant de l'exploitation a permis la baisse du ratio d'endettement net du groupe qui est passé de 1,21 au 31 mars 2004 à 1,06 au 31 mars 2005.

Air France disposait au 31 mars 2005 d'un crédit syndiqué d'un montant de 1 milliard d'euros ; ce crédit syndiqué était totalement disponible au 31 mars 2005. Il a été renouvelé par anticipation en avril 2005 pour un montant de 1,2 milliard d'euros auprès d'un pool élargi de 19 banques. Ce crédit est accompagné de l'obligation de respecter deux ratios financiers portant sur la capacité à assurer le paiement des frais financiers ou le montant d'actifs non gagés.

Ces ratios sont calculés semestriellement et au 31 mars 2005, ils sont largement respectés. Air France a également réalisé différentes opérations de financement sur actifs aéronautiques (dette hypothécaire sur avion, vente avec clause de réserve de propriété, crédit bail fiscal français). La société a par ailleurs émis des OCÉANE (Obligation Convertibles en Actions Nouvelles ou Existantes) en avril 2005 pour un montant de 450 millions d'euros. Ces obligations portent intérêt au taux annuel de 2,75% et sont remboursables au pair, soit 20,50 euros par obligation. Elles donnent droit à l'attribution d'actions Air France-KLM existantes ou nouvelles, à raison d'une action pour une obligation.

Par ailleurs, Air France devrait dégager un gain de trésorerie de l'ordre de 800 millions avant impôt dans le cadre de l'offre publique réalisée sur Amadeus GTD dont la société détient 23,6%.

KLM de son côté dispose pour ses financements d'avions d'un accès au financement export qui permet à la société 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.

Malgré des marchés financiers 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 — est légèrement supérieur à 4% au 31 mars 2005.

Au total, le groupe considère que (i) les conditions d'accès aux marchés financiers de ses deux principales filiales Air France et KLM, (ii) les niveaux de trésorerie de 2,6 milliards d'euros au

31 mars 2005 et (iii) la totale disponibilité de la ligne de trésorerie de 1,2 milliard d'euros dont dispose Air France à fin avril 2005, rendent compte d'une gestion prudente du risque de liquidité par le groupe Air France-KLM.

Au cours des prochaines années, le groupe laissera à chacune des deux filiales la responsabilité de sa politique de financement. Cette stratégie permettra à chacune des deux filiales de continuer à tirer le plein bénéfice de ses relations avec ses banques partenaires. Par ailleurs, cette segmentation garantit que KLM puisse continuer à bénéficier des financements de crédit-export. Pour autant, il est prévu au sein de comités ad hoc d'échanger les informations sur la stratégie de financement de chaque compagnie et la nature des opérations envisagées.

Risques de placement

Les trésoreries d'Air France et de KLM sont placées pour l'essentiel dans des instruments à court terme et liquides, comme les OPCVM, monétaires et monétaires dynamiques, les billets de trésorerie ou les certificats de dépôt notés A1/P1.

Une partie des liquidités de KLM est investie en devises sur des obligations à plus long terme, notés AAA, de façon à réduire le risque de change sur la dette.

Assurance et couverture des risques

Assurances souscrites au niveau du groupe et politique en matière d'assurances

Depuis le 1^{er} 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, ainsi qu'une réassurance internationale.

Elle couvre la responsabilité civile d'Air France à hauteur de 1,5 milliard de dollars. La compagnie et ses filiales françaises ont par ailleurs souscrit une assurance complémentaire de 500 millions de dollars en complément de la responsabilité civile 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.

Après la tragédie du World Trade Center, les primes aériennes ont fortement augmenté notamment pour couvrir les risques de terrorisme et assimilés engendrant un coût supplémentaire de 1,95 dollar par passager transporté. Les renouvellements des contrats depuis décembre 2002 ont permis de réduire ces montants par intégration d'une partie de ce surcoût dans la prime globale.

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 1,5 milliard de dollars. KLM a par ailleurs souscrit une police pour couvrir 500 millions de dollars en excédent de ce montant.

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, Air France-KLM et ses filiales sont impliquées dans des litiges, pour lesquelles elles ne prévoient pas nécessairement des

provisions dans leurs états financiers (voir note 30.3 des comptes annuels consolidés du groupe).

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

1. Conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration

Voir « Gouvernement d'entreprise ».

2. 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 ».

3. 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 avec les obligations légales nouvelles, deux projets ont été mis en place en 2004 :

- Un projet chez KLM, appelé Programme SOX ;
- Un projet contrôle interne chez Air France.

Ils répondent en particulier aux exigences du Sarbanes-Oxley Act en raison de la cotation des titres de la société Air France-KLM sur le NYSE et de la loi de sécurité financière en France.

L'existence de ces deux projets 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 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 française de sécurité financière.

Cette organisation prend en compte la structure de chacune des deux sociétés du groupe caractérisée par l'existence de trois principaux métiers : le passage, le fret 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

ont été développés dans la partie *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.

Cependant, 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.

Air France et KLM sont dotées chacune des fonctions d'audit interne préexistantes à la création du groupe Air France-KLM.

Compte tenu des règles de gouvernance du groupe, chaque compagnie conservera son audit interne ; la mise en œuvre d'une coordination de l'audit interne au niveau du groupe, en cours de préparation, sera effective au début de l'exercice 2005-06.

Les interventions sur le terrain s'articulent autour d'un programme de travail qui fait l'objet d'une validation préalable à sa mise en œuvre. Des plans d'actions correctives sont ensuite établis et un suivi est effectué.

L'audit interne rend compte de ses travaux au Président et au Comité exécutif pour Air France et au directoire de KLM ainsi qu'au Comité d'audit de la holding pour Air France et KLM.

Le programme des missions de l'année 2005-06 a été présenté au Comité d'audit de février 2005.

Une direction de l'audit interne groupe a été créée au mois d'avril 2005.

• **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 vulnérabilités du groupe pouvant impacter les opérations et les résultats financiers afin de les réduire ou 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 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.

4. 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 la cohérence et à l'adéquation de leur organisation et à sa prise en compte dans les systèmes d'information vitaux pour le fonctionnement des sociétés et s'assurer d'une 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 et qui a, dans le cadre légal, pour objet d'affirmer les principes de prévention, en définir les actions, souligner la responsabilité juridique et humaine de tous et de mettre en place les procédures internes de prévention.

Charte de l'audit interne

La charte de l'audit interne, tant à Air France que KLM, définit la mission, les objectifs et les responsabilités de la fonction et en garantit les conditions d'exercice.

En accord avec la déontologie professionnelle internationale, 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 des missions réalisées et de leur synthèse.

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 impartial et objectif des fournisseurs ou prestataires.

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.

Le système 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 ;
- Dans le domaine du management et de l'environnement, les normes ISO séries 9000 et 14000.

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, IWW-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.

5. 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.com.

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 qui est l'organe majeur de gouvernance décrit au chapitre 2. Ce dispositif de gouvernance a été complété courant avril 2005

par des fonctions au niveau de la holding dans les domaines financiers, 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 chacune près de 70 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 3 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 3 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 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'elles. Les principaux investissements notamment les avions sont soumis à l'approbation du Comité de management stratégique (flotte, acquisitions, cessions, etc...).
- La couverture des risques fait l'objet d'un suivi permanent dans les deux entreprises.

La trésorerie est suivie quotidiennement et un *reporting* est présenté périodiquement à un comité ad hoc réunissant les responsables financiers des deux compagnies, lequel fixe et actualise la politique en matière de couverture de change et de taux d'intérêt ; le Comité de management stratégique est périodiquement informé.

Pour limiter les conséquences des variations des prix du pétrole, le groupe applique une politique de couverture des prix ; une coordination a été établie entre les deux sociétés et des objectifs communs sont fixés aux deux sociétés. Un *reporting* périodique est fait au comité de management stratégique.

La qualité des contreparties est vérifiée.

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 préalablement à leur arrêté.

Ils sont ensuite présentés au Comité d'audit qui se réunit trimestriellement pour les arrêts de comptes.

La société Air France-KLM qui est cotée en France, aux Pays-Bas et aux États-Unis, est tenu 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 présentés au Comité d'audit puis soumis aux auditeurs à des fins de certification.

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^{er} janvier 2005, ce qui signifie pour le groupe à compter du 1^{er} avril 2005.

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^{er} avril 2004, date à laquelle devra être établi un bilan retraité.

Le groupe a, pour ce faire, décomposé son projet de conversion en trois phases :

- La première phase du projet dite de « diagnostic », visait à identifier les principales divergences de traitement comptable entre les nouvelles normes et celles appliquées actuellement dans le groupe. Elle s'est conclue dans le respect du calendrier initialement prévu ;
- La deuxième phase consistant en la dispense d'un programme de formation aux normes IFRS a été conduite pour l'ensemble du personnel concerné ;
- La réalisation de la troisième et dernière phase a consisté en l'élaboration du bilan d'ouverture au 1^{er} avril 2004 et au retraitement des opérations de l'exercice 2004-05.

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, 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).

Bien que le groupe ne dispose pas encore d'un jeu de comptes complet finalisé et audité à ce jour et en l'état d'avancement de ce projet, le groupe n'anticipe pas de difficultés liées à l'adoption de ce nouveau référentiel comptable.

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 fret, 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. Une fois le résultat comptable connu, elles produisent un document mensuel qui synthétise les données d'activités et les données 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 ISO 9001 (version 2000) pour l'efficacité des systèmes de management (60 entités certifiées à Air France au 31 mars 2005) ;
- La certification IOSA de KLM prévue en 2005, l'audit ayant été réalisé en mars 2005 ;
- La certification ISO 14001 pour la validation des systèmes environnementaux.

L'assurance qualité

Le contrôle des processus opérationnels s'appuie essentiellement sur trois modes de surveillance :

La surveillance interne : effectuée par les services assurances qualité, qui 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, qui 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.

Le suivi de la mise en œuvre effective des actions préventives ou 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 télécommunications et reposent sur une formalisation des procédures qui, chez Air France, ont fait l'objet d'une certification ISO 9001 et chez KLM, s'appuient sur une modélisation des processus systèmes d'information spécifique (Management Entreprise Architecture/MEA Babylon).

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 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) pour 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.

Achats

L'activité de la fonction Achats repose sur une politique achats visant à fournir aux entités les produits ou services adéquats en temps voulu et 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 chez Air France et chez 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 équipes achats d'Air France et KLM pour développer des actions en commun et partager les meilleures pratiques.

6. Les projets en cours

Les actions menées en 2004 et poursuivies en 2005 visent à créer une dynamique pour mobiliser efficacement les acteurs du contrôle interne pour atteindre les deux objectifs de conformité aux lois et d'amélioration de la gestion du groupe.

Le Projet contrôle interne qui vise à répondre aux exigences de la loi *Sarbanes-Oxley* s'articule autour des éléments structurants suivants :

- 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 des tests de vérification ;
- Réalisation des actions correctives, à chaque étape du projet.

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 5 composants du référentiel COSO du contrôle. Des plans d'actions ont été arrêtés pour compléter le dispositif.

Les travaux ont été précédés d'un premier diagnostic du contrôle interne de la société Air France par l'élaboration d'une cartographie des risques réalisée à partir de l'interview des principaux responsables concernés de la compagnie. La synthèse des travaux a été présentée au Comité exécutif du 19 octobre 2004. Un réexamen et une mise à jour ont été réalisés début 2005 par tous les responsables concernés.

S'agissant de la gestion des risques, KLM a mis en place un système de management des risques dès 2002 qui permet de

suivre les principaux risques et de prendre les mesures appropriées si nécessaire. Ce processus est assuré par les activités et le reporting est fait trimestriellement au Directoire. Les risques significatifs sont présentés au Conseil de surveillance de KLM.

Une démarche est engagée pour faire converger ces démarches au sein du groupe Air France-KLM et assurer une remontée des risques significatifs au Comité de management stratégique.

D'ores et déjà, les travaux conduits dans chaque compagnie permettent de conclure à une bonne maîtrise des risques, notamment sur les activités réglementées.

Pour la société Air France, des axes d'amélioration ont été identifiés et les plans d'actions engagés. On peut citer notamment :

- 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.

Les processus existants et les travaux en cours tant chez Air France que chez KLM traduisent la volonté de renforcer le contrôle interne, en particulier pour les résultats financiers. La mise en place d'une direction du contrôle interne au sein d'Air France-KLM a pour objectif d'assurer la convergence et la cohérence des actions nécessaires à une maîtrise optimisée des risques ainsi que la conformité du groupe aux exigences réglementaires.

Rapport des Commissaires aux comptes, établi en application du dernier alinéa de l'article L.225-235 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

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de Commissaires aux comptes de la société Air France-KLM et en application des dispositions du dernier alinéa 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 2005.

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.

Les Commissaires aux comptes

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 21 juin 2005

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.

Deloitte & Associés

Jean-Paul Vellutini
Associé

Jean-Luc Decornoy
Associé

Pascal Pincemin
Associé

Rapport financier

	106
Commentaires sur les résultats	
	110
Investissement et financement	
	112
Événements post-clôture et perspectives	
	113
Compte de résultat consolidé	
	114
Bilan consolidé	
	116
Variation des capitaux propres consolidés	
	117
Tableau de flux de trésorerie	
	118
Notes aux comptes consolidés	
	185
Adoption des normes IFRS	
	187
Comptes sociaux	
	194
Rapport des Commissaires aux comptes	
	197
Comptes simplifiés de Amadeus GTD	



Commentaires sur les résultats

106

1. Résultats de l'exercice clos au 31 mars 2005

Air France devenu Air France-KLM a initié une offre publique d'échange sur les titres de la société KLM au cours du mois de mai 2004. Au terme de cette offre et des acquisitions complémentaires intervenues au cours de l'exercice, la participation dans KLM ressort à 97,3% au 31 mars 2005.

Le périmètre de consolidation du groupe Air France-KLM inclut la société KLM et ses filiales consolidées depuis mai 2004 selon la méthode de l'intégration globale (11 mois d'activité).

Pour permettre la comparaison, des comptes consolidés pro forma non audités au 31 mars 2004 ont été établis selon un périmètre de consolidation identique à celui retenu au 31 mars 2005.

Les commentaires ci-dessous sont le résultat de la comparaison des chiffres du 31 mars 2005 avec les chiffres pro-forma du 31 mars 2004.

En millions d'euros
au 31 mars

	2005 Air France-KLM	2004 pro forma non audité	Variation	2004 Air France publié
Chiffre d'affaires	19 078	17 782	+ 7,3%	12 337
Excédent brut d'exploitation avant loyers opérationnels	2 873	2 716	+5,8%	1 776
Résultat d'exploitation avant cessions aéronautiques	489	405	+ 20,7%	132
Cessions aéronautiques et financières	8	9	NA	7
Résultat de l'ensemble consolidé avant impôts	455	341	+ 33,4%	100
Résultat net, part du groupe	351	292	+ 20,2%	93
Résultat net par action (en €)	1,36	1,13	+20,4%	0,43

1.1 Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé de la période s'élève à 19,1 milliards d'euros, en augmentation de 7,3% par rapport à l'exercice précédent pro forma.

Tous les secteurs d'activité enregistrent une progression, particulièrement les activités passage et fret dont l'augmentation ressort respectivement à 6,8% et 9,4%.

1.2 Charges et produits

Les charges d'exploitation sont en augmentation de 7,0% passant de 17,4 milliards d'euros à 18,6 milliards d'euros. Cette évolution, bien que légèrement moins élevée que la progression du chiffre d'affaires, est due principalement au coût du carburant qui accuse une hausse significative du fait de l'augmentation du prix du pétrole.

Les coûts unitaires groupe à l'ESKO (équivalent siège kilomètre offert) sont stables (+0,1%) et diminuent de 2,8% à taux de change et prix du pétrole constants.

Les charges externes passent de 9,8 milliards d'euros à 10,7 milliards d'euros. Elles sont en augmentation de 3,1% hors effet de l'augmentation du prix du pétrole comme décrit au paragraphe précédent.

Elles se ventilent comme suit :

*En millions d'euros
au 31 mars*

	2005 Air France-KLM	2004 pro forma non audité	Variation en %
Carburant avions	2 653	1 990	33,3%
Affrètements aéronautiques	558	502	11,2%
Loyers opérationnels	630	608	3,6%
Redevances aéronautiques	1 460	1 373	6,3%
Commissariat	402	376	6,9%
Frais d'escale	1 067	1 078	(1,0)%
Coûts d'entretien aéronautiques	621	616	0,8%
Frais commerciaux et distribution	1 399	1 439	(2,8)%
Autres frais	1 897	1 797	5,6%
Total	10 687	9 779	9,3%

• Carburant avions

Le poste carburant est en augmentation de 33,3% à 2,65 milliards d'euros contre 1,99 milliard au 31 mars 2004. Les options et les couvertures ont représenté un gain de 375 millions d'euros.

Cette augmentation est due à une hausse des volumes de 5,2%, une progression des prix du pétrole de 44,6%, d'un effet de change favorable de 6,5% et des gains de couverture de 12,4%.

• Affrètements aéronautiques

Ils augmentent de 11,2% à 558 millions d'euros contre 502 millions d'euros au 31 mars précédent du fait de l'intensification du recours aux partages de code avec certains partenaires (Korean Air, Japan Airlines, Vietnam Airlines..) et sous l'effet de la mise en place du nouveau produit « Dedicate » d'Air France qui a nécessité l'affrètement d'avions A 321 spéciaux.

• Loyers opérationnels

Les loyers opérationnels ont atteint 630 millions d'euros contre 608 millions d'euros à la période précédente, soit 3,6%.

- **Redevances aéronautiques**

Les redevances aéronautiques ont augmenté de 6,3% pour atteindre 1,46 milliard d'euros contre 1,37 milliard au 31 mars 2004. Cette variation est relative à l'augmentation du trafic et des redevances de route de la zone Afrique et des redevances d'atterrissage des zones Afrique et France.

- **Commissariat**

Les frais de commissariat ont augmenté de 6,9% à 402 millions d'euros (376 millions d'euros au 31 mars 2004) sous l'effet de l'évolution du nombre de passagers transportés.

- **Frais d'escale**

Les frais d'escale sont en diminution de 1% à 1,07 milliard d'euros.

- **Coûts d'entretien aéronautique**

Ils s'élèvent à 621 millions d'euros, quasi stables par rapport au 31 mars 2004.

- **Frais commerciaux et de distribution**

À 1,40 milliard d'euros, les frais commerciaux et de distribution sont en diminution de 2,8% (1,44 milliard d'euros au 31 mars 2004).

- **Autres frais**

Les autres frais s'élèvent à 1,90 milliard d'euros au 31 mars 2005 contre 1,80 milliard au 31 mars 2004.

Les **frais de personnel** s'élèvent à 5,9 milliards d'euros contre 5,7 milliards d'euros au 31 mars 2004, soit une hausse de 4,2% tandis que les effectifs à périmètre constant sont en baisse de 0,6% à 102 077 salariés. Cette hausse résulte notamment de la réduction des allègements des charges sociales qui avaient été octroyées en France en application de la réduction du temps de travail à 35 heures et d'une charge de 16 millions d'euros correspondant à l'abondement fait dans le cadre de l'offre réservée aux salariés par l'État à la suite de la cession d'une partie de sa participation.

Les **impôts et taxes** s'élèvent à 226 millions d'euros contre 210 millions d'euros l'exercice précédent.

L'**excédent brut d'exploitation avant loyers** opérationnels ressort à 2,87 milliards d'euros contre 2,72 milliards d'euros au 31 mars 2004, soit une hausse de 5,8%.

L'**excédent brut d'exploitation** s'établit à 2,24 milliards d'euros au 31 mars 2005 contre 2,11 milliards d'euros au 31 mars 2004, soit une progression de 6,4%.

Les **dotations aux amortissements et provisions** restent stables à 1,72 milliard d'euros au 31 mars 2005.

Le **résultat d'exploitation** augmente de 83 millions d'euros pour atteindre 497 millions d'euros contre 414 millions d'euros l'exercice précédent.

La répartition du chiffre d'affaires et du résultat par secteur d'activité au 31 mars est la suivante :

En millions d'euros

	2005		2004			
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation	Chiffre d'affaires		Résultat d'exploitation	
			Pro forma	Publié	Pro forma	Publié
Passage	15 004	312	14 044	10 260	274	67
Fret	2 492	95	2 277	1 412	59	15
Maintenance	777	48	747	508	55	50
Autres	805	42	714	157	26	7
Total	19 078	497	17 782	12 337	414	139

Le **résultat financier** au 31 mars 2005 fait ressortir une charge nette de 219 millions d'euros en augmentation de 32 millions d'euros par rapport au 31 mars 2004. Cette variation est essentiellement due aux effets de change et aux provisions financières.

Le **résultat courant avant impôts** ressort à 324 millions d'euros contre 210 millions d'euros au 31 mars 2004, en amélioration sensible de 114 millions d'euros.

La **part dans les résultats des sociétés mises en équivalence** ressort à 73 millions d'euros au 31 mars 2005 à un niveau identique à celui du 31 mars 2004.

L'**amortissement des écarts d'acquisition** ressort à 58 millions d'euros. Ce montant net positif est dû principalement à

la reprise de l'écart d'acquisition négatif amorti sur une durée de 5 ans, dégagé à l'occasion de la première intégration du groupe KLM.

La charge d'**impôts** s'élève à 96 millions d'euros contre 40 millions d'euros au 31 mars 2004, donnant un taux d'impôts effectif apparent à 29,6% contre 19,0% l'exercice précédent.

Le **résultat net consolidé part du groupe** s'établit à 351 millions d'euros au 31 mars 2005 à comparer à un résultat net consolidé part du groupe de 292 millions d'euros au 31 mars 2004.

Ce résultat est réparti trimestriellement en 95 millions d'euros au 1^{er} trimestre, 201 millions d'euros au 2^{ème} trimestre, 61 millions d'euros au 3^{ème} trimestre et (6) millions d'euros au 4^{ème} trimestre.

2. Résultats sociaux de la société Air France-KLM

Les accords de rapprochement entre Air France et KLM prévoyaient la création d'une société holding Air France-KLM détenant les deux sociétés opérationnelles Air France et KLM.

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 dénommée maintenant Société Air France.

Les opérations d'apport ont été approuvées par l'Assemblée générale du 15 septembre 2004.

En sa qualité de société holding, la société Air France-KLM n'a pas d'activité opérationnelle. Le résultat d'exploitation ressort négatif à 30 millions d'euros, essentiellement composé des frais d'acquisition des titres de la société KLM, des honoraires de commissariat aux comptes et de la quote-part des charges salariales et assimilées re-facturée par Air France au titre des mandataires sociaux.

Le résultat net ressort à (33) millions d'euros après prises en compte des charges financières et de l'impôt.

Au titre de l'exercice 2004-05, il sera proposé à l'Assemblée générale de voter un dividende de 15 centimes d'euro.

Au cours des trois derniers exercices, la distribution de dividende a été la suivante :

- Exercice 2001-02 : dividende de 10 centimes d'euro (15 centimes après avoir fiscal) ;
- Exercice 2002-03 : dividende de 6 centimes d'euro (9 centimes après avoir fiscal).
- Exercice 2003-04 : dividende de 5 centimes d'euro (7,5 centimes après avoir fiscal).

L'ensemble des investissements corporels et incorporels ainsi que les acquisitions de filiales et de participations s'est élevé à 1,63 milliard d'euros soit une augmentation de 27,3% par rapport à l'exercice précédent (1,28 milliard d'euros).

Au niveau des **acquisitions de filiales et participations**, les investissements de l'exercice 2004-05 font ressortir un flux de trésorerie positif d'un montant de 506 millions d'euros. Ils correspondent principalement à la trésorerie du groupe KLM à la date d'acquisition pour un montant de 575 millions d'euros, à la levée d'options sur des titres Air France-KLM dans le cadre du programme d'options des pilotes (32 millions d'euros). Elles incluent également des participations complémentaires dans le groupe Servair pour un montant de 7 millions d'euros. Les investissements de l'exercice clos le 31 mars 2004 correspondaient principalement à l'acquisition de titres complémentaires de Servair (pour 6 millions d'euros) et la souscription au nouvel appel de fonds d'Opodo (pour 4 millions d'euros).

Concernant les **investissements corporels**, le groupe Air France a acquis 4 Airbus A 318, un Airbus A 319, 5 Airbus A 320, un Airbus A 321 et 4 Boeing 777. Le groupe KLM a pris livraison d'un Boeing B 737-900, d'un Boeing B 737-800 et d'un Boeing B 777. Les compagnies régionales d'Air France ont pris livraison de 4 Embraer 120, d'un Embraer 145, d'un CRJ 700 et de 4 BAE146. Les compagnies régionales de KLM ont pris livraison d'un Fokker 70 et d'un Fokker 100. Les versements d'acomptes sur les futures acquisitions prévues au plan de flotte sur les années à venir (Airbus A3 18, A 319, A 330 et A 380, ainsi que B 737, B 777-200/300 et B 747-400ER Cargo) se sont poursuivis.

Au niveau des investissements au sol, il convient de signaler la livraison de la nouvelle unité industrielle E.O.L.E. située en région parisienne, la construction de la nouvelle cité PN (personnels navigants) à Roissy-Pôle et les premières études relatives aux hangars pour accueillir l'Airbus A380.

Les autres investissements au sol ainsi que les investissements incorporels sont des achats de logiciels et matériels

informatiques. KLM a réalisé 124 millions d'euros d'investissements en immobilisations hors aéronautiques. Ces investissements sont principalement liés à un nouvel atelier pour la maintenance des moteurs et de nouvelles constructions spécialement dédiées à la maintenance.

Les **cessions de filiales et participations** se montent à 109 millions d'euros et les cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles à 131 millions d'euros (391 millions d'euros en 2003-04). Le groupe a enregistré la vente des participations et avions cités dans les paragraphes « cessions de matériels aéronautiques » et « cessions de filiales et participations » décrits plus avant. Par ailleurs, le poste comprend un remboursement de capital par AFPL à hauteur de 5 millions d'euros. Les dividendes reçus pour un montant de 27 millions d'euros concernent principalement le groupe Amadeus (pour 15 millions d'euros) et différentes autres filiales non consolidées.

Au total, les flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement font ressortir une sortie nette de 1,36 milliard d'euros contre 849 millions d'euros lors de l'exercice 2003-04, soit une hausse de 60%.

Cette sortie nette de trésorerie liée aux opérations d'investissement a été largement couverte par les flux de trésorerie provenant de l'exploitation qui se sont élevés à 1,95 milliard d'euros.

L'endettement financier net du groupe qui était de 2,53 milliards d'euros en mars 2004 s'élève à 5,55 milliards d'euros en mars 2005. Cette augmentation s'explique notamment par l'entrée dans le périmètre de consolidation du groupe KLM le 1^{er} mai 2004. A cette date, la dette nette du groupe KLM s'élevait à 3,38 milliards d'euros ; elle est de 3,02 milliards d'euros au 31 mars 2005, soit une diminution de 11,9% sur l'exercice 2004-05.

En conséquence, le ratio d'endettement rapportant l'endettement net aux capitaux propres, passe de 0,62 au 31 mars 2004 à 1,06 au 31 mars 2005.

En ce qui concerne les levées de fonds, Air France-KLM a poursuivi sa politique active pour faire face aux échéances de remboursement de dettes de l'exercice clos à fin mars 2005 et à son programme d'investissements.

Les remboursements de dettes se sont élevés à 645 millions d'euros et recouvraient essentiellement :

- des dettes financières à hauteur de 285 millions d'euros ;
- des dettes de contrats de location-financement à hauteur de 360 millions d'euros, se répartissant en 167 millions d'euros pour le groupe Air France et 193 millions d'euros pour le groupe KLM.

Pour assurer les besoins de refinancement, le groupe Air France-KLM a procédé à des levées de fonds de 858 millions d'euros sur l'exercice clos à fin mars 2005 essentiellement au travers de financements sécurisés par des actifs (dettes hypothécaires et locations financières) avec des banques commerciales partenaires du groupe.

Au global, le groupe Air France-KLM a mené une politique active en matière de refinancement dans un contexte toujours particulièrement sensible en matière de disponibilité des marchés financiers à l'égard du transport aérien. Au global, les conditions de financement n'ont pas été affectées par cet environnement et permettent à Air France-KLM de maintenir un taux d'intérêt sur sa dette légèrement supérieur à 4%.

La situation en termes de liquidité s'est améliorée pour le groupe : à la fin de l'exercice, il disposait de 2,3 milliards d'euros de valeurs mobilières de placement, dont 655 millions d'euros provenant de l'entrée dans le périmètre de consolidation du groupe KLM, auquel il convient de rajouter la ligne de crédit de 1 milliard d'euros, renouvelée à hauteur de 1,2 milliard d'euros en avril 2005 toujours disponible et non utilisée.

Événements post-clôture et perspectives

112

En avril 2005, la compagnie Air France a placé avec succès 450 millions d'OCÉANE en actions Air France-KLM sur les marchés de capitaux. Les 21 951 219 obligations Air France d'une valeur nominale unitaire de 20,50 euros donnent droit à l'attribution d'actions nouvelles et/ou existantes d'Air France-KLM sur la base d'une action par obligation. Cette attribution peut se faire à tout moment à compter du 1^{er} juin 2005 et au plus tard, jusqu'au 25 mars 2020.

Au cours de l'exercice 2004-05, Air France et les autres compagnies aériennes actionnaires d'Amadeus ont engagé des négociations avec des fonds d'investissement, dits de private equity, afin de lancer, à travers une société dont elles seront actionnaires, une offre publique d'achat sur Amadeus au prix de 7,35 euros par action. Cette opération de LBO permettra à Air France d'externaliser sa plus-value potentielle tout en restant actionnaire d'Amadeus et de dégager une trésorerie brute de l'ordre de 800 millions d'euros. Les documents nécessaires à l'obtention de l'autorisation de l'offre ont été déposés auprès de la Commission espagnole des marchés financiers le 8 avril 2005. L'OPA a lieu du 25 mai 2005 au 27 juin inclus.

Pour l'exercice en cours, le groupe Air France-KLM a retenu les hypothèses suivantes :

- une augmentation moyenne de l'offre de 5% sur le programme initial prévu pour l'année 2004-05,
- une recette unitaire au siège kilomètre offert stable hors change,
- une parité euro/dollar de 1,30,
- une facture pétrolière de l'ordre de 3,37 milliards d'euros sur la base d'un prix d'achat final de 553 dollars la tonne de jet fuel,
- des synergies liées au rapprochement de 165 millions d'euros,
- un montant d'investissements de 2,4 milliards d'euros dont le financement sera assuré par le cash flow d'exploitation et la trésorerie de 800 millions avant fiscalité dégagée par l'opération Amadeus.

Sous ces hypothèses et en maintenant les efforts de contrôle de coûts, le groupe Air France-KLM a pour objectif de dégager un résultat d'exploitation comparable au résultat d'exploitation de l'exercice précédent.

Compte de résultat consolidé

113

En millions d'euros
au 31 mars

	Notes	2005	2004	2004	2003
		Air France-KLM	Pro forma non audité	Air France publié	Air France publié
Chiffre d'affaires	4	19 078	17 782	12 337	12 687
Charges externes	5	(10 687)	(9 779)	(6 754)	(7 174)
Frais de personnel	6	(5 922)	(5 685)	(4 079)	(3 856)
Impôts et taxes		(226)	(210)	(186)	(187)
Excédent brut d'exploitation		2 243	2 108	1 318	1 470
Amortissements d'exploitation	7	(1 586)	(1 587)	(1 184)	(1 195)
Provisions d'exploitation	7	(134)	(88)	(46)	(115)
Cessions de matériels aéronautiques	8	8	9	7	30
Autres produits et charges d'exploitation	8	(34)	(28)	44	2
Résultat d'exploitation		497	414	139	192
Charges de restructuration	9	(21)	(22)	(22)	(13)
Résultat financier	10	(219)	(187)	(60)	(85)
Cessions de filiales et participations	11	67	5	5	4
Résultat courant avant impôts		324	210	62	98
Part dans les résultats des sociétés mises en équivalence	16.1	73	73	53	29
Amortissements des écarts d'acquisition	14 et 22	58	58	(15)	(16)
Résultat de l'ensemble consolidé avant impôts		455	341	100	111
Impôts	12	(96)	(40)	(2)	13
Résultat de l'ensemble consolidé		359	301	98	124
Intérêts minoritaires		(8)	(9)	(5)	(4)
Résultat net - Part du groupe		351	292	93	120
Résultat net par action en circulation au 31 mars		1,30	1,08	0,42	0,55
Résultat net par le nombre moyen d'actions de la période					
- non dilué	13	1,36	1,13	0,43	0,55
- dilué		1,36	1,13	0,43	0,55

Pro forma 2004 : consolidation du groupe Air France incluant KLM et ses filiales consolidées sur 11 mois, à l'identique de la méthode retenue au 31 mars 2005.

Bilan consolidé

114

Actif

En millions d'euros
au 31 mars

	Notes	2005	2004	2003
		Air France-KLM	Air France publié	Air France publié
Écarts d'acquisition	14	83	95	112
Immobilisations incorporelles	14	159	149	171
Immobilisations aéronautiques	15	10 917	6 951	7 284
Autres immobilisations corporelles	15	1 837	955	878
Titres mis en équivalence	16.1	564	336	316
Autres immobilisations financières	16	548	268	260
Actif immobilisé		14 108	8 754	9 021
Stocks et encours	17	389	151	220
Créances clients	18	2 272	1 651	1 432
Créances d'impôt société	19	97	101	111
Autres débiteurs	18	2 001	494	592
Valeurs mobilières de placement	20	2 254	1 478	1 039
Disponibilités		386	330	193
Actif circulant		7 399	4 205	3 587
Total		21 507	12 959	12 608

Passif

En millions d'euros
au 31 mars

	Notes	2005 Air France-KLM	2004 Air France publié	2003 Air France publié
Capital	21.1	2 290	1 868	1 868
Primes d'émission et de fusion	21.5	390	261	261
Réserves et résultat	21.6	2 490	1 942	1 862
Écarts de conversion		(9)	(9)	3
Capitaux propres (part du groupe)		5 161	4 062	3 994
Intérêts minoritaires		65	23	33
Capitaux propres de l'ensemble consolidé		5 226	4 085	4 027
Provisions pour risques et charges	22	2 265	1 039	1 095
Dettes financières	23	8 268	4 380	4 147
Dettes fournisseurs		1 905	1 226	1 375
Dettes d'impôt société	24	81	21	5
Titres de transport émis et non utilisés	25	1 656	1 008	901
Autres créditeurs	26	2 106	1 200	1 058
Total dettes		16 281	8 874	8 581
Total		21 507	12 959	12 608

Variation des capitaux propres consolidés

116

En millions d'euros

Avant affectation du résultat	Nombre d'actions composant le capital	Capital	Primes	Réserves	Actions d'auto-contrôle	Ecarts de conversion	Capitaux propres part du groupe	Intérêts minoritaires	Capitaux propres de l'ensemble consolidé
Au 31 mars 2002	219 780 887	1 868	261	1 813	-	19	3 961	29	3 990
Dividendes distribués				(28)			(28)	(2)	(30)
Titres d'auto-contrôle					(25)		(25)		(25)
Effets des changements de méthodes				(18)			(18)		(18)
Écarts de conversion						(16)	(16)	(1)	(17)
Résultat de l'exercice				120			120	4	124
Variation de périmètre							-	3	3
Au 31 mars 2003	219 780 887	1 868	261	1 887	(25)	3	3 994	33	4 027
Dividendes distribués				(17)			(17)	(3)	(20)
Titres d'auto-contrôle				1	7		8		8
Effets des changements de méthodes				(4)			(4)		(4)
Écarts de conversion						(12)	(12)	(3)	(15)
Résultat de l'exercice				93			93	5	98
Variation de périmètre							-	(9)	(9)
Au 31 mars 2004	219 780 887	1 868	261	1 960	(18)	(9)	4 062	23	4 085
Augmentation de capital	49 602 631	422	346				768		768
Apport partiel d'actif			(206)	206			-		-
Frais de l'offre publique d'échange			(11)				(11)		(11)
Dividendes distribués				(17)			(17)	(1)	(18)
Titres d'auto-contrôle				9	(1)		8		8
Écarts de conversion							-		-
Résultat de l'exercice				351			351	8	359
Variation de périmètre							-	35	35
Au 31 mars 2005	269 383 518	2 290	390	2 509	(19)	(9)	5 161	65	5 226
Dividendes proposés				40			40		

Tableau de flux de trésorerie consolidé

117

En millions d'euros
au 31 mars

	Notes	2005 Air France-KLM	2004 Air France publié	2003 Air France publié
Excédent brut d'exploitation		2 243	1 318	1 470
Autres produits et charges décaissés		(102)	(23)	(50)
Profits (Pertes) de change		2	3	(9)
C.A.F. d'exploitation		2 143	1 298	1 411
Variation du besoin en fonds de roulement		181	54	(150)
Décaissements pour restructuration		(49)	(18)	(12)
Intérêts payés		(352)	(163)	(189)
Intérêts reçus		56	36	58
Impôts décaissés		(24)	(6)	(3)
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation		1 955	1 201	1 115
Acquisitions de filiales et participations	31.2	506	(10)	(46)
Investissements corporels et incorporels		(2 131)	(1 269)	(1 410)
Cessions de filiales et participations		109	24	8
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		131	391	357
Dividendes reçus		27	15	17
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement		(1 358)	(849)	(1 074)
Sommes reçues à la suite d'une augmentation de capital		-	-	5
Émissions de nouveaux emprunts		858	901	834
Remboursements d'emprunts		(285)	(345)	(745)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement		(360)	(152)	(508)
Diminution (augmentation) nette des prêts		(79)	(29)	(29)
Diminution (augmentation) nette des placements		116	35	62
Dividendes distribués		(24)	(24)	(34)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		226	386	(415)
Ecart de conversion		(4)	(5)	(1)
Variation de la trésorerie		819	733	(375)
Trésorerie à l'ouverture	31.1	1 405	672	1 047
Trésorerie à la clôture	31.1	2 224	1 405	672

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. Son 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.

2. Règles et méthodes comptables

Les comptes consolidés du groupe sont établis conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur en France au 31 mars 2005.

2.1 Changement de méthodes comptables

Aucun changement de méthode comptable n'est intervenu durant l'exercice.

Il est rappelé qu'au 31 mars 2004, le groupe a appliqué la recommandation du Conseil National de la Comptabilité du 1^{er} avril 2003 qui exclut les médailles du travail du champ des règles sur les retraites, les rattachant ainsi au texte N° 2000-06 sur les passifs. L'impact de ce changement de méthode comptable avait été valorisé à 4 millions d'euros et imputé en capitaux propres.

Il est également rappelé que le groupe a adopté au 1^{er} avril 2002 l'approche par composants pour la comptabilisation des opérations de grand entretien sur les cellules et les moteurs.

Jusqu'au 31 mars 2002, une provision pour grand entretien était comptabilisée au titre des grandes visites effectuées sur les cellules. Le grand entretien moteur, y compris le changement des pièces à durée de vie limitée, était comptabilisé en charge de la période.

Conformément aux communiqués du Conseil National de la Comptabilité du 25 juillet 2002 et du 15 janvier 2003 faisant suite au règlement sur les passifs du Comité de la Réglementation Comptable applicable aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2002 et au règlement sur l'amortissement et la dépréciation des actifs applicable aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2003, le groupe (Air France-KLM et ses filiales de transport aérien) a décidé d'adopter l'approche par composants dans ses comptes consolidés pour la comptabilisation du grand entretien sur les cellules et moteurs (hors pièces à durée de vie limitée) en pleine propriété et en location-financement. L'évaluation rétrospective de l'impact de ce changement de méthode a été imputée en « réserves » à l'ouverture. Ces effets ont conduit à réduire les capitaux propres d'ouverture au 1^{er} avril 2002 de 18 millions d'euros (après effet d'impôts) et à augmenter le résultat de l'exercice de 13 millions d'euros (après effet d'impôts).

2.2 Changement d'estimation

Le rapprochement des programmes de fidélisation (cf. §2.8.) et l'évaluation des nouvelles modalités d'utilisation des *miles* applicables à partir du mois de juin 2005 ont conduit le groupe à ajuster l'estimation de la dette enregistrée à

ce titre. Ces changements d'estimation ont un effet positif de 10 millions d'euros, net de l'effet fiscal sur le résultat de l'exercice clos le 31 mars 2005.

2.3 Principes de consolidation

Les sociétés dans lesquelles le groupe exerce un contrôle exclusif sont consolidées par intégration globale.

Les sociétés exploitées en commun par un nombre limité de partenaires avec lesquels le groupe exerce un contrôle conjoint sont consolidées par intégration proportionnelle.

Les sociétés dans lesquelles le groupe exerce une influence notable sur la gestion et la politique financière sont mises en équivalence ; l'influence notable est présumée lorsque plus de 20% des droits de vote sont détenus.

Les sociétés qui répondent aux critères ci-dessus, mais qui ne présentent pas, à leur date d'acquisition, de caractère durable de détention, ne sont pas consolidées. Sont par ailleurs exclues de la consolidation les sociétés en liquidation et celles situées dans des pays ne permettant pas le transfert des fonds vers la société mère. Ces participations sont évaluées à leur coût d'acquisition, diminué d'une dépréciation si nécessaire.

Les participations dans lesquelles le groupe a cessé d'exercer une influence notable sont déconsolidées et évaluées au plus bas de leur valeur d'équivalence à la date de sortie de périmètre ou de leur valeur d'utilité.

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.

Certaines filiales et participations dont la liste est donnée en note 34, clôturent leurs comptes au 31 décembre. Ces filiales et participations sont consolidées par le groupe avec un décalage de 3 mois à l'exception d'Amadeus GTD pour laquelle un arrêté intermédiaire est établi. Aucune transaction significative n'a été enregistrée chez ces filiales sur la période allant du 1^{er} janvier 2005 au 31 mars 2005.

Le compte de résultat consolidé intègre les résultats des sociétés acquises au cours de l'exercice à compter de la date d'acquisition, et ceux des sociétés cédées en cours d'exercice jusqu'à leur date de cession.

La quote-part de bénéfices ou de pertes correspondant aux intérêts autres que ceux du groupe dans des filiales consolidées (filiales non détenues à 100%) vient en déduction du résultat net de l'ensemble consolidé sur la ligne « intérêts minoritaires ».

De la même façon, la part des minoritaires dans les réserves des filiales consolidées qui ne sont pas détenues à 100% par le groupe est comptabilisée au bilan sur la ligne « intérêts minoritaires ».

2.4 Conversion des états financiers des sociétés étrangères

Les comptes des filiales étrangères autonomes sont convertis en euros comme suit :

- les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice,
- les comptes de résultat sont convertis sur la base des taux moyens de change de l'exercice,
- les écarts de conversion résultant de la variation entre les taux de clôture de l'exercice précédent et ceux de l'exercice

en cours, ainsi que ceux provenant de la différence entre taux de change moyen et taux de change à la clôture, sont portés dans le poste « Écarts de conversion » inclus dans les capitaux propres consolidés.

Les comptes des entités étrangères non autonomes, dont l'activité est le prolongement de la société mère, sont convertis en euros selon la méthode du cours historique.

2.5 Conversion des opérations en devises

Les transactions en devises sont converties au cours de change en vigueur au moment 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 éventuellement affectée. Les différences de change correspondantes sont enregistrées au compte de résultat.

2.6 Instruments financiers de change et de taux

Le groupe utilise divers instruments financiers pour réduire son exposition aux risques de change et de taux. Il s'agit d'instruments cotés sur des marchés organisés ou de gré à gré.

Les résultats relatifs aux instruments financiers utilisés dans le cadre d'opérations de couverture sont comptabilisés de façon symétrique aux éléments couverts.

Les instruments financiers couvrant des transactions futures dont la réalisation est certaine ou probable sont considérés comme des opérations de couverture.

2.7 Chiffre d'affaires

Pour les opérations aériennes, le chiffre d'affaires est comptabilisé lors de la réalisation du transport. Le transport est également le fait générateur de la comptabilisation en charges externes des commissions versées aux intermédiaires. Dans ce chiffre d'affaires est incluse une surcharge fuel payée par le passager pour compenser la hausse du prix du carburant. Lors de leur émission, les titres de transport tant sur le passage que sur le fret sont comptabilisés en dettes, sous la rubrique « Titres de transport émis et non utilisés ». La recette représentative de la valeur des coupons de vols émis qui se révéleront non utilisés est comptabilisée en produit dès l'émission du billet par application d'un taux statistique régulièrement mis à jour et apprécié avec prudence.

Dans le cadre de l'activité industrielle de maintenance et de grand entretien, le chiffre d'affaires des contrats Forfait heure de vol hors moteur est comptabilisé sur la base de l'avancement des heures de vol déclarées par le client.

Pour les autres contrats de l'activité industrielle que ceux mentionnés ci-dessus, le groupe comptabilise le chiffre d'affaires selon la méthode de l'avancement des coûts. Les contrats Forfait heure de vol moteurs sont depuis le 1er avril 2004 comptabilisés à l'avancement des coûts au lieu de l'avancement des heures de vol, l'impact du changement est non significatif.

2.8 Programme de fidélisation

Au 31 mars 2005, chacune des deux compagnies du groupe dispose 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* donnent accès à divers avantages dont des voyages gratuits sur les vols des deux compagnies.

Dans le cadre du rapprochement des deux compagnies, un programme commun de fidélisation *Flying Blue* a été lancé en juin 2005 qui cumule les *miles* des deux programmes actuels.

La probabilité de transformation des *miles* en billets primes est

estimée selon une méthode statistique dont découle un taux dit de « rédemption » apprécié avec prudence.

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, carburant, 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.

Les compagnies vendent aussi des *miles* à des sociétés partenaires participant aux programmes de fidélisation actuels tels que des sociétés de carte de crédit, des chaînes hôtelières et des loueurs de voitures. La partie de ces ventes correspondant

au coût de ces *miles* est inscrite en dette (titres de transport émis et non utilisés), la marge est rapportée immédiatement au résultat.

2.9 Information par activité et zone géographique

L'activité du groupe comprend trois principaux secteurs : le passage, le fret et la maintenance aéronautique.

Au niveau du chiffre d'affaires, cinq zones géographiques sont retenues. Le chiffre d'affaires est ventilé par origine de vente et par destination.

- Ventilation par origine de vente :

Le chiffre d'affaires du secteur aérien est ventilé en fonction de la zone géographique d'émission du titre de transport.

En cas d'émission du titre de transport par une compagnie aérienne tierce, le chiffre d'affaires est affecté au secteur d'origine de la compagnie émettrice.

- Ventilation par destination :

Le chiffre d'affaires du secteur aérien est ventilé par destination en application des conventions suivantes :

- parcours sans escale : le chiffre d'affaires est affecté au réseau géographique auquel correspond le parcours ;

- parcours avec escale : le chiffre d'affaires est partagé entre les différents tronçons du parcours selon les règles standards de quote-parts définies par IATA (calcul au passager kilomètre transporté pondéré).

Les actifs immobilisés du groupe sont essentiellement constitués de matériels aéronautiques localisés en France et aux Pays-Bas.

2.10 Calcul du résultat par action

Le résultat par action avant dilution est obtenu 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'autodétention et actions détenues dans le cadre de plans d'option d'achat. Il est ajusté rétroactivement en cas d'émission d'actions gratuites ou à un prix inférieur à celui du marché.

2.11 Distinction entre résultat courant et extraordinaire

Le résultat courant inclut l'ensemble des produits et charges directement liés aux activités ordinaires du groupe, que ces produits et charges soient récurrents ou qu'ils résultent de décisions ou d'opérations ponctuelles. Les éléments inhabituels définis comme des produits ou des charges non récurrents par

leur fréquence, leur nature et leur montant (comme les coûts de restructuration) font partie du résultat courant.

Les éléments extraordinaires sont définis de manière très restrictive et correspondent à des produits et des charges inhabituels d'une importance majeure.

2.12 Écarts d'acquisition

Les écarts d'acquisition sont constatés au moment de la première consolidation après affectation aux différents actifs et passifs identifiables.

Les écarts d'acquisition sont amortis selon le mode linéaire sur des durées déterminées au cas par cas et n'excédant pas 20 ans.

Les écarts d'acquisition négatifs sont rapportés au résultat sur une durée qui correspond au délai que le groupe estime raisonnable quant à la mise en place des synergies attendues et des coûts induits pour les atteindre.

2.13 Autres immobilisations incorporelles

Le fonds de commerce résultant de l'acquisition d'UTA par la société Air France en 1990 est amorti selon le mode linéaire sur une durée de 20 ans.

Les brevets et logiciels sont amortis selon le mode linéaire sur des durées variant de 1 à 4 ans.

2.14 Dépréciation des écarts d'acquisition et des autres actifs incorporels

Le groupe enregistre une dépréciation des écarts d'acquisition et des autres actifs incorporels quand des événements et circonstances indiquent que ces actifs ont perdu de leur valeur et

que l'estimation des flux futurs de trésorerie actualisés attendus de ces actifs est inférieure à leur valeur nette comptable.

2.15 Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont évaluées au coût historique d'acquisition ou de fabrication.

Les intérêts financiers des capitaux utilisés pour financer les investissements, pendant la période précédant leur mise en exploitation, sont considérés comme partie intégrante du coût de revient des investissements réalisés à compter du 1^{er} avril 1997. Dans la mesure où les acomptes sur investissements ne sont pas financés par le biais d'emprunts spécifiques, le groupe retient le taux moyen d'intérêt des emprunts non affectés en cours à la clôture de l'exercice considéré.

Les immobilisations louées sont comptabilisées comme des acquisitions dès lors que les conditions des contrats correspondent à celles des locations-financement. Elles sont alors présentées à l'actif pour leur coût historique et amorties. La dette correspondant au financement est inscrite au passif.

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).

A) Immobilisations aéronautiques

Le prix 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 sont portées en diminution de la valeur immobilisée.

Les avions sont amortis selon le mode linéaire sur leur durée moyenne d'utilisation estimée. Depuis le 1^{er} avril 1997, cette durée est fixée à 18 ans en tenant compte d'une valeur résiduelle évaluée à 10% du coût d'acquisition.

Les aménagements et équipements commerciaux des avions acquis depuis le 1^{er} avril 1997 sont isolés du coût d'acquisition des appareils et amortis de manière linéaire sur une durée de cinq ans correspondant à leur durée d'utilisation moyenne.

Les aménagements et équipements commerciaux des avions acquis antérieurement sont amortis sur la même durée que ces derniers (18 ans).

Suite au changement de méthode décrit au paragraphe 2.1, à compter du 1^{er} avril 2002, les potentiels cellules et moteurs (hors pièces à durée de vie limitée) sont isolés du coût

d'acquisition des appareils et amortis sur la durée courant jusqu'à l'événement suivant de grand entretien prévu.

De plus, lors des événements de grand entretien réalisés selon des spécifications et des calendriers définis par les constructeurs et les autorités gouvernementales, le coût de ces grands entretiens (cellules et moteurs hors pièces à durée de vie limitée) est inscrit à l'actif du bilan et amorti sur la durée séparant les deux événements de grand entretien.

Les pièces de rechanges aéronautiques sont présentées en immobilisations. La durée d'amortissement varie, selon les caractéristiques techniques des pièces, de 3 à 18 ans. Par ailleurs, selon les perspectives d'utilisation, une provision pour dépréciation est le cas échéant constatée pour limiter la valeur d'actif des pièces à leur valeur probable de réalisation.

B) Autres immobilisations corporelles

Les autres immobilisations corporelles sont amorties selon le mode linéaire, sur la durée d'utilisation, estimée en moyenne pour les principales catégories d'immobilisations de la manière suivante :

Constructions	30 ans
Agencements et installations	8 à 15 ans
Simulateurs de vol	10 à 20 ans
Matériels et outillages	5 à 15 ans

C) Dépréciation du matériel aéronautique

Lorsque des faits et circonstances indiquent que ces actifs doivent être dépréciés, le groupe apprécie l'existence de perte de valeur au niveau de l'ensemble des biens aéronautiques, avions en propriété ou en location-financement et rechanges, en comparaison du plus haut de la valeur de marché (recouvrement) ou des flux futurs de trésorerie actualisés attendus de leur utilisation.

2.16 Immobilisations financières

Les titres de participation des sociétés non consolidées et les autres titres immobilisés figurent au bilan pour leur coût d'acquisition net des provisions pour dépréciation. Une provision pour dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur d'acquisition.

La valeur d'inventaire des titres correspond à leur valeur d'utilité pour le groupe. Celle-ci est déterminée en tenant compte

de la quote-part de situation nette (éventuellement réévaluée), des perspectives de rentabilité et, pour les sociétés cotées, de l'évolution du cours de Bourse, lorsque celui-ci est significatif. Les autres immobilisations financières, qui sont principalement des dépôts, sont évaluées au plus bas du coût d'acquisition ou de leur valeur de remboursement.

2.17 Stocks

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore, 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.

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur ancienneté.

2.18 Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur coût d'acquisition ou leur valeur de marché si celle-ci est inférieure. Dans le cas de titres cotés, cette valeur de marché est déterminée sur la base des cours de Bourse à la date de clôture de l'exercice.

Les obligations sont comptabilisées à leur date d'acquisition pour le montant nominal corrigé de la prime ou de la décote. À la clôture, elles comprennent le montant des intérêts courus et non échus.

Les actions de Sicav sont enregistrées à leur coût d'acquisition hors droits d'entrée. Elles sont comparées à la clôture à leur valeur liquidative. Si cette dernière est inférieure au coût d'acquisition, une provision pour dépréciation est enregistrée.

Les titres de créances négociables (certificats de dépôts et bons des sociétés financières) sont comptabilisés à leur coût d'acquisition. Les intérêts sont enregistrés en produits financiers au prorata temporis.

2.19 Actions propres

Les titres représentatifs du capital de la société mère et détenus durablement par des sociétés consolidées sont portés en diminution des capitaux propres consolidés pour leur coût d'acquisition. Les résultats de cession sont imputés en réserves consolidées.

Les titres auto détenus dans le cadre de l'attribution de plans d'options d'achat d'actions figurent à l'actif du bilan pour leur prix de revient et font l'objet d'une dépréciation le cas échéant.

2.20 Engagements en matière de retraite et assimilés

Les engagements du groupe au titre des régimes de retraite à prestations définies et des indemnités de cessation de service sont déterminés 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.

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.

Les méthodes d'évaluation sont en conformité avec les prescriptions de la norme IAS 19.

2.21 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 est amorti linéairement sur la période durant laquelle ce potentiel est supérieur aux conditions contractuelles de restitution.

2.22 Autres provisions pour risques et charges

Le groupe comptabilise des provisions pour risques et charges lorsque la réalisation du risque est considérée comme probable et que le montant peut être évalué de manière fiable. Le groupe

évalue les provisions sur la base des faits et événements connus à la date de clôture en fonction de son expérience et au mieux de sa connaissance.

2.23 Frais d'émission d'emprunts et d'augmentation de capital - Primes de remboursement d'emprunts

Les frais d'émission d'emprunts sont étalés sur la durée de vie des emprunts selon une méthode actuarielle. Les frais d'augmentation de capital et de fusion sont imputés sur les primes d'émission ou de fusion.

Les emprunts sont comptabilisés à leur valeur de remboursement. Les primes de remboursement ou d'émission éventuelles sont portées dans la rubrique du bilan correspondant à ces emprunts et amorties en résultat financier sur la durée de vie des emprunts.

2.24 Impôts différés

Le groupe comptabilise les impôts différés selon la méthode du report variable pour l'ensemble des différences temporaires existantes entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et des passifs du bilan, à l'exception des écarts d'acquisitions et du fonds de commerce UTA.

Les soldes nets d'impôts différés sont déterminés sur la base de la situation fiscale de chaque entité fiscale.

Les actifs nets d'impôt 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 soit dégagé au niveau de l'entité fiscale pour absorber les reports déficitaires ou les différences temporaires.

Aucun impôt n'est comptabilisé sur les réserves non distribuées des entités consolidées sauf si une distribution est envisagée à court terme ou si le groupe ne contrôle pas la distribution de ces réserves.

2.25 Trésorerie du tableau des flux

La trésorerie comprend les disponibilités, les dépôts à court terme et les concours bancaires courants d'une durée inférieure

à 3 mois dès l'origine et sans risque de variation de valeur significative.

2.26 Utilisations d'estimations

Pour l'établissement des états financiers, la direction, en conformité avec les principes comptables généralement acceptés, est conduite à faire des estimations et des hypothèses

ayant une incidence sur les états financiers et les notes les accompagnant. Les résultats définitifs peuvent être différents de ceux résultant de ces estimations.

3. Évolution du périmètre de consolidation

3.1 Périmètre de consolidation

Le groupe comprend, pour l'exercice clos le 31 mars 2005, 159 sociétés dont 135 ont fait l'objet d'une intégration globale, 3 d'une intégration proportionnelle et 21 d'une mise en équivalence. La liste des sociétés incluses dans le périmètre de consolidation est présentée en note 34.

L'offre publique d'échange s'étant clôturée en mai 2004, le résultat du groupe intègre le résultat du groupe KLM sur une période de onze mois (mai 2004 à mars 2005). Le groupe détient à ce jour 97,3% des actions ordinaires de KLM.

Jusqu'au 31 mars 2004, le groupe Servair était consolidé avec un trimestre de décalage. Pour rattraper ce décalage, le groupe Servair a été consolidé sur 15 mois (janvier 2004 – mars 2005) sur cet exercice. De plus, le groupe a augmenté sa participation dans le capital de ce dernier de 3,1 points passant de 94,5% à 97,6%. Cet achat complémentaire de titres n'a pas eu d'impact

significatif sur les comptes consolidés au 31 mars 2005.

Au cours de l'exercice, le groupe Servair a créé deux filiales : Lyon Air Traiteur et Martinique Catering, tandis que la société Carbag a été fusionnée avec Acna.

Air France a cédé, le 30 décembre 2004, la totalité de sa participation dans Amadeus France à Amadeus GTD. Les résultats d'Amadeus France et de sa filiale Amadeus France Services ont été intégrés dans les comptes consolidés du groupe jusqu'à cette date.

Les sociétés financières NOGUES et GIE Schiphol ont été intégrées au 1^{er} avril 2004.

Enfin, les sociétés Proteus Finance et Proteus Développement ont été fusionnées avec Air France Finance.

3.2 Comparabilité

Pour permettre la comparaison, un compte de résultat consolidé pro forma au 31 mars 2004 a été établi à périmètre et méthodes de consolidation identiques à ceux retenus au 31 mars 2005. Le compte de résultat pro forma non audité ne donne pas nécessairement une indication du résultat de Air France-KLM qui aurait été obtenu si l'opération avec KLM était effectivement intervenue à la date retenue pour l'élaboration du compte de résultat pro forma.

Sur la base des estimations encore provisoires des actifs et des passifs valorisés à la date d'acquisition, la première consolidation du groupe KLM fait ressortir un écart d'acquisition négatif (badwill) de 915 millions d'euros. Il est déterminé à partir d'un prix d'acquisition de 798 millions d'euros et d'une quote-part de capitaux propres acquis de 1 713 millions d'euros. Cette dernière inclut notamment l'ajustement à la valeur de marché de la flotte du groupe KLM pour un montant de 924 millions d'euros et la reconnaissance au poste « Autres débiteurs » du surplus de la valeur des fonds destinés à couvrir les engagements de retraite du personnel pour un montant de 976 millions d'euros. Certaines évaluations étant encore en cours, cet écart d'acquisition négatif est susceptible d'ajustement dans le délai d'affectation dont dispose le groupe, et qui court jusqu'à la fin de l'exercice suivant celui de l'acquisition.

Il en est ainsi notamment quant au surplus de la valeur des fonds destinés à couvrir les engagements de retraite du personnel. La doctrine comptable sur ce sujet fait actuellement l'objet d'une analyse détaillée afin de déterminer si celui-ci peut être inscrit au bilan.

Dans l'attente de la position définitive du normalisateur international qui a été saisi, le groupe considère à la lecture de la norme comptable que ce surplus peut être reconnu.

Toutefois, il a, par mesure de prudence, choisi de ne pas amortir à compter du deuxième trimestre la fraction de l'écart d'acquisition négatif relative à la valeur de ce surplus.

Le montant estimé de cette fraction ressort au 31 mars 2005 à 622 millions d'euros. L'incidence sur le résultat, en cas d'amortissement sur les deuxième, troisième et quatrième trimestres, aurait généré une augmentation du résultat net de 93 millions d'euros (cf note 22.2).

La durée d'amortissement de l'écart d'acquisition négatif retenue est de 5 ans, reflétant la période que le groupe estime raisonnable quant à la mise en place des synergies attendues, et des coûts induits pour y arriver.

La dotation de la période ressort à 73 millions d'euros au 31 mars 2005.

L'écart d'acquisition négatif est inscrit dans la rubrique « Provisions pour risques et charges » au passif du bilan.

4. Informations sectorielles

4.1 Informations par secteur d'activité

En millions d'euros
au 31 mars

	2005 Air France-KLM			2004 Pro forma non audité		2004 Air France publié		
	Chiffre d'affaires	Résultat d'explo- itation	Immobi- lisations corporelles	Chiffre d'affaires	Résultat d'explo- itation	Chiffre d'affaires	Résultat d'explo- itation	Immobi- lisations corporelles
Passage	15 004	312	9 262	14 044	274	10 260	67	6 688
Fret	2 492	95	972	2 277	59	1 412	15	371
Maintenance	777	48	1 300	747	55	508	50	759
Autres	805	42	1 220	714	26	157	7	88
Total	19 078	497	12 754	17 782	414	12 337	139	7 906

Les différentes sources du chiffre d'affaires du groupe sont :

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

Fret : Les revenus du segment fret proviennent des opérations de transport de marchandises réalisé 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 segment fret correspondent essentiellement à la vente de capacité à d'autres transporteurs.

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

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

Le chiffre d'affaires consolidé de l'exercice s'élève à 19,1 milliards d'euros, en augmentation de 7,3% par rapport à celui de l'exercice pro forma précédent. Cette hausse concerne tous les secteurs d'activité et plus particulièrement les activités passage et fret.

Le résultat d'exploitation augmente de 83 millions d'euros pour atteindre 497 millions d'euros contre 414 millions d'euros au 31 mars 2004 en données pro forma. L'ensemble des activités contribue de façon positive au résultat, le passage étant en progression à 312 millions d'euros contre 274 millions d'euros au 31 mars 2004.

4.2 Analyse du chiffre d'affaires par zone géographique de vente

En millions d'euros

	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Total
Au 31 mars 2005						
Passage régulier	9 711 (68,8%)	348 (2,5%)	937 (6,7%)	1 994 (14,2%)	1 095 (7,8%)	14 085
Autres recettes passage	672 (73,1%)	57 (6,2%)	36 (3,9%)	54 (5,9%)	100 (10,9%)	919
Total passage	10 383 (69,2%)	405 (2,7%)	973 (6,5%)	2 048 (13,6%)	1 195 (8,0%)	15 004
Transport de fret	1 081 (47,0%)	41 (1,8%)	157 (6,8%)	266 (11,6%)	755 (32,8%)	2 300
Autres recettes fret	132 (68,7%)	4 (2,1%)	7 (3,6%)	22 (11,5%)	27 (14,1%)	192
Total fret	1 213 (48,6%)	45 (1,8%)	164 (6,6%)	288 (11,6%)	782 (31,4%)	2 492
Maintenance	769 (99,0%)	-	-	-	8 (1,0%)	777
Autres	773 (96,0%)	21 (2,6%)	11 (1,4%)	-	-	805
Total	13 138 (68,9%)	471 (2,5%)	1 148 (6,0%)	2 336 (12,2%)	1 985 (10,4%)	19 078
Au 31 mars 2004 (pro forma non audité)						
Passage régulier	9 078 (68,9%)	390 (3,0%)	895 (6,8%)	1 785 (13,6%)	1 008 (7,7%)	13 156
Autres recettes passage	697 (78,4%)	29 (3,3%)	47 (5,3%)	69 (7,8%)	46 (5,2%)	888
Total passage	9 775 (69,6%)	419 (3,0%)	942 (6,7%)	1 854 (13,2%)	1 054 (7,5%)	14 044
Transport de fret	1 038 (49,8%)	43 (2,1%)	143 (6,9%)	236 (11,3%)	624 (29,9%)	2 084
Autres recettes fret	135 (69,9%)	5 (2,6%)	7 (3,6%)	21 (10,9%)	25 (13,0%)	193
Total fret	1 173 (51,5%)	48 (2,1%)	150 (6,6%)	257 (11,3%)	649 (28,5%)	2 277
Maintenance	740 (99,1%)	-	-	-	7 (0,9%)	747
Autres	698 (97,8%)	11 (1,5%)	5 (0,7%)	-	-	714
Total	12 386 (69,6%)	478 (2,7%)	1 097 (6,2%)	2 111 (11,9%)	1 710 (9,6%)	17 782
Au 31 mars 2004 (publié)						
Passage régulier	6 734 (71,1%)	348 (3,7%)	577 (6,1%)	1 169 (12,4%)	637 (6,7%)	9 465
Autres recettes passage	633 (79,7%)	28 (3,5%)	40 (5,0%)	56 (7,0%)	38 (4,8%)	795
Total passage	7 367 (71,8%)	376 (3,7%)	617 (6,0%)	1 225 (11,9%)	675 (6,6%)	10 260
Transport de fret	676 (53,5%)	40 (3,2%)	86 (6,8%)	134 (10,6%)	328 (25,9%)	1 264
Autres recettes fret	115 (77,7%)	5 (3,4%)	4 (2,7%)	15 (10,1%)	9 (6,1%)	148
Total fret	791 (55,9%)	45 (3,2%)	90 (6,4%)	149 (10,6%)	337 (23,9%)	1 412
Maintenance	501 (98,6%)	-	-	-	7 (1,4%)	508
Autres	143 (91,1%)	11 (7,0%)	3 (1,9%)	-	-	157
Total	8 802 (71,3%)	432 (3,5%)	710 (5,8%)	1 374 (11,1%)	1 019 (8,3%)	12 337

Les évolutions de chiffre d'affaires ont été contrastées selon les zones géographiques de vente ; ainsi, en évolution pro forma, la part de l'Asie a augmenté de 0,8 point et celle de l'Amérique

de 0,3 point, alors que celles de l'Europe, de l'Afrique-Moyen Orient et des marchés Antilles-Caraïbes-Océan Indien baissent respectivement de 0,7, 0,2 et 0,2 point.

4.3 Analyse du chiffre d'affaires du transport aérien par zone géographique de destination

En millions d'euros

	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Total
Au 31 mars 2005						
Passage régulier	6 044 (42,9%)	1 124 (8,0%)	1 920 (13,6%)	2 939 (20,9%)	2 058 (14,6%)	14 085
Fret	192 (8,4%)	178 (7,7%)	279 (12,1%)	652 (28,3%)	999 (43,5%)	2 300
Total	6 236 (38,1%)	1 302 (7,9%)	2 199 (13,4%)	3 591 (21,9%)	3 057 (18,7%)	16 385
Au 31 mars 2004 (pro forma non audité)						
Passage régulier	5 794 (44,1%)	1 215 (9,2%)	1 752 (13,3%)	2 708 (20,6%)	1 687 (12,8%)	13 156
Fret	206 (9,9%)	169 (8,1%)	255 (12,2%)	575 (27,6%)	879 (42,2%)	2 084
Total	6 000 (39,4%)	1 384 (9,1%)	2 007 (13,2%)	3 283 (21,5%)	2 566 (16,8%)	15 240
Au 31 mars 2004 (publié)						
Passage régulier	4 525 (47,8%)	1 023 (10,8%)	1 058 (11,2%)	1 850 (19,5%)	1 009 (10,7%)	9 465
Fret	181 (14,3%)	153 (12,1%)	154 (12,2%)	342 (27,1%)	434 (34,3%)	1 264
Total	4 706 (43,9%)	1 176 (11,0%)	1 212 (11,3%)	2 192 (20,4%)	1 443 (13,4%)	10 729

Les évolutions pro forma de chiffre d'affaires par réseau ont été contrastées ; la part de l'Asie a augmenté de 1,9 points, celle de l'Afrique-Moyen Orient de 0,2 point et celle de l'Amérique

de 0,4 point, tandis que celles des réseaux Antilles-Caraïbes-Océan Indien et de l'Europe baissent respectivement de 1,2 et de 1,3 point.

5. Charges externes

En millions d'euros
au 31 mars

	2005 Air France-KLM	2004 Pro forma non audité	2004 Air France publié	Évolution
Carburant avions	2 653	1 990	1 302	33,3%
Affrètements aéronautiques	558	502	414	11,2%
Loyers opérationnels	630	608	458	3,6%
Redevances aéronautiques	1 460	1 373	913	6,3%
Commissariat	402	376	296	6,9%
Frais d'escale	1 067	1 078	756	-1,0%
Coût d'entretien aéronautique	621	616	381	0,8%
Frais commerciaux et de distribution	1 399	1 439	1 051	-2,8%
Autres frais	1 897	1 797	1 183	5,6%
Total	10 687	9 779	6 754	9,3%
Hors Carburant	8 034	7 789	5 452	3,1%

Les charges externes, en évolution pro forma, ont augmenté de 9,3% au 31 mars 2005, passant de 9,8 milliards d'euros à 10,7 milliards d'euros. Cette évolution, proche de la progression de l'offre du groupe (+7,3% en ESKO), est due principalement au coût du carburant qui accuse une hausse significative du fait de l'augmentation du prix du pétrole. Hors carburant, la progression des charges externes est limitée à 3,1%.

Les affrètements aéronautiques, en évolution pro forma, augmentent de 11,2% à 558 millions d'euros au 31 mars 2005

contre 502 millions d'euros sur l'exercice précédent du fait de l'intensification du recours aux partages de code avec certains de nos partenaires (Korean Air, Japan Airlines, Vietnam Airlines...), et sous l'effet de la mise en place du nouveau produit « Dedicare » d'Air France.

Les « Autres frais » correspondent essentiellement à des charges de location et d'assurance.

6. Frais de personnel et effectifs

6.1 Frais de personnel

En millions d'euros
au 31 mars

	2005 Air France-KLM	2004 Pro forma non audité	2004 Air France publié	Évolution
Par nature de coût				
Salaires et traitements	4 402	4 258	2 955	3,4%
Cotisations aux régimes de retraite	429	411	248	4,4%
Autres charges sociales	1 091	1 016	876	7,4%
Total	5 922	5 685	4 079	4,2%

Les frais de personnel s'élèvent à 5,9 milliards d'euros contre 5,7 milliards d'euros au 31 mars 2004 en données pro forma, soit une hausse de 4,2%, pour des effectifs à périmètre constant en baisse de 0,6% à 102 077 salariés (données pro forma).

Cette hausse résulte notamment de la réduction des allègements des charges sociales qui avaient été octroyées, en France, en application de la réduction du temps de travail à 35 heures.

6.2 Effectifs moyens

au 31 mars

	2005 Air France-KLM	2004 Pro forma non audité	2004 Air France publié	Évolution
Total	102 077	102 722	71 654	-0,6%
Personnel navigant technique	7 786	7 799	5 041	-0,2%
Personnel navigant commercial	19 829	19 574	13 044	1,3%
Personnel au sol	74 462	75 349	53 569	-1,2%
Cadres	12 996	12 676	9 159	2,5%
Agents de maîtrise et techniciens	29 364	29 369	21 126	0,0%
Employés	32 102	33 304	23 284	-3,6%
Navigants en ligne	25 995	25 640	17 140	1,4%
Navigants instructeurs	956	1 037	620	-7,8%
Navigants encadrement	664	696	325	-4,6%

L'effectif pris en compte est l'effectif moyen payé pondéré par le temps de présence.

6.3 Rémunérations des organes d'administration et de direction

La rémunération des trois principaux dirigeants du groupe Air France-KLM s'est élevée en cumulé à 2,5 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2005 (hors jetons de présence).

Elle s'établissait à 1,8 million d'euros lors de l'exercice précédent. Aucun jeton de présence n'a été versé aux membres du Conseil d'administration au 31 mars 2005.

7. Amortissements et provisions d'exploitation

En millions d'euros
au 31 mars

	2005	2004	2004	Évolution
	Air France-KLM	Pro forma non audité	Air France publié	
Dotation nette aux amortissements	1 586	1 587	1 184	-0,1%
- Immobilisations incorporelles	48	50	37	-4,0%
- Immobilisations aéronautiques	1 300	1 302	996	-0,2%
- Autres immobilisations corporelles	238	235	151	1,3%
Dotation nette aux provisions d'exploitation	134	88	46	N.S
- Immobilisations	3	3	3	N.S
- Stocks	-	-	-	N.S
- Créances	6	16	12	N.S
- Risques et charges	125	69	31	N.S
Total	1 720	1 675	1 230	2,7%

8. Autres produits et charges d'exploitation

Les autres produits et charges d'exploitation correspondent pour l'essentiel aux résultats d'exploitation conjointe de lignes passage et fret pour - 61 millions d'euros au cours de l'exercice clos le 31 mars 2005 (-67 millions pour l'exercice précédent pro forma) et de compensations financières sur

échanges de slots pour 7 millions d'euros au cours de l'exercice 2004-05 (50 millions d'euros au cours de l'exercice précédent).

9. Charges de restructuration

Au cours de l'exercice 2004-05, KLM, a décidé d'externaliser partiellement son service de comptabilité des recettes commerciales, de sous-traiter la maintenance de sa flotte Fokker et de transférer aux Pays-Bas les opérations de sa filiale anglaise Cityhopper. Pour couvrir ces charges, une provision de 11 millions d'euros a été constituée.

Au cours de l'exercice 2003-04, KLM avait enregistré une provision de 75 millions d'euros pour couvrir les frais de licenciement liés au programme de réduction des coûts. À la date d'intégration de KLM dans le groupe, cette provision s'élevait à 56 millions d'euros. Au cours de la période mai 2004 à mars 2005, le coût lié à ces départs s'est élevé à 39 millions d'euros. Au 31 mars 2005, le solde de la provision inscrite au bilan à ce titre est de 17 millions d'euros.

Les charges de restructuration comprennent également un projet de réorganisation du groupe Servair, fondé sur trois axes principaux d'amélioration de la performance : au niveau des ateliers, en optimisant l'organisation et la gestion de la production ; au niveau des « fonctionnels », en matière de rationalisation des tâches, de mutualisation et/ou d'externalisation de certaines fonctions ; et enfin, des économies devraient être effectuées sur les achats suite à une coordination renforcée des différents acteurs. La provision s'élève à 8 millions d'euros au 31 mars 2005.

Les charges de restructuration de l'exercice 2003-04 correspondaient essentiellement au 2^{ème} plan de Preretraite progressive (dit PRP) mis en place à Air France. Cet accord prévoyait le départ progressif à la retraite de 1 000 personnes et l'embauche de 500 autres personnes. Ce plan, proposé aux salariés âgés de plus de 55 ans et travaillant à temps plein a consisté en un aménagement du temps de travail sur toute la durée de la PRP (5 ans) tout en respectant une durée moyenne de temps travaillé de 50%. Pendant cette durée, l'employé reçoit 80% de son salaire initial, 50% à la charge d'Air France et 30% payés par le Fonds National pour l'Emploi (FNE). La Compagnie Air France contribue au financement du FNE et verse aux caisses de retraite complémentaire des cotisations majorées pendant la durée de la PRP. Les charges de l'exercice 2004-05 se sont élevées à 5 millions d'euros. Au 31 mars 2005, le montant de la provision relative à ce plan est de 8 millions d'euros.

Lors de l'exercice 2002-03, les charges de restructuration (13 millions d'euros) correspondaient principalement à la fermeture de la base du personnel navigant commercial de Nouméa, suite à l'arrêt par Air France de l'exploitation des lignes entre la Nouvelle Calédonie et le Japon avec ses propres moyens. Les coûts encourus se sont élevés à 7 millions d'euros au titre de l'exercice clos au 31 mars 2004. Ces coûts avaient été entièrement provisionnés au 31 mars 2003. Au 31 mars 2004, il restait une provision de 1 million d'euros relative à la fermeture du site de Nouméa et il n'existe plus de provision à ce titre au 31 mars 2005.

10. Résultat financier

En millions d'euros
au 31 mars

	2005 Air France-KLM	2004 Pro forma non audité	2004 Air France publié	Évolution
Frais financiers	(308)	(281)	(139)	9,6%
- Intérêts sur emprunts	(136)	(140)	(98)	-2,9%
- Intérêts sur contrat de location-financement	(193)	(160)	(52)	20,6%
- Intérêts intercalaires capitalisés	26	28	20	-7,1%
- Autres charges financières	(5)	(9)	(9)	-44,4%
Produits financiers	106	53	38	100,0%
- Intérêts sur titres de placement	3	3	3	0,0%
- Résultats sur titres de placement	33	24	24	37,5%
- Autres produits	70	26	11	169,2%
Charge nette	(202)	(228)	(101)	-11,4%
Résultat de change	3	45	35	N.S
Dotation nette aux provisions	(20)	(4)	6	N.S
Total	(219)	(187)	(60)	17,1%

Le taux utilisé pour déterminer le montant des intérêts intercalaires est de 3,80% pour l'exercice clos le 31 mars 2005 (4,10% pour l'exercice clos le 31 mars 2004).

Le résultat de change inclut un gain de change latent net de 1 million d'euros (un gain de change latent net de 31 millions d'euros au 31 mars 2004).

Le poste « Autres produits financiers » inclut un gain financier de 37,9 millions d'euros lié au contrat de financement de deux

avions d'Air France. La réalisation de ce gain ainsi que la détermination de son montant étaient subordonnées à la survenance d'un accord final entre Air France et l'organisme financier à une date proche de l'échéance de la dette. Ces accords sont intervenus le 21 juillet 2004 et le 31 mars 2005.

Ce poste inclut par ailleurs les dividendes reçus des sociétés non consolidées pour 8 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2005 (3 millions d'euros pour l'exercice précédent).

11. Cessions de filiales et participations

Le résultat des cessions des filiales et participations (67 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.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2004, le résultat des cessions de filiales et participations de l'exercice (5 millions d'euros) correspond principalement à la cession de la société Immobilière 3F.

12. Impôts

Air France-KLM, alors dénommée Air France, a opté pour l'intégration fiscale à compter du 1^{er} avril 2002. Le périmètre d'intégration comprend principalement Air France-KLM, Air France, Air France Finance, les compagnies aériennes

régionales françaises ainsi que les sociétés membres de l'ancien groupe d'intégration fiscale du groupe Servair à compter du 1^{er} janvier 2005.

12.1 Analyse de la charge d'impôt

*En millions d'euros
au 31 mars*

	2005 Air France-KLM	2004 Pro forma non audité	2004 Air France publié
Charge d'impôt courant	(8)	10	10
(Charge)/produit d'impôt différé	(88)	(50)	(12)
(Charge)/produit total d'impôt	(96)	(40)	(2)

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 Taux effectif d'impôt

L'écart entre le taux normal d'imposition en France et le taux effectif d'impôt s'explique comme suit :

En millions d'euros
au 31 mars

	2005 Air France-KLM	2004 Air France publié
Résultat net part du groupe	351	93
Intérêts minoritaires	8	5
Amortissements des écarts d'acquisition	(58)	15
Part dans les résultats des sociétés mises en équivalence	(73)	(53)
Impôts	96	2
Résultat taxable au taux courant	324	62
Taux d'impôt	34,93%	35,43%
Impôt théorique	(113)	(22)
Différences permanentes	-	(24)
Résultat taxé à des taux réduits	11	5
Effets des réductions d'actifs d'impôts non reconnus	7	15
Actifs d'impôts non reconnus	(6)	(4)
Différences taux d'impôt France/ Juridictions étrangères	7	-
Règlement de litige fiscal	2	33
Autres	(4)	(5)
Impôts consolidés	(96)	(2)
Taux effectif d'impôt	29,63%	3,23%

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2004, le groupe a trouvé un accord amiable dans le litige qui l'opposait à l'administration fiscale allemande.

Le règlement du litige fiscal concerne la territorialité de la taxation de la plus-value réalisée lors de la cession d'Amadeus KG, qui a été taxée en France et ce conformément à l'analyse qui avait préalablement été confirmée par le Service de la Législation Fiscale en France. L'Administration fiscale allemande affirmait pour sa part que cette plus-value aurait dû être taxée en Allemagne. Le dossier a été présenté à la commission mixte franco-allemande et un compromis a été trouvé au cours du second semestre de l'exercice clos le 31 mars 2004. L'administration fiscale allemande a accepté de réduire sa demande à 50% de la taxation initialement notifiée et d'annuler l'intégralité

des intérêts de retard mis à la charge d'Air France. L'impact sur les comptes consolidés a été un produit net de 38 millions d'euros se décomposant de la façon suivante :

- reprise de la provision pour risques en intégralité : 33 millions d'euros correspondant à la taxation initiale en impôt et 8 millions d'euros correspondant aux intérêts de retard en reprise financière ;
- constatation d'une charge d'impôt de 17 millions d'euros correspondant à l'impôt dû à l'administration fiscale en Allemagne ;
- constatation d'un produit d'impôt différé de 14 millions d'euros correspondant à l'activation du déficit reportable concédé a posteriori par l'administration fiscale française.

12.3 Impôts différés comptabilisés au bilan

En millions d'euros
au 31 mars

	2005 Air France-KLM	2004 Air France publié
Pertes fiscales	375	383
Moins values à long terme	2	15
Provisions pour retraite et avantages au personnel	228	214
Charges à répartir	(66)	(64)
Provisions pour grosses réparations	(239)	(263)
Provision pour restitution d'avions en location opérationnelle	87	97
Plus values de cession intragroupe	30	32
Provisions réglementées	(370)	(367)
Différence entre les bases fiscales et les valeurs consolidées des immobilisations	41	35
Autres	2	14
Impôts différés actifs nets comptabilisés (note 19)	90	96
Pertes fiscales	(90)	-
Moins values à long terme	-	-
Provisions pour retraite et avantages au personnel	310	-
Charges à répartir	-	-
Provisions pour grosses réparations	37	-
Provision pour restitution d'avions en location opérationnelle	-	-
Plus values de cession intragroupe	-	-
Provisions réglementées	-	-
Différence entre les bases fiscales et les valeurs consolidées des immobilisations	(136)	-
Autres	(48)	-
Impôts différés passifs nets comptabilisés (note 24)	73	-

Les actifs nets d'impôt sont limités aux capacités de chaque entité fiscale à recouvrer ses actifs dans un avenir proche.

12.4 Actifs d'impôt non constatés

Les actifs et passifs d'impôt non reconnus, liés aux différences temporaires et aux déficits fiscaux sont reportables selon l'échéancier suivant, en base :

*En millions d'euros
au 31 mars*

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Différences temporaires actives nettes	15	7
Déficits reportables ayant une échéance	-	-
De N + 1 à N + 3		
De N + 4 à N + 5		
Au-delà de 5 ans		
Déficits indéfiniment reportables	373	244
Base taxable au taux normal	388	251
Crédits d'impôt à taux réduits	106	114

Ces actifs d'impôt non reconnus sont représentatifs d'économies d'impôt futures et, au 31 mars 2005, 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 KLM.

En France, l'article 89 de la loi de finances pour 2004 votée le 18 décembre 2003 étend le droit au report illimité à l'ensemble des déficits. Ces nouvelles dispositions s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2004, mais également aux déficits restant à reporter à la clôture de l'exercice précédent le 1^{er} exercice à compter du 1^{er} janvier 2004.

13. Résultat par action

*En actions
au 31 mars*

	2005	2004
Nombre moyen pondéré :		
- d'actions ordinaires émises	264 898 897	219 780 887
- actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(4 440 889)	(1 249 464)
- actions propres achetées dans le cadre du plan de rachat d'actions	(1 752 865)	(1 621 935)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	258 705 143	216 909 488
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	258 705 143	216 909 488

Le prix d'exercice des bons d'acquisition et/ou de souscription d'actions étant de 20 euros, ceux-ci n'ont pas été retenus pour le calcul du résultat dilué par action.

Les résultats retenus pour le calcul du résultat par action s'analysent comme suit :

En millions d'euros
au 31 mars

	2005 Air France-KLM	2004 Pro forma non audité	2004 Air France publié
Résultat net part groupe (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	351	292	93
Résultat retenu pour le calcul du résultat dilué par action	351	292	93
Résultat par action non dilué	1,36	1,13	0,43
Résultat par action dilué	1,36	1,13	0,43

14. Écarts d'acquisition et immobilisations incorporelles

En millions d'euros
au 31 mars

	2005 Air France-KLM			2004 Air France publié		
	Valeurs brutes	Amortissements et provisions	Valeurs Nettes	Valeurs brutes	Amortissements et provisions	Valeurs Nettes
Écarts d'acquisition	218	135	83	214	119	95
Fonds de commerce	364	264	100	363	246	117
Autres immobilisations incorporelles	181	122	59	157	125	32
Total	763	521	242	734	490	244

Les écarts d'acquisition concernent principalement les compagnies aériennes régionales du groupe Air France acquises entre mars et septembre 2000. Ceux-ci sont amortis sur une période de 10 ans. Ils ont fait l'objet d'un amortissement exceptionnel de 47 millions d'euros au cours de l'exercice clos le 31 mars 2001.

L'évolution de la valeur nette des immobilisations incorporelles s'analyse comme suit :

*En millions d'euros
au 31 mars*

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Solde en début de période	244	283
Acquisitions	27	17
Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition	(15)	(15)
Dotations aux amortissements des autres immobilisations incorporelles	(48)	(37)
Cessions	-	(3)
Effets des variations de périmètre	34	-
Variations de change	-	-
Transferts	-	(1)
Solde en fin de période	242	244

15. Immobilisations corporelles

En millions d'euros

	Immobilisations aéronautiques				Autres immobilisations corporelles				Total
	Avions en propriété	Avions location financement	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Autres	Total	
Valeurs brutes au 31 mars 2003	7 788	2 229	1 802	11 819	1 049	593	731	2 373	14 192
Acquisitions	405	94	527	1 026	118	34	90	242	1 268
Cessions	(863)	(86)	(371)	(1 320)	(28)	(17)	(54)	(99)	(1 419)
Variations de périmètre	-	-	-	-	-	2	-	2	2
Variations de change	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	358	(177)	(167)	14	26	(18)	(10)	(2)	12
Valeurs brutes au 31 mars 2004	7 688	2 060	1 791	11 539	1 165	594	757	2 516	14 055
Amortissements au 31 mars 2003	3 340	691	504	4 535	600	435	460	1 495	6 030
Dotations aux amortissements	556	155	285	996	59	34	58	151	1 147
Reprises sur cessions	(538)	(62)	(370)	(970)	(18)	(16)	(53)	(87)	(1 057)
Variations de périmètre	-	-	-	-	-	2	-	2	2
Variations de change	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	105	(95)	17	27	(1)	(19)	20	-	27
Amortissements au 31 mars 2004	3 463	689	436	4 588	640	436	485	1 561	6 149
Valeurs nettes au 31 mars 2004	4 225	1 371	1 355	6 951	525	158	272	955	7 906
Valeurs brutes au 31 mars 2004	7 688	2 060	1 791	11 539	1 165	594	757	2 516	14 055
Acquisitions	439	168	1 176	1 783	100	80	169	349	2 132
Cessions	(454)	(68)	(358)	(880)	(65)	(66)	(41)	(172)	(1 052)
Variations de périmètre	1 026	2 022	540	3 588	551	150	95	796	4 384
Variations de change	-	-	-	-	-	(3)	(1)	(4)	(4)
Transferts	327	172	(500)	(1)	85	7	(95)	(3)	(4)
Valeurs brutes au 31 mars 2005	9 026	4 354	2 649	16 029	1 836	762	884	3 482	19 511
Amortissements au 31 mars 2004	3 463	689	436	4 588	640	436	485	1 561	6 149
Dotations aux amortissements	546	399	372	1 317	103	69	66	238	1 555
Reprises sur cessions	(406)	(59)	(327)	(792)	(38)	(55)	(33)	(126)	(918)
Variations de périmètre	-	-	-	-	(2)	-	(22)	(24)	(24)
Variations de change	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	147	(197)	49	(1)	-	(1)	(3)	(4)	(5)
Amortissements au 31 mars 2005	3 750	832	530	5 112	703	449	493	1 645	6 757
Valeurs nettes au 31 mars 2005	5 276	3 522	2 119	10 917	1 133	313	391	1 837	12 754

La valeur nette des avions assortis d'une clause de réserve de propriété s'élève à 380 millions d'euros au 31 mars 2005 (358 millions d'euros au 31 mars 2004).

La valeur nette des autres immobilisations corporelles financées par location-financement est de 152 millions d'euros au 31 mars 2005 (172 millions d'euros au 31 mars 2004). Au cours de l'exercice 2003/2004, Air France a procédé au refinancement de son siège social.

16. Immobilisations financières

En millions d'euros
au 31 mars

	2005 Air France-KLM	2004 Air France publié
Titres mis en équivalence	564	336
Titres des participations non consolidées	138	128
Prêts et créances rattachées aux participations ⁽¹⁾	143	142
Immobilisations financières diverses	380	89
Autres immobilisations financières	661	359
Dépréciations	(113)	(91)
Valeurs nettes	548	268
<i>Dont part à moins d'un an</i>	309	11

(1) Dont 1 600 000 actions Air France-KLM prêtées à un tiers et d'une valeur nette comptable de 23 millions d'euros au 31 mars 2005 (cf. note 20).

Les titres de participation dans des sociétés non consolidées sont représentatifs de titres dont la détention est estimée utile et durable par le groupe et de sociétés dans lesquelles le groupe n'exerce pas d'influence notable.

Le poste immobilisations financières diverses est constitué de la juste valeur des couvertures du groupe KLM existantes à la date d'acquisition et non débouclées au 31 mars 2005 pour 279 millions d'euros ainsi que des dépôts de garantie et des prêts (1% logement, Comité Central d'Entreprise, personnel, etc.).

16.1 Titres mis en équivalence

La part du groupe dans la situation nette et le résultat des sociétés mises en équivalence s'analyse comme suit :

En millions d'euros

	Amadeus GTD	Alpha plc	Martinair	Autres	Total
Au 31 mars 2003	230	44	-	42	316
Ecart de conversion	-	(6)	-	(3)	(9)
Distribution de dividendes	(7)	(2)	-	(9)	(18)
Variation de périmètre	-	-	-	(2)	(2)
Part dans les résultats des sociétés mises en équivalence	45	2	-	6	53
Transferts	-	-	-	(4)	(4)
Au 31 mars 2004	268	38	-	30	336
Ecart de conversion	-	(1)	-	1	-
Distribution de dividendes	(8)	(2)	-	(6)	(16)
Variation de périmètre	-	-	146	27	173
Part dans les résultats des sociétés mises en équivalence	50	0	9	14	73
Transferts	-	2	-	(4)	(2)
Au 31 mars 2005	310	37	155	62	564

Au 31 mars 2005, le groupe Amadeus GTD est détenu à 23,4% par Air France, 18,3% par Iberia, 5% par Lufthansa et 53,3% par le public.

Les groupes KLM et P&O Nedlloyd détiennent chacun 50% du capital de Martinair.

Alpha PLC est détenue à 27% par Servair, 31% par des investisseurs institutionnels et 42% par le public.

16.2 Comptes simplifiés des principales sociétés mises en équivalence

Les comptes publiés des principales sociétés mises en équivalence sont présentés ci-dessous.

Dans le cadre de la consolidation des comptes du groupe,

les comptes des sociétés mises en équivalence font l'objet de retraitements liés principalement aux opérations internes réalisées au sein du groupe.

• Amadeus GTD (comptes consolidés)

Les états financiers consolidés résumés ci-dessous incluent Amadeus Global Travel Distribution S.A., domiciliée en Espagne (la société «*»*) et ses filiales consolidées (le « *groupe Amadeus »*). Le groupe est un leader dans le domaine de l'information technologique, au service des besoins en marketing, ventes et distribution de l'industrie touristique et du voyage mondial. Son réseau d'information et sa base de données de voyages sont utilisés par les agences de voyage et les bureaux de vente des compagnies aériennes. Aujourd'hui, les agences de voyage et les bureaux des compagnies peuvent effectuer

des réservations sur les compagnies, les chaînes d'hôtels, les sociétés de location de voitures et des groupes plus récents de fournisseurs de transports maritime, ferroviaire, de croisières, ou des services d'assurance et les tours-opérateurs.

Le groupe Amadeus fournit les services mentionnés ci-dessus par le biais d'un système de réservation informatique. En outre, il fournit à l'industrie aérienne des services, incluant la gestion des inventaires et le contrôle des départs de passagers, par le biais de son nouveau canal de distribution internet et par le biais de services et solutions de technologie de l'information.

Compte de résultat

*En millions d'euros
au 31 décembre*

	2004	2003
Chiffre d'affaires	2 057	1 929
Résultat d'exploitation	343	321
Dont dotations nettes aux provisions et amortissements	(206)	(212)
Résultat net	208	160

Bilan

*En millions d'euros
au 31 décembre*

	2004	2003
Actif immobilisé	1 037	998
Actif circulant	638	539
Total de l'actif	1 675	1 537
Capitaux propres	942	759
Dettes financières	210	280
Autres dettes	523	498
Total du passif	1 675	1 537

• Alpha Airports PLC (Comptes consolidés)

Les comptes consolidés simplifiés présentés ci-dessous comprennent ceux de la société Alpha Airports P.L.C, domiciliée en Angleterre, et ses filiales (le « groupe Alpha Airports »).

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.

Compte de résultat

*En millions d'euros
au 31 janvier*

	2005	2004
Chiffre d'affaires	746	662
Résultat d'exploitation	23	33
Dont dotations nettes aux provisions et amortissements	(15)	(15)
Résultat net	6	14

Bilan

*En millions d'euros
au 31 janvier*

	2005	2004
Actif immobilisé	114	107
Actif circulant	122	89
Total de l'actif	236	196
Capitaux propres	83	83
Dettes financières	45	11
Autres dettes	108	102
Total du passif	236	196

• Martinair (Comptes consolidés)

Les comptes consolidés simplifiés présentés ci-dessous comprennent ceux de la société Martinair, domiciliée aux Pays-Bas, et de ses filiales. Martinair a pour objet le transport aérien passage et cargo au départ d'Amsterdam.

Compte de résultat

En millions d'euros
au 31 décembre

	2004	2003
Chiffre d'affaires	959	894
Résultat d'exploitation	23	21
Dont dotations nettes aux provisions et amortissements	(101)	(80)
Résultat net	13	9

Bilan

En millions d'euros
au 31 décembre

	2004	2003
Actif immobilisé	499	621
Actif circulant	183	161
Total de l'actif	682	782
Capitaux propres	318	303
Dettes financières	104	150
Autres dettes	260	329
Total du passif	682	782

16.3 Opérations réalisées par le groupe avec les principales sociétés mises en équivalence

Les opérations les plus significatives réalisées par le groupe avec les principales sociétés mises en équivalence sont les suivantes :

En millions d'euros
au 31 mars

Dans les comptes du groupe	2005 Air France-KLM		2004 Air France publié
	Amadeus GTD	Martinair	Amadeus GTD
Compte de résultat			
Chiffres d'affaires	100	60	115
Charges externes	226	70	189
Bilan			
Autres débiteurs	10	-	25
Autres créditeurs	33	3	34

• **Redevances perçues et versées au titre des systèmes de réservation (Amadeus) :**

Amadeus GTD SA assure, au travers de ses filiales, la commercialisation, le développement et la production d'un système de réservation informatisé.

Le groupe perçoit des commissions de distribution au titre de ses prestations de distribution des produits Amadeus, d'assistance en ligne et de formation auprès des agences de voyage, par le biais de sa filiale Amadeus France, société de distribution pour le marché français. Par ailleurs, le groupe perçoit également des commissions d'Amadeus pour les émissions réalisées

dans ses propres agences. Ces redevances s'élèvent à 100 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2005 (115 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2004).

Par ailleurs, le groupe verse à Amadeus GTD SA, des commissions de réservation au titre de l'utilisation du système de réservation. Ces coûts s'élèvent à 226 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2005 (189 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2004).

• **Opérations entre le groupe et Martinair :**

Le groupe et Martinair réalisent réciproquement des opérations de maintenance aéronautiques. Le groupe approvisionne également Martinair en carburant.

16.4 Titres de participation dans des sociétés non consolidées

La valeur nette comptable des titres de participation dans des sociétés non consolidées s'élève à 73 millions d'euros et se décompose comme suit :

*En millions d'euros
au 31 mars*

	Valeur nette	% d'intérêt	Capitaux propres	Résultat	Date de clôture
Opodo	16	8,3%	(15)	(64)	décembre-03
Alitalia	16	2,0%	1 264	(520)	décembre-03
Austrian Airlines	9	1,5%	631	40	décembre-04
Voyages Fram	9	8,7%	142	(15)	décembre-03
Autres	23	-	-	-	-

L'évolution de ce poste est essentiellement due à l'intégration de KLM pour 15 millions d'euros et les dépréciations des titres Opodo et Alitalia.

Elle se décomposait ainsi au 31 mars 2004 :

*En millions d'euros
au 31 mars*

	Valeur nette	% d'intérêt	Capitaux propres	Résultat	Date de clôture
Opodo	26	22,9%	31	(88)	décembre-02
Alitalia	23	2,0%	1 768	93	décembre-02
Austrian Airlines	9	1,5%	604	46	décembre-03
Voyages Fram	9	8,7%	159	4	décembre-02
Autres	14	-	-	-	-

17. Stocks et encours

En millions d'euros
au 31 mars

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Rechanges aéronautiques	305	136
Autres approvisionnements	127	60
Encours de production	60	3
Valeur brute	492	199
Dépréciations	(103)	(48)
Valeur nette	389	151

18. Créances clients et autres débiteurs

En millions d'euros
au 31 mars

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Clients passage	977	693
Clients fret	330	200
Clients maintenance	382	401
Compagnies aériennes	439	308
Autres clients	246	143
Dépréciations	(102)	(94)
Créances clients⁽¹⁾	2 272	1 651
Fournisseurs débiteurs	153	120
État	87	56
groupe et associés	14	5
Débiteurs divers	419	169
Comptes de régularisation ⁽³⁾	1 333	149
Dépréciations	(5)	(5)
Autres débiteurs⁽²⁾	2 001	494
	-	-
	1	-

(1) Dont part à plus d'un an

(2) Dont part à plus d'un an

(3) Dont fonds de retraite brut de KLM : 1 178 millions d'euros (cf note 22,2)

Le poste « débiteurs divers » au 31 mars 2005 comprend un montant de 220 millions d'euros de créances sur les salariés du groupe au titre de l'Offre Réservée aux Salariés et de l'Échange Salaire/Actions (ORS et ESA - cf. notes 26 et 33).

19. Créances d'impôt société

La créance d'impôt se ventile comme suit :

*En millions d'euros
au 31 mars*

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Impôt courant	7	5
Impôt différé (note 12.3)	90	96
Total	97	101
Dont part à plus d'un an	90	96

20. Valeurs mobilières de placement

La valeur de marché des valeurs mobilières de placement est présentée en note 27.5.

*En millions d'euros
au 31 mars*

	Valeur nette	
	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
<i>Échéance à plus de trois mois dès l'origine et/ou soumis à risque de taux</i>		
Actions propres (note 21.3)	27	19
Titres de créances négociables	29	2
Options	10	-
Sicav	2	-
Dépôts	85	93
Sous-total	153	114
<i>Échéance à moins de trois mois dès l'origine et sans risque de taux</i>		
Titres de créances négociables	31	30
Sicav	1 416	1 332
Dépôts	654	2
Sous-total équivalent de trésorerie	2 101	1 364
Total	2 254	1 478

L'Assemblée générale Mixte du 28 septembre 1999 a adopté un plan d'acquisition en faveur des PNT pour un nombre maximum de 3 525 000 actions. Dans ce cadre, la société Air France détient 1 916 596 actions Air France-KLM classées en valeurs mobilières de placement ainsi que 1 600 000 actions Air France-KLM, prêtées à un tiers (cf. note 16).

Par ailleurs, la société KLM détient 1 659 269 actions Air France-KLM classées en valeurs mobilières de placement suite à l'offre publique d'échange close en mai 2004.

21. Capitaux propres

La variation de l'exercice est due principalement à l'augmentation de capital de 768 millions d'euros, au résultat de la période de 351 millions d'euros, aux dividendes distribués de 17 millions d'euros et à la comptabilisation du coût d'acquisition

de la période des actions d'auto-contrôle de 8 millions d'euros. Les capitaux propres-part du groupe ressortent à 5 161 millions d'euros au 31 mars 2005.

21.1 Capital social

L'offre publique d'échange des titres KLM en actions Air France-KLM a été réalisée en mai 2004. Il a été émis 49 602 631 actions nouvelles représentant une augmentation de capital de 422 millions d'euros assortie d'une prime d'émission de 346 millions d'euros sur laquelle a été imputée les frais

relatifs à l'offre publique d'échange d'un montant net d'impôt de 11 millions d'euros. Au 31 mars 2005, le capital social d'Air France-KLM est divisé en 269 383 518 actions. Chaque action confère un droit de vote à son détenteur.

*Nombre d'actions
au 31 mars*

	2005	2004
À l'ouverture	219 780 887	219 780 887
Actions émises suite à l'offre publique d'échange	49 602 631	-
À la clôture	269 383 518	219 780 887

21.2 Répartition du capital et des droits de vote

au 31 mars

	en % du capital		en % des droits de vote	
	2005	2004	2005	2004
État français	23,2	54,0	23,8	54,6
Salariés et anciens salariés ⁽¹⁾	11,7	12,8	11,7	12,9
Actions détenues par le groupe	2,4	1,1	-	-
Public	62,7	32,1	64,5	32,5
Total	100	100	100	100

(1) Personnel et anciens salariés identifiés dans des fonds ou par un code Sicovam.

Aux 31 mars 2005 et 2004, la part du capital et des droits de vote détenue par les membres du Comité exécutif est, à notre connaissance, inférieure à 0,5%.

21.3 Autodétention

Au 31 mars 2005, le groupe détenait 5 183 732 de ses propres actions dans le cadre des programmes de stock options (dont 1 600 000 prêtées à un organisme financier). Ces titres sont enregistrés dans le poste « autres valeurs mobilières de placement ».

De plus, le groupe détient 1 299 538 de ses propres actions (0,5% du capital) sans affectation particulière à ce jour, classées à ce titre en réduction des capitaux propres pour un montant de 19 millions d'euros.

21.4 Autres titres donnant accès au capital

Suite à l'Offre Publique d'Echange, 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 auront 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.

21.5 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.

21.6 Réserves et résultat

En millions d'euros
au 31 mars

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Réserves distribuables	1 129	366
Report à nouveau	-	-
Autres réserves	1 029	1 501
Actions d'auto-contrôle	(19)	(18)
Résultat net part du groupe	351	93
Total	2 490	1 942

Les réserves distribuables comprennent principalement la part des résultats de la société mère qui a été affectée par les assemblées générales ordinaires des actionnaires et les réserves des plus values à long terme taxées à un taux réduit. Les autres réserves enregistrent les résultats accumulés des filiales consolidées. Le poste « Réserves distribuables » au 31 mars 2005 correspond à celui de la société Air France-KLM (31 mars 2004 : Air France), société holding détentrice notamment des titres des sociétés Air France et KLM.

La réglementation française exige qu'Air France-KLM affecte chaque année 5% de son résultat net statutaire (réalisé en tant

que société mère) en réserve légale, ce montant devant être déduit du résultat distribuable pour l'année en cours. Les profits réalisés feront l'objet d'une telle affectation jusqu'à ce que la réserve légale atteigne 10% du capital social d'Air France-KLM. Cette restriction au paiement de dividendes s'applique également à l'ensemble des filiales françaises sur la base de leurs résultats statutaires propres. Au 31 mars 2005, la réserve légale d'Air France-KLM est de 45,7 millions d'euros, soit 2% de son capital social.

La réserve légale de toute société soumise à cette réglementation ne pourra faire l'objet d'une distribution aux actionnaires qu'en cas de liquidation.

22. Provisions pour risques et charges

En millions d'euros
au 31 mars

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Provisions pour retraite, indemnités de départ à la retraite et de cessations de service	823	636
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	354	275
Provisions pour restructuration	71	13
Provisions pour litiges avec les tiers	26	23
Autres provisions pour risques et charges	149	92
Écart d'acquisition négatif ⁽¹⁾	842	-
Total	2 265	1 039
<i>Dont part à court terme</i>	<i>173</i>	<i>261</i>

(1) Les commentaires de ce poste sont donnés au paragraphe 3.2 - Comparabilité

L'évolution des provisions pour risques et charges se décompose comme suit :

Variation des provisions

En millions d'euros
au 31 mars

	2005 Air France-KLM	2004 Air France publié
Solde en début de période	1 039	1 095
<i>Dotations</i>		
- Exploitation	302	248
- Cession matériels aéronautiques	6	-
- Financier	1	-
- Restructuration	17	10
<i>Reprises pour consommation</i>		
- Exploitation	(116)	(228)
- Autres produits et charges	(49)	-
- Financier	-	(8)
- Restructuration	(45)	(8)
- Impôts	-	(17)
<i>Reprises de provisions devenues sans objet</i>		
- Exploitation	(61)	(10)
- Financier	-	(20)
- Impôts	-	(16)
<i>Reprises d'écart d'acquisition</i>	(73)	-
Changement de méthode comptable	-	(7)
Ecart de conversion	7	-
Transferts	-	-
Effets des variations de périmètre ⁽¹⁾	1 237	-
Solde en fin de période	2 265	1 039

(1) dont écart d'acquisition négatif : 915 millions d'euros

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2004, le groupe a trouvé un accord amiable dans le litige qui l'opposait à l'administration fiscale allemande. Les détails de cet accord amiable ainsi que son impact relatif sur les comptes sont décrits en note 12.2.

22.1 Provisions pour retraite en France

La société Air France maintenait au bénéfice de son personnel au sol un régime de retraite autonome géré au sein de la Caisse de Retraite Air France (CRAF). Ce régime a été fermé et intégré à l'AGIRC-ARCCO au 1^{er} janvier 1993. Lors de cette intégration, les pensions en cours de paiement et les droits acquis par les salariés en activité ont été réglés par un accord d'entreprise :

- Les pensionnés au 31 décembre 1992 continuent de bénéficier d'une garantie globale de ressources, revalorisée en fonction du point Air France, dont sont déduites les pensions extérieures pour leur valeur réelle (sécurité sociale, ainsi qu'ARCCO et AGIRC pour leur valeur reconstituée par ces organismes).
- Les salariés et anciens salariés non encore retraités au 31 décembre 1992 se voient reconnaître une pension supplémentaire, exprimée en points Air France, indépendante des pensions des régimes extérieurs.

La CRAF conserve donc l'obligation d'assurer une prestation vis-à-vis des retraités et des actifs ayant cotisé jusqu'au

31 décembre 1992. Le fonds de retraite constitué par la société Air France étant insuffisant pour couvrir les engagements, un régime de retraite chapeau a été mis en place. Ce régime géré au sein de la CRAF, est financé conjointement par la société Air France et la CRAF, selon les modalités suivantes :

- La CRAF prend à sa charge à compter du 1^{er} janvier 1993 et jusqu'à épuisement du fonds de réserves, 50% de la charge résultant de la différence entre le montant des retraites payées et les revenus du fonds ;
- La société Air France s'engage à verser une contribution équivalente, puis à l'épuisement des réserves de la CRAF, à assurer l'intégralité des prestations.

La société Air France n'a pas d'obligation complémentaire en ce qui concerne les droits acquis après le 1^{er} janvier 1993.

Par ailleurs, un régime de retraite complémentaire a été mis en place au cours de l'exercice clos le 31 mars 2005 au profit de 39 cadres supérieurs d'Air France représentant une charge de 14 millions d'euros.

Le tableau ci-dessous permet de rapprocher l'évaluation des engagements au titre de la CRAF et du régime des dirigeants et les provisions constituées dans les comptes consolidés :

*En millions d'euros
au 31 mars*

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Droits accumulés	981	911
Valeur de marché du fonds	(620)	(613)
Droits accumulés supérieurs au fonds	361	298
Écarts actuariels non reconnus	(26)	21
Engagements provisionnés au bilan	335	319
<i>Dont part à court terme</i>	7	18

La charge au titre de la CRAF et du régime des dirigeants est de 27 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2005 (14 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2004).

*En millions d'euros
au 31 mars*

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Charges d'actualisation	(44)	(44)
Amortissement de l'écart actuariel	-	-
Amortissement des services passés	(14)	-
Rendement attendu du fonds	31	30
Charge nette	(27)	(14)

Le taux de rendement effectif du fonds de la CRAF s'élève à 9,7% au titre de l'exercice clos le 31 mars 2005 (13,2% pour l'exercice précédent).

Les versements par ailleurs effectués par société Air France à la CRAF s'élèvent à 11 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2005 et à 8 millions d'euros pour l'exercice précédent.

Les hypothèses retenues pour l'évaluation des engagements de retraite sont les suivantes :

au 31 mars

	2005	2004
Taux d'actualisation brut	4,50%	5,00%
Taux d'augmentation du point CRAF	1,40%	1,20%

22.2 Engagements de retraite à l'étranger et indemnités de cessation de service en France et à l'étranger

A – Groupe KLM

1- Rappel de la situation

Le montant des engagements du groupe KLM s'élève à 8,5 milliards d'euros au 31 mars 2005, lesquels sont couverts par des fonds constitués conformément à la réglementation hollandaise 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 ».

La valeur des actifs constitués en couverture des engagements ressort à 9,7 milliards d'euros au 31 mars 2005.

Ce surplus des fonds par rapport aux engagements de retraite, qui ressort à 1,2 milliard d'euros au 31 mars 2005, s'élevait à la date d'acquisition de KLM par le groupe, soit le 1^{er} mai 2004, à 1,4 milliard d'euros.

2- Doctrine comptable

Les engagements de retraite du groupe sont valorisés et comptabilisés en conformité avec la norme comptable internationale IAS 19.

Cette norme est celle qui sera d'application obligatoire pour tous les groupes cotés européens à l'occasion du passage aux normes IFRS.

S'agissant de l'inscription au bilan de la valeur du surplus des fonds, la norme IAS 19 peu précise sur ce point est sujette à

interprétation.

Au regard de cette situation, notamment pour certaines sociétés hollandaises, l'IFRIC, organe technique de l'IASB (International accounting standard board) en charge de l'interprétation des normes a été saisi.

L'IFRIC n'a à ce jour pas encore rendu ses conclusions, le groupe reste donc dans l'attente d'une position définitive.

3- Position comptable du groupe pour la clôture

Le groupe considère, à la lecture de la norme qu'un surplus peut être reconnu, et l'a inscrit dans ses livres.

Le montant inscrit au bilan a par ailleurs été limité dans son niveau en application des dispositions de la norme, qui prévoit une règle de plafonnement lorsque certains critères sont rencontrés.

Le montant de l'actif non reconnu à la date d'acquisition ressort à 0,4 milliard d'euros.

Toutefois, dans l'attente et par mesure de prudence, le groupe a choisi de différer tous les effets induits par cette reconnaissance au bilan (reprise de l'écart d'acquisition négatif qui lui est attribuable, évolution du plafond liée à la variation au cours de l'exercice de la valeur des fonds).

Les conséquences comptables selon que l'IFRIC confirme ou infirme l'inscription de la valeur du surplus des fonds au bilan sont décrites ci-après :

3.1- Inscription du surplus de la valeur des fonds au bilan

La fraction de l'écart d'acquisition négatif relative à cette valeur de surplus ressort au 31 mars 2005 à 622 millions d'euros.

La confirmation de l'inscription du surplus au bilan aurait entraîné une reprise complémentaire de l'écart d'acquisition, augmentant le résultat net de 93 millions d'euros.

Les hypothèses actuarielles retenues pour la clôture ont évolué depuis la date d'acquisition de KLM (principalement le taux d'actualisation).

Ces évolutions influent sur deux principaux éléments, le montant

du plafond et la valeur des engagements. Pour cette dernière, la variation dénommée « écarts actuariels » est amortie sur la durée de vie active moyenne résiduelle attendue du personnel concerné par ces régimes.

Le traitement comptable qui découle de ces dispositions aurait entraîné l'augmentation du résultat d'exploitation de l'ordre de 138 millions d'euros et du résultat net de 94 millions d'euros après effet d'impôt.

Le cumul de ces opérations se serait traduit par une augmentation du résultat net de 187 millions d'euros.

3.2- Non reconnaissance du surplus de la valeur des fonds au bilan

La fraction de l'écart d'acquisition négatif relative à cette valeur de surplus disparaît en contrepartie de l'annulation de la valeur de l'actif inscrit.

L'incidence sur le résultat entraînerait une annulation de la reprise de l'écart d'acquisition négatif pratiquée sur le 1^{er} trimestre (le gel de l'opération étant intervenu à compter de la clôture des comptes semestriels) soit une réduction du résultat net de 25 millions d'euros.

Également, la charge annuelle de retraite comptabilisée au compte de résultat, qui traduit la charge normative en application de la

norme IAS 19, serait augmentée afin de correspondre au montant versé dans l'année par KLM aux organismes gestionnaires des fonds excédentaires.

La charge d'exploitation complémentaire en découlant serait de l'ordre de 50 millions d'euros générant une baisse du résultat net de 33 millions d'euros environ.

Le cumul de ces opérations se serait traduit par une baisse du résultat net de 58 millions d'euros.

4- Position comptable pour le futur

Le groupe estime que l'avis de l'IFRIC ne sera pas connu avant le courant du 4^{ème} trimestre de l'année 2005, ce qui signifie pour notre groupe à la clôture du troisième trimestre de l'exercice 2005/2006.

Lorsque l'avis sera rendu, le traitement comptable sera d'application rétrospective.

Le groupe procédera à la ré-estimation du bilan d'acquisition, ce qui aura pour conséquence le cas échéant, la détermination d'un nouvel écart d'acquisition négatif et l'ajustement du résultat de la période 2004/2005, les comptes de la période 2005/2006 ne devant supporter en aucun cas ces ajustements.

Les montants comptabilisés au bilan sont les suivants :

*En millions d'euros
au 31 mars*

	2005
	Air France-KLM
Juste valeur des actifs des régimes	9 757
Valeur actualisée des obligations	(8 496)
Excédent	1 261
Profits (pertes) actuariels non comptabilisés	(229)
Coût des services passés non comptabilisé	
Excédents non reconnus	452
Actifs nets au bilan	1 038

Par ailleurs le groupe KLM a constitué trois provisions pour un montant total de 129 millions d'euros au 31 mars 2005.

- 99 millions d'euros pour des assurances maladie pour les retraités. 68% de la provision concerne des salariés basés aux Pays-Bas, le reste concernant d'anciens salariés aux États-Unis et au Canada. La provision est calculée selon la norme IAS 19 avec un taux d'actualisation de 4,5% à 6,25% et un taux d'augmentation des salaires de 2% à 5%.
- 16 millions pour indemnités de départ à la retraite des salariés basés en Italie et au Japon
- 14 millions pour des départs en préretraite

Les charges comptabilisées se décomposent comme suit :

*En millions d'euros
au 31 mars*

	2005
	Air France-KLM
Droits acquis au cours de l'exercice	(246)
Effet de l'actualisation	(362)
Plafonnement de l'actif	(57)
Amortissement des services passés	-
Rendement attendu des placements	473
Charge nette	(192)

Les hypothèses retenues pour l'évaluation des engagements sont les suivantes :

au 31 mars

	2005	
	Pays-Bas	Étranger
Taux d'actualisation brut	4,5%	1,7 à 5,3%
Taux d'augmentation brut des salaires	3,4 à 7,3%	2 à 4,5%

B – Groupe Air France

En-dehors des engagements de retraite en France, il existe dans le groupe différents régimes de retraite pour le personnel employé à l'étranger ou d'indemnités de cessation de service.

Les principaux engagements de retraite à l'étranger se situent :

- aux États-Unis, où des plans de retraite à prestations définies ont été mis en place et font l'objet de financements externes excédentaires ;
- au Royaume-Uni, où les employés de la délégation locale et des filiales locales d'Air France bénéficient de prestations de retraite complémentaire gérées au sein de fonds de pension dédiés ;
- au Japon (indemnités de cessation de service et fonds de pension complémentaire).

Des régimes d'indemnités de départ à la retraite ou de cessation de service existent par ailleurs dans la plupart des délégations à l'étranger.

Pour le personnel employé en France, les engagements sont de deux natures :

- indemnités de départ à la retraite pour la totalité du personnel ;
- indemnités spéciales de départ à la retraite pour le personnel navigant commercial.

La loi 2003-775 du 21 août 2003, a modifié le régime des retraites, fixant généralement à 65 ans l'âge légal de départ à la retraite de l'entreprise. Cette réforme a pour conséquence de soumettre à cotisations sociales toute indemnité versée pour les départs avant cet âge, sauf si un accord collectif, incluant des contreparties en matière d'emploi, accompagne la mise à la retraite à l'initiative de l'employeur.

En raison de la privatisation de la société Air France intervenue le 5 mai 2004, les règles statutaires applicables jusqu'à présent devaient être transposées pour rejoindre celles du droit commun. Air France disposait d'une durée de deux ans pour effectuer cette transposition, durée pendant laquelle les règles du statut continuaient à s'appliquer :

- L'ensemble du personnel bénéficie d'une indemnité de cessation de service à caractère statutaire, calculée en fonction de l'ancienneté et attribuable à compter de l'âge de 55 ans pour le personnel navigant commercial et de 60 ans pour les autres catégories. Cette indemnité est exonérée de cotisations sociales.

- Le personnel navigant commercial bénéficie en outre d'une indemnité spéciale d'incitation au départ, soumise à cotisations sociales et ouverte sous certaines conditions à compter de l'âge de 50 ans.

À compter du 6 mai 2006, les modalités de départ et de mise à la retraite de la Convention Collective Nationale du Transport Aérien s'appliqueront au personnel au sol de la société Air France.

Par accord en date du 13 avril 2005 de nouvelles conditions de départ et de mise à la retraite des salariés avant 65 ans ont été définies dans la Convention Collective relative au personnel au sol. Elles ont pour conséquence d'exonérer en totalité, l'employeur et le salarié, respectivement du versement des cotisations sociales et de l'impôt, sur l'indemnité de départ lorsque celui-ci est à l'initiative de l'employeur.

Par ailleurs, s'agissant du personnel navigant technique et du personnel navigant commercial le Code de l'Aviation Civile limite respectivement à 60 ans l'exercice du pilotage et à 55 ans l'exercice de la profession de navigant commercial.

La nouvelle loi dans son article L. 421.9 du code de l'aviation civile ne remet pas en cause l'âge de la cessation d'activité des navigants, mais pourrait modifier la nature du licenciement, par sa qualification de « cas de force majeure », en cas d'échec du reclassement du personnel navigant en personnel au sol. Ce motif de licenciement n'est normalement pas soumis à la contribution Delalande.

Si tel n'était pas le cas, l'incidence de cet engagement supplémentaire serait comptabilisée en écarts actuariels pour un montant de 39 millions d'euros environ, réparti sur la durée

moyenne résiduelle de vie active des personnels navigants soit 3 millions d'euros par an.

Au 31 mars 2005, une évaluation actuarielle de ces engagements a été réalisée pour l'ensemble des régimes significatifs identifiés, selon la méthode des unités de crédits projetés. Les 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 51 et 65 ans pour le personnel des sociétés françaises, des

hypothèses de départ à la retraite pour le personnel des sociétés étrangères et le personnel sous conventions étrangères qui tiennent compte des contextes économiques et démographiques locaux ;

- des taux d'actualisation permettant de déterminer la valeur actuelle des engagements. Le taux d'actualisation est de 4,50% pour les sociétés françaises au 31 mars 2005, il est compris entre 1,75% et 18% pour les sociétés étrangères et le personnel sous conventions étrangères ;
- une hypothèse de rentabilité pour les fonds investis en garantie des plans de retraite, qui varie entre 4 et 12%.

Les montants comptabilisés au bilan sont les suivants :

*En millions d'euros
au 31 mars*

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Valeur actualisée des obligations	857	772
Juste valeur des actifs des régimes	(404)	(410)
Valeur actualisée des obligations non financées	453	362
Profits (pertes) actuariels non comptabilisés	(88)	(40)
Coût des services passés non comptabilisé	(25)	(24)
Actifs au bilan	19	19
Engagements provisionnés au bilan	359	317

La charge comptabilisée se décompose comme suit :

*En millions d'euros
au 31 mars*

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Droits acquis au cours de l'exercice	(39)	(37)
Effet de l'actualisation	(41)	(37)
Amortissement de l'écart actuariel	(2)	(1)
Amortissement des services passés	(1)	(2)
Rendement attendu des placements	28	27
Charge nette	(55)	(50)

Les hypothèses retenues pour l'évaluation des engagements d'indemnités de départ à la retraite et de cessation de service sont les suivantes :

au 31 mars	2005		+	2004	
	France	Étranger		France	Étranger
Taux d'actualisation brut	4,50%	1,75 à 18%		5,00%	2 à 9%
Taux d'augmentation brut des salaires	1,5 à 5,1%	3 à 18,5%		1,5 à 4,5%	2 à 12%

Le groupe ne publie pas les éléments de réconciliation des soldes de bilan, ni le détail des taux de rendement effectifs des différents plans.

22.3 Provisions pour restructuration

En millions d'euros
au 31 mars

	2005	+	2004
	Air France-KLM		Air France publié
Provision à l'ouverture	13		11
	82		
Variations de périmètre	98		-
Dotation	17		10
Reprise	(45)		(8)
Écart de change	4		-
Provision à la clôture	71		13

L'évolution du poste « provisions pour restructuration » s'explique essentiellement par l'entrée du groupe KLM. Les provisions pour restructuration du groupe KLM au 31 mars 2005 s'élèvent à 53 millions d'euros.

23. Dettes financières

En millions d'euros
au 31 mars

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Titres à durée indéterminée	571	116
Emprunts obligataires	-	18
Emprunts location financement	4 482	1 453
Autres emprunts à long terme	2 873	2 461
Intérêts courus non échus	79	43
Prime de remboursement des obligations	-	-
Dettes financières à long terme⁽¹⁾	8 005	4 091
Dettes financières à court terme dès l'origine		
Billets de trésorerie	-	-
Concours bancaires court terme et assimilés	263	289
Dettes financières à court terme	263	289
Total des dettes financières	8 268	4 380
	1 056	429

(1) Dont part à moins d'un an

23.1 Titre à durée indéterminée (TDI)

Deux emprunts subordonnés à durée indéterminée (l'un libellé en Yen, l'autre en Franc Suisse) forment la majorité de la dette à long terme de KLM, à hauteur de 495 millions d'euros.

Ces deux emprunts sont soumis au versement d'un coupon considéré à taux fixe après exercice de swaps pour l'emprunt libellé en yens. Dans certaines circonstances, KLM a le droit de rembourser ces emprunts subordonnés à durée indéterminée, avec ou sans paiement d'une indemnité. Ces emprunts sont subordonnés à toutes les dettes existantes ou à venir de KLM. Ces subordinations sont toutes de même niveau. L'emprunt libellé en franc suisse a été émis en deux tranches (1985 et 1986) ; le taux d'intérêt moyen supporté sur cet emprunt s'élève à 4,45% sur l'exercice clos le 31 mars 2005. L'emprunt libellé en yen a été émis en 1999.

Par ailleurs, 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 de 395 millions d'euros.

Au cours de l'exercice 1998/1999, la première émission a été restructurée : les titres d'origine ont été rachetés aux porteurs et, en substitution, un emprunt à durée indéterminée non subordonné a été contracté dans les mêmes conditions financières (Euribor + 0,38% sur 114 millions d'euros et 10% sur 267 millions d'euros). Le contrat d'émission prévoit le paiement d'un intérêt symbolique à partir du 23 juin 2004. Cet emprunt a été titrisé par le prêteur sous forme de parts de fonds commun de créances dont la société Air France peut à tout moment racheter la part résiduelle.

Les TDI émis en 1992 sont assortis d'une rémunération de 10,06%. Les intérêts ne sont pas subordonnés mais leur paiement peut être suspendu par décision du Conseil d'administration

si la perte nette consolidée est supérieure à 30% des fonds propres et si aucun dividende n'est versé. Ces TDI sont qualifiés de reconditionnés à la suite de la conclusion lors de l'émission d'une convention avec un trust qui s'est engagé, par des contrats distincts conclus avec les souscripteurs, à racheter la totalité des titres au bout de 15 ans moyennant le versement initial par société Air France d'une somme de 94 millions d'euros et à ne percevoir qu'un intérêt symbolique à partir de la seizième année.

À l'origine, les deux émissions de TDI ont été comptabilisées au passif pour leur montant net des fonds versés aux trusts, soit 281 millions d'euros pour les TDI 1989 et 301 millions d'euros pour les TDI 1992. L'emprunt à durée indéterminée, substitué aux TDI 1989, est comptabilisé à l'identique.

Les intérêts payés par la société Air France sur le montant nominal de la dette levée sont comptabilisés en frais financiers. Les intérêts produits par les obligations 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 2005, le TDI 89 est totalement amorti et le TDI 92 représente une dette de 76 millions d'euros.

En France, le régime fiscal des TDI et de l'emprunt à durée indéterminée a été approuvé par le Service de la Législation Fiscale et autorise la déduction des intérêts payés à concurrence des montants nets effectivement perçus.

23.2 Emprunts obligataires

En millions d'euros
au 31 mars

	2005 Air France-KLM	2004 Air France publié
Emprunts libellés en euros		
Autres emprunts	-	18
Total emprunts obligataires libellés en euros	-	18
Intérêts courus non échus	-	-
Prime de remboursement des obligations	-	-
Total emprunts obligataires	-	18

23.3 Autres emprunts à long terme

Au mois de juillet 2003, Air France a finalisé une opération de titrisation d'actifs aéronautiques pour 435 millions d'euros. Ce financement est garanti par un portefeuille de seize avions. Trois tranches de dette d'une maturité de dix ans ont été émises.

Une tranche senior A1 à taux variable d'un montant de 98,4 millions d'euros et d'une durée de vie moyenne de 5,6 ans, une autre tranche senior A2 non amortie à taux fixe d'un montant de 194 millions d'euros et d'une durée de dix ans, (ces deux tranches sont garanties par MBIA Assurance

S.A et bénéficient d'une note Aaa/AAA respectivement attribuée par les agences de notation Moody's et Fitch), une tranche mezzanine B à taux variable d'un montant de 142,6 millions d'euros et d'une durée moyenne de 5,6 ans. Cette dernière bénéficie d'une note Baa1/A- respectivement attribuée par les agences de notation Moody's et Fitch.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2004, 13 appareils avaient été apportés pour un montant de 337 millions d'euros, les 3 avions restants ont été livrés au cours de cet exercice pour un montant de 98 millions d'euros.

23.4 Analyse par échéance

En millions d'euros
au 31 mars

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Échéances en		
N + 1	1 056	429
N + 2	1 087	523
N + 3	983	600
N + 4	849	312
N + 5	573	435
Au-delà de 5 ans	3 457	1 792
Total	8 005	4 091

23.5 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 :

En millions d'euros
au 31 mars

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Euro	6 997	3 720
Dollar US	619	366
Franc suisse	280	-
Yen	29	-
Livre sterling	76	-
Autres	4	5
Total	8 005	4 091

23.6 Lignes de crédit

Air France a signé le 8 août 2001 l'ouverture d'une ligne de crédit syndiqué revolving multidevises d'un montant d'un milliard d'euros et d'une durée de cinq ans, non utilisée au 31 mars 2005. Cette ligne de crédit a été renouvelée en avril 2005 pour un montant de 1,2 milliard d'euros et une durée

de cinq ans assortie de deux périodes d'un an chacune. Par ailleurs, le groupe bénéficie de lignes de crédit moyen terme de 52 millions d'euros (dont 28 millions d'euros tirés au 31 mars 2005) dont les échéances varient entre avril 2005 et octobre 2006.

24. Dettes d'impôt société

La dette d'impôt se ventile comme suit :

*En millions d'euros
au 31 mars*

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Impôt courant	8	21
Impôt différé	73	-
Total	81	21
<i>Dont part à plus d'un an</i>	73	-

25. Titres de transport émis et non utilisés

*En millions d'euros
au 31 mars*

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Titres de transport	1 328	781
Programme de fidélisation (<i>Fréquence Plus</i>)	118	80
Autres	210	147
Total	1 656	1 008

26. Autres créditeurs

Les autres créditeurs comprennent notamment les rémunérations dues au personnel et les charges sociales correspondantes ainsi que les résultats de cessions internes vis à vis des sociétés mises en équivalence (Amadeus GTD et AFPL) présentées en dettes diverses.

En 1997 et en 1998, la Compagnie a vendu ses parts dans Amadeus Data Processing (filiale jusqu'alors consolidée) et 33% de sa participation dans Amadeus France à Amadeus GTD, société consolidée par mise en équivalence. Le 30 décembre 2004, Air France a cédé la totalité de sa participation dans Amadeus France à Amadeus GTD. Le résultat de ces cessions a été éliminé dans la mesure où Air France détenait

une participation dans Amadeus G.T.D. Le résultat de ces cessions restera différé jusqu'à ce que Air France réduise, par cession ou autres moyens, sa participation dans Amadeus GTD.

Au 31 mars 2005, le poste « dettes diverses » comprend également les dettes diverses d'exploitation du groupe KLM pour 355 millions d'euros dont 77 millions d'euros au titre des prestations en escale et des redevances aéronautiques et 51 millions au titre de la maintenance.

Enfin, le poste « dettes diverses » au 31 mars 2005 comprend un montant de 207 millions d'euros de dettes vis-à-vis de l'État français au titre de l'Offre Réservée aux salariés et de l'Échange Salaire/Actions (ORS et ESA - cf. notes 18 et 33).

En millions d'euros
au 31 mars

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Dettes sociales	742	491
Dettes fiscales	234	193
Dettes diverses	1 130	516
Total	2 106	1 200
<i>Dont part à plus d'un an</i>	-	-

27. Instruments financiers

27.1 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
au 31 mars

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Swap payeur de taux variable	762	172
Swap payeur de taux fixe	1 894	1 105
Collars de taux	7	-

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 :

Actifs et passifs financiers à taux fixes

En millions d'euros
au 31 mars

	Bases		Taux d'intérêt moyen	
	2005 Air France-KLM	2004 Air France publié	2005 Air France-KLM	2004 Air France publié
Actifs financiers à taux fixes	36	13	4,54%	9,30%
Titres à durée indéterminée	571	97	5,32%	10,04%
Emprunts obligataires	-	-	-	6,54%
Autres dettes financières à long terme	3 822	1 800	6,05%	5,18%
Dettes financières à court terme	-	-	-	-
Total passifs financiers à taux fixes	4 393	1 897	5,96%	5,46%

Actifs et passifs à taux variables

En millions d'euros
au 31 mars

	Bases		Taux d'intérêt moyen	
	2005 Air France-KLM	2004 Air France publié	2005 Air France-KLM	2004 Air France publié
Actifs financiers à taux variables	805	163	2,26%	2,25%
Titres à durée indéterminée	-	19	2,70%	2,70%
Emprunts obligataires	-	18	1,62%	1,16%
Autres dettes financières à long terme	3 533	2 114	2,85%	3,12%
Dettes financières à court terme	263	289	2,06%	2,04%
Total passifs financiers à taux variables	3 796	2 440	2,78%	2,93%

27.2 Risque de change

Opérations courantes :

Bien que la monnaie de comptabilisation du groupe soit l'euro, une part des cash flows 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 (dollars, yens, 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 :

En millions d'euros
au 31 mars

		Montants nominaux	
		2005	2004
		Air France-KLM	Air France publié
Couvertures d'opérations d'exploitation			
Ventes à terme			
- Yen		76	124
- Livre sterling		183	57
- Franc suisse		36	-
- Couronne norvégienne		77	-
- Couronne suédoise		62	-
- Singapour dollar		14	-
- Nouveau Zloty polonais		9	-
Échéances	- mini	avril 2005	avril 2004
	- maxi	mars 2006	avril 2006
Achats à terme			
- Dollar US		290	182
Échéances	- mini	avril 2005	avril 2004
	- maxi	mars 2006	mars 2005
Options de change			
- Dollar US		647	227
- Livre sterling		66	45
- Yen		58	-
- Franc suisse		22	-
Échéances	- mini	avril 2005	avril 2004
	- maxi	mai 2006	mars 2005
Couvertures d'investissements aéronautiques			
- Achats à terme		1 973	1 091
- Options d'achats		216	-
Échéances	- mini	avril 2005	avril 2004
	- maxi	février 2010	mai 2008
Couvertures des dettes financières			
- Swap de devises		234	-
- Cross Currency Interest rate Swap (CIRS)		1 014	-
Échéances	- mini	avril 2005	-
	- maxi	août 2019	-

27.3 Risques liés au prix du carburant

Dans le cadre de ses activités courantes, le groupe est amené à intervenir sur les marchés pétroliers afin d'optimiser le 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
au 31 mars

	2005 Air France-KLM	2004 Air France publié
Swaps	1 712	25
Options	2 574	842
Echéances - mini	avril 2005	avril 2004
- maxi	mars 2009	juin 2007

27.4 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 est limité du fait du nombre important de clients composant le portefeuille et de leur dispersion géographique.

Au 31 mars 2005, le groupe n'a pas identifié de risque de contrepartie significatif.

27.5 Valeur 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 futurs. 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 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 2005 et 2004 ne sont pas 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 créditeurs :**

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 swaps de change et de taux sont spécifiquement adossés aux emprunts. Les valeurs de marché des emprunts et prêts ont donc été déterminées après prise en compte des swaps adossés.

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 2005 et 2004, évalués sur la base des taux de marché à la clôture.

Les valeurs de marché ainsi déterminées sont présentées dans le tableau ci-après :

En millions d'euros
au 31 mars

	2005 Air France-KLM		2004 Air France publié	
	Valeur nette comptable	Valeur de marché estimée	Valeur nette comptable	Valeur de marché estimée
Bilan				
Titres de participation	73	70	81	76
Prêts				
- Taux fixe	3	3	4	4
- Taux variable	3	3	36	36
Valeurs mobilières de placement	2 254	2 254	1 478	1 478
Emprunts obligataires				
- Taux fixe	-	-	-	-
- Taux variable	-	-	18	18
Titres à durée indéterminée	571	550	116	155
Autres emprunts et dettes à long terme				
- Taux fixe	3 822	4 048	1 800	1 822
- Taux variable	3 533	3 533	2 114	2 114
Autres emprunts et dettes à court terme	263	263	289	289
Hors bilan⁽¹⁾				
Instruments de gestion de trésorerie				
- Options de change	-	(6)	-	5
- Contrats à terme de devises	-	(178)	-	21
- Swap de change	-	(36)	-	-
- Swap de taux	-	(57)	-	-
Instruments sur matières premières				
- Swaps et options sur produits pétroliers	-	1 183	-	154

(1) Pour les instruments financiers hors bilan, les montants mentionnés en valeur de marché représentent le gain ou la perte latente aux 31 mars 2005 et 2004.

28. Engagements de locations

28.1 Locations financement

En millions d'euros
au 31 mars

	2005 Air France-KLM	2004 Air France publié
Avions		
Paiements minimaux par échéance :		
N + 1	609	161
N + 2	881	134
N + 3	882	281
N + 4	525	172
N + 5	411	100
Au-delà de 5 ans	1 729	591
Total	5 037	1 439
Part représentative d'intérêts	727	185
Dettes locations financement avions	4 310	1 254
Constructions		
Paiements minimaux par échéance :		
N + 1	21	20
N + 2	21	21
N + 3	19	22
N + 4	18	21
N + 5	18	19
Au-delà de 5 ans	102	127
Total	199	230
Part représentative d'intérêts	29	34
Dettes locations financement constructions	170	196
Dettes locations financement matériels	2	3
Total dettes locations financement	4 482	1 453

Montants non actualisés

Au cours de l'exercice 2004-05, le groupe a levé une option d'achat sur un contrat de crédit bail puis a cédé un immeuble se situant à Ivry.

28.2 Locations opérationnelles

En millions d'euros
au 31 mars

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Avions		
Paiements minimaux par échéance :		
N + 1	648	502
N + 2	548	467
N + 3	449	388
N + 4	354	319
N + 5	263	241
Au-delà de 5 ans	589	370
Total	2 851	2 287
Montants non actualisés		

Le groupe ne publie pas, pour des raisons pratiques, l'échéancier des paiements minimaux relatifs aux autres locations opérationnelles.

29. Commandes de matériels aéronautiques

Les échéances des engagements de commandes fermes de matériels aéronautiques se ventilent comme suit :

En millions d'euros
au 31 mars

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
N + 1	1 157	779
N + 2	608	839
N + 3	422	332
N + 4	537	375
N + 5	121	590
Au-delà de 5 ans	117	261
Total	2 962	3 176

Les engagements portent sur des montants en dollar US, ils sont convertis au cours de clôture de chaque exercice considéré.

Le nombre d'appareils en commande au 31 mars 2005 pour Air France est de 31 dont vingt Airbus et onze Boeing, soit une diminution de neuf appareils par rapport à la situation de fin mars 2004.

Cette évolution résulte de la poursuite des plans de livraisons d'appareils neufs et de l'inscription de nouvelles commandes. Le nombre d'appareils en commande au 31 mars 2005 pour KLM et ses filiales est de neuf dont six Airbus et trois Boeing.

On trouvera ci-dessous un rappel synthétique par type de flotte :

Flotte long-courrier

Groupe Air France

Neuf Boeing 777-300ER, appareil triclasse de 310 sièges, sont entrés dans la flotte Air France entre mai 2004 et fin mars 2005. Quatre des neuf Boeing 777-300ER font partie de la commande de dix appareils passée en novembre 2000 (deux en pleine propriété et deux en crédit bail) ; les cinq autres étant en location opérationnelle. La vocation de cette flotte, portée à dix appareils à l'été 2005 après une livraison additionnelle en avril 2005, est d'être exploitée sur les lignes long-courrier à fort courant affaires.

De plus, Air France a confirmé son intérêt pour ce modèle en transformant quatre options en commandes fermes dans la perspective du développement d'une flotte « loisirs » dédiée à la desserte du réseau Caraïbes Océan Indien à partir de l'exercice 2006-2007.

Le niveau du carnet de commandes des Boeing 777-300ER à fin mars 2005 reste ainsi de dix unités, soit les dix appareils de la commande initiale moins les quatre livraisons de l'exercice plus les quatre options exercées.

Les autres commandes d'appareils long-courrier n'ont pas connu d'évolutions majeures pendant l'exercice. Les engagements de commandes fermes aéronautiques comprennent deux Airbus A330-200 qui seront livrés en avril 2005. En revanche, ils ne comprennent pas le dernier Airbus A330-200 encore stocké suite à l'opération de report de livraison de l'automne 2002. Cet avion est la propriété de NOGUES, société financière désormais consolidée au sein du groupe Air France. Cet appareil sera mis en service dès avril 2005, achevant ainsi la constitution d'une flotte de 16 Airbus A330-300.

La commande de 10 Airbus A380-800 n'a pas évolué, les trois premières livraisons restent positionnées au printemps 2007. Une dernière commande reste enfin inscrite pour un Boeing 747-400ERF livrable en juin 2005, elle complètera la flotte actuelle de quatre appareils.

Groupe KLM

KLM a finalisé la Phase I de son programme de renouvellement de flotte avec la livraison des quatre derniers Boeing B777-200ER en avril 2004, octobre 2004, décembre 2004 et janvier 2005. Trois de ces appareils sont en location opérationnelle et un est loué en crédit bail.

Pour la phase II du programme de renouvellement de flotte à savoir le remplacement de douze Boeing B767-300, KLM a

passé commande de six Airbus A330-200, le premier devant être livré en août 2005. KLM a également passé commande de deux Boeing B777-200ER : ils seront livrés début 2006. Enfin, deux Boeing B777-200ER et deux Airbus A330-200 seront pris en location opérationnelle auprès de ILFC en mai 2006 pour un Boeing et début 2007 pour les autres. La restitution au loueur du premier Boeing B767-300 est planifié pour avril 2005.

Flotte moyen-courrier

Groupe Air France

Le processus de rationalisation autour de la famille Airbus A320 s'est poursuivi avec la mise en service de 8 appareils : quatre Airbus A318, deux Airbus A320, un Airbus A321 et un Airbus A319 au cours de l'exercice.

Les quatre Airbus A318 livrés sont les avions 6 à 9 d'une commande de 15 unités signée en décembre 1999, la vocation de ce module est de remplacer à terme les Boeing B737-500 sur le

segment d'entrée de la flotte moyen-courrier (110-120 sièges). Les quatre autres appareils de la famille Airbus A320, mis en service entre avril et juillet 2004, avaient été initialement concernés par le report de livraison décidé à l'automne 2002 pour ajuster la flotte au ralentissement du transport aérien. La reprise de trafic constatée en 2003 et confirmée en 2004 a permis de mettre un terme à cette opération pour ces appareils

Groupe KLM

En mai 2004, KLM a remplacé un Boeing B737-300 en location opérationnelle par un Boeing B737-900 pris en crédit bail.

Un Boeing B737-400 détenu en pleine propriété a été sorti de la flotte après l'incident à Barcelone du 28 novembre 2004. Aucune commande supplémentaire n'a été passée auprès de constructeurs ou de loueurs.

Au cours de l'exercice, Transavia a acquis un Boeing B737-800 et a pris en location un Boeing B737-700 en avril 2004. Une commande a été passée pour un Boeing B737-700 supplémentaire.

Flotte des compagnies régionales**Groupe Air France**

Les compagnies régionales ont pris livraison d'un CRJ 700 et d'un Embraer 145.

Groupe KLM

Deux avions d'occasion ont récemment rejoint la flotte de KLM Cityhopper : un Fokker 70 et un Fokker 100, tous deux en pleine propriété. De plus, quatre Fokker 50 ont fait l'objet d'une opération de « sale and lease back » en novembre 2004.

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année de livraison	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	N + 5	Au-delà de 5 ans
A 318	Au 31 mars 2005	Commandes fermes options	3	3	-	-	-
			-	5	2	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes options	4	3	3	-	-
			-	-	5	2	-
							3
A 319	Au 31 mars 2005	Commandes fermes options	2	-	-	-	-
			-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes options	1	2	-	-	-
			-	-	-	-	-
A 320	Au 31 mars 2005	Commandes fermes options	-	-	-	-	-
			-	2	1	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes options	2	-	-	-	-
			-	1	2	1	-
A 321	Au 31 mars 2005	Commandes fermes options	-	-	-	-	-
			-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes options	1	-	-	-	-
			-	-	-	-	-
A 330	Au 31 mars 2005	Commandes fermes options	6	2	-	-	-
			-	-	1	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes options	-	3	-	-	-
			-	1	2	2	-
							1
A 380	Au 31 mars 2005	Commandes fermes options	-	-	3	5	1
			-	-	-	1	1
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes options	-	-	-	3	5
			-	-	-	-	2
						2	2
B 737	Au 31 mars 2005	Commandes fermes options	1	-	-	-	-
			-	2	4	4	1
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes options	-	-	-	-	-
			-	-	-	-	-
B 747	Au 31 mars 2005	Commandes fermes options	1	-	-	-	-
			-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes options	-	1	-	-	-
			-	-	-	-	-
B 777	Au 31 mars 2005	Commandes fermes options	5	5	2	-	-
			-	-	2	4	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes options	3	5	2	-	-
			-	-	2	4	3
							1
Embraer 145	Au 31 mars 2005	Commandes fermes options	5	2	-	-	-
			-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes options	1	5	2	-	-
			-	-	-	-	-
CRJ 700	Au 31 mars 2005	Commandes fermes options	1	-	-	-	-
			-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes options	1	1	-	-	-
			-	-	-	-	-

30. Autres engagements

30.1 Engagements donnés

En millions d'euros
au 31 mars

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Engagements d'achats, de souscriptions de titres	23	13
Engagements de cessions de titres	(2)	(2)
Total	21	11
Avals, cautions et garanties donnés	105	16
Dettes garanties par des actifs nantis ou hypothéqués	1 749	1 650
Commandes de biens au sol	167	215

30.2 Engagements reçus

En millions d'euros
au 31 mars

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Avals, cautions et garanties reçus	145	106
Autres	3	9

Les avals, cautions et garanties reçus correspondent principalement à des lettres de crédit données par des institutions financières.

30.3 Litiges et procès

Le groupe est impliqué dans divers litiges pour lesquels des provisions n'ont pas nécessairement été constituées dans ses états financiers.

Notamment, Air France, KLM et plusieurs compagnies américaines, ont fait l'objet de poursuites aux États-Unis au titre d'une *class action* intentée par cinq agences de voyages domiciliées aux États-Unis et leur groupement professionnel (Association of Retail Travel Agents) pour entente illicite. Les demandes en dommages-intérêts des compagnies aériennes en défense s'élevaient à 17,5 milliards de dollars, montant qui pouvait être multiplié par trois conformément à la législation américaine en matière d'entente illicite. Un premier jugement a été rendu le 30 octobre 2003 en faveur des compagnies aériennes. La Cour de Richmond (Virginie), par un arrêt du 9 décembre 2004, a confirmé la décision rendue le 30 octobre 2003. Sous réserve d'un éventuel pourvoi, les compagnies aériennes dont Air France, sont définitivement mises hors de cause dans ce litige. Aucune provision n'avait été constituée à ce titre.

En outre, une procédure judiciaire similaire est actuellement en cours devant le tribunal fédéral de l'Ohio. Environ 150 agents de voyages (qui étaient parties puis s'étaient retirés de la procédure mentionnée ci-dessus), ont intenté une action en justice sur le même fondement (entente illicite) à l'encontre d'Air France, de KLM, ainsi qu'à l'encontre d'autres compagnies aériennes européennes et américaines. Le montant des préjudices allégués par ces 150 agents n'a pas encore été chiffré.

Aucune provision n'a été constituée dans le cadre de cette procédure.

En décembre 2004, la société IAP Intermodal, société de droit américain, a assigné plusieurs compagnies aériennes dont

Air France devant un tribunal fédéral de l'État du Texas, en leur faisant grief d'utiliser pour la programmation de leurs horaires de vol, des logiciels qui constitueraient une contrefaçon de trois brevets sur lesquels cette société aurait des droits.

Sur la base d'une opinion juridique donnée par un cabinet spécialisé aux États-Unis, Air France considère cette action non fondée et en conséquence, n'a pas prévu de provisions corrélatives.

Enfin, en 2000 et 2001, plusieurs employés de la société Servair avaient intenté une action en justice contre leur employeur, au motif que leurs heures de repas sur le lieu de travail, au cours desquelles ils restaient à la disposition de leur employeur devaient être payées comme heures de travail. Servair, de son côté, considérait que ces heures de repas étaient une interruption de travail et par conséquent, ne devaient être payées. La cour d'appel de Paris a fait droit à Servair dans un arrêt du 8 novembre 2001. D'autres procédures en justice, intentées sur les mêmes fondements et relatives à 471 autres employés de Servair sont actuellement en cours. Par un jugement du 29 octobre 2004, le tribunal saisi d'une action engagée par une trentaine de salariés les a déboutés de leurs demandes. Un jugement est attendu le 7 juin 2005 concernant des demandes formulées par 393 salariés pour les mêmes motifs.

L'ensemble de ces actions, jugées non pertinentes par Servair n'ont pas donné lieu à la constitution de provisions.

Aucun des autres litiges en cours, pour lesquelles Air France et KLM n'auraient pas prévu de provisions raisonnablement suffisantes, n'est susceptible d'avoir une incidence significative sur les activités, la situation financière ou les résultats d'exploitation du groupe.

31. Tableaux de flux de trésorerie

31.1 Trésorerie

En millions d'euros
au 31 mars

	2005	2004
	Air France-KLM	Air France publié
Disponibilités	386	330
Équivalents de liquidités (note 20)	2 101	1 364
Concours bancaires court terme et assimilés (note 23)	(263)	(289)
Trésorerie	2 224	1 405

31.2 Acquisition de filiales et participations

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.

32. Autres événements significatifs intervenus au cours de l'exercice

Après la cession par l'État d'une partie de sa participation dans le capital d'Air France-KLM, intervenue le 9 décembre 2004, les salariés d'Air France et de ses filiales ont pu acquérir des actions à des conditions privilégiées.

Au total, 21,6 millions d'actions Air France-KLM (hors actions gratuites), représentant 8% du capital d'Air France-KLM, ont été proposées aux salariés en février 2005, au travers de deux offres : l'offre réservée aux salariés (ORS) et l'échange salaire/actions (ESA).

L'ORS a permis aux salariés d'acheter 9 millions d'actions en profitant, selon la formule choisie, de différents avantages offerts par l'État et par l'entreprise :

- un rabais de 20% ;
- des actions gratuites ;
- un abondement jusqu'à 40% ;
- des facilités de paiement.

L'abondement versé par Air France au titre de l'ORS a pesé sur les frais de personnel à hauteur de 16 millions d'euros au 31 mars 2005.

Le 1^{er} février 2005, Air France-KLM a proposé aux salariés de la société Air France titulaires d'un contrat de travail de droit français, à durée indéterminée, de consentir à des réductions de leurs salaires s'étalant sur une période de 6 ans en échange de la remise par l'État d'actions Air France-KLM, dans la limite de 13 186 853 actions. À la clôture de l'offre, le 21 février 2005, 12,6 millions d'actions Air France-KLM avaient été souscrites par les salariés de la société Air France. Cette opération qui sera effective à compter de mai 2005 n'a eu en conséquence aucun impact sur les comptes du groupe au 31 mars 2005.

Par ailleurs, le groupe doit rembourser à l'État le coût résultant de la mise en œuvre de l'ESA (les actions souscrites dans le cadre de l'ESA ayant été remises par l'État aux salariés de la société Air France). La dette constatée à ce titre dans les comptes d'Air France-KLM au 31 mars 2005 s'élève à 107 millions d'euros.

33. Événements postérieurs à la clôture

En avril 2005, Air France a émis une Obligation à option de Conversion et / ou d'Échange en Actions Air France-KLM Nouvelles ou Existantes (OCEANE) à échéance 15 ans pour un montant de 450 millions d'euros.

Les montants empruntés au travers de cette émission d'obligations convertibles seront utilisés pour financer les investissements du groupe Air France, et notamment la modernisation de la flotte, à un coût de financement réduit par rapport à celui d'une dette traditionnelle de durée comparable et sans donner d'avions en hypothèque comme cela est traditionnellement le cas dans les financements d'avions.

Au cours de l'exercice 2004-05, Air France et les autres compagnies aériennes actionnaires d'Amadeus ont engagé des négociations avec des fonds d'investissement, dits de *private equity*, afin de lancer, à travers une société dont elles seront actionnaires, une offre publique d'achat sur Amadeus GTD au prix de 7,35 euros par action. Cette opération de *Leverage Buy Out (LBO)* permettra à Air France d'externaliser sa plus-value potentielle tout en restant actionnaire d'Amadeus GTD et de dégager une trésorerie brute de l'ordre de 800 millions d'euros. Les documents nécessaires à l'obtention de l'autorisation de l'offre ont été déposés auprès de la Commission espagnole des marchés financiers le 8 avril 2005. L'offre publique d'achat a débuté le 26 mai et se poursuivra jusqu'au 27 juin inclus.

34. Périmètre de consolidation au 31 mars 2005

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
Groupe AIR FRANCE SA							
AIR FRANCE SA	45, rue de Paris 95747 Roissy - CDG Cedex	420 495 178	1 901 231 625 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
AIR FRANCE SERVICES LTD	Room 229 - Terminal 2 Office Block London Heathrow Airport - Hounslow MDDX TW6 1RR - Grande-Bretagne	Étrangère	7 000 000 gbp	100	100	Intégration Globale	31 décembre
AMADEUS GLOBAL TRAVEL DISTRIBUTION	Salvador de Madariaga 1 28046 Madrid - Espagne	Étrangère	23 044 000 €	23	43	Mise en équivalence	31 décembre
CRMA	ZA de la Clef de Saint-Pierre BP 10F 78996 Elancourt	312 139 215	1 300 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
GIE ITAB 320	45, rue de Paris 95747 Roissy - CDG Cedex	347 907 636	-	100	100	Intégration Globale	31 mars
HEATHROW CARGO HANDLING	Building 558-Shoreham road West Heathrow Airport - Hounslow MDDX TW6 3RN - Grande-Bretagne	Étrangère	800 000 gbp	50	50	Mise en équivalence	31 décembre
NOGUES	5 Harbourmaster Place, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 usd	0	100	Intégration Globale	31 décembre
SODEXI	14 rue des Voyelles - BP 10301 Bat. AFE 3512 - Zone Fret 4 95703 Roissy - CDG Cedex	347 960 825	2 400 000 €	60	60	Intégration Globale	31 mars
Sous groupe REENTON DEVELOPMENT LTD							
REENTON DEVELOPMENT LIMITED	Room 901, 9th Floor, Tien Cheung Hong Building - 77-81 Jervois Street - Sheung Wan - Hong Kong	Étrangère	10 000 hkd	51	51	Intégration Globale	31 décembre
HANGXIN HITECH RESOURCES HOLDING LTD	Room 901, 9th Floor, Tien Cheung Hong Building - 77-81 Jervois Street - Sheung Wan - Hong Kong	Étrangère	77 984 hkd	41	80	Intégration Globale	31 décembre
HARBIN HANGXIN AVIONICS CO. LTD	N°8, Bohaiji Road, Jizhongqu, Hapin Road Harbin Economic Development Zone Harbin 150060 - Chine	Étrangère	1 283 865 cny	41	80	Intégration Globale	31 décembre
GUANGZHOU HANGXIN AVIONICS CO. LTD	N° 2, Kexin Road, TIANHE, 510630 Guangzhou - Chine	Étrangère	26 944 758 cny	41	80	Intégration Globale	31 décembre
SHANGHAI HANGXIN AERO MECHANICS CO. LTD	N° 12-C, Jinwen Road, Zhuqiao, Nanhui District, 201323 Shanghai - Chine	Étrangère	3 476 424 cny	41	80	Intégration Globale	31 décembre
SINGAPORE HANGXIN AVIATION ENG. PTE	N° 66, Loyang Way Singapore 508756	Étrangère	16 000 sgd	12	30	Mise en équivalence	31 décembre
SHANGDONG XIANGYU AERO-TECHNOLOGY SERVICES LTD	Yaoqiang International Airport, Jinan 250107, Shandong - Chine	Étrangère	3 380 000 cny	8	20	Mise en équivalence	31 décembre
Sous groupe UILEAG HOLDING COMPANY LTD							
UILEAG HOLDING COMPANY LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
O'FIONNAGAIN HOLDING COMPANY LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 1 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 2 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 3 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 4 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 5 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 6 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 7 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 8 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 9 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 10 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 e	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 11 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 12 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 13 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 14 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 15 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 16 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Étrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars

Périmètre de consolidation au 31 mars 2005 (suite)

178

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
Sous groupe AIR FRANCE FINANCE							
AIR FRANCE FINANCE	45, rue de Paris 95747 Roissy - CDG Cedex	341 178 697	200 000 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
AIR AUSTRAL	BP 611 97473 Saint Denis de la Réunion	323 650 945	1 984 000 €	30	30	Mise en équivalence	31 mars
AIR FRANCE FINANCE IRELAND	69/71 st Stephen's Green Dublin 2 Irlande	Étrangère	3 502 508 usd	100	100	Intégration Globale	31 décembre
AIR FRANCE PARTNAIRS LEASING NV	130 Schottegativeg Oost Curaçao- Antilles Néerlandaises	Étrangère	26 209 180 usd	45	45	Mise en équivalence	31 décembre
ALL AFRICA AIRWAYS	Les Cascades, Edith Cavell Street Port-Louis - Maurice	Étrangère	6 697 487 usd	51	51	Intégration Globale	31 décembre
BRIT AIR	Aéroport BP 156 29204 Morlaix	927 350 363	23 483 376 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
CITY JET	Swords Campus, Balheary Road Swords Co. Dublin - Irlande	Étrangère	5 079 968 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
FREQUENCE PLUS SERVICES	51/59 avenue Ledru Rollin 94 200 Ivry sur Seine	347 944 259	2 288 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
GIE JEAN BART	260 Bd Saint Germain 75007 Paris	430 337 766	-	10	10	Intégration Globale	31 décembre
GIE SCHIPHOL	260 Bd Saint Germain 75007 Paris	452 912 488	20 000 €	0	100	Intégration Globale	31 décembre
GIE SURCOUF	260 Bd Saint Germain 75007 Paris	432 655 785	-	100	100	Intégration Globale	31 mars
ICARE	Aéroport BP 156 29204 Morlaix	380 582 346	1 035 488 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
LYON MAINTENANCE	Aéroport Lyon Saint Exupery BP 386 69125 Lyon	421 812 595	80 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
REGIONAL COMPAGNIE AERIENNE EUROPEENNE	Aéroport de Nantes Atlantique 44340 Bouguenais	335 351 920	50 000 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
SOCIETE D'EXPLOITATION AERONAUTIQUE	45,rue de Paris 95747 Roissy - CDG Cedex	379 316 276	38 112 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
SOCIETE NOUVELLE AIR IVOIRE	Place de la République - Abidjan Côte d'Ivoire	Étrangère	3 600 000 000 xof	39	76	Intégration Globale	31 décembre
TEAMTRACKERS SA	57 rue Ledru Rollin 94 200 Ivry sur Seine	449 171 222	1 000 000 €	49	49	Intégration Proportionnelle	31 décembre
TEAMTRACKERS SRO	Olivova 4/2096 - 11000 Praha 1 République tchèque	Étrangère	17 500 000 czk	49	49	Intégration Proportionnelle	31 décembre
Sous groupe SERVAIR							
SERVAIR (Cie d'exploitation des services auxiliaires aériens)	4 place de Londres Roissypole 95726 Roissy - CDG Cedex	722 000 395	52 386 208 €	98	98	Intégration Globale	31 mars
ACNA	Bat. 3416 Modules 100 et 200 BP 10605 95724 Roissy - CDG Cedex	382 587 558	250 000 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
ACSAIR	Le Ronsard - Paris Nord 2 22 avenue des Nations - BP 50379 Villepinte - 95942 Roissy - CDG Cedex	437 568 702	1 500 000 €	50	51	Intégration Globale	31 décembre
AEROFORM	Le Ronsard - Paris Nord 2 22 avenue des Nations - BP 50379 Villepinte - 95942 Roissy - CDG Cedex	448 568 702	8 000 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
AEROSUR	Le Ronsard - Paris Nord 2 22 avenue des Nations - BP 50379 Villepinte - 95942 Roissy - CDG Cedex	432 219 940	40 000 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
AFRIQUE CATERING	4 place de Londres Roissypole BP 10701 95726 Roissy - CDG Cedex	403 236 714	450 000 €	50	51	Intégration Globale	31 décembre
AIR CHEF	Via Venezia Guilia 5/a Milano Italie	Étrangère	2 000 000 €	49	50	Mise en équivalence	31 décembre
ALPHA AIRPORTS GROUP PLC	Europa House - 804 Bath road Cranford Middlesex TW5 9US Grande Bretagne	Étrangère	17 068 000 gbp	26	27	Mise en équivalence	31 janvier
BRUNEAU PEGORIER	15 rue de la Grande Borne 77 990 Le Mesnil Amelot	572 129 377	1 365 500 €	93	95	Intégration Globale	31 mars
CENTRE DE PRODUCTION ALIMENTAIRE	16 rue de la Grande Borne 77990 Le Mesnil Amelot	380 885 129	1 500 000 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
CULIN'AIR PARIS	8 rue des acacias 77230 Villeneuve sous Dammartin	430 048 959	914 760 €	55	56	Intégration Globale	31 décembre

Périmètre de consolidation au 31 mars 2005 (suite)

179

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
DAKAR CATERING	PO Box 8431 Aéroport de Dakar Yoff Dakar - Sénégal	Étrangère	250 000 000 cfa	49	51	Intégration Globale	31 décembre
EUROPEAN CATERING SERVICES	The Corporation Trust Company 1209 Orange Street Wilmington DE 19801 USA	Étrangère	4 860 000 usd	98	100	Intégration Globale	31 décembre
FLYING FOOD CATERING	1209 Orange Street - City of Wilmington 400 - State of Delaware USA	Étrangère	920 000 usd	48	49	Mise en équivalence	31 décembre
FLYING FOOD MIAMI	1650 N.W - 70 th Avenue Miami, Florida 33299 USA	Étrangère	6 462 131 usd	48	49	Mise en équivalence	31 décembre
FLYING FOOD SAN FRANCISCO	810 Malcom Road Burlingame California 94010 USA	Étrangère	6 926 328 usd	43	44	Mise en équivalence	31 décembre
FLYING FOOD SERVICES	1209 Orange Street - City of Wilmington 400 - State of Delaware USA	Étrangère	450 000 usd	48	49	Mise en équivalence	31 décembre
JET CHEF	Zone d'aviation d'affaires 93350 Aéroport du Bourget	382 587 541	380 000 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
LOGAIR	4 place de Londres Roissy 95726 Roissy - CDG Cedex	443 014 527	40 000 €	49	50	Intégration Proportionnelle	31 décembre
LOME CATERING SA	Aéroport de Lomé BP 3688 Togo	Étrangère	100 000 000 cfa	17	35	Mise en équivalence	31 décembre
LYON AIR TRAITEUR	4 place de Londres Roissy BP 10701 95726 Roissy - CDG Cedex	451 329 916	455 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
MACAU CATERING SERVICES	Catering Building Macau International Airport Pac On Taipa - Macao	Étrangère	16 000 000 mop	17	34	Mise en équivalence	31 décembre
MALI CATERING	Aéroport de Bamako Sénou BP E3803 - Bamako Mali	Étrangère	350 000 000 cfa	70	99	Intégration Globale	31 décembre
MARTINIQUE CATERING	4 place de Londres Roissy BP 10701 95726 Roissy - CDG Cedex	451 329 932	505 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
ORLY AIR TRAITEUR	1 rue du Pont des Pierres 91320 Wissous	384 030 680	5 700 000 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
PASSERELLE	Route du Midi Bat. 3441 - BP 10605 95724 Roissy - CDG Cedex	433 032 828	7 500 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
PRESTAIR	1 rue du Pont de Pierre BP 61 - Wissous 91422 Morangis Cedex	429 723 737	7 500 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
PMAIR	Bat. 3416 - Route du Midi 93290 Tremblay	437 927 882	8 000 €	50	51	Intégration Globale	31 décembre
SEREP	PO Box 8431 Aéroport de Dakar Yoff Dakar - Sénégal	Étrangère	30 600 000 cfa	38	39	Mise en équivalence	31 décembre
SERVAIR EUREST	Avenida 11 de Septiembre Poligono Mas Blau 08820 El Prat de Llobregat Barcelona - Espagne	Étrangère	710 797 €	34	35	Mise en équivalence	31 décembre
SERVAIR SATS	PO Box 3 Singapoure Changi Airport 918141 Singapour	Étrangère	1 040 000 sgd	50	51	Intégration Globale	31 décembre
SERVANTAGE	12 chemin des glirettes 95000 Le Thillay Aéroport Léon Mba	424 657 179	37 500 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
SESAL	PO Box 20303 Libreville - Gabon	Étrangère	250 000 000 cfa	39	40	Mise en équivalence	31 décembre
SOCIETE IMMOBILIERE AEROPORTUAIRE	4 place de Londres Roissy BP 10701 95726 Roissy - CDG Cedex	722 003 795	1 905 000 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
SKYCHEF	International Airport PO Box 450 Victoria - Point Larue Mahé - Seychelles	Étrangère	312 500 scr	54	55	Intégration Globale	31 mars
SKYLOGISTIC	BP 121 69125 Lyon St Exupéry Aéroport	423 049 089	547 500 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
SOGRI	Aéroport de Cayenne Rochambeau 97351 Matoury	320 750 763	225 000 €	95	97	Intégration Globale	31 mars
SORI	Zone de fret Nord Aéroport Pôle Caraïbes 97139 Abymes	322 055 187	50 000 €	49	50	Intégration Globale	31 décembre
SPECIAL MEALS CATERING	16 rue de la Grande Borne 77990 Le Mesnil Amelot	429 627 474	7 622 €	98	100	Intégration Globale	31 mars

Périmètre de consolidation au 31 mars 2005 (suite)

180

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
Groupe KLM N.V.							
KLM N.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	125 347 000 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
AIRGO B.V.	Amsterdamseweg 55, AMS /DJ 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
AIRPORT MEDICAL SERVICES B.V.	Stationsplein 236, 1117 CJ Schiphol Pays Bas	Étrangère	16 000 €	78	80	Intégration Globale	31 mars
AMA HOLDING B.V.	Hangar 10, 1117 AA Schiphol Pays Bas	Étrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
AIRCRAFT MAINTENANCE AMSTERDAM B.V.	Hangar 10, 1117 AA Schiphol Pays Bas	Étrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
AMSTERDAM SCHIPHOL PIJPLEIDING BEHEER B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	10 861 €	58	60	Intégration Globale	31 mars
AMSTERDAM SCHIPHOL PIJPLEIDING C.V.	Oude Vijfhuizenweg 6, 1118 LV Luchthaven Schiphol - Pays Bas	Étrangère	98 935 €	70	84	Intégration Globale	31 mars
AQUILA INVEST B.V.	Amsterdamseweg 55, AMS / DJ, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	22 689 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
BLUE CROWN B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
BLUE YONDER II B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
BLUE YONDER IX B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
BLUE YONDER X B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	18 000 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
BLUE YONDER XI B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	18 000 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
BLUE YONDER XII B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	18 000 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
BLUE YONDER XIII B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	18 000 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
BLUE YONDER XIV B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	18 000 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
CELL K16 INSURANCE COMPANY	Heritage Group Limited, Polygon Hall Le Marchant Street - St Peter Port Guernsey GY1 4HY Iles anglo-normandes	Étrangère	2 147 USD	97	0	Intégration Globale	31 mars
CSC INDIA	301-303 Rangoli, Opp. Air Cargo Complex Andheri (East), Mumbai Inde	Étrangère	9 883 175 BHT	97	84	Intégration Globale	31 mars
CYGNIFIC B.V.	Koningin Wilhelminaplein 29TRN 3 12 Fl. 1062 HJ Amsterdam - Pays Bas	Étrangère	500 000 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
CYGNIFIC (UK) LIMITED	New Reservation Building, Amsterdam way, Norwich, NR6 6EP Grande Bretagne	Étrangère	2 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
HEESWIJK HOLDING B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	19 173 575 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KES AIRPORT EQUIPMENT FUELLING B.V.	Pakhuisstraat 1, 1118 DJ Luchthaven Schiphol - Pays Bas	Étrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KES AIRPORT EQUIPMENT LEASING B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLEUR INVEST B.V.	Amsterdamseweg 55, AMS / DJ, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM AIR CHARTER B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	113 445 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM ARBO SERVICES B.V.	Stationsplein 236, 1117 CJ Schiphol Pays Bas	Étrangère	689 494 €	97	84	Intégration Globale	31 mars

Périmètre de consolidation au 31 mars 2005 (suite)

181

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
KLM CATERING SERVICES SCHIPHOL B.V.	Havenmeesterweg 1, 1118 CB Luchthaven Schiphol - Pays Bas	Étrangère	13 613 406 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM CITYHOPPER B.V.	Stationsplein 102, Convair Geb., 1117 BV Luchthaven Schiphol Pays Bas	Étrangère	90 756 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM CITYHOPPER UK LTD	North Suite, Skyway House, Parsonage Road, Takely, Bishop's Stortford, Herts CM22 6CPU Grande Bretagne	Étrangère	1 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM EQUIPMENT SERVICES B.V.	Pakhuisstraat 1, Gebouw 565, 1118 DJ Luchthaven Schiphol Pays Bas	Étrangère	1 361 341 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM FINANCIAL SERVICES B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	123 101 974 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM FLIGHT CREW SERVICES GMBH	Siemensstrasse 9, 63263 Neu - Isenburg - Allemagne	Étrangère	25 565 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM GROUND SERVICES LIMITED	Station Management, Terminal 4, Heathrow Airport London, Hounslow, Middlesex, TW6 3XQ Grande Bretagne	Étrangère	500 000 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM INTERNATIONAL CHARTER B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	17 713 220 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM INTERNATIONAL FINANCE COMPANY B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	46 294 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM LUCHTVAARTSCHOOL B.V.	Burgemeester J.G. Legroweg 43, 9761 TA Eelde - Pays Bas	Étrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM OLIEMAATSCHAPPIJ B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	510 503 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM UK ENGINEERING LIMITED	Liberator Road, Norwich Airport Norwich, Norfolk, NR6 6 ER Grande Bretagne	Étrangère	100 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
KROONDUIF B.V.	Amsterdamseweg 55, AMS /DK 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	113 445 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
MICOPA B.V.	Manitobadreef 6 - E, 3565 CH Utrecht - Pays Bas	Étrangère	50 000 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
OCCABOT BEHEER B.V.	Amsterdamseweg 55, afd. AMS /DJ 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
ORION-STAETE B.V.	Amsterdamseweg 55, TAV. AMS /BB, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
PYRHELIO-STAETE B.V.	Amsterdamseweg 55, TAV. AMS /BB, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
QUASAR-STAETE B.V.	Amsterdamseweg 55, TAV. AMS /BB, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
RIGEL-STAETE B.V.	Amsterdamseweg 55, TAV. AMS /BB, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
ROAD FEEDER MANAGEMENT B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
SPICA-STAETE B.V.	Amsterdamseweg 55, TAV. AMS /BB, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
TRANSAVIA AIRLINES C.V.	Westelijke Randweg 3, 1118CR Luchthaven Schiphol - Pays Bas	Étrangère	0 €	49	50	Intégration Globale	31 mars
WEBLOK B.V.	Amsterdamseweg 55, AMS/BY, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Étrangère	2 817 518 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
MARTINAIR HOLLAND N.V.	Havenmeesterweg 201, 1118 CD Luchthaven Schiphol - Pays Bas	Étrangère	32 247 866 €	49	50	Mise en équivalence	31 décembre
KENYA AIRWAYS LIMITED	Kenya Airways Headquarters and Base, Airport North Road, Embakasi, Nairobi, PO Box 19002, 00501 Nairobi - Kenya	Étrangère	1 198 971 429 KES	25	26	Mise en équivalence	31 mars
INTERNATIONAL AEROSPACE MANAGEMENT COMPANY S.C.R.L.	Via Mestrina 123, 30172 Venise Italie	Étrangère	51 650 €	19	20	Mise en équivalence	31 mars
EUROPEAN PNEUMATIC COMPONENT OVERHAUL AND REPAIR (EPCOR) B.V.	Bellsingel 41, 1119 NT Schiphol-Rijk Pays Bas	Étrangère	3 778 583 €	48	49	Mise en équivalence	31 mars

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
Sous groupe INTERNATIONALE FINANCIERING EN MANAGEMENT MAATSCHAPPIJ B.V.							
INTERNATIONALE FINANCIERING EN MANAGEMENT MAATSCHAPPIJ B.V.	Keesomstraat 38, 1171 AN Badhoevedorp Pays Bas	Étrangère	45 378 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
PHK FREIGHT SERVICES B.V.	Amsterdamseweg 55, AMS /DJ, 1182 GP Amstelveen Pays Bas	Étrangère	22 689 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
TRAVEL INDUSTRY SYSTEMS B.V.	Amsterdamseweg 55, AMS /BU, 1182 GP Amstelveen Pays Bas	Étrangère	226 890 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
Sous groupe INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES LIMITED							
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES LIMITED	Bridge House, 4 Borough High Street, London SE1 9QQ Grande Bretagne	Étrangère	200 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES EUROPE LIMITED	Bridge House, 4 Borough High Street, London SE1 9QQ Grande Bretagne	Étrangère	100 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
IAS ASIA INCORPORATED	25th Floor, RCBC Plaza, Ayala Avenue corner with Sen. Gil Puyat Avenue Makati City 1200, Metro Manilla Philippines	Étrangère	250 000 PHP	97	84	Intégration Globale	31 mars
IASA INCORPORATED	25th Floor, RCBC Plaza, Ayala Avenue corner with Sen. Gil Puyat Avenue Makati City 1200, Metro Manilla Philippines	Étrangère	10 947 500 PHP	97	84	Intégration Globale	31 mars
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED	Bridge House, 4 Borough High Street, London SE1 9QQ Grande Bretagne	Étrangère	1 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED LIABILITY COMPANY	Fullbright & Jaworski LLP, 1301 Mc Kinney, Suite 5100, Houston Texas 77010 - États-Unis	Étrangère	10 000 USD	97	84	Intégration Globale	31 mars
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES OFFSHORE LIMITED	Bridge House, 4 Borough High Street, London SE1 9QQ Grande Bretagne	Étrangère	1 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
Sous groupe KLM UK HOLDINGS LIMITED							
KLM UK HOLDINGS LIMITED	North Suite, Skyway House, Parsonage Road, Takely, Bishop's Stortford, Herts CM22 6 PU Grande Bretagne	Étrangère	112 007 902 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
ROSC LIMITED	North Suite, Skyway House, Parsonage Road, Takely, Bishop's Stortford, Herts CM22 6 PU Grande Bretagne	Étrangère	100 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM UK LIMITED	North Suite, Skyway House, Parsonage Road, Takely, Bishop's Stortford, Herts CM22 6 PU Grande Bretagne	Étrangère	46 900 000 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
AIR UK LEASING LIMITED	North Suite, Skyway House, Parsonage Road, Takely, Bishop's Stortford, Herts CM22 6 PU Grande Bretagne	Étrangère	50 000 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
AIR UK (Jersey) LIMITED SERVICES LIMITED	North Suite, Skyway House, Parsonage Road, Takely, Bishop's Stortford, Herts CM22 6 PU Grande Bretagne	Étrangère	6 871 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars

Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

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. (ex Air France S.A.) relatifs à l'exercice clos le 31 mars 2005, 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.

1. Opinion sur les comptes consolidés

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 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 sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les entreprises comprises dans la consolidation.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur les points exposés dans les notes 2.2, 3.2 et 22.2 de l'annexe :

- la note 2.2 expose le changement d'estimation comptable relatif à la dette liée aux programmes de fidélisation *Fréquence Plus* chez Air France S.A. et *Flying Dutchman* chez KLM N.V. :

le rapprochement de ces deux programmes et l'évaluation des nouvelles modalités d'utilisation des *miles* à partir du mois de juin 2005 ont conduit Air France–KLM à ajuster l'estimation de la dette comptabilisée au titre de son programme de fidélisation ;

- la note 3.2 expose les principales hypothèses retenues dans le cadre de l'affectation du prix d'acquisition de KLM et de la détermination encore provisoire de la juste valeur des actifs et passifs de KLM à la date d'acquisition de cette dernière. Cette note indique notamment que le groupe est en attente de clarification de la part du normalisateur international quant aux modalités de reconnaissance des surplus relatifs aux fonds destinés à couvrir les engagements de retraite du personnel KLM. Dans l'attente de ces éclaircissements, le groupe a décidé de ne pas amortir à compter du deuxième trimestre de l'exercice la fraction de l'écart d'acquisition résultant de la reconnaissance de cet actif. Les impacts financiers qui résulteraient de la confirmation ou de l'infirmité par le normalisateur de la reconnaissance de ce surplus sont précisés dans la note 22.2 de l'annexe.

2. Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L.225-235 du Code de commerce relatives à la justification des appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

Comme il est précisé dans la note 2.26 de l'annexe aux comptes consolidés, la Direction d'Air France–KLM est conduite à faire des estimations et hypothèses ayant une incidence sur les états financiers et les notes les accompagnant. Cette note précise

également que les résultats définitifs peuvent être différents de ceux résultant de ces estimations. Dans le cadre de notre audit des comptes consolidés au 31 mars 2005, nous avons estimé que, parmi les comptes qui sont sujets à des estimations comptables significatives et susceptibles d'une justification de nos appréciations figurent les écarts d'acquisition positifs et négatifs, les immobilisations incorporelles et corporelles, les

immobilisations financières, les impôts différés actifs, les titres de transports émis et non utilisés et les provisions pour risques. Conformément à la norme professionnelle française applicable aux estimations comptables, nous avons notamment :

- Pour ce qui concerne les actifs cités ci-dessus et les titres de transport émis et non utilisés, apprécié les données et les hypothèses sur lesquelles se fondent ces estimations, revu les calculs effectués par la société, comparé les estimations comptables des périodes précédentes avec les réalisations correspondantes et examiné les procédures d'approbation de ces estimations par la Direction ;
- Pour ce qui concerne l'écart d'acquisition négatif lié à l'acquisition de la société KLM N.V., apprécié et revu les données et hypothèses sur lesquelles se fonde la détermination de la juste valeur des actifs et passifs de la société KLM N.V. consolidée depuis le 1er mai 2004 ainsi que l'information donnée dans les notes 3.2. et 22.2 sur les impacts liés à la reconnaissance ou non du surplus relatif aux fonds de pension de KLM

dans l'attente de la position du normalisateur sur ce point. Nous avons également apprécié et revu les données et hypothèses sur lesquelles se fonde la détermination de la durée d'amortissement de cet écart d'acquisition négatif ;

- Pour ce qui concerne les provisions pour risques, apprécié les bases sur lesquelles ces provisions ont été constituées, revu les informations relatives à ces risques contenues dans l'annexe aux comptes consolidés et examiné les procédures d'approbation de ces estimations par la Direction.

Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par votre société, nous nous sommes assurés du bien-fondé du changement d'estimation comptable mentionné ci-dessus et de la présentation qui en a été faite. 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.

3. Vérification spécifique

Par ailleurs, nous avons également procédé 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.

Les Commissaires aux comptes

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 21 juin 2005

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.

Jean-Paul Vellutini
Associé

Jean-Luc Decornoy
Associé

Deloitte & Associés

Pascal Pincemin
Associé

Adoption des normes IFRS

(International Financial Reporting Standards)

Le règlement CE n° 1606/2002 du Parlement Européen et du Conseil 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^{er} janvier 2005, ce qui signifie pour le groupe Air France-KLM à compter du 1^{er} avril 2005.

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^{er} avril 2004, date à laquelle devra être établi un bilan retraité.

Le groupe a réalisé deux des trois phases de son projet de conversion :

- La première phase du projet dite de « diagnostic » visait à identifier les principales divergences de traitement comptable et d'évaluation entre les nouvelles normes et celles appliquées actuellement dans le groupe.
- La deuxième phase, consistant en la dispense d'un programme de formation aux normes IFRS, a été conduite pour le personnel de toutes les sociétés du groupe.
- La réalisation de la troisième et dernière phase consiste en l'élaboration du bilan d'ouverture au 1^{er} avril 2004 et au retraitement des opérations de l'exercice 2004-05.

Cette conversion est facilitée par le fait que le groupe Air France-KLM avait anticipé, au cours des derniers exercices, l'application de certaines dispositions IFRS lorsqu'elles étaient compatibles avec le référentiel français. Tel fut le cas notamment pour l'adoption de l'approche par composant des immobilisations corporelles (IAS 16) et l'évaluation des engagements de retraite (IAS 19).

Les principales différences de traitement comptable recensées par le groupe concernent les normes et natures suivantes :

IFRS 1 - Première application des normes d'information financière internationales

- À l'occasion de l'établissement du bilan d'ouverture, l'entreprise dispose en application des options offertes par IFRS 1 de la possibilité d'évaluer une immobilisation corporelle à la date de transition aux IFRS à sa juste valeur (Fair Value) et d'utiliser cette juste valeur en tant que coût présumé à cette date de transition.

Le groupe étudie la faisabilité de recourir à la valeur de marché pour l'évaluation de la flotte du groupe Air France dans le bilan d'ouverture, compte tenu de l'acquisition récente du groupe KLM, pour lequel la valeur de marché a été retenue dans le cadre de la procédure de valorisation du bilan d'acquisition.

Les évaluations menées par des experts indépendants sont en cours.

- De même, le groupe dispose en application de l'option offerte par cette même norme de la possibilité de comptabiliser dans le bilan d'ouverture IFRS, au titre de la valorisation

des engagements de retraite, le solde des écarts actuariels actuellement amortis sur la durée moyenne de vie active des personnels concernés. Le chiffrage exhaustif est en cours.

IAS 12 - Impôts différés

L'actualisation des impôts différés long terme au contraire du référentiel français est interdite.

De même, la norme internationale impose la constitution d'une provision pour un impôt différé sur les réserves non distribuées pour les sociétés consolidées selon la méthode de la mise en équivalence.

Le groupe estime que certaines sociétés pourraient être concernées par la mise en oeuvre de la norme. Le recensement ainsi que le chiffrage sont en cours.

IAS 28 - Participations dans des entreprises associées

Selon les principes comptables français, l'influence notable sur une société est présumée lorsque le pourcentage de détention des droits de vote d'une société atteint 20%.

Toutefois, lorsque l'influence notable n'est pas exercée, la société peut être exclue du périmètre de consolidation y compris lorsque ce seuil est atteint. Cette possibilité d'exclusion n'existe pas en référentiel IFRS.

Le groupe examine actuellement l'ensemble du portefeuille de sociétés qui le compose afin de recenser si dans de rares cas une incidence sur la valorisation du bilan d'ouverture pourrait apparaître dans le cadre de l'application de la norme.

IAS 27 - Comptabilisation des participations dans les filiales

Selon les principes comptables français, le contrôle exclusif est établi lorsqu'une société est détenue à plus de 50%.

Toutefois, lorsque le contrôle exclusif est démontré malgré un pourcentage des droits de vote inférieur à 50%, la société doit en application de la norme, être consolidée selon la méthode de l'intégration globale.

Le groupe examine actuellement l'ensemble du portefeuille de sociétés qui le compose afin de recenser si dans de rares cas une incidence sur la méthode de consolidation peut apparaître.

Bien que la différence de méthode de consolidation ne génère pas d'impact sur le bilan d'ouverture, une incidence indirecte, notamment en matière d'élimination des transactions inter-compagnies, pourrait apparaître. L'analyse est en cours.

IFRS 2 - Paiement fondé sur des actions

Conformément aux dispositions transitoires de la norme, le groupe applique celle-ci pour les plans d'achats d'actions/stock options attribués après le 07 novembre 2002.

Le chiffrage de l'impact est en cours.

IFRS 3 - Regroupements d'entreprises

Le groupe a choisi d'exercer l'option offerte par IFRS 1 qui pour un premier adoptant permet de ne pas appliquer rétrospectivement IFRS 3 à des regroupements d'entreprises passés (c'est-à-dire ceux antérieurs à la date de transition).

En conséquence, les regroupements d'entreprises sont comptabilisés en application des dispositions de la norme IFRS 3 à compter du 1^{er} avril 2004.

Le seul regroupement d'entreprises intervenu depuis le 1^{er} avril 2004 concerne le rapprochement avec le groupe KLM réalisé au 1^{er} mai 2004. À ce titre, les travaux d'allocation du prix d'acquisition selon les normes IFRS sont en cours de finalisation.

Les principaux ajustements complémentaires résultant des différences entre les référentiels français et IFRS sont en cours de valorisation et portent notamment sur l'inscription au bilan des éléments d'actifs incorporels dont la comptabilisation en principes français n'est pas acceptée lorsque l'écart d'acquisition est négatif.

Autres normes

Concernant les normes IAS 32 et 39, conformément à l'option offerte, le groupe a choisi de les appliquer de façon prospective à compter du 1^{er} avril 2005.

L'analyse des différents instruments financiers utilisés au sein du groupe, leur classification ainsi que le chiffrage des impacts sont en cours.

Pour les autres normes dont la valorisation se poursuit, le groupe estime à ce stade que leurs impacts éventuels seront peu significatifs.

Par décision de l'Assemblée Générale Extraordinaire d'Air France en date du 15 septembre 2004, la société Air France a apporté à sa filiale dénommée Air France – Compagnie aérienne (ex Air Orient) l'essentiel de son patrimoine.

Le même jour, ces deux sociétés ont été « re-dénommées », la société Air France devenant Air France-KLM et Air France - Compagnie Aérienne devenant société Air France.

Cet apport est rétroactif au 1^{er} avril 2004. À l'issue de cette opé-

ration, le patrimoine conservé par la société Air France-KLM est constitué principalement des titres de la société Air France, de KLM, d'Alitalia ainsi que les titres d'auto-détention dans le cadre du programme de rachat.

Les montants des actifs et des passifs apportés par Air France-KLM à Air France sont présentés dans la note ci-après. Il n'y a pas d'autre élément dans les comptes individuels qui serait de nature à éclairer le jugement de l'investisseur.

Apport partiel d'actif

En millions d'euros

Actifs	Montant
Immobilisations incorporelles	25
Immobilisations corporelles	5 614
Immobilisations financières	1 152
Stocks et encours	102
Créances d'exploitation	1 866
Créances diverses	142
Valeurs mobilières de placement	1 413
Disponibilités	290
Comptes de régularisation et assimilés	409
Total actifs apportés	11 013
Passifs	
Provisions pour risques et charges	1 244
Dettes financières	3 224
Dettes d'exploitation	3 100
Dettes diverses	118
Comptes de régularisation et assimilés	268
Total passifs apportés	7 954
Actif net	3 059

Compte de résultat

188

En millions d'euros
au 31 mars

	2005 Holding Air France-KLM	2004 Air France publié	2003 Air France publié
Produits d'exploitation			
Chiffre d'affaires	-	11 345	11 731
Production immobilisée	-	28	49
Reprises sur provisions et amortissements	-	188	188
Transfert de charges	-	94	127
Autres produits	3	7	3
Total produits d'exploitation	3	11 662	12 098
Charges d'exploitation			
Consommations de l'exercice en provenance de tiers	30	6 853	7 380
Impôts et taxes et versements assimilés	2	155	141
Charges de personnel	-	3 615	3 436
Dotations aux amortissements et provisions	-	1 367	892
Autres charges	1	161	181
Total charges d'exploitation	33	12 151	12 029
Résultat d'exploitation	(30)	(489)	69
Quote part des opérations faites en commun	-	5	12
Produits financiers	1	554	578
Charges financières	7	665	685
Résultat financier	(6)	(111)	(106)
Résultat courant avant impôt	(36)	(596)	(25)
Produits exceptionnels	-	1 512	541
Charges exceptionnelles	-	1 353	735
Résultat exceptionnel		159	(194)
Impôts sur les bénéfices	(3)	16	(2)
Résultat	(33)	(453)	(218)

Bilan

Actif

En millions d'euros
au 31 mars

	2005 Holding Air France-KLM	2004 Air France publié	2003 Air France publié
Immobilisations incorporelles		25	29
Immobilisations corporelles		5 614	5 883
dont immobilisations aéronautiques		4 343	4 709
Immobilisations financières	3 883	1 193	759
Actif immobilisé	3 883	6 832	6 671
Stocks et encours		102	163
Créances d'exploitation dont :	2	1 869	1 674
Créances clients et comptes rattachés	2	1 581	1 362
Autres créances d'exploitation		288	311
Créances diverses	7	142	451
Valeurs mobilières de placement	1	1 413	989
Disponibilités		307	164
Actif circulant	10	3 832	3 442
Comptes de régularisation et assimilés		409	424
Total	3 893	11 073	10 538

Passif

En millions d'euros
au 31 mars

	2005 Holding Air France-KLM	2004 Air France publié	2003 Air France publié
Capitaux propres			
Capital	2 290	1 868	1 868
Primes d'émission et de fusion	384	261	261
Réserves	1 178	415	649
Report à nouveau	0	0	0
Résultat de l'exercice	-33	-453	-218
Provisions règlementées et subvention d'investissement		1 027	1 086
Total capitaux propres	3 819	3 118	3 647
Provisions pour risques et charges		1 244	822
Dettes			
Dettes financières		3 224	2 848
Dettes d'exploitation dont :	11	3 100	2 970
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	8	1 190	1 317
Titres de transport émis et non utilisés		993	902
Autres dettes d'exploitation	3	918	751
Dettes diverses	63	118	36
Total dettes	74	6 442	5 854
Comptes de régularisation et assimilés		268	215
Total	3 893	11 073	10 538

Tableau des filiales et participations

190

En millions d'euros

	N° SIREN	Capital	Capitaux propres autres que capital après résultat	Quote-Part de capital détenue
Sociétés ou groupes de sociétés				
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) (Roissy) ⁽¹⁾	420 495 178	1 901	1 290	100,0%
KLM ⁽¹⁾		125	1 648	97,3%
2 - Participations (détenues à moins de 50%)				
Alitalia ⁽²⁾		1 433	(184)	2,0%

(1) comptes sociaux au 31 mars 2005

(2) comptes consolidés au 31 décembre 2003

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	Observations Écart de réévaluation ou provision
Brut	Net						

3 060	3 060			12 102	95		
789	789			6 441	91	1	—

22	16			4 306	(520)		—
----	----	--	--	-------	-------	--	---

Tableau de variation des capitaux propres

192

En millions d'euros

Origine des mouvements	Capital	Primes d'émission & conversion	Ecart Réévaluation	Réserves	Report à Nouveau	Résultat de l'exercice	Provisions réglementées	Capitaux propres
Situation au 31 mars 2004	1 868	261	3	412		(453)	1 027	3 118
Assemblée générale du 15 septembre 2004								
Troisième résolution (résultat 2003-04)		(207)		(246)		453		
Troisième résolution (dividende)				(13)				(13)
Troisième résolution (précompte)				(5)				(5)
Douzième résolution (affectation aux réserves)				1 027			(1 027)	
Offre Publique d'Échange KLM	422	330						752
Résultat de la période						(33)		(33)
Situation au 31 mars 2005	2 290	384	3	1 175		(33)		3 819

Résultats de la société au cours des cinq derniers exercices

193

Exercices clos le 31 mars	2001 Air France publié	2002 Air France publié	2003 Air France publié	2004 Air France publié	2005 Holding Air France-KLM
1. Capital en fin d'exercice					
Capital social (en euros)	1 868 137 539	1 868 137 539	1 868 137 539	1 868 137 539	2 289 759 903
Nombre d'actions ordinaires existantes	219 780 887	219 780 887	219 780 887	219 780 887	269 383 518
Nombre d'actions à dividende prioritaire					
Nombre maximal d'actions futures à créer :					
- Par conversion d'obligations	0	0	0	0	0
- Par exercice de droits de souscription	0	0	0	0	30 062 199
2. Opérations et résultats de l'exercice (en milliers d'euros)					
Chiffre d'affaires hors taxes	11 637 679	11 670 871	11 730 679	11 344 755	0
Résultat avant impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions	866 772	771 375	628 753	507 862	(30 307)
Impôts sur les bénéfices	0	0	(1 777)	15 945	(3 426)
Participation des salariés due au titre de l'exercice	0	0	0	0	0
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions	205 169	41 917	(217 624)	(452 558)	(33 359)
Résultat distribué	61 013	21 690	13 014	13 347	40 407
3. Résultats par action (en euros)					
Résultat après impôts, participation des salariés, mais avant dotations aux amortissements et provisions	3,94	3,51	2,86	2,24	(0,10)
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions	0,93	0,19	(0,99)	(2,06)	(0,12)
Dividende attribué à chaque action	0,22	0,10	0,06	0,05	0,15
4. Personnel					
Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice	55 777	59 296	59 731	59 788	0
Montant de la masse salariale de l'exercice (en milliers d'euros)	2 301 741	2 443 904	2 528 771	2 639 480	0
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux de l'exercice (Sécurité Sociale, oeuvres sociales, etc...) (milliers d'euros)	810 047	869 692	907 126	975 878	0

Rapport général

des Commissaires aux comptes

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 2005, sur :

- le contrôle des comptes annuels de la société Air France-KLM S.A. (ex Air France 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.

1. 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.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note d'introduction de l'annexe indiquant le changement d'activité de la société intervenu au cours de l'exercice : Air France-KLM est désormais une société holding ayant apporté par décision de l'Assemblée Générale Extraordinaire d'Air France le 15 septembre 2004 avec effet rétroactif au 1^{er} avril 2004, les activités opérationnelles de l'ancienne société Air France à sa filiale Air France-Compagnie Aérienne (ex Air Orient).

2. Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L.225-235 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.

Pour ce qui concerne l'apport partiel d'actif, nous nous sommes assurés de la correcte traduction comptable dans les comptes du traité d'apport partiel d'actif mentionné ci-dessus ainsi que du caractère approprié de l'information fournie en annexe des comptes. 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.

3. 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'observation 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.

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle et à l'identité des détenteurs du capital vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Les Commissaires aux comptes
Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 21 juin 2005

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.
Jean-Paul Vellutini
Associé
Jean-Luc Decornoy
Associé

Deloitte & Associés
Pascal Pincemin
Associé

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de Commissaires aux comptes de votre société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions réglementées.

1. 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.

Conventions de prestations de services, de trésorerie et de domiciliation conclues entre Air France-KLM et la société Air France

- Personne concernée :

Jean-Cyril Spinetta, administrateur d'Air France-KLM et d'Air France.

- Nature, objet et modalités :

Air France-KLM et sa filiale Air France ont conclu une convention dont l'objet est de définir les conditions dans 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. Air France-KLM et sa filiale Air France 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.

Votre conseil d'administration du 15 septembre 2004 a autorisé ces conventions.

Accords relatifs à la réalisation de la participation d'Air France dans Amadeus GTD

- Personne concernée :

Pierre-Henri Gourgeon, administrateur d'Air France-KLM et d'Amadeus GTD.

- Nature, objet et modalités :

Votre Conseil d'Administration du 20 janvier 2005 a délégué à

vos Président, le pouvoir de décider la conclusion de la transaction mentionnée ci-dessus et en ce cas de conclure tous actes et signer toute convention avec faculté de substitution.

Convention relative à la rémunération du Président et du Directeur Général Délégué.

Convention relative à la rémunération du Président et du Directeur Général Délégué

- Personnes concernées :

Jean-Cyril Spinetta, administrateur d'Air France-KLM et d'Air France.

Pierre-Henri Gourgeon, administrateur d'Air France-KLM et d'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 Air France à hauteur de la quote-part d'activité qu'ils consacrent à Air France.

Votre Conseil d'Administration du 23 novembre 2004 a autorisé cette convention.

2. Convention approuvée 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 de la convention suivante, approuvée au cours d'exercices antérieurs, s'est poursuivie au cours du dernier exercice.

Convention de participation croisée avec Alitalia

- Personne concernée :

G. Cimoli, administrateur d'Air France 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.

Les Commissaires aux comptes

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 21 juin 2005

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.

Jean-Paul Vellutini
Associé

Jean-Luc Decornoy
Associé

Deloitte & Associés

Pascal Pincemin
Associé

Comptes simplifiés de AMADEUS GTD

197

Air France détient 23,6% d'Amadeus qui est consolidé par mise en équivalence. Les comptes d'Amadeus étant publiés en annexe du rapport annuel, sous forme 20-F déposé auprès de la SEC, des comptes simplifiés d'Amadeus sont inclus dans ce document de référence.

Les comptes du groupe Amadeus sont préparés et présentés selon les normes internationales (IFRS). Ils sont consultables en intégralité sur le site corporate d'Amadeus : <http://amadeus.com>

Compte de résultat consolidé

*En milliers d'euros
au 31 décembre*

	2004	2003
Chiffre d'affaires	2 056 680	1 929 009
Coût des ventes	1 620 379	1 528 358
Marge brute	436 301	400 651
Charges commerciales, générales et administratives	92 887	80 021
Résultat opérationnel	343 414	320 630
Autres produits (charges)		
Charges financières nettes	(6 045)	(15 713)
Profits (pertes) de change	(4 109)	(1 931)
Autres produits (charges) net(te)s	397	2 980
Résultat avant impôts	333 657	305 966
Impôts	129 018	122 182
Résultat après impôts	204 639	183 784
Quote-part dans les résultats des sociétés mises en équivalence	(8 279)	(23 645)
Intérêts minoritaires	11 672	(25)
Résultat net	208 032	160 114
Résultat de base par action de catégorie « A », en euros	0,36	0,28
Résultat de base par action de catégorie « B », en euros	-	-
Résultat dilué par action de catégorie « A », en euros	0,36	0,28
Résultat dilué par action de catégorie « B », en euros	-	-

Bilan consolidé

En milliers d'euros
au 31 décembre

Actif	2004	2003
Actif circulant		
Trésorerie et équivalent de trésorerie	104 669	42 101
Créances nettes	245 228	182 429
Créances nettes – entreprises liées	58 921	63 021
Prêts et emprunts – entreprises liées	1 190	88
Crédits d'impôt	41 611	42 023
Avances et autres actifs circulants	77 456	82 810
Total de l'actif circulant	529 075	412 472
Immobilisations corporelles		
Terrains et constructions	130 142	129 213
Matériel informatique et logiciels	465 097	425 707
Autres immobilisations corporelles	138 616	128 503
Immobilisations corporelles brutes	733 855	683 423
Amortissements cumulés	(446 321)	(410 944)
Total des immobilisations corporelles nettes	287 534	272 479
Immobilisations incorporelles		
Brevets, marques et licences	79 903	88 673
Technologie acquise	72 282	41 688
Développement de logiciels en-cours	371 859	324 957
Contrats acquis	274 748	272 093
Écarts d'acquisition	453 383	310 961
Autres immobilisations incorporelles	9 137	5 486
Immobilisations incorporelles brutes	1 261 312	1 043 858
Amortissements cumulés	(604 103)	(487 806)
Total des immobilisations incorporelles nettes	657 209	556 052
Impôts différés	108 779	126 115
Prêts – entreprises liées	1 015	1 725
Titres des sociétés mises en équivalence	27 588	63 273
Autres placements à long terme nets	63 839	104 757
Total des autres actifs immobilisés	201 221	295 870
Total des immobilisations	1 145 964	1 124 401
Total	1 675 039	1 536 873

Bilan consolidé

En milliers d'euros
au 31 décembre

Passif	2004	2003
Passif courant		
Créditeurs	316 768	247 400
Créditeurs – entreprises liées	27 032	24 731
Dividendes à payer	34	-
Dettes exigibles à moins d'un an	8 562	80 310
Dettes de location-financement	9 996	9 643
Impôts courant sur le résultat	32 651	35 181
Autres passifs courants	127 863	100 739
Total des passifs courants	522 906	498 004
Passifs à long terme		
Dettes à long terme	2 538	701
Dettes de location-financement	96 003	104 420
Impôts différés	74 528	102 228
Autres passifs à long terme	37 303	72 778
Total des passifs à long terme	210 372	280 127
Intérêts minoritaires	10 037	1 029
Capitaux propres		
Capital social	23 044	27 898
Primes d'émission	360 341	379 358
Actions propres et autres instruments de capitaux propres assimilés	(109 499)	(126 899)
Réserves	686 395	502 879
Montant cumulé des écarts de conversion	(28 557)	(25 523)
Total des capitaux propres	931 724	757 713
Total	1 675 039	1 536 873

Tableau de flux de trésorerie consolidé

En milliers d'euros
au 31 décembre

	2004	2003
Flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles		
Résultat opérationnel	343 414	320 630
Ajustements pour :		
Amortissements et provisions	205 991	211 905
Bénéfice opérationnel avant variation du besoin en fonds de roulement, net des acquisitions	549 405	532 535
Créances	4 334	(4 067)
Crédits d'impôts	(5 810)	2 525
Autres actifs circulants	8 053	15 837
Créditeurs	(24 855)	(17 286)
Autres passifs courants	(10 397)	1 815
Autres passifs à long terme	(5 127)	2 099
Trésorerie générée par les activités opérationnelles	515 603	533 458
Impôts payés	(105 621)	(61 825)
Trésorerie nette générée par les activités opérationnelles	409 982	471 633
Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement		
Acquisitions d'immobilisations corporelles	(77 011)	(52 803)
Acquisitions d'immobilisations incorporelles	(73 830)	(89 033)
Prise de participations dans des filiales et entreprises associées, nette de la trésorerie acquise	(55 884)	(83 957)
Intérêts reçus	4 631	1 813
Placements et dépôts divers	(4 257)	(8 529)
Prêts consentis à des tiers	(4 367)	(55 652)
Prêts consentis à des entreprises liées	(585)	(4 941)
Gains (pertes) de trésorerie sur instruments financiers	3 889	12 225
Cessions de placements divers	3 663	2 689
Dividendes reçus	7 828	9 076
Cessions d'actifs immobilisés	3 598	5 112
Flux de trésorerie net utilisé dans les activités d'investissement	(192 325)	(264 000)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		
Emission de nouveaux emprunts	32 864	300 598
Remboursements d'emprunts	(106 076)	(427 819)
Intérêts payés	(12 533)	(17 928)
Rachat d'actions de catégorie « B »	(485)	-
Acquisition d'actions propres	(63 086)	(96)
Cessions d'actions propres	39 215	224
Dividendes versés	(35 000)	(29 998)
Remboursements de dettes de location-financement	(10 419)	(9 756)
Flux net de trésorerie utilisée dans les activités de financement	(155 520)	(184 775)
Effet de la variation du taux de change sur la trésorerie et équivalent de trésorerie	431	941
Augmentation/(diminution) nette de trésorerie	62 568	23 799
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	42 101	18 302
Trésorerie à la clôture de l'exercice	104 669	42 101

Variation des capitaux propres consolidés

En milliers d'euros
au 31 décembre

	Capital social	Primes d'émission	Actions propres et autres instruments de capitaux propres assimilés	Réserves	Montant cumulé des écarts de conversion	Total
Solde au 31 décembre 2002	27 898	373 195	(128 050)	367 026	(17 729)	622 340
Instruments de capitaux propres	-	(3 543)	-	-	-	(3 543)
Actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	4 092	-	4 092
Incidence fiscale	-	-	-	(1 441)	-	(1 441)
Instruments de couverture	-	-	-	22 076	11 875	33 951
Incidence fiscale	-	-	-	(7 735)	(4 156)	(11 891)
Autres profits (pertes)	-	-	-	(10 104)	(15 513)	(25 617)
Profits (pertes) non comptabilisés dans le compte de résultat	-	(3 543)	-	6 888	(7 794)	(4 449)
(Acquisitions) / cessions nettes d'actions propres	-	9 706	1 151	(1 151)	-	9 706
Dividendes	-	-	-	(29 998)	-	(29 998)
Résultat net de l'exercice	-	-	-	160 114	-	160 114
Solde au 31 décembre 2003	27 898	379 358	(126 899)	502 879	(25 523)	757 713
Actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	(2 373)	-	(2 373)
Incidence fiscale	-	-	-	828	-	828
Instruments de couverture	-	-	-	(4 131)	2 155	(1 976)
Incidence fiscale	-	-	-	1 444	(755)	689
Autres profits (pertes)	-	-	-	(632)	(4 434)	(5 066)
Profits (pertes) non comptabilisés dans le compte de résultat	-	-	-	(4 864)	(3 034)	(7 898)
(Acquisitions) / cessions nettes d'actions propres	-	(19 017)	17 400	10 979	-	9 362
Dividendes	-	-	-	(35 000)	-	(35 000)
Rachat d'actions de catégorie « B »	(4 854)	-	-	4 369	-	(485)
Résultat net de l'exercice	-	-	-	208 032	-	208 032
Solde au 31 décembre 2004	23 044	360 341	(109 499)	686 395	(28 557)	931 724



Informations complémentaires

204

Historique

206

Renseignements à caractère général

207

Renseignements relatifs au capital

214

Renseignements relatifs aux accords conclus dans le cadre
du rapprochement entre Air France et KLM

220

Environnement législatif et réglementaire du transport aérien

223

Avis des Commissaires aux comptes sur le document de référence

225

Information et contrôle

227

Glossaire

230

Table de concordance

Vertrek Departures 2



Air France

1933

Naissance d'Air France par le regroupement de cinq compagnies aériennes françaises.

1945

Nationalisation d'Air France.

1946

Ouverture de la ligne Paris-New York en DC4 avec un temps de trajet de 23 heures 45 minutes.

1959-1960

Mise en service des premières Caravelle et des premiers Boeing 707, ces derniers permettant de réduire la durée du trajet Paris-New York à 8 heures.

1976

Mise en service de Concorde, d'abord sur Paris-Rio, Paris-Caracas et Paris-Washington puis l'année suivante sur Paris-New York, reliant les deux villes en 3 heures 45 minutes.

1990

Acquisition d'UTA, créée en 1963.

1992

Fusion d'Air France et d'UTA. Air France détient ainsi 72% d'Air Inter en cumulant la participation d'UTA avec la sienne.

1996

Air Inter devient Air France Europe.

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 sur le Règlement Mensuel le 22 février 1999.

2000

Lancement de SkyTeam et de SkyTeam Cargo, les alliances dont Air France est membre fondateur avec Aeromexico, Delta et Korean Air.
Création du pôle régional avec l'acquisition de Régional Airlines, Flandre Air, Proteus, Brit Air et CityJet.

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.

2003

Air France fête ses 70 ans et annonce son intention de se rapprocher de KLM par le biais d'offre publique d'échange.

KLM

1919

Création de KLM, Compagnie royale aérienne néerlandaise pour les Pays-Bas et les Colonies.

1924

Premier vol intercontinental de KLM d'Amsterdam vers Jakarta.

1934

Premier vol transatlantique de KLM d'Amsterdam à Curaçao au moyen d'un Fokker F XVIII Snip.

1946

Ouverture de la ligne régulière KLM entre Amsterdam et New York.

1958

Premier vol de KLM vers le Japon passant par le Pôle Nord.

1989

Conclusion d'une alliance entre KLM et la compagnie américaine Northwest Airlines.

2002

KLM annonce le renouvellement de sa flotte avec l'arrivée du Boeing B 747-400 ER Freighter, du Boeing B 777-200 ER et de l'Airbus A 330-200.

2004

KLM fête ses 85 ans.

Air France-KLM

2004

21 avril : Lancement de l'offre d'échange des titres KLM.

3 mai : Clôture de l'offre initiale.

5 mai : Cotation des titres sur le marché d'Amsterdam et de New York.

21 mai : Clôture de la période complémentaire de l'offre.

15 septembre : Finalisation de l'organisation du groupe avec la mise en place du holding Air France-KLM.

2005

Annonce de la création de la Maison Européenne du Cargo. Présentation du premier programme d'été commun Air France-KLM.

Présentation de *Flying Blue*, le programme de fidélisation commun.

Renseignements à caractère général

206

Dénomination sociale

Air France-KLM

Siège social

2, rue Robert Esnault-Pelterie, 75007 Paris

Adresse postale

45, rue de Paris, 95747 Roissy CDG Cedex

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 : 621 Z

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^{er} 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.

Capital social au 31 mars 2005

Au 31 mars 2005, 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 du 20 avril 2004 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.

Le Conseil d'administration a utilisé, à hauteur de 677,1 millions d'euros, l'autorisation de 1,15 milliard d'euros qui lui avait été conférée par l'Assemblée générale

du 20 avril 2004 en vue d'augmenter le capital par émission d'actions sans droit préférentiel dans le cadre de l'offre publique d'échange sur les actions de KLM, ainsi que de bons d'acquisition ou de souscription d'action (BASA). Les capitaux propres du groupe Air France-KLM ont été augmentés de 768 millions d'euros à l'issue de l'offre d'échange en mai 2004 et potentiellement d'environ 600 millions d'euros à l'issue de la période d'exercice des bons de souscription émis à la même occasion.

Nature de l'opération	Montant maximal des émissions	Solde disponible
Augmentation de capital par émission d'actions :		
- avec droit préférentiel de souscription	400 millions d'euros	400 millions d'euros
- sans droit préférentiel de souscription	1,15 milliard d'euros	437,9 millions d'euros
Émissions de titres de créance donnant accès au capital	1 milliard d'euros	1 milliard d'euros
Augmentation de capital par incorporation de réserves et/ou de primes	400 millions d'euros	400 millions d'euros
Augmentation de capital réservée à l'épargne salariale	3% du capital existant au moment de l'émission	

Autorisation de rachat d'actions par Air France-KLM

L'Assemblée générale mixte du 15 septembre 2004 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 18 mois, à opérer en bourse sur ses propres actions conformément au programme de rachat d'achat visé par l'AMF sous le numéro 04-737, soumis aux dispositions relatives aux rachats d'actions communiquées par l'Autorité des marchés financiers en date du 13 octobre 2004. Le prix maximum d'achat a été fixé à 25 euros et le prix minimum de vente à 8,50 euros.

Air France-KLM s'est engagé à ne pas acquérir plus de 5% de son capital. Au cours de l'exercice 2004-05, Air France-KLM a fait usage de cette autorisation ainsi que de l'autorisation donnée par l'Assemblée générale du 10 juillet 2003 (programme de rachat

visé par la COB sous le numéro 03.601) dans le cadre du contrat de liquidité signé avec SG Securities pour un montant d'achat de 2 535 856 actions et de vente de 2 422 165 actions.

Au 31 mars 2005, le groupe Air France-KLM détenait 6 483 270 actions Air France-KLM dont 3 524 464 actions au titre d'options d'achat d'actions attribuées au personnel navigant technique d'Air France dans le cadre de l'échange salaire/actions mis en place en 1999 et avant le rapprochement avec Air France, 1 659 268 actions détenues par KLM au titre des *stock options* accordées aux dirigeants de KLM et 1 299 538 actions de trésorerie.

Plans d'options de souscription ou d'achat d'actions

Au 31 mars 2005, aucune option n'a été conférée aux mandataires sociaux de la société sur des actions d'Air France-KLM. Aucun plan de souscription ou d'achat d'action n'a été mis en place par Air France-KLM ou ses filiales, à l'exception de ceux indiqués ci-dessous.

Plan d'options d'achat d'actions mis en place par KLM avant le rapprochement avec Air France au bénéfice des mandataires sociaux et cadres dirigeants de KLM

KLM a mis en place, avant le rapprochement avec Air France, un programme de *stock options* soumis au droit néerlandais qui donnait droit à des actions KLM. KLM avait acquis ou créé et détenait le nombre d'actions requis afin de satisfaire les bénéficiaires des options en cas d'exercice des options.

Dans le cadre du rapprochement entre Air France et KLM, il a été prévu que lesdites options consenties par KLM donneraient

désormais droit à des actions Air France-KLM (au lieu d'actions KLM comme initialement prévu). Les actions détenues par KLM pour servir les plans de *stock options* ont donc été transférées à une fondation dont l'objet unique est la détention desdites actions et ont été converties en actions Air France-KLM. En outre, les détenteurs de *stock options* de 1999 et 2000 ont pu choisir une solution alternative au terme de laquelle leurs options ont été évaluées conformément à la méthode Black-Scholes et échangées pour une valeur équivalente contre un portefeuille de BASA Air France-KLM.

Au 31 mars 2005, cette fondation détenait 1 659 268 actions Air France-KLM de manière à pouvoir assurer le cas échéant l'exercice des *stock options* existantes.

Les bénéficiaires de ces options sont des mandataires sociaux et des cadres dirigeants de KLM.

Année de mise en place	2000	2001	2002	2003	2004	Total
Nombre total d'actions Air France-KLM pouvant être souscrites	34 419	457 804 dont A : 343 642 B : 114 162	460 455 dont A : 341 350 B : 119 105	355 379	463 884	1 771 941
Date d'expiration	21 octobre 2005	20 octobre 2006	19 octobre 2007	30 juin 2008	25 juin 2009	
Prix d'exercice						
- Options A	—	20,44	12,80	—	—	
- Options B	32,86	16,22	10,07	6,48	13,19	

Plan d'options d'achat d'actions mis en place par Air France avant le rapprochement avec KLM au bénéfice du personnel navigant technique

L'Assemblée générale mixte du 28 septembre 1999 d'Air France a autorisé l'attribution d'options d'acquisition d'actions aux personnels navigants techniques d'Air France ayant accepté

l'échange salaire/actions. Le Conseil d'administration du 30 mai 2000 a mis en œuvre ce plan dont les caractéristiques sont indiquées dans le tableau ci-dessous.

Caractéristiques du plan

Date de l'Assemblée générale ayant autorisé le plan	28 septembre 1999
Date du Conseil d'administration ayant mis en œuvre le plan	30 mai 2000
Nombre de bénéficiaires	2 787 personnels navigants techniques
Nombre maximum d'options	3 516 596
Nombre maximum d'actions acquises	3 516 596
Prix d'exercice des options	15,75 euros
Modalités d'exercice	Entre le 30 mai 2005 et le 30 mai 2007 à raison d'une option pour quatre actions acquises dans le cadre de l'échange salaire/actions

Le nombre d'options détenues par les 10 plus gros attributaires de ce plan s'élève à 79 465 options.

Au 31 mars 2005, Air France détenait 3 524 464 actions afin de pouvoir satisfaire en cas d'exercice du plan d'option d'achat d'actions pour les personnels navigants techniques ayant accepté l'échange salaire/actions.

Titres donnant accès au capital

Au 31 mars 2005, il existe des titres donnant accès au capital. À la suite de l'opération d'échange des titres KLM en titres Air France-KLM, il a été créé, en mai 2004, 45 093 299 bons de souscription ou d'achat d'actions. D'une maturité de trois ans et demi, ces bons peuvent être exercés à partir du 6 novembre 2005 à raison de trois bons pour deux actions au prix de 20 euros l'action.

Le 22 avril 2005, la compagnie Air France a placé avec succès 450 millions d'Océane en actions Air France-KLM sur les mar-

chés de capitaux. Les 21 951 219 obligations Air France d'une valeur nominale unitaire de 20,50 euros donnent droit à l'attribution d'actions nouvelles et/ou existantes d'Air France-KLM sur la base d'une action par obligation. Cette attribution peut se faire à tout moment à compter du 1^{er} juin 2005 et au plus tard, jusqu'au 25 mars 2020. Les obligations seront amorties en totalité le 1^{er} avril 2020 par remboursement au pair.

Les Océane sont cotées sur le marché Eurolist d'Euronext Paris depuis le 22 avril 2005.

Évolution du capital depuis cinq ans

	Montant des variations de capital		Montants successifs du capital (en euros)	Nombre cumulé d'actions
	Nominal (en euros)	Primes (en euros)		
Au 31 mars 2001	—	—	1 868 137 540	219 780 887
Au 31 mars 2002	—	—	1 868 137 540	219 780 887
Au 31 mars 2003	—	—	1 868 137 540	219 780 887
Au 31 mars 2004	—	—	1 868 137 540	219 780 887
Au 31 mars 2005	421 622 363	346 264 903	2 289 759 903	269 383 518

À la suite de l'opération d'échange des titres KLM en titres Air France, il a été créé, en deux fois au cours du mois de mai 2004, 49 602 631 millions d'actions, portant le nombre total d'actions à 269 383 518 actions et le capital à 2 289 759 903 euros.

L'offre publique d'échange proposée aux porteurs de KLM le 5 avril 2004 présentait les caractéristiques suivantes :

- parité d'échange : 11 actions et 10 bons d'acquisition et/ou de souscription d'actions Air France (BASA) pour 10 actions KLM et 11 *American Depositary Shares* (ADS) d'Air France et 10 *American Depositary Warrants* (ADW) d'Air France pour 10 *New York Registry Shares* de KLM ;

- trois BASA donneront droit à leur titulaire d'acquérir et/ou de souscrire, deux actions Air France au prix d'exercice de 20 euros par action Air France-KLM. Les BASA ont une maturité de trois ans et demi à compter du 6 mai 2004 et sont exerçables à partir du 6 novembre 2005 ;
- les ADW auront les mêmes modalités et prix d'exercice en ADS ou en actions Air France-KLM que les BASA.

Répartition actuelle du capital et des droits de vote

	En % du capital			En % des droits de vote		
	31 mars 2005	31 mars 2004	31 mars 2003	31 mars 2005	31 mars 2004	31 mars 2003
État	23,2	54,0	54,4	23,8	54,6	55,1
Salariés et anciens salariés	11,7	12,8	12,9	11,7	12,9	13,1
Air France-KLM (auto-détention)	2,4	1,1	1,3	-	-	-
Public	62,7	32,1	31,4	64,5	32,5	31,8

À la suite de la cession de 47 680 883 actions par l'État français le 9 décembre 2004, une offre a été proposée aux salariés, conformément à la loi de privatisation.

Cette offre s'est décomposée en deux tranches :

- une première tranche de 8 414 273 actions totalement sous-critées et livrées le 31 mars 2005 ;
- une seconde tranche d'échange salaire/actions pour 12 612 671 actions livrées le 11 avril 2005.

À l'issue de l'opération, l'État français détient 18,6% du capital et les salariés 16,3%.

À la connaissance d'Air France-KLM, aucun actionnaire ou groupe d'actionnaires autre que l'État français, le groupe Barclays, le groupe BNP Paribas, la Caisse Nationale des Caisses d'Épargne (CNCE), Alitalia, le groupe Société Générale et CIP-Paribas ne détenait au 31 mars 2005, directement ou indirectement, individuellement, ou de concert, 0,5% ou plus du capital ou des droits de vote. Air France-KLM n'a pas connaissance de l'existence de pactes d'actionnaires.

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 de 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.

Au-delà de 5% et sans limitation, cette déclaration est renouvelée dans les mêmes conditions chaque fois qu'un nouveau seuil de 1% des droits de vote est franchi. Ces obligations s'appliquent pour des franchissements à la hausse comme à la baisse.

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 de 5%, 10%, 20%, 33^{1/3}%, 50% et 66^{2/3}% 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 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. Cette faculté a été exercée en septembre 2002 et en avril 2004.

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.

D'autre part, indépendamment des prescriptions édictées par l'article L.233-7 du Code de commerce, toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui vient à détenir directement ou indirectement, un nombre d'actions représentant au moins 0,5% du capital ou des droits de vote d'Air France-KLM ou un multiple de ce pourcentage, est tenue d'informer Air France-KLM par lettre recommandée avec

accusé de réception dans un délai de quinze jours à compter du franchissement de ce seuil de participation. Cette déclaration devra être renouvelée dans les conditions ci-dessus prévues 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.

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

Air France-KLM et sa filiale Air France ont conclu le 5 octobre 2004 une convention dont l'objet est de définir les conditions dans 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.

Air France-KLM et sa filiale Air France ont en outre conclu à la même date :

- 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).

Ces trois conventions ont, préalablement à leur signature, été approuvées par les Conseils d'administration d'Air France-KLM et d'Air France le 15 septembre 2004.

Des conventions analogues seront mises en place entre Air France-KLM et KLM.

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'actionariat

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-KLM.

En contrepartie des actions transférées dans SAK I et SAK II, Air France-KLM a reçu des certificats d'actions lui permettant de bénéficier de l'intégralité des droits économiques, y compris les

droits aux dividendes, attachés aux actions sous-jacentes. SAK I et SAK II conservent néanmoins les droits de vote attachés aux dites actions. Ces droits de vote sont exercés par les deux fondations 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-KLM 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

L'État néerlandais a convenu de réduire sa participation dans KLM proportionnellement à toute réduction par l'État français de sa participation dans le capital d'Air France-KLM. À cette fin, l'État néerlandais cèdera ses actions préférentielles cumulatives A à Air France-KLM ou à une fondation néerlandaise au nom et pour le compte d'Air France-KLM si le transfert a lieu au cours des trois premières années suivant le rapprochement. Dans ce dernier cas, la fondation émettra au profit d'Air France-KLM des certificats d'action correspondant aux actions préférentielles cumulatives A transférées à la fondation. Ces certificats d'action conféreront à Air France-KLM l'ensemble des droits économiques attachés aux dites actions, les droits de vote attachés aux dites actions étant exercés par la fondation jusqu'à ce que les certificats d'action soient échangés par Air France-KLM contre lesdites actions. À l'issue de la période initiale de trois ans, Air France-KLM aura la faculté d'échanger les certificats d'actions contre les actions préférentielles cumulatives A et de détenir ces dernières directement.

Après la cession par l'État français de 68 707 903 actions Air France-KLM, l'État néerlandais a cédé 5 103 885 actions préférentielles cumulatives A KLM à Air France-KLM. Elles ont été transférées à la fondation SAK I, qui a remis les droits économiques attachés à ces actions à Air France-KLM.

L'État néerlandais bénéficie par ailleurs du droit de céder à Air France-KLM à tout moment autant d'actions préférentielles cumulatives A qu'il le souhaite.

Option de souscription d'actions préférentielles B de KLM de l'État néerlandais

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.

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 aérien 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 d'Air France-KLM soit exercé par des ressortissants néerlandais ou européens.

Cette option de l'État néerlandais, modifiée suite au rapprochement d'Air France et de KLM, 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-KLM 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 de l'État néerlandais et du calendrier d'un tel exercice, sans que cette discussion ne confère pour autant à Air France-KLM un droit d'autorisation préalable. Postérieurement à l'exercice de l'option, l'État néerlandais aura l'obligation d'informer

Air France-KLM, 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 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, 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 par Air France-KLM à KLM et par Air France-KLM à l'État néerlandais

Air France et KLM ont, dans le cadre de leur opération de rapprochement, élaboré un panel de principes dénommés « Assurances » consenties d'une part par Air France-KLM à KLM et d'autre part par Air France-KLM et KLM à l'État néerlandais.

Les assurances consenties par Air France-KLM à l'État néerlandais

L'objectif de ces assurances est 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 consenties à l'État néerlandais seront applicables 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 les 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 déploieront tous leurs 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 à partir 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.
- 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.

Les assurances suivantes données à l'État néerlandais resteront applicables 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 ;

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.

Les assurances consenties par Air France-KLM 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 à partir 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'opèreront pas moins de 50% des fréquences globales.
- 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 profitabilité 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.
- Air France et KLM feront leurs meilleurs efforts pour conserver le terme « Royal » pour KLM.

Les assurances consenties par Air France-KLM à KLM sont devenues effectives à compter du 5 mai 2004 et demeureront valables 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-KLM et KLM afin de prendre en compte l'environnement futur du groupe Air France-KLM.

Mise en place d'un mécanisme afin d'assurer le respect des assurances

Air France-KLM 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.

Cette fondation comprend deux comités qui rendent des avis impératifs dans l'éventualité où une décision prise par le Conseil de surveillance de KLM, le Directoire de KLM ou le Conseil d'administration d'Air France apparaîtrait comme contrevenant aux assurances consenties. La fondation est mise en place 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 sera liquidée immédiatement après avoir rendu son avis sur ladite contravention. En rendant ses avis, la fondation devra agir dans les meilleurs intérêts de KLM, de ceux du groupe Air France-KLM et de ses actionnaires.

La fondation 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 relativement à une décision du Conseil de surveillance de KLM, du Directoire de KLM ou du Conseil d'administration d'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 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 d'Air France-KLM 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 2005, 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.

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 exerçant des fonctions de direction ; 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 ;

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 confiées à 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.

- 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 restauration ou toute réorganisation globale des activités opérationnelles suite au désinvestissement ou à 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.

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^{ère} liberté – Une compagnie qui part de son État d'origine a le droit de survoler l'espace aérien d'un État étranger.

2^{ème} 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^{ème} 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^{ème} 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^{ème} 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^{ème} 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^{ème} 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^{ème} 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.

Affectation des créneaux

L'accès aux principaux aéroports internationaux est réglementé par l'attribution de créneaux horaires ou *slots*. Le terme « créneaux » correspond à l'autorisation pour un transporteur d'atterrir ou de décoller sur un aéroport à une heure et à un jour donnés. La réglementation de l'accès par les créneaux 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 (saison été d'avril à octobre et saison hiver de novembre à mars). 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.

Législation européenne

Au sein de l'Union européenne, ces libertés sont complétées par une législation commune créant une situation réglementaire homogène pour tous les transporteurs européens.

Espace unique européen

Depuis le 1^{er} avril 1997, 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 désormais être possédé, sans restriction, par tout ressortissant

Un créneau attribué mais non utilisé est repris et ré-attribué 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.

L'existence de cette législation élimine la nécessité de tout accord bilatéral entre États membres.

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. Ce régime 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

Le 17 février 2005, un nouveau règlement européen concernant les droits des passagers est entré en vigueur. 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 établit de nouvelles règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance, en cas de refus d'embarquement, de retard important, d'annulation de vol ou de déclassement.

En matière de surréservation, 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 calculée en fonction de la zone kilométrique de destination finale et du retard par rapport à l'heure d'arrivée initiale. Cette indemnisation peut varier de 250 € à 600 €.

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, le règlement introduit de nouveaux droits pour le passager et de nouvelles obligations pour les transporteurs aériens. Ces obligations 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.

Enfin, le passager placé dans une classe inférieure à celle réservée bénéficiera dorénavant 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 avec la mise en œuvre d'un système à double niveau :

- un premier niveau qui fixe une responsabilité objective du

transporteur aérien jusqu'à concurrence d'un montant de 100 000 droits de tirage spéciaux (DTS) ;

- un second niveau 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.

En outre, 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 de Chicago a créé l'Organisation Aéronautique Civile Internationale (OACI). En 1947, elle est devenue la branche aéronautique de l'ONU au sein de laquelle les États établissent la réglementation internationale technique de la navigation aérienne.

Cette convention 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 leur espace aérien respectif ainsi que dans leurs relations avec leurs partenaires.

Convention de Rome (1952)

La Convention de Rome porte sur les dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers.

Cette convention, signée en 1952, n'a pas été ratifiée par la France et les Pays-Bas.

Avis des Commissaires aux comptes sur le document de référence

223

En notre qualité de Commissaires aux comptes de la société Air France-KLM et en application des articles 211-1 à 211-42 du règlement général de l'AMF, nous avons procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à la vérification des informations portant sur la situation financière et les comptes historiques données dans le présent document de référence.

Ce document de référence a été établi sous la responsabilité du Président-directeur général d'Air France-KLM S.A.. Il nous appartient d'émettre un avis sur la sincérité des informations qu'il contient portant sur la situation financière et les comptes. Nos diligences ont consisté, conformément aux normes

professionnelles applicables en France, à apprécier la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes, à vérifier leur concordance avec les comptes ayant fait l'objet d'un rapport. Elles ont également consisté à lire les autres informations contenues dans le document de référence, afin d'identifier le cas échéant les incohérences significatives avec les informations portant sur la situation financière et les comptes, et de signaler les informations manifestement erronées que nous aurions relevées sur la base de notre connaissance générale de la société acquise dans le cadre de notre mission. Ce document ne contient pas de données prévisionnelles isolées résultant d'un processus d'élaboration structuré.

Les comptes annuels et les comptes consolidés pour les exercices clos les 31 mars 2005, 2004 et 2003 arrêtés par le conseil d'administration, ont fait l'objet d'un audit par nos soins selon les normes professionnelles applicables en France, et ont été certifiés sans réserve mais avec les observations suivantes :

Comptes annuels au 31 mars 2005

Le changement d'activité de la société intervenu au cours de l'exercice: Air France-KLM (ex Air France S.A.) est désormais une société holding ayant apporté par décision de l'Assemblée générale extraordinaire d'Air France le 15 septembre 2004

et avec effet rétroactif au 1^{er} avril 2004 les activités opérationnelles de l'ancienne société Air France à sa filiale Air France-Compagnie Aérienne (ex Air Orient).

Comptes annuels au 31 mars 2004

Le changement de méthode de comptabilisation des dépenses de grand entretien moteur pour les avions en pleine propriété et crédit bail : suite à l'application du règlement 2003-07 du Comité de la Réglementation Comptable applicable aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2003 et venant modifier l'article 15 du règlement 2002-10 relatif à l'amortissement et la dépréciation des actifs, Air France a désormais l'obligation de comptabiliser dans ses comptes sociaux une provision pour grand entretien au titre des moteurs détenus en pleine propriété et en crédit bail. L'impact de ce changement de méthode a été comptabilisé en intégralité dans le compte de résultat conformément aux communiqués 97-06 et 00-A du Conseil National de la Comptabilité.

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^{er} avril 2003 et en application du texte N°2000-06 sur les passifs, Air France provisionne désormais le coût des médailles du travail.

Le changement d'estimation comptable sur la dette *Fréquence Plus* : suite à des études réalisées au cours de l'exercice clos le 31 mars 2004 concernant le comportement des passagers adhérents au programme de fidélisation *Fréquence Plus* et sur l'évolution de ce programme, Air France a été amené à ajuster l'estimation de la dette enregistrée à ce titre.

Comptes annuels au 31 mars 2003

Les changements de méthodes comptables sur la première application du Règlement CRC n°2000-06 sur les passifs et sur la comptabilisation de certains contrats à long terme relatifs à l'activité industrielle de maintenance de la société.

Comptes consolidés au 31 mars 2005

Le changement d'estimation comptable relatif à la dette liée aux programmes de fidélisation *Fréquence Plus* chez Air France S.A. et *Flying Dutchman* chez KLM N.V. : le rapprochement de ces deux programmes et l'évaluation des nouvelles modalités d'utilisation des *miles* à partir du mois de juin 2005 ont conduit Air France-KLM à ajuster l'estimation de la dette comptabilisée au titre de son programme de fidélisation.

Les principales hypothèses retenues dans le cadre de l'affectation du prix d'acquisition de KLM et de la détermination encore provisoire de la juste valeur des actifs et passifs de KLM à la date d'acquisition de cette dernière décrites dans la note 3.2

aux comptes consolidés : cette note indique notamment que le groupe est en attente de clarification de la part du normalisateur international quant aux modalités de reconnaissance des surplus relatifs aux fonds destinés à couvrir les engagements de retraite du personnel de KLM. Dans l'attente de ces éclaircissements, le groupe a décidé de ne pas amortir à compter du deuxième trimestre de l'exercice la fraction de l'écart d'acquisition résultant de la reconnaissance de cet actif. Les impacts financiers qui résulteraient de la confirmation ou de l'infirmité par le normalisateur de la reconnaissance de ce surplus sont précisés dans la note 22.2 de l'annexe aux comptes consolidés.

Comptes consolidés au 31 mars 2004

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^{er} avril 2003 et en application du texte N°2000-06 sur les passifs, Air France provisionne désormais le coût des médailles du travail.

Le changement d'estimation comptable sur la dette *Fréquence Plus* : suite à des études réalisées au cours de l'exercice clos le 31 mars 2004 concernant le comportement des passagers adhérents au programme de fidélisation *Fréquence Plus* et sur l'évolution de ce programme, Air France a été amené à ajuster l'estimation de la dette enregistrée à ce titre.

Comptes consolidés au 31 mars 2003

Les changements de méthodes comptables sur la première application du Règlement CRC n°2000-06 sur les passifs et sur la comptabilisation de certains contrats à long terme relatifs à l'activité industrielle de maintenance d'Air France.

Sur la base de ces diligences, nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes présentés dans ce document de référence.

Les Commissaires aux comptes

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 29 juin 2005

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.

Jean-Paul Vellutini
Associé

Jean-Luc Decornoy
Associé

Deloitte & Associés

Pascal Pincemin
Associé

Informations annexes :

Le présent document de référence inclut :

- le rapport général et le rapport sur les comptes consolidés des Commissaires aux comptes au 31 mars 2005 comportant respectivement en pages 194 et 183 la justification des appréciations établies en application des dispositions de l'article L.225-235 alinéas 1 et 2 du Code de commerce ;
- le rapport des Commissaires aux comptes, établi en application du dernier alinéa de l'article L.225-235 du Code de commerce, sur le rapport du Président de la société Air France-KLM, décrivant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Personne qui assure la responsabilité du document de référence

À ma connaissance, les données du présent document de référence sont conformes à la réalité ; elles comprennent toutes les informations nécessaires aux investisseurs pour fonder leur jugement sur le patrimoine, l'activité, la situation financière, les résultats et les perspectives du groupe ; elles ne comprennent pas d'omissions de nature à en altérer la portée.

Jean-Cyril Spinetta
Président-directeur général

Responsable de l'information financière

Dominique Barbarin
Tél. : 33 1 41 56 88 60
Email : dobarbarin@airfrance.fr

Responsable du contrôle des comptes

Commissaires aux comptes titulaires

Deloitte Touche Tohmatsu
185, avenue Charles-de-Gaulle - 92200 - Neuilly-sur-Seine
représenté par Pascal Pincemin
Renouvellement pour 6 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 6 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 6 exercices soumis à l'Assemblée
générale du 15 septembre 2004.
Date du premier mandat : 25 septembre 1998

SCP Jean-Claude André et Autres
Les Hauts de Villiers - 2 bis, rue de Villiers
92300 - Levallois-Perret
représenté par Jean-Claude André
Nommé pour 6 exercices par l'Assemblée générale
du 25 septembre 2002
Date du premier mandat : 25 septembre 2002

Honoraires des Commissaires aux comptes

En milliers d'euros

Réseau KPMG incluant KPMG N.V.

	2004-05		2003-04	
	Montant	%	Montant	%
Audit				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	5 138	77%	5 124	60%
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	984	15%	1 498	17%
Sous-total	6 122	92%	6 622	77%
Autres prestations				
Juridique, fiscal, social	515	8%	855	10%
Technologie de l'information				
Audit interne				
Autres			1 085	13%
Sous-total	515	8%	1 940	23%
Total Air France-KLM	6 637	100%	8 562	100%

En milliers d'euros

Deloitte Touche Tohmatsu

	2004-05		2003-04	
	Montant	%	Montant	%
Audit				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	2 815	79%	3 503	94%
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	767	21%	223	6%
Sous-total	3 582	100%	3 726	100%
Autres prestations				
Juridique, fiscal, social	—	—	—	—
Technologie de l'information	—	—	—	—
Audit interne	—	—	—	—
Autres	—	—	—	—
Sous-total	0	0%	13	0%
Total Air France-KLM	3 582	100%	3 739	100%

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.

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, sur les destinations desservies à la fois par Air France et par KLM, de choisir entre un trajet avec KLM via Amsterdam et un trajet avec Air France via Paris, ou vice-versa, sur la base de l'addition de deux demi aller et retour. 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.

DGAC

Direction Générale de l'Aviation Civile. Placée sous l'autorité du ministre des Transports français, la DGAC est garante de la sécurité et de la sûreté du trafic aérien évoluant dans le ciel et sur les aéroports 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.

Exercice IATA

Exercice social de nombreux groupes de transport aérien, dont Air France-KLM, débutant le 1^{er} 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 maniement et de tout autre domaine connexe.

FAA

Federal Aviation Administration. Cet organisme est responsable de la sécurité de l'aviation civile aux États-Unis.

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.

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.

Partage de code

L'accord de partage de code (code share) consiste, pour deux compagnies alliées, à commercialiser le même avion, chacune sous sa marque, sous son code IATA et sous son propre numéro de vol.

Passager kilomètre transporté (PKT)

Nombre total de passagers transportés multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

Recette par passager au kilomètre

Recette pour un passager payant transporté sur un kilomètre.

Recette par tonne au kilomètre

Recette pour une tonne 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. A 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.

Siège kilomètre offert (SKO)

Nombre total de sièges disponibles pour le transport de passagers multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

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.

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.

BASA – Bons d'acquisition et/ou de souscription d'actions.

ESA – Echange Salaire/Actions.

ISIN – *International Securities Identification Number*.

OCEANE – Obligations convertibles en actions nouvelles ou existantes.

OPE – Offre Publique d'Echange.

ORS – Offre Réservée aux Salariés.

TPI – Titre au Porteur Identifiable.

Table de concordance

230

Attestations des responsables

- Attestation des responsables du document de référence p. 225
- Attestation des contrôleurs légaux des comptes p. 223
- Politique d'information p. 25

Renseignements de caractère général

Émetteur

- Réglementation applicable (sociétés étrangères) sans objet

Capital

- Particularités (limitation à l'exercice des droits de vote) sans objet
- Capital autorisé non émis sans objet
- Capital potentiel p.209
- Tableau d'évolution du capital sur 5 ans p. 210

Marché des titres

- Tableau d'évolution des cours et volumes sur 18 mois p. 23
- Dividendes p. 24

Capital et droits de vote

- Répartition actuelle du capital et des droits de vote p. 211
- Évolution de l'actionariat p. 20-21
- Pactes d'actionnaires p. 211

Activité du groupe

- Organisation du groupe (relations mère et filiales, information sur les filiales) p. 213
- Chiffres clés du groupe p. 8-9
- Informations chiffrées sectorielles (par activité, par zone géographique et/ou pays) p. 40-51
- Marchés et positionnement concurrentiel de l'émetteur p. 36-39
- Politique d'investissements p. 110
- Indicateurs de performance (création de valeur pour l'entreprise, etc.) sans objet

Analyse des risques du groupe

- Facteurs de risques
 - Risques de marché p. 89-90
 - Risques liés à l'industrie aérienne p. 84
 - Risques juridiques p. 93
 - Risques industriels et liés à l'environnement p. 84-88
- Assurances et couverture des risques p. 93

Patrimoine, situation financière et résultats

- Comptes consolidés et annexe p. 113 à 182
- Engagements hors bilan p. 169 à 174
- Honoraires des commissaires aux comptes et des membres de leurs réseaux p. 226
- Information financière pro forma (s'il y a lieu) sans objet
- Ratios prudentiels réglementaires (banques, assurances, courtiers) sans objet
- Comptes sociaux et annexe p. 187 à 193

Gouvernement d'entreprise

- Composition et fonctionnement des organes d'administration, de direction, de surveillance p. 10-13
- Composition et fonctionnement des comités p. 14
- Dirigeants mandataires sociaux (rémunérations et avantages, options consenties et levées) p. 16
- Dix premiers salariés non-mandataires sociaux (options consenties et levées) p. 209
- Conventions réglementées p. 195 et 196

Contrôle interne

- Rapport du président du conseil d'administration sur le contrôle interne p. 94 à 105
- Rapport des commissaires aux comptes sur le rapport du président du conseil d'administration p. 103

Évolution récente et perspectives

- Évolution récente p. 112
- Perspectives p. 112

Document édité par la Communication financière d'Air France-KLM
45, rue de Paris - 95747 Roissy-CDG Cedex

Création et réalisation : Valefi
Comité de rédaction : Communication financière d'Air France-KLM, Valefi.
Crédits photos : Photothèques d'Air France et de KLM, Guillaume Grandin.

Ce document a été imprimé sur du papier Galaxy blanchi sans chlore,
dans une imprimerie respectueuse de l'environnement, labellisée IMPRIM'VERT®.

