

COMPTES SEMESTRIELS CONSOLIDÉS

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

Semestre clos le 30 septembre 2005

Avertissement relatif aux déclarations et éléments de nature prévisionnelle

Des déclarations et éléments de nature prévisionnelle concernant l'activité d'Air France-KLM figurent dans le communiqué de presse ci-dessus. Ils comprennent notamment des informations relatives à la situation financière, aux résultats et à l'activité d'Air France et de KLM ainsi qu'aux bénéfices escomptés de l'opération envisagée. Ils sont fondés sur les attentes et estimations de la direction d'Air France-KLM.

Ces déclarations et éléments de nature prévisionnelle comportent des risques, des incertitudes et sont susceptibles d'être affectés par des facteurs connus ou inconnus qui, pour beaucoup d'entre eux ne peuvent être maîtrisés par Air France-KLM et ne sont que difficilement prévisibles. Ils peuvent entraîner des résultats substantiellement différents de ceux prévus ou suggérés dans ces déclarations. Ces risques comprennent notamment : le risque que les synergies attendues ou économies escomptées ne puissent être réalisées ; le risque de dépenses non envisagées ; l'incertitude de l'évolution des relations avec la clientèle, les fournisseurs et les partenaires stratégiques ; et plus généralement tout changement défavorable dans la conjoncture économique, l'intensification de la concurrence ou la modification de l'environnement réglementaire qui pourrait affecter l'activité d'Air France et de KLM. Cette liste de facteurs de risque ne saurait être considérée comme exhaustive.

Il convient de plus de se reporter aux documents soumis à la *Securities and Exchange Commission* (comprenant le rapport annuel sous *Form 20-F* pour l'exercice fiscal clos au 31 mars 2005), dans lesquels figurent une information plus détaillée concernant les facteurs de risques ou événements susceptibles d'entraîner des résultats substantiellement différents de ceux annoncés par Air France-KLM.

Groupe Air France - KLM

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ *

		<i>En millions d'euros</i>		
Semestres clos le 30 septembre		2005	2004	2004
		Pro forma (1)		
		Non audité		
	Notes			
Chiffre d'affaires	4	10 822	10 026	9 536
Autres produits de l'activité		6	5	5
Produits des activités ordinaires		10 828	10 031	9 541
Charges externes	5	(5 927)	(5 544)	(5 256)
Frais de personnel	6	(3 135)	(3 017)	(2 875)
Impôts et taxes		(112)	(116)	(114)
Amortissements	7	(809)	(822)	(782)
Provisions	7	(61)	-	4
Autres produits et charges	8	(34)	(20)	(8)
Résultat d'exploitation courant		750	512	510
Cessions de matériels aéronautiques		-	20	20
Écarts d'acquisition négatifs	3	5	424	420
Autres produits et charges non courants	9	534	20	19
Résultat des activités opérationnelles		1 289	976	969
Coût de l'endettement financier brut	10	(188)	(177)	(169)
Produits de la trésorerie et d'équivalents de trésorerie	10	74	66	65
Coût de l'endettement financier net	10	(114)	(111)	(104)
Autres produits et charges financiers	11	(12)	(21)	(20)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		1 163	844	845
Impôts	12	(292)	(181)	(181)
Résultat net des entreprises intégrées		871	663	664
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	15	(30)	39	39
Résultat net des activités poursuivies		841	702	703
Résultat net des activités non poursuivies		-	4	4
Résultat de l'ensemble consolidé		841	706	707
Intérêts minoritaires		(12)	2	2
Résultat - Part du Groupe		829	708	709
Résultat net par action (en euro)	13			
- non dilué		3,16		2,78
- dilué		2,97		2,59

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

Groupe Air France - KLM

BILAN CONSOLIDÉ *

En millions d'euros

Actif		30 septembre 2005	31 mars 2005
	Notes		
Écarts d'acquisition		218	211
Immobilisations incorporelles		427	437
Immobilisations aéronautiques	14	10 791	10 394
Autres immobilisations corporelles	14	1 917	1 895
Titres mis en équivalence	15	192	571
Actifs de pensions		1 132	1 049
Autres actifs financiers		1 113	1 086
Impôts différés		-	140
Autres débiteurs	16	1 604	350
Actif non courant		17 394	16 133
Autres actifs financiers		125	76
Stocks et encours		408	382
Créances clients		2 649	2 272
Créances d'impôt société		3	6
Autres débiteurs	16	1 892	969
Trésorerie et équivalents de trésorerie		3 707	2 652
Actif courant		8 784	6 357
Total actif		26 178	22 490

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

Groupe Air France - KLM

BILAN CONSOLIDÉ (suite) *

En millions d'euros

Passif	Notes	30 septembre 2005	31 mars 2005
Capital	17	2 290	2 290
Primes d'émission et de fusion	17	430	384
Actions d'auto-contrôle	17	(91)	(19)
Réserves et résultat	17	4 281	2 254
Capitaux propres (part du Groupe)		6 910	4 909
Intérêts minoritaires		120	103
Capitaux propres de l'ensemble consolidé		7 030	5 012
Provisions et avantages du personnel	18	1 905	1 985
Dettes financières	19	8 218	7 831
Impôts différés passifs	20	928	148
Autres créditeurs	21	576	481
Passif non courant		11 627	10 445
Provisions	18	159	124
Dettes financières	19	1 044	1 102
Dettes fournisseurs		2 104	1 901
Titres de transport émis et non utilisés		1 658	1 656
Dettes d'impôt société		170	8
Autres créditeurs	21	2 253	1 980
Concours bancaires		133	262
Passif courant		7 521	7 033
Total passif		26 178	22 490

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

VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS *

Avant affectation du résultat	<i>En millions d'euros</i>									
	Nombre				Actions d'auto- contrôle	Ecart de conversion	Capitaux		Intérêts minoritaires	Capitaux propres de l'ensemble consolidé
	d'actions composant le capital	Capital	Primes	Réserves			propres part du Groupe			
Au 31 mars 2004	219 780 887	1 868	261	1 277	(18)	(9)	3 379	87	3 466	
Augmentation de capital	49 602 631	422	346				768		768	
Apport partiel d'actif			923	(923)			-		-	
Frais de l'offre publique d'échange			(17)				(17)		(17)	
Dividendes distribués				(16)			(16)	(1)	(17)	
Titres d'auto-contrôle					(33)		(33)		(33)	
Écart de conversion						3	3	2	5	
Résultat de l'exercice				709			709	(2)	707	
Variation de périmètre							-	50	50	
Au 30 sept 2004	269 383 518	2 290	1 513	1 047	(51)	(6)	4 793	136	4 929	
Au 31 mars 2005	269 383 518	2 290	384	2 263	(19)	(9)	4 909	103	5 012	
Première application des normes IAS 32 et IAS 39				754	(76)		678	3	681	
Océane			46				46		46	
Echange Salaire Actions				(96)			(96)		(96)	
Dividendes distribués				(39)			(39)		(39)	
Titres d'auto-contrôle					4		4		4	
Variation des couvertures de flux de trésorerie				572			572	4	576	
Écart de conversion						7	7	4	11	
Résultat de l'exercice				829			829	12	841	
Variation de périmètre							-	(6)	(6)	
Au 30 sept 2005	269 383 518	2 290	430	4 283	(91)	(2)	6 910	120	7 030	

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

Les rubriques « Première application des normes IAS 32 et IAS 39 » et « Variation des couvertures de flux de trésorerie » reflètent l'application de ces deux normes à compter du 1^{er} avril 2005 et concernent principalement :

- l'effet des instruments dérivés relatifs aux couvertures d'achat de carburant, de risque de taux et de risque de change dont la contrepartie est portée en « autres débiteurs » et « autres créditeurs ». L'impact de la première application s'élève à 1 145 millions d'euros avant effet d'impôt (754 millions d'euros après impôt) principalement liés aux couvertures d'achats de carburant (1 223 millions d'euros). La variation des couvertures de flux de trésorerie d'un montant de 926 millions d'euros avant effet impôt (572 millions d'euros après impôt) est également pour l'essentiel due aux couvertures d'achats de carburant (893 millions d'euros).
- le reclassement des titres d'autocontrôle en diminution des capitaux propres pour un montant de 76 millions d'euros, antérieurement présentés en valeurs mobilières de placement.

La ligne « Echange Salaires Actions » présente le coût des actions remises par l'Etat aux salariés de la société Air France dans le cadre du plan 2003. La dette initialement constatée à ce titre de 109 millions d'euros est réduite du montant de la charge de la période correspondant à la juste valeur des services rendus par les employés en contrepartie des actions reçues (cf note 6.1).

Groupe Air France - KLM

TABLEAU DE FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ *

<i>En millions d'euros</i>		
Semestres clos le 30 septembre	2005	2004
Note		
Résultat de l'ensemble consolidé	841	707
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	870	778
Dotations aux provisions financières	-	4
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels	(45)	(20)
Résultat sur cessions de filiales et participations	1	-
Gain sur transaction Amadeus GTD	9 (504)	-
Résultat sur instruments financiers	(7)	-
Ecart de change non réalisé	19	16
Ecarts d'acquisition négatifs	(5)	(420)
Autres éléments non monétaires	(30)	(7)
Résultat non monétaire des sociétés en équivalence	33	(28)
Impôts différés	128	179
Marge d'autofinancement	1 301	1 209
(Augmentation) / diminution des stocks	(45)	3
(Augmentation) / diminution des créances clients	(420)	(39)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs	195	28
(Augmentation) / diminution des autres débiteurs et créditeurs	280	(121)
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation	1 311	1 080
Acquisitions de filiales et participations	(30)	586
Investissements corporels et incorporels	(1 373)	(1 033)
Cessions de filiales et participations	10	6
Trésorerie nette reçue sur transaction Amadeus GTD	817	-
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	147	122
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement	(429)	(319)
Émissions de nouveaux emprunts	1 090	391
Remboursements d'emprunts	(344)	(151)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement	(276)	(168)
Diminution (augmentation) nette des prêts	(28)	30
Diminution (augmentation) nette des placements	51	(77)
Dividendes distribués	(41)	(23)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	452	2
Ecarts de conversion	2	1
VARIATION DE LA TRÉSORERIE	1 336	764
Trésorerie à l'ouverture	2 238	1 417
Trésorerie à la clôture	3 574	2 181

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

NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS

Groupe Air France - KLM

1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

Le terme « Air France - KLM » utilisé ci-après fait référence à la société anonyme régie par le droit français, hors filiales consolidées. Le terme « Groupe » fait référence à l'ensemble économique composé d' Air France – KLM et de ses filiales.

Le groupe dont le siège social est situé en France, constitue un des plus grands groupes aériens mondiaux.

L'activité principale est le transport aérien de passagers. Les activités du Groupe incluent également le transport aérien de fret, la maintenance aéronautique et toute autre activité en relation avec le transport aérien notamment l'avitaillement et le transport aérien à la demande.

2. PRINCIPES COMPTABLES

2.1. Contexte général

Conformément au règlement européen n° 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers qui sont publiés à compter de l'exercice 2005 / 2006 sont établis selon les normes comptables internationales édictées par l'IASB (*International Accounting Standards Board*) et approuvées par l'Union européenne à la date de préparation de ces états financiers.

Ces normes comptables comprennent les normes IAS (*International Accounting Standards*), IFRS (*International Financial Reporting Standards*), ainsi que les interprétations SIC (*Standards Interpretation Committee*) et IFRIC (*International Financial Reporting Interpretation Committee*).

L'obligation de présenter une année de chiffres comparatifs a fixé la transition du référentiel comptable français au référentiel comptable IAS/IFRS au 1^{er} avril 2004, date à laquelle a été établi un bilan retraité selon les dispositions énoncées dans la norme IFRS 1 « Première adoption des normes internationales d'information financière ».

La note « Passage des principes comptables français aux normes IFRS » détaille les principaux impacts sur le bilan d'ouverture au 1^{er} avril 2004 et les principales divergences avec les principes comptables français antérieurement appliqués. Cette note présente également le rapprochement entre le résultat net consolidé au 31 mars 2005 et la variation des capitaux propres consolidés entre le 1^{er} avril 2004 et le 31 mars 2005 selon le nouveau référentiel comptable et les principes comptables français préalablement utilisés.

Conformément à l'option offerte, les normes IAS 32 « Instruments financiers: informations à fournir et présentation » et IAS 39 « Instruments financiers : comptabilisation » relatives aux instruments financiers ont été appliquées à compter du 1^{er} avril 2005.

Également, le Groupe a choisi d'appliquer par anticipation au 1^{er} avril 2004 la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées ». Les effets de l'application anticipée de cette norme sont également décrits dans la note « Passage des principes comptables français aux normes IFRS » du présent document.

Les comptes intermédiaires au 30 septembre 2005 sont établis selon les principes de comptabilisation et d'évaluation des normes IFRS. Ils présentent des états de synthèse conformes aux dispositions de la norme IAS 34 (traitant de l'information financière intermédiaire) en ce qui concerne les périodes comparatives retenues. Les notes annexes sont établies par référence aux règles de présentation et d'information applicables aux comptes intermédiaires tels que définis dans le règlement général de l'AMF (Autorité des Marchés Financiers).

D'ici au 31 mars 2006, le référentiel IFRS est susceptible d'évoluer. Si tel était le cas, du fait de l'application rétrospective des normes, la situation d'ouverture présentée ci-après pourrait être ajustée le cas échéant ainsi que les arrêtés établis à compter du 1^{er} avril 2004.

Groupe Air France - KLM

2.2. Comptes intermédiaires

Les principes comptables suivis par le Groupe sont décrits ci-après dans cette note.

Les chiffres d'affaires et résultats d'exploitation courant sont caractérisés par une saisonnalité liée à un haut niveau d'activité sur le premier semestre de l'exercice. Ce phénomène est d'amplitude variable selon les années. Conformément aux normes IFRS, le chiffre d'affaires et les charges attachées sont reconnus sur leur période de réalisation.

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

2.3. Utilisation d'estimations

L'établissement des états financiers consolidés, en conformité avec les normes comptables en vigueur, conduit la direction du Groupe à faire des estimations et formuler des hypothèses ayant une incidence sur les états financiers et les notes les accompagnant.

La direction du Groupe procède à ces estimations et appréciations de façon continue sur la base de son expérience passée ainsi que de divers autres facteurs jugés raisonnables qui constituent le fondement de ces appréciations.

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

2.4. Méthodes de consolidation

2.4.1 Filiales

Les sociétés dans lesquelles le Groupe exerce un contrôle exclusif de fait ou de droit sont consolidées par intégration globale. Le contrôle s'entend comme le pouvoir de diriger les politiques financières et opérationnelles d'une entité afin d'obtenir les avantages de ses activités. Les états financiers des sociétés contrôlées sont consolidés dès que le contrôle devient effectif et jusqu'à ce que ce contrôle cesse.

La quote-part de résultat net et des capitaux propres revenant aux tiers vient respectivement en déduction du résultat net et des capitaux propres de l'ensemble consolidé et est présentée sur la ligne « intérêts minoritaires ».

2.4.2. Participations dans les entreprises associées et coentreprises

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

Sont également mises en équivalence les sociétés pour lesquelles le Groupe exerce un contrôle conjoint.

Selon la méthode de la mise en équivalence, les titres de participation sont comptabilisés au coût, ajusté des modifications post-acquisition dans la quote-part de l'investisseur dans l'entité détenue, et des éventuelles pertes de valeurs de la participation nette.

Les pertes d'une entité mise en équivalence qui excèdent la valeur de la participation du groupe dans cette entité ne sont pas comptabilisées, sauf si:

- le groupe a une obligation légale ou implicite de couvrir ces pertes; ou
- le groupe a effectué des paiements au nom de l'entreprise associée.

Tout excédent du coût d'acquisition sur la quote-part du groupe dans la juste valeur des actifs, passifs et passifs éventuels identifiables de l'entreprise associée à la date d'acquisition, est comptabilisé en tant que goodwill et inclus dans la valeur comptable de la participation mise en équivalence.

Groupe Air France - KLM

Les participations dans des entités sur lesquelles le Groupe a cessé d'exercer une influence notable, ou un contrôle conjoint, ne sont plus consolidées à partir de cette date et sont évaluées au plus bas de leur valeur d'équivalence à la date de sortie de périmètre ou de leur valeur d'utilité.

2.4.3 Exclusions du périmètre de consolidation

Les sociétés qui répondent aux critères mentionnés ci-dessus, mais qui ne présentent pas à leur date d'acquisition de caractère durable de détention, ne sont pas consolidées. Cette appréhension du caractère durable de leur détention est cependant revue chaque année.

2.4.4 Retraitements de consolidation

Toutes les transactions, ainsi que les actifs et passifs réciproques significatifs entre les sociétés consolidées par intégration globale sont éliminés. Il en est de même pour les résultats internes au Groupe (dividendes, plus-values...).

Les résultats des cessions internes réalisées avec les sociétés mises en équivalence sont éliminés dans la limite du pourcentage d'intérêt du Groupe dans ces sociétés.

2.4.5 Date de clôture

A l'exception de quelques filiales et participations qui clôturent au 31 décembre, toutes les sociétés du Groupe sont consolidées à partir de comptes annuels arrêtés au 31 mars.

2.5. Conversion des états financiers et des opérations en monnaies étrangères

2.5.1. Conversion des états financiers des sociétés étrangères

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

- A l'exception des capitaux propres pour lesquels les cours historiques sont appliqués, les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la date de clôture,
- les comptes de résultat et les tableaux de flux de trésorerie sont convertis sur la base des taux moyens de change de la période,
- l'écart de conversion en résultant est porté au poste "Ecart de conversion" inclus dans les capitaux propres.

Les goodwill sont exprimés dans la monnaie fonctionnelle de l'entité acquise et sont convertis en euros au taux de clôture.

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

2.5.2. Conversion des opérations en devises

Les transactions en monnaies étrangères sont converties au cours de change en vigueur à la date de la transaction ou au cours de change de la couverture qui leur est affectée.

Les actifs et passifs libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture ou au cours de la couverture qui leur est affectée le cas échéant.

Groupe Air France - KLM

Les différences de change correspondantes sont enregistrées au compte de résultat, les variations de juste valeur des instruments de couverture sont enregistrées conformément au traitement décrit au paragraphe «2.11. Instruments financiers, évaluation des actifs et passifs financiers »

2.6. Regroupements d'entreprises

2.6.1 *Regroupements antérieurs à la date de première adoption des IFRS*

Conformément à l'option offerte par IFRS 1, les regroupements d'entreprises antérieurs au 1er avril 2004 (Air Inter, UTA essentiellement) n'ont pas fait l'objet de retraitements prévus par la norme IFRS 3.

2.6.2 *Regroupements postérieurs au 1er avril 2004*

Les acquisitions de filiales sont comptabilisées selon la méthode de l'acquisition. Le coût d'acquisition comprend, à la date du regroupement, les éléments suivants :

- la juste valeur des actifs, passifs et passifs éventuels acquis ;
- les éventuels instruments de capitaux propres émis par le Groupe en échange du contrôle de l'entité acquise ;
- les autres coûts éventuellement attribuables au regroupement d'entreprises.

En application de la norme IFRS 3 relative aux regroupements d'entreprises, dans le cas d'une première consolidation d'une entité, le Groupe procède dans un délai n'excédant pas douze mois à compter de la date d'acquisition, à l'évaluation de tous les actifs, passifs et passifs éventuels à leur juste valeur. Selon cette même norme, les goodwill résultant de la différence entre le coût d'acquisition et la quote-part des capitaux propres du Groupe après évaluation à la juste valeur des actifs et passifs acquis ne sont plus amortis mais font l'objet de tests de dépréciation annuels, ainsi que ponctuels en cas d'évolution défavorable de certains indicateurs.

Les écarts d'acquisition négatifs sont immédiatement reconnus en résultat.

Les actifs répondant aux dispositions de la norme IFRS 5 sont comptabilisés et évalués à leur juste valeur diminuée des coûts nécessaires à la vente.

2.7. Chiffre d'affaires

Pour les opérations aériennes, le chiffre d'affaires est comptabilisé lors de la réalisation du transport, net des éventuelles remises accordées. Le transport est également le fait générateur de la comptabilisation en charges externes des commissions versées aux intermédiaires.

En conséquence, à leur date d'émission, les titres de transport tant sur le passage que sur le fret sont comptabilisés en « Titres de transport émis et non utilisés ».

Toutefois, la recette relative aux titres de transport émis qui se révéleront non utilisés est comptabilisée en chiffre d'affaires dès l'émission du billet par application d'un taux statistique régulièrement mis à jour.

Le chiffre d'affaires des contrats de maintenance tiers « Forfait heure de vol » hors moteurs est comptabilisé sur la base de l'avancement des heures de vol déclarées par le client lorsqu'il n'existe aucune condition de restitution liée au contrat. Pour les autres contrats de l'activité industrielle, le Groupe comptabilise le chiffre d'affaires selon la méthode de l'avancement des coûts.

2.8. Programme de fidélisation

Jusqu'au 1^{er} juin 2005, chacun des deux sous-groupes (Air France et KLM) composant le Groupe disposait d'un programme de fidélisation propre, « Fréquence Plus » et « Flying Dutchman », permettant aux adhérents

Groupe Air France - KLM

d'acquérir des «miles» au fur et à mesure de leurs voyages sur des vols Air France ou KLM et d'autres compagnies partenaires. Ces «miles» donnaient accès à divers avantages dont des voyages gratuits sur les vols des deux compagnies respectives.

Dans le cadre du rapprochement des deux compagnies, un programme commun de fidélisation « Flying Blue » a été lancé en juin 2005 et cumule les « miles » des deux programmes précédents.

La probabilité de transformation des «miles» en billets primes est estimée selon une méthode statistique dont découle un taux dit de « rédemption ».

La valeur des «miles» est estimée en fonction des conditions d'utilisation des billets gratuits. L'évaluation tient compte du coût marginal actualisé du passager transporté (catering, 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, au poste « Titres de transport émis et non utilisés ».

Les compagnies vendent aussi des «miles» à des sociétés partenaires participant aux programmes de fidélisation actuels telles 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 « Autres créditeurs », la marge est rapportée immédiatement au résultat.

2.9. Distinction entre résultat d'exploitation courant et résultat des activités opérationnelles

Le résultat d'exploitation courant inclut l'ensemble des produits et charges directement liés aux activités ordinaires du Groupe. Les éléments inhabituels définis comme des produits ou des charges non récurrents par leur fréquence, leur nature, leur montant (comme les coûts de restructuration) et de nature non financière, font partie du résultat des activités opérationnelles.

2.10. Résultat par action

Le résultat de base par action est calculé en divisant le résultat net part du Groupe par le nombre moyen d'actions en circulation au cours de l'exercice. Le nombre moyen d'actions en circulation de la période et des exercices antérieurs présentés est calculé hors actions d'auto détention et actions détenues dans le cadre de plans d'options d'achat.

Le résultat dilué par action est calculé en divisant le résultat net part du Groupe par le nombre moyen d'actions en circulation au cours de l'exercice ajusté de toutes actions ordinaires potentiellement dilutives.

2.11. Instruments financiers, évaluation des actifs et passifs financiers

Le Groupe applique depuis le 1^{er} avril 2005 les normes IAS 32 et IAS 39.

2.11.1 Evaluation des créances clients et actifs financiers non courants

Les créances clients, prêts et autres actifs financiers non courants sont considérés comme des actifs émis par l'entreprise et sont comptabilisés selon la méthode du coût amorti. Ils peuvent, par ailleurs, faire l'objet d'une provision pour dépréciation s'il existe une indication objective de perte de valeur. Cette dépréciation correspondant alors à la différence entre la valeur nette comptable et la valeur recouvrable, est comptabilisée en résultat.

2.11.2 Titres de participation dans les sociétés non consolidées

Les titres de participation des sociétés non consolidées et les autres titres immobilisés sont qualifiés d'actifs disponibles à la vente et figurent au bilan pour leur juste valeur. Les pertes et gains latents sont enregistrés dans

Groupe Air France - KLM

une composante séparée des capitaux propres intitulée « Réserves de Juste Valeur ». Pour les titres cotés, la juste valeur correspond au cours de bourse, exception faite des cas où d'autres éléments permettent de l'apprécier au plus juste. Pour les autres titres, si la juste valeur n'est pas estimable de façon fiable, elle correspond au coût d'acquisition net des pertes de valeur éventuelles. En effet, en cas d'indication d'une perte de valeur de l'actif financier, le montant de la perte est comptabilisé en résultat de la période.

2.11.3 Instruments dérivés

Le Groupe utilise divers instruments dérivés dans le but de couvrir ses expositions aux risques de taux d'intérêt, de change ou de variation des prix d'achat de carburant.

Des contrats de change à terme et des options sont utilisés pour couvrir l'exposition au risque de change. Pour les engagements fermes, les gains et les pertes latents sur ces instruments financiers sont inclus dans la valeur nette comptable de l'actif ou du passif couvert

Le groupe utilise également des swaps de taux pour gérer son exposition au risque de taux. La majorité des swaps négociés permet de convertir des dettes à taux variable à taux fixe

L'exposition au risque carburant, enfin, est couverte par des swaps ou des options sur jet fuel, gasoil ou brent.

La majeure partie de ces dérivés est qualifiée comptablement d'instruments de couverture si le dérivé est éligible en tant qu'instrument de couverture et si les relations de couverture sont documentées conformément aux principes de la norme IAS 39.

Ces instruments dérivés sont enregistrés au bilan à leur juste valeur. Le mode de comptabilisation des variations de juste valeur dépend de la classification des instruments dérivés :

- *Couverture de juste valeur* : les variations de juste valeur du dérivé sont constatées en résultat et viennent compenser, à hauteur de la part efficace, les variations de la juste valeur du sous-jacent (actif, passif ou engagement ferme), également comptabilisées en résultat.
- *Couverture de flux futurs* : les variations de juste valeur sont constatées en capitaux propres pour la partie efficace et sont reclassées en résultat lorsque l'élément couvert affecte ce dernier. La partie inefficace est enregistrée directement en résultat financier.
- *Dérivés de transaction* : les variations de juste valeur du dérivé sont comptabilisées en résultat financier.

2.11.4 Emprunts obligataires convertibles

Les emprunts obligataires convertibles sont considérés comme des instruments financiers composés de deux éléments : une composante obligataire enregistrée en dette et une composante action enregistrée en capitaux propres. La composante obligataire est égale à la valeur actualisée de la totalité des coupons dus au titre de l'obligation au taux d'une obligation simple qui aurait été émise au même moment que l'obligation convertible. La valeur de la composante action enregistrée en capitaux propres est calculée par différence avec le montant nominal de l'emprunt obligataire à l'émission. La différence entre les frais financiers comptabilisés et les montants effectivement décaissés est ajoutée à chaque clôture au montant de la composante dette de sorte qu'à l'échéance, le montant à rembourser en cas de non conversion corresponde au prix de remboursement.

2.11.5 Trésorerie et équivalents de trésorerie

La trésorerie et équivalents de trésorerie comprennent 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.

2.11.6 Dettes financières

Groupe Air France - KLM

Les emprunts sont comptabilisés au coût amorti calculé sur la base du taux d'intérêt effectif. En application de ce principe, les primes de remboursement ou d'émission éventuelles sont portées dans la rubrique du bilan correspondante à ces emprunts et amorties en résultat financier sur la durée de vie des emprunts.

Par ailleurs, les passifs financiers documentés dans le cadre de relations de juste valeur sont réévalués à la juste valeur au titre du risque couvert, c'est-à-dire le risque lié à la fluctuation des taux d'intérêt. Ces variations de juste valeur sont enregistrées dans le compte de résultat de la période symétriquement aux variations de juste valeur des swaps de couverture.

2.12. Goodwill

Le goodwill, ou «écart d'acquisition» représente l'excédent du coût d'acquisition sur la part d'intérêts de l'acquéreur dans la juste valeur nette des actifs, passifs et passifs éventuels identifiables de l'entité acquise.

Le goodwill est évalué dans la monnaie fonctionnelle de l'entité acquise.

L'écart d'acquisition positif est comptabilisé en tant qu'actif. Il n'est pas amorti et fait l'objet de test de pertes de valeur annuel ou dès l'apparition d'indices susceptibles de remettre en cause la valeur comptabilisée au bilan. Les pertes de valeur enregistrées ne peuvent pas faire l'objet d'une reprise ultérieure.

Lorsque la quote-part de la juste valeur des actifs, passifs et passifs éventuels acquise excède le coût d'acquisition, un écart d'acquisition négatif est immédiatement comptabilisé en résultat.

Lors de la cession d'une filiale ou d'une entité contrôlée conjointement, le montant du goodwill attribuable à la filiale est inclus dans le calcul du résultat de cession.

2.13. Autres immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles sont inscrites au coût d'acquisition initial diminué du cumul des amortissements et des éventuelles pertes de valeur.

Les immobilisations incorporelles identifiables acquises dont la durée d'utilité est définie sont amorties en fonction de leur propre durée d'utilité dès leur mise en service.

Les immobilisations incorporelles identifiables acquises dont la durée d'utilité est indéfinie, essentiellement les marques acquises par regroupement d'entreprises, ne sont pas amorties mais font l'objet, tous les ans, de tests de perte de valeur ou dès l'apparition d'indices susceptibles de remettre en cause la valeur comptabilisée au bilan. Le cas échéant, une perte de valeur est enregistrée.

Les autres immobilisations incorporelles sont amorties selon le mode linéaire, sur les durées normales d'utilisation :

Logiciels	1 à 5 ans
Fichiers clients	5 à 12 ans
Autres	Selon leur durée d'utilité

2.14. Immobilisations corporelles

2.14.1 Règle spécifique au bilan d'ouverture

Dans le cadre de la première application des normes IFRS et conformément à l'option offerte par IFRS 1, le Groupe a procédé à l'évaluation à la juste valeur de sa flotte au 1^{er} avril 2004, et a retenu cette valorisation comme « coût présumé ».

Ce traitement permet ainsi au Groupe d'avoir l'ensemble de sa flotte à la juste valeur compte tenu de l'acquisition du groupe KLM à la même période (1^{er} mai 2004), pour lequel la valeur de marché a été retenue dans le cadre de la valorisation du bilan d'acquisition.

Groupe Air France - KLM

Les évaluations ont été menées par des experts indépendants.

2.14.2 Principes applicables depuis le 1^{er} avril 2004

Les immobilisations corporelles sont inscrites au coût historique d'acquisition ou de fabrication, diminuées des amortissements cumulés et le cas échéant des dépréciations pour pertes de valeur.

Les intérêts financiers des capitaux utilisés pour financer les investissements, pendant la période précédant leur mise en exploitation, sont partie intégrante du coût historique. Dans la mesure où les acomptes sur investissements ne sont pas financés par des emprunts spécifiques, le Groupe retient le taux moyen d'intérêts des emprunts non affectés en cours à la clôture de l'exercice considéré.

Les coûts d'entretien sont comptabilisés en charges de la période à l'exception de ceux qui prolongent la durée d'utilisation ou augmentent la valeur du bien concerné qui sont alors immobilisés (grand entretien sur les cellules et moteurs hors pièces à durée de vie limitée).

2.14.3 Immobilisations aéronautiques

Le prix d'acquisition des immobilisations aéronautiques est libellé en devises étrangères. Il est converti au cours de règlement ou, le cas échéant, au cours de couverture qui lui est affecté. Les remises constructeurs éventuelles sont portées en diminution de la valeur immobilisée.

Les avions sont amortis selon le mode linéaire sur leur durée moyenne d'utilisation estimée. Depuis le 1er avril 2004, cette durée est fixée à 20 ans sans valeur résiduelle, sauf cas exceptionnels.

Compte tenu d'un marché où les transactions sont libellées en dollars US, ainsi que la durée d'utilisation fixée en moyenne à 20 ans, aucune valeur résiduelle à la date de mise en service n'est déterminée à la date d'acquisition.

La norme comptable préconise de revoir chaque année la valeur résiduelle ainsi que le plan d'amortissement. Durant le cycle d'exploitation, dans le cadre de l'élaboration des plans de renouvellement de flotte, le Groupe examine si la base amortissable ou la durée d'utilité doivent être adaptées et le cas échéant, détermine si une valeur résiduelle doit être prise en compte.

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.

Les pièces de rechanges aéronautiques sont inscrites en immobilisations. La durée d'amortissement varie, selon les caractéristiques techniques des pièces, de 3 à 20 ans.

2.14.4 Autres immobilisations corporelles

Les autres immobilisations corporelles sont amorties selon le mode linéaire, sur les durées normales d'utilisation :

Constructions	20 à 40 ans
Agencements et installations	8 à 15 ans
Simulateurs de vol	10 à 20 ans
Matériels et outillages	5 à 15 ans

2.14.5. Contrats de location

Conformément à la norme IAS 17 « Contrats de location », les contrats de location sont classés en contrats de location financement lorsque les termes du contrat de location transfèrent en substance la quasi-totalité des risques et avantages inhérents à la propriété au preneur. Tous les autres contrats de location sont classés en location simple.

Les actifs détenus en vertu d'un contrat de location financement sont comptabilisés en tant qu'actifs au plus faible de la valeur actualisée des paiements minimaux au titre de la location et de leur juste valeur, déterminée au commencement du contrat de location. Le passif correspondant dû au bailleur est enregistré au bilan en tant qu'obligation issue du contrat de location financement, en passifs financiers.

Groupe Air France - KLM

Ces immobilisations sont amorties sur la durée la plus courte entre la durée d'utilité des actifs et la durée du contrat de location financement.

Dans le cadre d'opérations de cession-bail suivies d'une location opérationnelle, les plus-values font l'objet des traitements suivants :

- elles sont immédiatement reconnues en résultat lorsque l'opération est réalisée à des conditions de marché,
- elles sont étalées sur la durée résiduelle du bail lorsque l'opération est réalisée à des conditions différentes de celles du marché.

Groupe Air France - KLM

2.15. Test de valeur d'actif

Conformément à la norme IAS 36 « Dépréciation d'actifs », le Groupe examine annuellement les valeurs comptables des immobilisations corporelles et incorporelles afin d'apprécier s'il existe un quelconque indice montrant la valeur de ces actifs est susceptible d'être remise en cause. Si un tel indice existe, la valeur recouvrable de l'actif est estimée afin de déterminer, s'il y a lieu, le montant de la perte de valeur. La valeur recouvrable est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de vente et sa valeur d'utilité.

Lorsqu'il n'est pas possible d'estimer la valeur recouvrable d'un actif pris isolément, celui-ci est rattaché à d'autres actifs.

Le Groupe a déterminé que le plus petit niveau auquel les actifs pouvaient être testés étaient les unités génératrices de trésorerie (UGT) correspondant aux secteurs d'activité du Groupe (cf informations sectorielles).

Lorsque la valeur recouvrable d'une UGT est inférieure à sa valeur comptable, une perte de valeur est alors comptabilisée. Cette perte de valeur est affectée en premier lieu sur la valeur au bilan du goodwill. Le reliquat est affecté aux autres actifs qui composent l'UGT au prorata de leur valeur comptable.

La valeur recouvrable des UGT est déterminée en utilisant un taux d'actualisation correspondant au coût moyen pondéré du capital du Groupe qui ressortait à 7,5 % pour l'exercice 2004/05.

2.16. Stocks

Les stocks sont évalués au plus bas de leur coût de revient ou de leur valeur nette de réalisation.

Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou aux coûts de production encourus pour amener les stocks dans l'état et à l'endroit où ils se trouvent. Ces derniers comprennent, sur la base d'un niveau normal d'activité, les charges directes et indirectes de production.

Les coûts de revient sont calculés selon la méthode du coût moyen pondéré.

La valeur nette de réalisation des stocks correspond au prix de vente estimé dans le cours normal de l'activité diminué des coûts estimés pour achever les produits et des coûts estimés nécessaires pour réaliser la vente.

2.17. Actions propres

Les titres représentatifs du capital de la société mère détenus par le Groupe sont enregistrés en diminution des capitaux propres consolidés pour leur coût d'acquisition. Les cessions ultérieures sont imputées directement en capitaux propres et ne donnent lieu à l'enregistrement d'aucun résultat.

Le Groupe ayant choisi d'appliquer les normes IAS 32 et 39 relatives aux instruments financiers à partir du 1^{er} avril 2005, les titres auto détenus dans le cadre de l'attribution de plan d'options d'achat d'actions sont classés, jusqu'à cette date, en valeurs mobilières de placement pour leur prix de revient. Ces titres font l'objet d'une dépréciation le cas échéant. A partir du 1^{er} avril 2005, ils sont enregistrés en diminution des capitaux propres.

2.18. 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, conformément à la norme IAS 19, sur la base de la méthode des unités de crédit projetées, en tenant compte des conditions économiques propres à chaque pays. Les engagements sont couverts, soit par des fonds de pension ou d'assurance, soit par des provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'acquisition des droits par les salariés.

Le Groupe a utilisé l'option offerte par IFRS 1 permettant de comptabiliser le solde des écarts actuariels à la date de transition aux IFRS, soit au 1er avril 2004, directement en capitaux propres.

Groupe Air France - KLM

A compter du 1er avril 2004, les gains et pertes résultant des changements d'hypothèses actuarielles ne sont reconnus que lorsqu'ils excèdent 10% de la valeur la plus haute de l'engagement ou de la valeur du fonds. La fraction excédant 10% est alors étalée sur la durée de vie active moyenne résiduelle des salariés.

2.18.1 Particularités concernant les fonds de pension

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 le traitement comptable de certaines sociétés du Groupe KLM, l'IFRIC, organe technique de l'IASB (International Accounting Standards Board) en charge de l'interprétation des normes a été saisi.

L'IFRIC n'a à ce jour pas encore rendu ses conclusions, le groupe reste donc dans l'attente d'une position définitive.

2.18.2 Position comptable retenue 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 de l'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 (cf. 2.18.3) ou infirme (cf. 2.18.4) l'inscription de la valeur du surplus des fonds au bilan sont décrites ci-après :

2.18.3. Inscription du surplus de la valeur des fonds au bilan

La fraction de l'écart d'acquisition négatif relative à cette valeur de surplus qui ressort à 622 millions d'euros à la date d'acquisition est reprise en résultat des activités opérationnelles.

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.

2.18.4. 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.

Egalement la charge annuelle de retraite comptabilisée au compte de résultat, qui traduit la charge normative en application de la norme IAS 19, est augmentée afin de correspondre au montant versé dans l'année par KLM aux organismes gestionnaires des fonds excédentaires.

2.18.5. Position comptable pour le futur

Le groupe estime que l'avis de l'IFRIC ne sera pas connu avant le courant du 1^{er} trimestre de l'année 2006, ce qui signifie pour notre groupe à la clôture 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.

Groupe Air France - KLM

2.19. Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle

Les coûts de restitution des cellules et des moteurs relatifs aux contrats de location opérationnelle sont provisionnés.

Lorsque le cas échéant, le potentiel de l'avion est supérieur aux conditions contractuelles de restitution, l'excédent est inscrit à l'actif du bilan et amorti linéairement sur la période durant laquelle ce potentiel est supérieur aux conditions contractuelles de restitution.

2.20. Autres provisions

Le Groupe comptabilise une provision dès lors qu'il existe une obligation légale ou implicite envers un tiers qui se traduira par une sortie de ressources sans contrepartie attendue et pouvant être estimée de façon fiable. Les montants comptabilisés en provisions tiennent compte d'un échéancier de décaissements et sont actualisés lorsque l'effet du passage du temps est significatif.

L'effet du passage du temps est comptabilisé en résultat financier.

Les provisions pour restructuration sont comptabilisées dès lors que le Groupe a établi un plan formalisé et détaillé dont l'annonce a été faite aux parties concernées.

2.21. Frais d'émission d'emprunts et d'augmentation de capital - Primes de remboursement d'emprunts

Les frais d'émission d'emprunts sont étalés en résultat financier sur la durée de vie des emprunts selon une méthode actuarielle.

Les frais d'augmentation de capital et de fusion sont imputés sur les primes d'émission ou de fusion.

2.22. 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.

Les taux d'impôt retenus sont ceux votés ou quasi adoptés à la date de clôture de l'exercice.

Les soldes nets d'impôts différés sont déterminés sur la base de chaque entité fiscale.

Les actifs d'impôts relatifs aux différences temporaires et aux reports déficitaires ne sont comptabilisés que dans la mesure où il est probable qu'un profit taxable futur déterminé avec suffisamment de précision sera dégagé au niveau de l'entité fiscale.

Un passif d'impôt différé est également comptabilisé sur les réserves non distribuées des entités mises en équivalence.

Les impôts exigibles et/ou différés sont comptabilisés au compte de résultat de la période sauf s'ils sont générés par une transaction ou un événement comptabilisé directement en capitaux propres.

2.23. Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées

Les actifs ou groupes d'actifs non courants destinés à être cédés, satisfont aux critères d'une telle classification si leur valeur comptable sera principalement recouvrée par le biais d'une transaction de vente plutôt que par leur utilisation continue. Cette condition est considérée comme remplie lorsque la vente est hautement probable et que l'actif (ou le groupe d'actifs destiné à être cédé) est disponible en vue de la vente immédiate dans son état actuel.

Groupe Air France - KLM

La direction doit s'être engagée envers un plan de vente, et dont on s'attend à ce que la vente soit conclue dans un délai de douze mois à compter de la date où l'actif ou groupe d'actifs a été qualifié d'actif non courant destiné à être cédé.

Le Groupe évalue à chaque date d'arrêté s'il est engagé dans un processus de sortie d'actif ou d'activité et présente ces derniers le cas échéant en « actifs non courants destinés à être cédés ».

Ces actifs non courants détenus en vue de la vente sont présentés séparément des autres actifs au bilan. Les éventuelles dettes liées à ces actifs non courants destinés à être cédés sont également présentées sur une ligne distincte au passif du bilan.

Les actifs non courants détenus en vue de la vente et les groupes destinés à être cédés sont évalués au plus faible de leur valeur comptable et de leur juste valeur diminuée des coûts de sortie. A compter de la date d'une telle classification, l'actif cesse d'être amorti.

Les résultats des activités abandonnées sont présentés, au compte de résultat, distinctement du résultat des activités poursuivies.

2.24. Paiement fondé sur des actions

Conformément aux dispositions transitoires prévues par la norme IFRS 2, seuls les plans accordés après le 7 novembre 2002 et dont les droits ne sont pas acquis le 1er avril 2004 ont été évalués et comptabilisés en charge de personnel. Les autres plans ne sont pas évalués et restent non comptabilisés. Cette dernière catégorie concerne uniquement le plan Echange Salaire Action 1998.

Les plans d'options de souscription ou d'achats d'actions sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution des plans.

La juste valeur des plans de stock options est déterminée selon la méthode Black and Scholes ou la loi binomiale. Cette méthode permet de tenir compte des caractéristiques du plan (prix d'exercice, période d'exercice) et des données de marché lors de l'attribution (taux sans risque, cours de l'action, volatilité et dividendes attendus).

Cette juste valeur est estimée correspondre à la juste valeur des services rendus par les employés en contrepartie des options reçues. Elle est comptabilisée en charge de personnel en contrepartie d'une augmentation des capitaux propres répartie sur la période d'acquisition des droits. Cette charge de personnel est le cas échéant ajusté afin de tenir compte du nombre d'options réellement acquis.

Groupe Air France - KLM

3. ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

ACQUISITION DE KLM

Le 5 avril 2004, Air France a proposé une offre publique d'échange aux porteurs d'actions ordinaires KLM. La parité d'échange était de 11 actions et 10 bons d'acquisition et/ou de souscription d'actions Air France (BASA) pour 10 actions KLM d'une part, et de 11 ADS (American Depositary Shares) Air France et 10 ADW (American Depositary Warrants) Air France pour 10 ADS KLM d'autre part. En conséquence, Air France a lancé une première offre qui a pris fin le 3 mai 2004.

Conformément au droit néerlandais, Air France a décidé de lancer, dans les mêmes conditions, une période d'offre supplémentaire qui a débuté le 4 mai 2004 et s'est achevée le 21 mai 2004.

A cette date, les porteurs d'actions KLM avaient apporté un total de 45 093 299 actions ordinaires, représentant environ 96,33% des actions ordinaires de KLM.

Suite à l'acquisition d'actions après la date de clôture de l'opération, Air France devenue Air France-KLM, détenait 97,30% des actions ordinaires représentant 49% des droits de vote de KLM.

En vertu de la composition du Comité stratégique de KLM, le Groupe Air France-KLM a le pouvoir de décider des axes financiers et opérationnels de la société et par conséquent contrôle la société KLM. Cette dernière est consolidée par intégration globale.

KLM, en application des dispositions de la norme IFRS 3, a été comptabilisée selon la méthode de l'acquisition.

- **Prix d'acquisition**

La contrepartie versée pour l'acquisition des 96,33% des actions ordinaires de KLM par Air France est basée sur le cours de bourse de l'action Air France aux deux dates de clôture de l'offre d'échange (les 3 et 21 mai 2004).

Les bons de souscription émis dans le cadre de la transaction ont également été évalués à différentes dates. La juste valeur des bons de souscription émis a été calculée en utilisant le modèle d'évaluation de Black & Scholes.

Conformément aux dispositions de la norme IFRS 3, les coûts supplémentaires directement liés à l'acquisition de KLM ont été intégrés au prix d'acquisition. Il s'agissait essentiellement des honoraires versés dans le cadre de missions comptables, juridiques, d'évaluation et bancaires.

Le prix d'acquisition de KLM se décompose de la façon suivante :

	Actions	Prix (en €)	Contrepartie (en millions d'euros)
- Actions Air France - KLM émises :			
3 mai 2004	45,938,857	14.65	673
21 mai 2004	3,663,774	12.81	47
- Bons de souscription d'actions émis :			
3 mai 2004	41,762,597	1.07	45
21 mai 2004	3,330,702	0.98	3
- Actions acquises postérieurement à la clôture de la deuxième offre le 21 mai			5
- Actions privilégiées et prioritaires			15
- Valorisation des actions que l'Etat néerlandais s'est engagé à céder			20
- Coûts liés à la transaction			15
- Options sur actions (stocks options / droits liés à l'appréciation des actions)			9
- Autres			(1)
Total du prix d'acquisition			831

Groupe Air France - KLM

- **Juste valeur des actifs et passifs acquis**

Actifs et passifs acquis (en millions d'euros)	Juste valeur
<hr/>	
au 30 avril 2004	
<hr/>	
Goodwill	-
Autres immobilisations incorporelles	435
Immobilisations aéronautiques	3,549
Autres immobilisations corporelles	805
Titres mis en équivalence	193
Actifs de pension	959
Autres actifs financiers	569
Impôts différés	-
Autres débiteurs	235
Stocks et en-cours	206
Créances clients	720
Créances d'impôt sociétés	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	719
Total actifs	8,390
<hr/>	
Provisions et avantages du personnel	319
Dettes financières	4,153
Autres créditeurs	920
Dettes fournisseurs	402
Titres de transport émis et non utilisés	486
Dettes d'impôt	181
Total passifs	6,461
<hr/>	
Pourcentage acquis	97.30%
Actif net acquis	1,877
<hr/>	
Prix d'acquisition	831
Ecart d'acquisition négatif	1,046
<hr/>	

- **Comptabilisation de l'écart d'acquisition négatif**

Sur la base des estimations des actifs et des passifs valorisés à la date d'acquisition, la première consolidation du groupe KLM fait ressortir un excédent de la quote-part acquise dans la juste valeur nette des actifs, passifs et passifs éventuels identifiables de KLM sur le coût d'acquisition pour un montant de 1 046 millions d'euros. Ce montant inclut la reconnaissance du surplus des fonds constitués au titre du régime de retraite des pilotes.

Du fait des incertitudes pesant sur la reconnaissance du surplus de retraite, le Groupe a décidé de geler les effets induits par celle-ci et notamment la reprise en résultat de la fraction de l'écart d'acquisition négatif correspondant à ce surplus (622 millions d'euros au 31 mars 2005).

La part de l'écart d'acquisition négatif reprise immédiatement au compte de résultat s'élève donc à 424 millions d'euros.

Elle a été comptabilisée en résultat des activités opérationnelles, sur la ligne écarts d'acquisition négatifs.

- **Informations proforma**

Le compte de résultat proforma représente le résultat du groupe Air France-KLM comme si l'acquisition de KLM avait été réalisée au 1^{er} avril 2004, soit 6 mois d'activité. Ce résultat a été déterminé en retenant les principes comptables du groupe Air France-KLM et en appliquant rétroactivement au 1^{er} avril 2004, les impacts de la comptabilisation à la juste valeur des actifs et passifs de KLM.

Groupe Air France - KLM

Ce résultat n'est pas forcément représentatif de ce qu'il serait si l'opération était intervenue à une date antérieure à celle de sa survenance réelle.

4. INFORMATIONS SECTORIELLES

4.1 - Informations par secteur d'activité

L'activité du Groupe comprend trois principaux secteurs : le passage, le fret et la maintenance aéronautique. Les activités de prestation de commissariat, le transport aérien à la demande et les opérations relevant de la holding du groupe sont regroupées dans le secteur « Autres ».

Semestre clos le 30 septembre 2005

<i>En millions d'euros</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	8 879	1 370	1 313	823	-	12 385
Chiffre d'affaires intersecteurs	(339)	(12)	(902)	(310)	-	(1 563)
Chiffre d'affaires externe	8 540	1 358	411	513	-	10 822
Résultat d'exploitation courant	601	45	40	64	-	750
Résultat des activités opérationnelles	601	45	40	64	539	1 289

Semestre clos le 30 septembre 2004 (pro forma non audité) (1)

<i>En millions d'euros</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	8 152	1 255	1 272	790	-	11 469
Chiffre d'affaires intersecteurs	(285)	(10)	(874)	(274)	-	(1 443)
Chiffre d'affaires externe	7 867	1 245	398	516	-	10 026
Résultat d'exploitation courant	394	37	21	60	-	512
Résultat des activités opérationnelles	394	37	21	60	464	976

(1) Consolidation de KLM sur six mois

Semestre clos le 30 septembre 2004

<i>En millions d'euros</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	7 818	1 173	1 249	739	-	10 979
Chiffre d'affaires intersecteurs	(285)	(10)	(874)	(274)	-	(1 443)
Chiffre d'affaires externe	7 533	1 163	375	465	-	9 536
Résultat d'exploitation courant	396	34	30	50	-	510
Résultat des activités opérationnelles	396	34	30	50	459	969

Les différentes sources du chiffre d'affaires externe 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, les revenus de l'assistance aéroportuaire fournie par le groupe aux compagnies aériennes tierces 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 contrats 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.

Groupe Air France - KLM

Autres : Les revenus de ce segment proviennent essentiellement des prestations de commissariat fournies par le groupe aux compagnies aériennes tierces et au transport aérien à la demande réalisé essentiellement par Transavia.

Groupe Air France - KLM

4.2 - Analyse du chiffre d'affaires par zone géographique 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.

En millions d'euros

	Europe		Antilles Caraïbes		Afrique		Amérique		Asie		Total
	Afrique du Nord		Guyane Océan Indien		Moyen-Orient		Polynésie		Nouvelle Calédonie		
Semestre clos le 30 septembre 2005											
Passage régulier	5 257	(65,0%)	213	(2,6%)	579	(7,2%)	1 358	(16,8%)	681	(8,4%)	8 088
Autres recettes passage	326	(72,1%)	28	(6,2%)	18	(4,0%)	28	(6,2%)	52	(11,5%)	452
Total passage	5 583	(65,4%)	241	(2,8%)	597	(7,0%)	1 386	(16,2%)	733	(8,6%)	8 540
Transport de fret	565	(45,0%)	17	(1,4%)	77	(6,1%)	154	(12,3%)	442	(35,2%)	1 255
Autres recettes fret	69	(67,0%)	2	(1,9%)	4	(3,9%)	12	(11,7%)	16	(15,5%)	103
Total fret	634	(46,7%)	19	(1,4%)	81	(6,0%)	166	(12,2%)	458	(33,7%)	1 358
Maintenance	407	(99,0%)	-	-	-	-	-	-	4	(1,0%)	411
Autres	505	(98,4%)	5	(1,0%)	3	(0,6%)	-	-	-	-	513
Total	7 129	(66,0%)	265	(2,4%)	681	(6,3%)	1 552	(14,3%)	1 195	(11,0%)	10 822

Semestre clos le 30 septembre 2004 (pro forma non audité) (1)

Passage régulier	4 923	(66,1%)	203	(2,7%)	537	(7,2%)	1 148	(15,4%)	641	(8,6%)	7 452
Autres recettes passage	293	(70,7%)	23	(5,5%)	19	(4,6%)	28	(6,7%)	52	(12,5%)	415
Total passage	5 216	(66,3%)	226	(2,9%)	556	(7,1%)	1 176	(14,9%)	693	(8,8%)	7 867
Transport de fret	536	(47,0%)	22	(1,9%)	79	(6,9%)	130	(11,4%)	374	(32,8%)	1 141
Autres recettes fret	73	(70,2%)	2	(1,9%)	3	(2,9%)	12	(11,5%)	14	(13,5%)	104
Total fret	609	(48,9%)	24	(1,9%)	82	(6,6%)	142	(11,4%)	388	(31,2%)	1 245
Maintenance	395	(99,2%)	-	-	-	-	-	-	3	(0,8%)	398
Autres	497	(96,3%)	12	(2,3%)	7	(1,4%)	-	-	-	-	516
Total	6 717	(67,1%)	262	(2,6%)	645	(6,4%)	1 318	(13,1%)	1 084	(10,8%)	10 026

(1) Consolidation de KLM sur six mois

Semestre clos le 30 septembre 2004

Passage régulier	4 700	(66,0%)	199	(2,8%)	515	(7,2%)	1 098	(15,4%)	614	(8,6%)	7 126
Autres recettes passage	285	(69,9%)	23	(5,7%)	19	(4,7%)	28	(6,9%)	52	(12,8%)	407
Total passage	4 985	(66,3%)	222	(2,9%)	534	(7,1%)	1 126	(14,9%)	666	(8,8%)	7 533
Transport de fret	503	(47,2%)	22	(2,1%)	74	(7,0%)	122	(11,5%)	342	(32,2%)	1 063
Autres recettes fret	70	(70,0%)	2	(2,0%)	3	(3,0%)	12	(12,0%)	13	(13,0%)	100
Total fret	573	(49,3%)	24	(2,1%)	77	(6,6%)	134	(11,5%)	355	(30,5%)	1 163
Maintenance	372	(99,2%)	-	-	-	-	-	-	3	(0,8%)	375
Autres	446	(95,9%)	12	(2,6%)	7	(1,5%)	-	-	-	-	465
Total	6 376	(66,9%)	258	(2,7%)	618	(6,5%)	1 260	(13,2%)	1 024	(10,7%)	9 536

Groupe Air France - KLM

4.3 - Analyse du chiffre d'affaires du transport aérien par zone géographique de 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 quotes-parts définies par IATA (calcul au passager kilomètre transporté pondéré).

En millions d'euros

	Europe		Antilles Caraïbes		Afrique		Amérique		Asie		Total
	Afrique du Nord		Guyane Océan Indien		Moyen-Orient		Polynésie		Nouvelle Calédonie		
Semestre clos le 30 septembre 2005											
Passage régulier	3 343	(41,3%)	555	(6,9%)	1 101	(13,6%)	1 868	(23,1%)	1 221	(15,1%)	8 088
Transport de fret	38	(3,1%)	87	(6,9%)	151	(12,0%)	394	(31,4%)	585	(46,6%)	1 255
Total	3 381	(36,2%)	642	(6,9%)	1 252	(13,4%)	2 262	(24,2%)	1 806	(19,3%)	9 343

Semestre clos le 30 septembre 2004 (pro forma non audité) (1)

Passage régulier	3 175	(42,6%)	553	(7,4%)	990	(13,3%)	1 652	(22,2%)	1 082	(14,5%)	7 452
Transport de fret	47	(4,1%)	83	(7,3%)	151	(13,2%)	341	(29,9%)	519	(45,5%)	1 141
Total	3 222	(37,5%)	636	(7,4%)	1 141	(13,3%)	1 993	(23,2%)	1 601	(18,6%)	8 593

(1) Consolidation de KLM sur six mois

Semestre clos le 30 septembre 2004

Passage régulier	3 059	(42,8%)	532	(7,5%)	952	(13,4%)	1 551	(21,8%)	1 032	(14,5%)	7 126
Transport de fret	36	(3,4%)	86	(8,1%)	142	(13,4%)	325	(30,6%)	474	(44,5%)	1 063
Total	3 095	(37,8%)	618	(7,5%)	1 094	(13,4%)	1 876	(22,9%)	1 506	(18,4%)	8 189

5. CHARGES EXTERNES

En millions d'euros

Semestres clos le 30 septembre	2005	2004	2004
	Pro forma ⁽¹⁾ Non audité		
Carburant avions	1 717	1 317	1 248
Affrètements aéronautiques	289	284	276
Loyers opérationnels	309	305	289
Redevances aéronautiques	820	780	736
Commissariat	206	211	203
Achat de prestations en escale	597	567	539
Achats et consommations entretien aéronautique	344	367	337
Frais commerciaux et de distribution	636	765	734
Autres frais	1 009	948	894
Total	5 927	5 544	5 256
Hors Carburant	4 210	4 227	4 008

(1) Consolidation de KLM sur 6 mois

6. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

6.1 - Frais de personnel

En millions d'euros

Semestres clos le 30 septembre	2005	2004	2004
		Pro forma ⁽¹⁾	
		non audité	
Salaires et traitements	2 335	2 278	2 159
Charges de retraite	236	236	223
Autres charges sociales	559	537	527
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	14	-	-
Autres charges	51	27	26
Transferts de charges	(60)	(61)	(60)
Total	3 135	3 017	2 875

Les frais de personnel incluent les dotations aux provisions pour retraite, indemnités de départ en retraite et cessation de service.

Les charges à payer relatives aux congés payés sont incluses dans le poste « Autres charges ».

6.2 - Effectifs moyens

Semestres clos le 30 septembre	2005	2004
Total	102 463	102 212
Personnel navigant technique	7 828	7 792
Personnel navigant commercial	20 257	19 941
Personnel au sol	74 378	74 479
Cadres	13 065	12 783
Agents de maîtrise et techniciens	29 809	29 236
Employés	31 504	32 460

L'effectif pris en compte est l'effectif moyen payé pondéré par le temps de présence.

7. AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS

En millions d'euros

Semestres clos le 30 septembre	2005	2004	2004
		Pro forma ⁽¹⁾ non audité	
Amortissements			
- Immobilisations incorporelles	19	20	18
- Immobilisations aéronautiques	663	678	649
- Autres immobilisations corporelles	127	124	115
	809	822	782
Provisions			
- Immobilisations	-	-	-
- Stocks	-	-	-
- Créances	5	2	2
- Risques et charges	56	(2)	(6)
	61	-	(4)
Total	870	822	778

⁽¹⁾ Consolidation de KLM sur 6 mois

8. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

En millions d'euros

Semestres clos le 30 septembre	2005	2004	2004
		Pro forma ⁽¹⁾ non audité	
Exploitation conjointe de lignes	(28)	(33)	(22)
Compensations financières sur échanges de slots	-	-	-
Autres	(6)	13	14
Total	(34)	(20)	(8)

⁽¹⁾ Consolidation de KLM sur 6 mois

9. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

Au cours de l'exercice 2004-05, Air France et les autres compagnies aériennes actionnaires d'Amadeus GTD ont engagé des négociations avec des fonds d'investissement, dits de *private equity*, afin de lancer, à travers une société dont elles seront partenaires, une offre publique d'achat sur Amadeus GTD au prix de 7,35 euros par action. Cette opération de *Leverage Buy Out* (LBO) a permis à Air France d'externaliser sa plus-value potentielle tout en restant actionnaire d'Amadeus GTD. L'offre s'est terminée début juillet 2005 et le gain relatif à cette transaction s'élève à 504 millions d'euros.

10. COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET

<i>En millions d'euros</i>			
Semestres clos le 30 septembre	2005	2004	2004
	Pro forma ⁽¹⁾ non audité		
<i>Coût de l'endettement financier brut</i>			
Intérêts sur emprunts	(202)	(189)	(180)
Intérêts intercalaires capitalisés	17	14	13
Autres charges financières	(3)	(2)	(2)
	(188)	(177)	(169)
<i>Produits de la trésorerie et d'équivalents de trésorerie</i>			
Produits des valeurs mobilières de placement	23	16	16
Autres produits	51	50	49
	74	66	65
Coût de l'endettement financier net	(114)	(111)	(104)

⁽¹⁾ Consolidation de KLM sur 6 mois

Le taux utilisé pour déterminer le montant des intérêts intercalaires est de 3,72% pour l'exercice clos le 30 septembre 2005 (3,67% pour l'exercice clos le 30 septembre 2004).

11. AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS

<i>En millions d'euros</i>		
Semestres clos le 30 septembre	2005	2004
Résultat de change	(19)	(16)
Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers évalués en juste valeur	7	-
Reclassement des capitaux propres en résultat des gains et pertes relatifs aux actifs disponibles à la vente	-	-
Dotation nette aux provisions	-	(4)
Autres produits et charges financiers	(12)	(20)

Le résultat de change inclut une perte de change latent nette de 19 millions d'euros (une perte de change latent nette de 16 millions d'euros au 30 septembre 2004).

12. IMPÔTS

- Charge d'impôt reconnue en compte de résultat

en millions d'euros

Semestres clos le 30 septembre	2005	2004
<i>Charge d'impôt courant</i>		
Charge de l'exercice	(164)	(3)
Ajustement de la charge d'impôt provenant d'exercices antérieurs	-	1
	(164)	(2)
<i>(Charge)/produit d'impôt différé</i>		
Variation des différences temporaires	25	(63)
Variation des taux d'imposition	-	-
Utilisation / création de déficits fiscaux	(153)	(116)
	(128)	(179)
(Charge)/produit total d'impôt	(292)	(181)

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.

La charge d'impôt du premier semestre de l'exercice 2005/2006 comprend un montant de 154 millions d'euros au titre de la taxation du gain sur la transaction Amadeus GTD.

- Impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres

Les impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres s'élèvent à (704) millions d'euros au 30 septembre 2005. Ils correspondent aux impôts différés sur les instruments de couverture dont l'impact est enregistré directement en capitaux propres.

Il n'y avait aucun impôt différé comptabilisé directement dans les capitaux propres au 31 mars 2005.

13. RÉSULTAT PAR ACTION

En actions

Semestres clos le 30 septembre	2005	2004
<i>Nombre moyen pondéré :</i>		
- d'actions ordinaires émises	269 383 518	260 438 781
- actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(5 358 337)	(3 685 758)
- actions propres achetées dans le cadre du plan de rachat d'actions	(1 355 369)	(1 863 037)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	262 669 812	254 889 986
Nombre d'actions dilutives	18 508 349	18 508 349
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	281 178 161	273 398 335

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.

Groupe Air France - KLM

Les résultats retenus pour le calcul du résultat par action s'analysent comme suit :

En millions d'euros

Semestres clos le 30 septembre	2005	2004
Résultat net part Groupe (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	829	709
Résultat retenu pour le calcul du résultat dilué par action	836	709
Résultat par action non dilué	3,16	<i>En euro</i> 2,78
Résultat par action dilué	2,97	2,59

14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En millions d'euros

	Au 30 septembre 2005			Au 31 mars 2005		
	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements	Valeurs nettes
Avions en propriété	6 597	1 750	4 847	6 465	1 688	4 777
Avions en locations financements	5 586	2 064	3 522	5 275	1 781	3 494
Autres	3 270	848	2 422	2 938	815	2 123
Immobilisations aéronautiques	15 453	4 662	10 791	14 678	4 284	10 394
Terrains et constructions	2 362	1 182	1 180	2 318	1 127	1 191
Installations et matériels	1 211	883	328	1 186	872	314
Autres	999	590	409	958	568	390
Autres immobilisations corporelles	4 572	2 655	1 917	4 462	2 567	1 895
Total	20 025	7 317	12 708	19 140	6 851	12 289

La valeur nette des avions assortis d'une clause de réserve de propriété s'élève à 242 millions d'euros au 30 septembre 2005 (303 millions d'euros au 31 mars 2005).

La valeur nette des autres immobilisations corporelles financées par location financement est de 208 millions d'euros au 30 septembre 2005 (217 millions d'euros au 31 mars 2005).

15. TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE

La diminution du poste s'explique par la sortie des titres mis en équivalence d'Amadeus GTD dans le cadre de l'opération WAM (Offre Publique d'Achat sur les titres Amadeus GTD) ; la valeur de ces titres s'élevait à 324 millions d'euros à la date de l'opération (juillet 2005).

De plus, une perte de valeur a été enregistrée sur les titres Martinair, filiale du Groupe KLM à 50%, pour un montant de 58 millions d'euros. Cette perte de valeur a été enregistrée, dans le compte de résultat, en « Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence ».

16. AUTRES DÉBITEURS

Au 30 septembre 2005, les autres débiteurs comprennent la juste valeur des instruments dérivés pour un montant de 1 566 millions d'euros dans la partie « non courant » du bilan et pour un montant de 1 124 millions d'euros dans la partie « courant » du bilan.

17. CAPITAUX PROPRES

17.1 - Répartition du capital et des droits de vote

	Au 30 septembre 2005		Au 31 mars 2005	
	Capital	Droit de vote	Capital	Droit de vote
État français	18,6	19,0	23,2	23,8
Salariés et anciens salariés ⁽¹⁾	15,8	16,2	11,7	11,7
Actions détenues par le groupe	2,4	-	2,4	-
Public	63,2	64,8	62,7	64,5
Total	100	100	100	100

⁽¹⁾ Personnel et anciens salariés identifiés dans des fonds ou par un code Sicovam.

17.2 - Autres titres donnant accès au capital

En avril 2005, Air France a émis une Obligation à option de Conversion et/ou d'Echange en Actions Air France-KLM Nouvelles ou Existantes (OCEANE) à échéance de 15 ans. Il a été émis 21 951 219 obligations pour un montant de 450 millions d'euros. Chaque obligation pouvant être convertie en une action Air France-KLM. L'augmentation potentielle maximum des capitaux propres d'Air France-KLM est de 450 millions d'euros.

Suite à l'Offre Publique d'Echange sur KLM, 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.

17.3 - Réserves et résultat

Au	En millions d'euros	
	30 septembre 2005	31 mars 2005
Réserves distribuables	1 055	1 129
Report à nouveau	-	-
Couvertures de flux de trésorerie	1 326	-
Autres réserves	1 073	419
Résultat net - part du groupe	829	715
Total	4 283	2 263

18. PROVISIONS ET AVANTAGES DU PERSONNEL

En millions d'euros

Au	30 septembre 2005			31 mars 2005		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Provisions pour retraite, indemnités de départ à la retraite et de cessations de service	935	-	935	864	-	864
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	234	92	326	281	71	352
Provisions pour restructuration	1	29	30	54	32	86
Provisions pour litiges avec les tiers	21	20	41	20	6	26
Ecart d'acquisition négatif (voir note 3.)	622		622	622		622
Autres provisions pour risques et charges	92	18	110	144	15	159
Total	1 905	159	2 064	1 985	124	2 109

19. DETTES FINANCIÈRES

En millions d'euros

	30 septembre 2005			31 mars 2005		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Titres à durée indéterminée	618	25	643	647	23	670
OCEANE	379	-	379	-	-	0
Emprunts location financement	4 887	569	5 456	5 005	447	5 452
Autres emprunts à long terme	2 334	355	2 689	2 179	553	2 732
Intérêts courus non échus	-	95	95	-	79	79
Dettes financières	8 218	1 044	9 262	7 831	1 102	8 933

20. IMPOTS DIFFÉRÉS PASSIFS

La variation des impôts différés passifs s'explique principalement par la reconnaissance au bilan de la juste valeur des instruments financiers.

21. AUTRES CRÉDITEURS

Au 30 septembre 2005, les autres créditeurs comprennent la juste valeur des instruments dérivés pour un montant de 335 millions d'euros dans la partie « non courant » du bilan et pour un montant de 201 millions d'euros dans la partie « courant » du bilan.

22. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS

22.1 - Locations financement

En millions d'euros

Au	30 septembre 2005	31 mars 2005
Avions constructions	6 279	5 037
	365	299
Total	6 644	5 336

22.2 - Locations opérationnelles

Groupe Air France - KLM

Le montant non actualisé des engagements de locations opérationnelles de biens aéronautiques s'élève à 2 621 millions d'euros au 30 septembre 2005 (2 851 millions d'euros au 31 mars 2005).

23. COMMANDES DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES

Les échéances des engagements de commandes fermes de matériels aéronautiques se ventilent comme suit :

En millions d'euros

Au	30 septembre 2005	31 mars 2005
N + 1	835	1 157
N + 2	980	608
N + 3	748	422
N + 4	692	537
N + 5	370	121
Au-delà de 5 ans	131	117
Total	3 756	2 962

Les engagements portent sur des montants en dollar US, ils sont convertis au cours de clôture de chaque exercice considéré.

Au 30 septembre 2005, le Groupe a cinquante-quatre appareils en commande ferme auprès des constructeurs, soit une augmentation de six appareils par rapport au 31 mars 2005. Le nombre d'options augmente de deux unités pour s'établir à trente quatre appareils à fin septembre 2005. Cette évolution s'explique par :

- de nouvelles commandes, pour un total de quatorze appareils, passées par le Groupe auprès des constructeurs au cours du 1^{er} semestre, pour les flottes long, moyen courriers et fret ;
- la modification de la commande auprès d'Embraer entraînant la diminution d'une unité dans le carnet de commande ;
- la livraison de sept appareils au titre des contrats existants : un B737-700, un A319, quatre A330-200 et un 747-400ERF.

On trouvera ci-dessous un rappel synthétique par type de flotte :

Flotte long-courrier

Passage

Une commande additionnelle de cinq 777-300ER a été signée avec Boeing en juillet 2005.

Par ailleurs, au cours du premier semestre 2005, Air France a pris livraison des deux derniers A330-200 de la commande passée en mars 2000. L'effectif de cette flotte d'entrée long courrier s'établit ainsi à seize appareils.

L'annonce d'un report de livraison des A380-800, a été communiquée par Airbus à Air France au cours du semestre. Le nouveau calendrier de livraison est actuellement en cours de finalisation.

Au premier semestre, KLM a passé une commande complémentaire d'un 777-200ER auprès de Boeing. Au 30 septembre 2005, il y a trois 777-200ER en commande ferme, les livraisons étant prévues en février 2006, avril 2006 et février 2008.

Dans le cadre du programme de renouvellement de la flotte, Airbus a livré les deux premiers A330-200. A fin septembre 2005, il y a quatre A330-200 en commande ferme, les livraisons étant programmées en novembre 2005, avril 2006, août 2006 et décembre 2006.

Fret

La problématique de renouvellement de cette flotte constituée jusqu'au début des années 2000 de 747-200 était posée depuis longtemps. Une réponse partielle avait été apportée par la commande de cinq 747-400 ERF à long rayon d'action dont le dernier a été mis en service en juin 2005. Mais les performances de ces appareils les spécialisent de fait sur les routes les plus longues du réseau.

En complément de cette première phase de renouvellement, Air France a passé commande auprès de Boeing de huit 777 F (cinq commandes fermes et trois options), nouveau module cargo dérivé de la version 777-200LR et du 777-300ER. Les premières livraisons interviendront à l'hiver 2008-2009.

Groupe Air France - KLM

Flotte moyen courrier

Le processus de rationalisation de cette flotte autour de la famille A320 se poursuit selon le calendrier établi depuis plusieurs exercices. A ce titre, en complément de la commande initiale de quinze appareils passée en décembre 1999, Air France a confirmé son intérêt pour l'A318, module d'entrée de la famille Airbus, équipé d'une cabine de 123, sièges en exerçant la levée de trois options livrables sur l'hiver 2006-2007. A l'issue du retrait des derniers 737, cette commande permettra l'exploitation d'une flotte cible de dix-huit A318 à l'été 2007.

Au cours du semestre, la flotte A319ER a été renforcée par la livraison d'un appareil en avril 2005 exploité sur les étapes longues du réseau Dedicare.

Un 737-700 a été réceptionné en avril 2005 par Transavia.

Flotte des compagnies régionales

Régional a passé une commande de six Embraer 190, le nouvel appareil (100 places) de l'avionneur brésilien. Cette commande remplace une précédente commande de sept Embraer ERJ 145 de 50 sièges. Les livraisons débuteront au premier trimestre 2007.

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 30 sept 2005 Commandes fermes	4	5	-	-	-	-
	<i>options</i>	-	-	1	2	1	-
	Au 31 mars 2005 Commandes fermes	3	3	-	-	-	-
	<i>options</i>	-	5	2	-	-	-
A 319	Au 30 sept 2005 Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
	<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2005 Commandes fermes	2	-	-	-	-	-
	<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
A 320	Au 30 sept 2005 Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
	<i>options</i>	-	-	1	-	-	-
	Au 31 mars 2005 Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
	<i>options</i>	-	2	1	-	-	-
A 330	Au 30 sept 2005 Commandes fermes	3	1	-	-	-	-
	<i>options</i>	-	-	1	-	-	-
	Au 31 mars 2005 Commandes fermes	6	2	-	-	-	-
	<i>options</i>	-	-	1	-	-	-
A 380	Au 30 sept 2005 Commandes fermes	-	-	3	3	3	1
	<i>options</i>	-	-	-	-	-	4
	Au 31 mars 2005 Commandes fermes	-	-	3	5	1	1
	<i>options</i>	-	-	-	1	1	2
B 737	Au 30 sept 2005 Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
	<i>options</i>	-	2	5	6	3	-
	Au 31 mars 2005 Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
	<i>options</i>	-	2	4	4	1	-
B 747	Au 30 sept 2005 Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
	<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2005 Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
	<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
B 777	Au 30 sept 2005 Commandes fermes	9	6	2	6	-	-
	<i>options</i>	-	-	1	2	3	2
	Au 31 mars 2005 Commandes fermes	5	5	2	-	-	-
	<i>options</i>	-	-	2	4	-	-
Embraer 190	Au 30 sept 2005 Commandes fermes	-	4	2	-	-	-
	<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
Embraer 145	Au 31 mars 2005 Commandes fermes	5	2	-	-	-	-
	<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
CRJ 700	Au 30 sept 2005 Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
	<i>options</i>	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2005 Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
	<i>options</i>	-	-	-	-	-	-

24. LITIGES ET PROCÈS

Le Groupe est impliqué dans divers litiges pour lesquels des provisions n'ont pas nécessairement été constituées dans ses états financiers.

La Compagnie a été définitivement mise hors de cause par la Cour d'Appel de Richmond (Virginie) le 9 décembre 2004, dans l'affaire HALL, du nom de l'un des agents de voyage qui avait engagé une procédure de « class action » contre des compagnies aériennes américaines et européennes, dont Air France et KLM, en les accusant d'entente illicite en vue de réduire les commissions perçues sur la vente des titres de transport.

Une procédure fondée sur les mêmes griefs, introduite par une cinquantaine d'agents de voyage agissant à titre individuel, contre les mêmes compagnies aériennes, reste pendante devant le Tribunal Fédéral du District Nord de l'Ohio. Toutefois, compte tenu du faible nombre des agents de voyage en cause dans cette procédure, les enjeux financiers pour la Compagnie sont peu significatifs. Aucune provision n'a été constituée dans le cadre de cette procédure.

Dans l'affaire IAP Intermodal, société de droit américaine, concernant une prétendue contrefaçon de trois brevets par plusieurs compagnies aériennes dont Air France, un jugement mettant hors de cause la Compagnie devrait être rendu prochainement par le Tribunal Fédéral du District Est du Texas. Ce litige n'avait pas donné lieu à la constitution de provisions.

Enfin, dans le litige opposant la société Servair à ses personnels pour le paiement des heures de repas, toutes les décisions rendues à ce jour par les Tribunaux ont débouté de leurs demandes les personnels concernés. Une seule procédure, impliquant 255 salariés, reste pendant devant le Conseil des Prud'hommes. Cette action, comme les précédentes est jugée non pertinente par Servair et n'a donc pas donné lieu à la constitution de provisions.

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.

A la connaissance de la société, il n'existe pas de/d'autre litige, arbitrage ou fait exceptionnel susceptible d'avoir ou ayant eu dans le passé récent une incidence significative sur la situation financière, le résultat et le patrimoine de la société et du Groupe.

25. PASSAGE DES PRINCIPES COMPTABLES FRANÇAIS AUX NORMES IFRS

Cette note détaille les principaux impacts du passage aux normes comptables internationales sur le bilan d'ouverture, les divergences avec les principes français antérieurement appliqués, ainsi que les effets sur le compte de résultat 2004/2005.

Conformément à ce qui avait été indiqué dans la première communication sur les impacts chiffrés du passage aux normes IAS-IFRS, les données financières présentées ci-après ont été ajustées de façon mineure par rapport à celles présentées initialement.

Ces ajustements s'expliquent principalement par :

- la prise en compte des dernières mises à jour normatives en terme d'interprétation des normes existantes;
- la finalisation des travaux de valorisation du bilan d'acquisition lié à l'intégration de KLM;
- la finalisation de la validation des retraitements relatifs aux contrats de maintenance;
- et des reclassements de comptes, notamment au bilan.

Le cadre réglementaire appliqué ainsi que les options de première application sont décrits en note 2.

Groupe Air France - KLM

25.1 Passage des capitaux propres au 1^{er} avril 2004 – principes comptables français / Normes IFRS

En millions d'euros

Note

Capitaux propres part du Groupe – normes françaises (publié au 1^{er} avril 2004)		4 062
<u>Ajustements passage aux normes IAS-IFRS :</u>		
Valorisation des immobilisations corporelles	a	(740)
Engagements de retraite	b	(20)
Regroupements d'entreprise	c	-
Impôt différé sur TSDI	d	(80)
Impôt différé sur réserves distribuables	e	(4)
Périmètre de consolidation – contrôle exclusif	f	(58)
Périmètre de consolidation – influence notable	g	(24)
Autres retraitements	h à m	(2)
Impôts différés sur les retraitements ci-dessus		245
Capitaux propres part du Groupe – normes IAS-IFRS au 1^{er} avril 2004.....		3 379
Intérêts minoritaires – normes françaises (publié)		23
Impact des ajustements IAS-IFRS.....		64
Capitaux propres de l'ensemble consolidé – normes IAS-IFRS au 1^{er} avril 2004.....		3 466

Première application des normes d'information financière internationale :

(a) Valorisation des immobilisations corporelles :

Selon les principes comptables français, toutes les immobilisations corporelles étaient comptabilisées au coût historique et évaluées selon la méthode du coût amorti.

Pour l'établissement du bilan d'ouverture, la norme IFRS 1 offre la possibilité d'évaluer une immobilisation corporelle à sa juste valeur (*Fair Value*), et d'utiliser celle-ci en tant que coût présumé à la date de transition.

Compte tenu d'une part de l'acquisition récente du groupe KLM pour lequel la juste valeur a été retenue dans le cadre de la procédure de valorisation du bilan d'acquisition, et d'autre part de la parité euro/dollar US qui a évolué sensiblement entre la date d'acquisition des appareils et la date d'adoption du référentiel IFRS, le Groupe a utilisé cette option. Les avions du groupe Air France pour lesquels la juste valeur a été retenue ont fait l'objet d'évaluations individuelles par des experts indépendants.

L'application de cette option a un impact avant effet d'impôt de (740) millions d'euros sur les capitaux propres au 1^{er} avril 2004.

(b) Engagements de retraite

Dans le cadre de l'établissement des comptes selon les principes comptables français, les écarts actuariels constatés au titre de la valorisation des engagements de retraite étaient amortis sur la durée moyenne de vie active résiduelle des personnels concernés lorsque les écarts actuariels cumulés nets excédaient la plus grande des deux valeurs suivantes :

- a. 10% de la valeur actualisée de l'obligation au titre des prestations, et
- b. 10% de la juste valeur des éventuels actifs de régime.

A l'occasion de la première application des normes internationales, la norme IFRS 1 offre la possibilité de comptabiliser dans le bilan d'ouverture la totalité des écarts actuariels non encore reconnus à la date de transition.

La comptabilisation des écarts actuariels dans le cadre de l'option offerte par IFRS 1 a eu un impact avant effet d'impôt de (20) millions d'euros sur les capitaux propres au 1^{er} avril 2004.

Groupe Air France - KLM

(c) Regroupements d'entreprises

Le Groupe a choisi d'exercer l'option offerte par la norme IFRS 1 qui pour un premier adoptant permet de ne pas appliquer rétrospectivement la norme IFRS 3 « *Regroupements d'entreprises* » pour les opérations antérieures à la date de transition, soit le 1^{er} avril 2004.

Aucune incidence sur les capitaux propres d'ouverture n'a de ce fait été comptabilisée.

Conformément à la norme IFRS 3, les écarts d'acquisition positifs ne sont plus amortis à compter du 1^{er} avril 2004, mais font l'objet d'un test périodique de perte de valeur (au minimum une fois par an).

Traitement des impôts différés :

(d) TSDI

En application de la norme IAS 12, le Groupe a conclu sur la nécessité de comptabiliser en normes IFRS, un impôt différé passif correspondant au gain réalisable lorsqu'il sera mis fin au montage de TSDI. L'impact de la prise en compte de cet impôt différé se traduit par une diminution des capitaux propres de 80 millions d'euros au 1^{er} avril 2004.

(e) Réserves distribuables

La norme IAS 12 impose la constitution d'un impôt différé sur les réserves non distribuées des sociétés mises en équivalence.

Un impôt différé passif a donc été constaté notamment sur les réserves non distribuées de la société Amadeus GTD pour un montant de (4) millions d'euros prélevé sur les capitaux propres au 1^{er} avril 2004.

Périmètre de consolidation :

(f) Contrôle exclusif

Selon les principes comptables français, le contrôle exclusif était établi lorsqu'une société était détenue à plus de 50%.

Selon la norme IAS 27, lorsque le contrôle exclusif, à savoir « le pouvoir de diriger les politiques financières et opérationnelles d'une entité afin d'obtenir des avantages de ses activités », est démontré malgré un pourcentage des droits de vote inférieur à 50%, l'entité doit être consolidée selon la méthode de l'intégration globale.

Le Groupe a estimé qu'il exerçait un contrôle de fait sur sa filiale Air France Partners Leasing (AFPL) et a consolidé cette entité selon la méthode de l'intégration globale (antérieurement mise en équivalence), éliminant ainsi les opérations intra groupe pour leur totalité et non plus à hauteur de la quote-part du pourcentage de détention. De ce fait, la société a enregistré une baisse des capitaux propres de 58 millions d'euros, avant effet d'impôt, au 1^{er} avril 2004.

(g) Influence notable

Selon les principes comptables français, l'influence notable sur une entité était présumée lorsque le pourcentage de détention des droits de vote de cette entité atteignait 20%. Toutefois, lorsque l'influence notable n'était pas exercée, la société pouvait être exclue du périmètre de consolidation y compris lorsque ce seuil était atteint.

Cette possibilité d'exclusion n'existe pas dans la norme IAS 28, aussi le Groupe a-t-il inclus dans son périmètre de consolidation les entités Opedo et TOGA. L'impact sur les capitaux propres au 1^{er} avril 2004 ressort à (24) millions d'euros avant effet d'impôt.

Autres :

Les principaux autres retraitements sont les suivants :

(h) Autres retraitements relatifs aux immobilisations corporelles

La norme IAS 16 « *Immobilisations corporelles* » impose la comptabilisation de tous les rabais remises et ristournes raisonnablement imputables en réduction des prix d'acquisitions des immobilisations corporelles.

Pour quelques immobilisations comptabilisées, dans le bilan d'ouverture, au coût historique amorti, le Groupe a déduit de leur coût d'acquisition des réductions comptabilisées, selon les principes comptables français, en

Groupe Air France - KLM

subventions lors de leur versement. Ce retraitement conduit à diminuer les capitaux propres au 1^{er} avril 2004 de 25 millions d'euros, avant effet d'impôt.

La norme IAS 23 « *Coûts d'emprunt* » permet la capitalisation d'intérêts intercalaires pour les immobilisations dont l'installation en vue de l'utilisation nécessite une période longue de préparation. Cette méthode était appliquée prospectivement par le Groupe depuis le 1^{er} avril 1997, selon les principes comptables français. L'application des normes IFRS étant rétrospective, le Groupe a intégré, au 1^{er} avril 2004, aux immobilisations corporelles, acquises avant le 1^{er} avril 1997 et comptabilisées dans le bilan d'ouverture au coût historique amorti, des intérêts intercalaires. Ce retraitement conduit à augmenter les capitaux propres de 11 millions d'euros, avant effet d'impôt, au 1^{er} avril 2004.

(i) *Autres retraitements relatifs aux échanges de slots*

Le Groupe a conclu une série d'accords avec des compagnies aériennes afin d'échanger certains de ses slots d'été et d'hiver, qu'il n'entend pas utiliser, contre d'autres. Cet échange d'actifs similaires comporte également une rémunération en numéraire. Selon les principes comptables français, le Groupe a comptabilisé la totalité du gain résultant de l'échange au 31 mars 2004, considérant que toutes les incertitudes liées au calendrier et à la résolution des conditions suspensives concernant l'échange des slots d'hiver étaient assurées au-delà du doute raisonnable.

Selon les normes IFRS, le Groupe a considéré que le transfert des risques et avantages inhérents à la propriété des slots n'était pas encore atteint pour l'échange des slots d'hiver et de ce fait a différé au 1^{er} avril 2004 la comptabilisation d'un gain avant effet d'impôt de 20 millions d'euros concernant les slots d'hiver.

(j) *Autres retraitements relatifs aux contrats de location*

Selon les principes comptables français, le Groupe Air France considérait un contrat de location comme un contrat de location financement uniquement dans le cas où le contrat de location prévoyait une option d'achat à un prix intéressant.

L'application de la norme IAS 17 « *Contrats de location* » a entraîné la requalification d'un nombre réduit de contrats de location en contrats de location-financement. Cette requalification s'est traduite par une augmentation de 18 millions d'euros, avant effet d'impôt, des capitaux propres au 1^{er} avril 2004.

(k) *Autres retraitements relatifs aux provisions pour restitution*

L'application de la norme IAS 37 « *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels* », et notamment l'actualisation des provisions long terme a eu un impact avant effet d'impôt de (7) millions d'euros sur les capitaux propres au 1^{er} avril 2004.

(l) *Autres retraitements relatifs aux frais de dépôt de marques*

Selon la norme IAS 38 « *Immobilisations incorporelles* », les frais de dépôt de marques ne remplissent pas les critères de définition d'un actif, et ont donc été annulés pour un montant de (8) millions d'euros.

(m) *Autres retraitements relatifs aux provisions statistiques*

L'application par le Groupe de la norme IAS 37 « *Provisions, passifs éventuels et actifs éventuels* », interdit la comptabilisation de provisions basées sur des statistiques. Ceci a conduit le Groupe à enregistrer un ajustement, avant effet d'impôt, de 15 millions d'euros dans les capitaux propres IFRS au 1^{er} avril 2004.

Groupe Air France - KLM

25.2 Rapprochement de la variation des capitaux propres de l'exercice 2004/2005

Le tableau ci-dessous présente les incidences sur le résultat de la période 2004/2005 des retraitements liés à la mise en place des normes IAS-IFRS sur les capitaux propres d'ouverture ainsi que les retraitements propres à l'exercice.

<i>En millions d'euros</i>	Note	1 ^{er} avril 2004	Résultat 2004/2005	Augmen- tation de capital	Autres	31 mars 2005
Capitaux propres part Groupe – normes françaises						
(publié)		4 062	351	768	(20)	5 161
Ajustements IAS-IFRS :						
Valorisation des immobilisations corporelles	(a)	(740)	89			(651)
Engagements de retraite		(20)	2			(18)
Impôt différé sur TSDI		(80)	(7)			(87)
Impôt différé sur réserves distribuables	(b)	(4)	(41)			(45)
Périmètre de consolidation – contrôle exclusif	(c)	(58)	38			(20)
Périmètre de consolidation – influence notable	(d)	(24)	11			(13)
Écarts d'acquisition	(e)		36			36
Écart d'acquisition négatif – KLM	(f)		351			351
Paiement fondé sur des actions	(i)		(69)		69	-
Reconnaissance d'incorporels – KLM	(g)		(15)			(15)
Abandon de la valeur résiduelle - KLM	(h)		(23)			(23)
Autres retraitements		(2)	(2)		(2)	(6)
Impact d'impôt différé sur les retraitements ci-dessus		245	(6)			239
Capitaux propres part Groupe – normes IAS-IFRS		3 379	715	768	47	4 909
Intérêts minoritaires – normes françaises (publié)		23	7		35	65
Impact des ajustements IAS-IFRS sur les intérêts minoritaires		64	(23)		(3)	38
Total des capitaux propres – normes IAS-IFRS.....		3 466	699	768	79	5 012

Les principaux retraitements sont décrits ci-après :

Valorisation des immobilisations corporelles :

(a) *Flotte du groupe Air France*

L'application de l'option offerte par IFRS1 a permis de valoriser la flotte Air France à sa juste valeur en date de transition. En conséquence, les dotations aux amortissements de cette flotte ont été ajustés.

L'impact sur le résultat de l'exercice 2004 / 2005 s'élève, avant effet d'impôt, à 89 millions d'euros.

Réserves distribuables des sociétés mises en équivalence :

(b) *Impôts différés sur réserves distribuables*

Au 1^{er} avril 2004, le Groupe n'ayant pas l'intention de céder sa participation dans Amadeus GTD, l'impôt différé sur les réserves distribuables de cette dernière a été calculé en tenant compte d'un taux d'impôt applicable aux distributions de dividendes. Au 31 mars 2005, Amadeus GTD étant engagé dans une opération de LBO, le Groupe a retenu pour le calcul de cet impôt différé le taux applicable aux cessions de titres. La revalorisation de cet impôt sur la période se traduit par une charge complémentaire de 41 millions d'euros.

Périmètre de consolidation :

(c) *Périmètre de consolidation - contrôle exclusif*

Groupe Air France - KLM

La société AFPL a cédé, à des sociétés extérieures au Groupe Air France-KLM, deux avions au cours de la période pour lesquels des plus values de cession internes avaient été neutralisées dans le bilan d'ouverture. Ces cessions, hors du Groupe, génèrent une externalisation de ces plus values à hauteur de 38 millions d'euros, avant effet d'impôt, sur le résultat de l'exercice.

(d) Périmètre de consolidation - influence notable

Au 31 mars 2005, les titres Opodo détenus à la fois par Air France et KLM ne sont plus mis en équivalence. La participation du Groupe Air France-KLM est devenue inférieure à 20% suite à une augmentation de capital à laquelle le Groupe n'a pas souhaité participer. Air France-KLM considère ne plus avoir d'influence notable sur cette participation. Jusqu'au 30 juin 2004, les titres Opodo étaient mis en équivalence en normes IFRS. Ce retraitement se traduit par un impact de 11 millions d'euros avant effet d'impôt sur le résultat de la période.

Regroupements d'entreprises :

(e) Écarts d'acquisition au 1^{er} avril 2004

Les écarts d'acquisition en application de la norme IFRS 3 ne sont plus amortis mais font l'objet d'un test de valeur annuellement.

L'impact sur le résultat net de l'exercice 2004 / 2005 s'élève, avant effet d'impôt, à 36 millions d'euros.

(f) Écart d'acquisition négatif - KLM

L'unique regroupement d'entreprises intervenu depuis le 1^{er} avril 2004 concerne le rapprochement avec le groupe KLM réalisé au 1^{er} mai 2004.

Le traitement comptable d'un écart d'acquisition négatif selon le référentiel français préconise la reprise en résultat sur la période estimée des retours économiques attendus liés au regroupement.

La norme IFRS 3 impose la reconnaissance intégrale et immédiate de cet écart d'acquisition en résultat.

L'impact sur le résultat net de l'exercice 2004/2005 s'élève à 353 millions d'euros.

Immobilisations incorporelles et corporelles de KLM :

(g) Actifs incorporels

Certains actifs incorporels (fichiers clients) valorisés selon IFRS 3 dans le cadre du regroupement avec KLM ont une durée de vie définie (entre 5 et 12 ans). Ils sont donc amortis sur cette durée d'utilité estimée, conformément à la norme IAS 38.

L'impact de cet amortissement ressort, avant effet d'impôt, à (15) millions d'euros sur le résultat net de l'exercice 2004 / 2005.

(h) Actifs corporels

Dans le cadre du passage aux normes IFRS, la durée d'utilité de la flotte du Groupe a été revue pour être portée à 20 ans, sans valeur résiduelle.

Ce changement de durée et de modalité d'amortissement a un impact, avant effet d'impôt, sur le résultat net de (23) millions d'euros pour l'exercice 2004 / 2005.

Paiement fondé sur des actions

(i) Offre Réservée aux Salariés

Conformément aux dispositions transitoires de la norme IFRS 2, le Groupe applique celle-ci pour les plans d'achats d'actions/stock-options attribués après le 7 novembre 2002.

Les plans d'options de souscription et d'achats d'actions sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution des plans. Cette juste valeur est estimée correspondre à la juste valeur des services rendus par les employés en contrepartie des options reçues.

Concernant le plan ORS, entré en vigueur le 21 février 2005, compte tenu qu'il n'existait aucune condition de service postérieure à la date d'attribution de ce plan, l'intégralité de la charge d'un montant de (69) millions Le 21/11/2005

Groupe Air France - KLM

d'euros correspondant à la valorisation des avantages reçus a été constatée en résultat au cours de l'exercice clos le 31 mars 2005 (la contrepartie a été comptabilisée en réserves).

Groupe Air France - KLM

25.2.1 Rapprochement normes françaises / normes IAS-IFRS du bilan au 31 mars 2005

En millions d'euros

ACTIF	Comptes publiés	Valorisation des immobilisations corporelles	Engagements de retraite	TSDI	Impôts différés sur réserves distribuables	Périmètre de consolidation	Ecart d'acquisition	Reconnaissance d'incorporels	Autres Retraitements	Impact d'impôt différé sur les retraitements	Reclassements	Bilan IFRS
ACTIF NON COURANT												
Ecart d'acquisition	83						16				132	211
Immobilisations incorporelles	159						18	-15	366		-111	437
Immobilisations aéronautiques	10 917	-651				39			84		5	10 394
Autres immobilisations corporelles	1 837								50			1 895
Titres mis en équivalence	564					-9	2		13		1	571
Actifs de pension			3								1 046	1 049
Autres actifs financiers	548			94		-11			331		124	1 086
Impôts différés	97					5			4	218	-174	140
Autres débiteurs dont dérivés									51		299	350
											299	299
ACTIF NON COURANT	14 205	-651	3	94		14	36	-15	927	218	1 302	16 133
ACTIF COURANT												
Autres actifs financiers											76	76
Stocks et avances	389								7			392
Créances clients	2 272					1			1			2 272
Créances d'impôt société										5	1	6
Autres débiteurs courants dont dérivés	2 601								37		-595	943
											48	48
Valeurs mobilières de placement	2 254											2 254
Disponibilités	306					13					-1	318
ACTIF COURANT	7 302					14			-45	5	-919	6 357
TOTAL ACTIF	21 507	-651	3	94		28	36	-15	882	223	383	22 490

Groupe Air France - KLM

En millions d'euros

PASSIF	Comptes publiés	Valorisation des immobilisations corporelles	Engagements de retraite	TSDI	Impôts différés sur réserves distribuables	Périmètre de consolidation	Ecart d'acquisition	Reconnaissance d'incorporels	Autres Retraitements	Impact d'impôt différé sur les retraitements	Reclassements	Bilan IFRS
Capital	2 290											2 290
Primes d'émission et de fusion	390									-6		394
Actions d'auto contrôle											-19	-19
Réserves et résultat	2 490	-651	-18	-87	-45	-29	387	-15	90	121	11	2 254
Ecart de conversion	9										9	9
CAPITAUX PROPRES (PART GROUPE)	5 161	-651	-18	-87	-45	-29	387	-15	90	115	1	4 909
Intérêts minoritaires	65						34		4			103
CAPITAUX PROPRES DE L'ENSEMBLE CONSOLIDE	5 226	-651	-18	-87	-45	5	387	-15	94	115	1	5 012
Provisions et avantages de personnel	2 265		21				-351		149		-99	1 985
Dettes financières	8 268			87		16			522		-1 662	7 811
Impôts différés passif	81			87	45				1	188	-174	148
Autres créanciers dont dérivés						7			213		261	481
											218	218
PASSIF NON COURANT	10 614		21	174	45	23	-351		885	108	-1 074	10 445
Provisions									26		98	124
Dettes financières					7				27		1 668	1 902
Dettes fournisseurs	1 905								-3		-1	1 901
Titres de transport émis non utilisés	1 656								16		-16	1 656
Dettes d'impôt société											8	8
Autres créanciers dont dérivés	2 105								-163		37	1 980
											88	88
Concours bancaires											262	262
PASSIF COURANT	5 667			7					-97		1 456	7 033
TOTAL PASSIF	21 507	-651	3	94		28	36	-15	882	223	383	22 490

Les colonnes « retraitements » présentées ci-dessus synthétisent les ajustements passés en application des normes IFRS et décrites ci-avant à l'occasion du rapprochement des capitaux propres

Les colonnes « reclassements » concernent essentiellement:
le classement des créances, immobilisations, provisions et dettes entre partie courante et non courante
la décompensation des dépôts et cautionnements liés aux locations-financements d'avions
en application de la norme IAS 1.

Groupe Air France - KLM

25.2.2 Présentation du compte de résultat IFRS 2004 / 2005 (non audité)

Le compte de résultat IFRS pour l'exercice 2004 / 2005 se décompose de la manière suivante :

<i>Données en Millions d'Euros</i>	30-juin-04 * 2 mois KLM	30-sept-04 5 mois KLM	31-dec-04 * 8 mois KLM	31-mars-05 11 mois KLM
CHIFFRE D'AFFAIRES	4 421	9 536	14 368	18 978
Autres produits de l'activité	1	5	5	5
Charges externes	-2 430	-5 256	-8 043	-10 628
Frais de personnel	-1 395	-2 875	-4 407	-6 064
Impôts et taxes	-56	-114	-171	-225
Amortissements	-369	-782	-1 199	-1 578
Provisions	-4	4	-14	-28
Autres produits et charges	2	-8	-8	22
RESULTAT D'EXPLOITATION COURANT	170	510	531	482
Cession de matériels aéronautiques	4	20	22	19
Charges de restructuration			-9	-21
Cession de filiales et participations			64	66
Ecart d'acquisition négatifs	405	420	423	426
Autres produits et charges d'exploitation non courants	23	19	21	25
RESULTAT DES ACTIVITES OPERATIONNELLES	602	969	1 052	997
Charges de restructuration				
Résultat financier				
Cession de filiales et participations				
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	12	65	87	125
Coût de l'endettement financier brut	-70	-169	-256	-347
Coût de l'endettement financier net	-58	-104	-169	-222
Résultat de change	-16	-15	6	-2
Résultat des instruments financiers				
Autres produits et charges financiers	-5	-5	-1	-6
Autres produits et charges financiers	-21	-20	5	-8
RESULTAT AVANT IMPOTS DES ENTREPRISES INTEGREES	523	845	888	767
Impôts	-40	-181	-211	-147
RESULTAT NET DES ENTREPRISES INTEGREES	483	664	677	620
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	18	39	53	73
RESULTAT NET DES ACTIVITES POURSUIVIES	501	703	730	693
Résultat net des activités non poursuivies	1	4	7	6
Résultat extraordinaire				
RESULTAT DE L'ENSEMBLE CONSOLIDE	502	707	737	699
Intérêts minoritaires	-3	2	2	16
RESULTAT - PART DU GROUPE	499	709	739	715

* N'ayant pas fait l'objet ni d'un audit ni d'un examen limité

Groupe Air France - KLM

COMPTES SEMESTRIELS CONSOLIDÉS	1
COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ *	2
BILAN CONSOLIDÉ *	3
VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS *	5
TABLEAU DE FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ *	6
NOTES AUX COMPTES CONSOLIDÉS	7
1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ.....	8
2. PRINCIPES COMPTABLES	8
3. ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION.....	21
4. INFORMATIONS SECTORIELLES	23
5. CHARGES EXTERNES	26
6. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS.....	27
7. AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS.....	28
8. AUTRES PRODUITS ET CHARGES	28
9. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS.....	28
10. COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER NET	29
11. AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS.....	29
12. IMPÔTS	30
13. RÉSULTAT PAR ACTION	30
14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	31
15. TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE.....	31
16. AUTRES DÉBITEURS	31
17. CAPITAUX PROPRES	32
18. PROVISIONS ET AVANTAGES DU PERSONNEL.....	33
19. DETTES FINANCIÈRES	33
20. IMPÔTS DIFFÉRÉS PASSIFS	33
21. AUTRES CRÉDITEURS.....	33
22. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS	33
23. COMMANDES DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES	35
24. LITIGES ET PROCÈS.....	37
25. PASSAGE DES PRINCIPES COMPTABLES FRANÇAIS AUX NORMES IFRS	37