

Groupe Air France - KLM

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2005

Groupe Air France - KLM

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

En millions d'euros

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

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

Groupe Air France - KLM

BILAN CONSOLIDÉ

En millions d'euros

Actif au 31 mars		2005	2004	2003
	Notes	Air France - KLM	Air France publié	Air France publié
Écarts d'acquisition	14	83	95	112
Immobilisations incorporelles	14	159	149	171
Immobilisations aéronautiques	15	10 917	6 951	7 284
Autres immobilisations corporelles	15	1 837	955	878
Titres mis en équivalence	16.1	564	336	316
Autres immobilisations financières	16	548	268	260
Actif immobilisé		14 108	8 754	9 021
Stocks et encours	17	389	151	220
Créances clients	18	2 272	1 651	1 432
Créances d'impôt société	19	97	101	111
Autres débiteurs	18	2 001	494	592
Valeurs mobilières de placement	20	2 254	1 478	1 039
Disponibilités		386	330	193
Actif circulant		7 399	4 205	3 587
Total		21 507	12 959	12 608

Groupe Air France - KLM

BILAN CONSOLIDÉ (suite)

En millions d'euros

Passif au 31 mars		2005	2004	2003
	Notes	Air France - KLM	Air France publié	Air France publié
Capital	21.1	2 290	1 868	1 868
Primes d'émission et de fusion	21.5	390	261	261
Réserves et résultat	21.6	2 490	1 942	1 862
Écarts de conversion		(9)	(9)	3
Capitaux propres (part du Groupe)		5 161	4 062	3 994
Intérêts minoritaires		65	23	33
Capitaux propres de l'ensemble consolidé		5 226	4 085	4 027
Provisions pour risques et charges	22	2 265	1 039	1 095
Dettes financières	23	8 268	4 380	4 147
Dettes fournisseurs		1 905	1 226	1 375
Dettes d'impôt société	24	81	21	5
Titres de transport émis et non utilisés	25	1 656	1 008	901
Autres créditeurs	26	2 106	1 200	1 058
Total dettes		16 281	8 874	8 581
Total		21 507	12 959	12 608

Groupe Air France - KLM

VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

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

Groupe Air France - KLM

TABLEAU DE FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

En millions d'euros

Exercices clos le 31 mars		2005	2004	2003
	Notes	Air France - KLM	Air France publié	Air France publié
Excédent brut d'exploitation		2 243	1 318	1 470
Autres produits et charges décaissés		(102)	(23)	(50)
Profits (Pertes) de change		2	3	(9)
C.A.F. d'exploitation		2 143	1 298	1 411
Variation du besoin en fonds de roulement		181	54	(150)
Décaissements pour restructuration		(49)	(18)	(12)
Intérêts payés		(352)	(163)	(189)
Intérêts reçus		56	36	58
Impôts décaissés		(24)	(6)	(3)
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation		1 955	1 201	1 115
Acquisitions de filiales et participations	31.2	506	(10)	(46)
Investissements corporels et incorporels		(2 131)	(1 269)	(1 410)
Cessions de filiales et participations		109	24	8
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		131	391	357
Dividendes reçus		27	15	17
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement		(1 358)	(849)	(1 074)
Sommes reçues à la suite d'une augmentation de capital		-	-	5
Émissions de nouveaux emprunts		858	901	834
Remboursements d'emprunts		(285)	(345)	(745)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement		(360)	(152)	(508)
Diminution (augmentation) nette des prêts		(79)	(29)	(29)
Diminution (augmentation) nette des placements		116	35	62
Dividendes distribués		(24)	(24)	(34)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		226	386	(415)
Ecarts de conversion		(4)	(5)	(1)
VARIATION DE LA TRÉSORERIE		819	733	(375)
Trésorerie à l'ouverture	31.1	1 405	672	1 047
Trésorerie à la clôture	31.1	2 224	1 405	672

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. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

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

2.1. Changement de méthodes comptables

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

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

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

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

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

2.2. Changement d'estimation

Le rapprochement des programmes de fidélisation (cf. §2.8.) et l'évaluation des nouvelles modalités d'utilisation des « miles » applicables à partir du mois de juin 2005 ont conduit le Groupe à ajuster l'estimation de la dette enregistrée à ce titre. Ces changements d'estimation ont un effet positif de 10 millions d'euros, net de l'effet fiscal sur le résultat de l'exercice clos le 31 mars 2005.

2.3. Principes de consolidation

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

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

Groupe Air France - KLM

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

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

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

Toutes les transactions, ainsi que les actifs et passifs réciproques significatifs entre les sociétés consolidées par intégration globale sont éliminés. Il en est de même pour les résultats internes au Groupe (dividendes, plus-values...). Les résultats des cessions internes réalisées avec les sociétés mises en équivalence sont éliminés dans la limite du pourcentage d'intérêt du Groupe dans ces sociétés.

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

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

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

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

2.4. Conversion des états financiers des sociétés étrangères

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

- les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice,
- les comptes de résultat sont convertis sur la base des taux moyens de change de l'exercice,
- les écarts de conversion résultant de la variation entre les taux de clôture de l'exercice précédent et ceux de l'exercice en cours, ainsi que ceux provenant de la différence entre taux de change moyen et taux de change à la clôture, sont portés dans le poste "Ecart de conversion" inclus dans les capitaux propres consolidés.

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

2.5. Conversion des opérations en devises

Les transactions en devises sont converties au cours de change en vigueur au moment de la transaction ou au cours de change de la couverture qui leur est affectée.

Les actifs et passifs libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture ou au cours de la couverture qui leur est éventuellement affectée. Les différences de change correspondantes sont enregistrées au compte de résultat.

Groupe Air France - KLM

2.6. Instruments financiers de change et de taux

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

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

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

2.7. Chiffre d'affaires

Pour les opérations aériennes, le chiffre d'affaires est comptabilisé lors de la réalisation du transport. Le transport est également le fait générateur de la comptabilisation en charges externes des commissions versées aux intermédiaires. Dans ce chiffre d'affaires est inclus une surcharge fuel payée par le passager pour compenser la hausse du prix du carburant.

Lors de leur émission, les titres de transport tant sur le passage que sur le fret sont comptabilisés en dettes, sous la rubrique "Titres de transport émis et non utilisés".

La recette représentative de la valeur des coupons de vols émis qui se révéleront non utilisés est comptabilisée en produit dès l'émission du billet par application d'un taux statistique régulièrement mis à jour et apprécié avec prudence.

Dans le cadre de l'activité industrielle de maintenance et de grand entretien, le chiffre d'affaires des contrats Forfait heure de vol hors moteurs est comptabilisé sur la base de l'avancement des heures de vol déclarées par le client. Pour les autres contrats de l'activité industrielle que ceux mentionnés ci-dessus, le Groupe comptabilise le chiffre d'affaires selon la méthode de l'avancement des coûts. Les contrats Forfait heure de vol moteurs sont depuis le 1^{er} avril 2004 comptabilisés à l'avancement des coûts au lieu de l'avancement des heures de vol, l'impact du changement est non significatif.

2.8. Programme de fidélisation

Au 31 mars 2005, chacune des deux compagnies du Groupe dispose d'un programme de fidélisation propre, « Fréquence Plus » et « Flying Dutchman », permettant aux adhérents d'acquérir des « miles » au fur et à mesure de leurs voyages sur des vols Air France ou KLM et d'autres compagnies partenaires. Ces « miles » donnent accès à divers avantages dont des voyages gratuits sur les vols des deux compagnies.

Dans le cadre du rapprochement des deux compagnies, un programme commun de fidélisation « Flying Blue » sera lancé en juin 2005 et cumulera les « miles » des deux programmes actuels.

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

La valeur des « miles » est estimée en fonction des conditions d'utilisation des billets gratuits. L'évaluation tient compte du coût marginal actualisé du passager transporté (catering, carburant, coût d'émission du billet...) et du coût actualisé des « miles » utilisés chez les partenaires.

Les « miles » probabilisés sont comptabilisés en diminution du chiffre d'affaires et inscrits en dette au fur et à mesure de leur acquisition par les adhérents.

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

Groupe Air France - KLM

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

2.9. Information par activité et zone géographique

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

Au niveau du chiffre d'affaires, cinq zones géographiques sont retenues.

Le chiffre d'affaires est ventilé par origine de vente et par destination.

- Ventilation par origine de vente :

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

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

- Ventilation par destination :

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

- parcours sans escale : le chiffre d'affaires est affecté au réseau géographique auquel correspond le parcours ;
- parcours avec escale : le chiffre d'affaires est partagé entre les différents tronçons du parcours selon les règles standards de quotes-parts définies par IATA (calcul au passager kilomètre transporté pondéré).

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

2.10. Calcul du résultat par action

Le résultat par action avant dilution est obtenu en divisant le résultat net part du Groupe par le nombre moyen d'actions en circulation au cours de l'exercice. Le nombre moyen d'actions en circulation de la période et des exercices antérieurs présentés est calculé hors actions d'auto détention et actions détenues dans le cadre de plans d'option d'achat. Il est ajusté rétroactivement en cas d'émission d'actions gratuites ou à un prix inférieur à celui du marché.

2.11. Distinction entre résultat courant et extraordinaire

Le résultat courant inclut l'ensemble des produits et charges directement liés aux activités ordinaires du Groupe, que ces produits et charges soient récurrents ou qu'ils résultent de décisions ou d'opérations ponctuelles. Les éléments inhabituels définis comme des produits ou des charges non récurrents par leur fréquence, leur nature et leur montant (comme les coûts de restructuration) font partie du résultat courant.

Les éléments extraordinaires sont définis de manière très restrictive et correspondent à des produits et des charges inhabituels d'une importance majeure.

2.12. Ecarts d'acquisition

Les écarts d'acquisition sont constatés au moment de la première consolidation après affectation aux différents actifs et passifs identifiables.

Les écarts d'acquisition sont amortis selon le mode linéaire sur des durées déterminées au cas par cas et n'excédant pas 20 ans.

Groupe Air France - KLM

2.13. Autres immobilisations incorporelles

Le fonds de commerce résultant de l'acquisition d'UTA par la société Air France en 1990 est amorti selon le mode linéaire sur une durée de 20 ans.

Les brevets et logiciels sont amortis selon le mode linéaire sur des durées variant de 1 à 4 ans.

2.14. Dépréciation des écarts d'acquisition et des autres actifs incorporels

Le Groupe enregistre une dépréciation des écarts d'acquisition et des autres actifs incorporels quand des événements et circonstances indiquent que ces actifs ont perdu de leur valeur et que l'estimation des flux futurs de trésorerie actualisés attendus de ces actifs est inférieure à leur valeur nette comptable.

2.15. Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont évaluées au coût historique d'acquisition ou de fabrication.

Les intérêts financiers des capitaux utilisés pour financer les investissements, pendant la période précédant leur mise en exploitation, sont considérés comme partie intégrante du coût de revient des investissements réalisés à compter du 1er avril 1997. Dans la mesure où les acomptes sur investissements ne sont pas financés par le biais d'emprunts spécifiques, le Groupe retient le taux moyen d'intérêt des emprunts non affectés en cours à la clôture de l'exercice considéré.

Les immobilisations louées sont comptabilisées comme des acquisitions dès lors que les conditions des contrats correspondent à celles des locations financement. Elles sont alors présentées à l'actif pour leur coût historique et amorties. La dette correspondant au financement est inscrite au passif.

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

A) Immobilisations aéronautiques

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

Les avions sont amortis selon le mode linéaire sur leur durée moyenne d'utilisation estimée. Depuis le 1er avril 1997, cette durée est fixée à 18 ans en tenant compte d'une valeur résiduelle évaluée à 10% du coût d'acquisition.

Les aménagements et équipements commerciaux des avions acquis depuis le 1er avril 1997 sont isolés du coût d'acquisition des appareils et amortis de manière linéaire sur une durée de 5 ans correspondant à leur durée d'utilisation moyenne.

Les aménagements et équipements commerciaux des avions acquis antérieurement sont amortis sur la même durée que ces derniers (18 ans).

Suite au changement de méthode décrit au paragraphe 2.1, à compter du 1^{er} avril 2002, les potentiels cellules et moteurs (hors pièces à durée de vie limitée) sont isolés du coût d'acquisition des appareils et amortis sur la durée courant jusqu'à l'événement suivant de grand entretien prévu.

Groupe Air France - KLM

De plus, lors des événements de grand entretien réalisés selon des spécifications et des calendriers définis par les constructeurs et les autorités gouvernementales, le coût de ces grands entretiens (cellules et moteurs hors pièces à durée de vie limitée) est inscrit à l'actif du bilan et amorti sur la durée séparant les deux événements de grand entretien.

Les pièces de rechanges aéronautiques sont présentées en immobilisations. La durée d'amortissement varie, selon les caractéristiques techniques des pièces, de 3 à 18 ans. Par ailleurs, selon les perspectives d'utilisation, une provision pour dépréciation est le cas échéant constatée pour limiter la valeur d'actif des pièces à leur valeur probable de réalisation.

B) Autres immobilisations corporelles

Les autres immobilisations corporelles sont amorties selon le mode linéaire, sur la durée d'utilisation, estimée en moyenne pour les principales catégories d'immobilisations de la manière suivante :

Constructions	30 ans
Agencements et installations	8 à 15 ans
Simulateurs de vol	10 à 20 ans
Matériels et outillages	5 à 15 ans

C) Dépréciation du matériel aéronautique

Lorsque des faits et circonstances indiquent que ces actifs doivent être dépréciés, le Groupe apprécie l'existence de perte de valeur au niveau de l'ensemble des biens aéronautiques, avions en propriété ou en location financement et rechanges, en comparaison du plus haut de la valeur de marché (recouvrement) ou des flux futurs de trésorerie actualisés attendus de leur utilisation.

2.16. Immobilisations financières

Les titres de participation des sociétés non consolidées et les autres titres immobilisés figurent au bilan pour leur coût d'acquisition net des provisions pour dépréciation. Une provision pour dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur d'acquisition.

La valeur d'inventaire des titres correspond à leur valeur d'utilité pour le Groupe. Celle-ci est déterminée en tenant compte de la quote-part de situation nette (éventuellement réévaluée), des perspectives de rentabilité et, pour les sociétés cotées, de l'évolution du cours de bourse, lorsque celui-ci est significatif.

Les autres immobilisations financières, qui sont principalement des dépôts, sont évaluées au plus bas du coût d'acquisition ou de leur valeur de remboursement.

2.17. Stocks

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore, sur la base d'un niveau normal d'activité, les charges directes et indirectes de production.

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

Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur ancienneté.

Groupe Air France - KLM

2.18. Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur coût d'acquisition ou leur valeur de marché si celle-ci est inférieure. Dans le cas de titres cotés, cette valeur de marché est déterminée sur la base des cours de bourse à la date de clôture de l'exercice.

Les obligations sont comptabilisées à leur date d'acquisition pour le montant nominal corrigé de la prime ou de la décote. A la clôture, elles comprennent le montant des intérêts courus et non échus.

Les actions de Sicav sont enregistrées à leur coût d'acquisition hors droits d'entrée. Elles sont comparées à la clôture à leur valeur liquidative. Si cette dernière est inférieure au coût d'acquisition, une provision pour dépréciation est enregistrée.

Les titres de créances négociables (certificats de dépôts et bons des sociétés financières) sont comptabilisés à leur coût d'acquisition. Les intérêts sont enregistrés en produits financiers au prorata temporis.

2.19. Actions propres

Les titres représentatifs du capital de la société mère et détenus durablement par des sociétés consolidées sont portés en diminution des capitaux propres consolidés pour leur coût d'acquisition. Les résultats de cession sont imputés en réserves consolidées.

Les titres auto détenus dans le cadre de l'attribution de plans d'options d'achat d'actions figurent à l'actif du bilan pour leur prix de revient et font l'objet d'une dépréciation, le cas échéant.

2.20. Engagements en matière de retraite et assimilés

Les engagements du Groupe au titre des régimes de retraite à prestations définies et des indemnités de cessation de service sont déterminés sur la base de la méthode des unités de crédit projetées, en tenant compte des conditions économiques propres à chaque pays. Les engagements sont couverts, soit par des fonds de pension ou d'assurance, soit par des provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'acquisition des droits par les salariés.

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

Les méthodes d'évaluation sont en conformité avec les prescriptions de la norme IAS 19.

2.21. Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle

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

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

Groupe Air France - KLM

2.22. Autres provisions pour risques et charges

Le Groupe comptabilise des provisions pour risques et charges lorsque la réalisation du risque est considérée comme probable et que le montant peut être évalué de manière fiable. Le Groupe évalue les provisions sur la base des faits et événements connus à la date de clôture en fonction de son expérience et au mieux de sa connaissance.

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

Les frais d'émission d'emprunts sont étalés sur la durée de vie des emprunts selon une méthode actuarielle. Les frais d'augmentation de capital et de fusion sont imputés sur les primes d'émission ou de fusion.

Les emprunts sont comptabilisés à leur valeur de remboursement. Les primes de remboursement ou d'émission éventuelles sont portées dans la rubrique du bilan correspondant à ces emprunts et amorties en résultat financier sur la durée de vie des emprunts.

2.24. Impôts différés

Le Groupe comptabilise les impôts différés selon la méthode du report variable pour l'ensemble des différences temporaires existantes entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et des passifs du bilan, à l'exception des écarts d'acquisitions et du fonds de commerce UTA.

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

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

Aucun impôt n'est comptabilisé sur les réserves non distribuées des entités consolidées sauf si une distribution est envisagée à court terme ou si le Groupe ne contrôle pas la distribution de ces réserves.

2.25. Trésorerie du tableau des flux

La trésorerie comprend les disponibilités, les dépôts à court terme et les concours bancaires courants d'une durée inférieure à 3 mois dès l'origine et sans risque de variation de valeur significative.

2.26. Utilisations d'estimations

Pour l'établissement des états financiers, la direction, en conformité avec les principes comptables généralement acceptés, est conduite à faire des estimations et des hypothèses ayant une incidence sur les états financiers et les notes les accompagnant. Les résultats définitifs peuvent être différents de ceux résultant de ces estimations.

Groupe Air France - KLM

3. ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

3.1 - PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Le groupe comprend, pour l'exercice clos le 31 mars 2005, 159 sociétés dont 135 ont fait l'objet d'une intégration globale, 3 d'une intégration proportionnelle et 21 d'une mise en équivalence. La liste des sociétés incluses dans le périmètre de consolidation est présentée en note 34.

L'offre publique d'échange s'étant clôturée en mai 2004, le résultat du groupe intègre le résultat du groupe KLM sur une période de onze mois (mai 2004 à mars 2005). Le groupe détient à ce jour 97,3% des actions ordinaires de KLM.

Jusqu'au 31 mars 2004, le groupe Servair était consolidé avec un trimestre de décalage. Pour rattraper ce décalage, le groupe Servair a été consolidé sur 15 mois (janvier 2004 – mars 2005) sur cet exercice. De plus, le groupe a augmenté sa participation dans le capital de ce dernier de 3,1 points passant de 94,5% à 97,6%. Cet achat complémentaire de titres n'a pas eu d'impact significatif sur les comptes consolidés au 31 mars 2005.

Au cours de l'exercice, le groupe Servair a créé deux filiales : Lyon Air Traiteur et Martinique Catering, tandis que la société Carbag a été fusionnée avec Acna.

Air France a cédé, le 30 décembre 2004, la totalité de sa participation dans Amadeus France à Amadeus GTD. Les résultats d'Amadeus France et de sa filiale Amadeus France Services ont été intégrés dans les comptes consolidés du Groupe jusqu'à cette date.

Par ailleurs, les sociétés financières NOGUES et GIE Schipol ont été intégrées au 1^{er} avril 2004.

Enfin, les sociétés Proteus Finance et Proteus Développement ont été fusionnées avec Air France Finance.

3.2 - COMPARABILITÉ

Pour permettre la comparaison, un compte de résultat consolidé pro forma au 31 mars 2004 a été établi à périmètre et méthodes de consolidation identiques à ceux retenus au 31 mars 2005. Le compte de résultat pro forma non audité ne donne pas nécessairement une indication du résultat de Air France – KLM qui aurait été obtenu si l'opération avec KLM était effectivement intervenue à la date retenue pour l'élaboration du compte de résultat pro forma.

Sur la base des estimations encore provisoires des actifs et des passifs valorisés à la date d'acquisition, la première consolidation du groupe KLM fait ressortir un écart d'acquisition négatif (badwill) de 915 millions d'euros. Il est déterminé à partir d'un prix d'acquisition de 798 millions d'euros et d'une quote-part de capitaux propres acquis de 1 713 millions d'euros. Cette dernière inclut notamment l'ajustement à la valeur de marché de la flotte du groupe KLM pour un montant de 924 millions d'euros et la reconnaissance au poste «Autres débiteurs » du surplus de la valeur des fonds destinés à couvrir les engagements de retraite du personnel pour un montant de 976 millions d'euros.

Certaines évaluations étant encore en cours, cet écart d'acquisition négatif est susceptible d'ajustement dans le délai d'affectation dont dispose le groupe, et qui court jusqu'à la fin de l'exercice suivant celui de l'acquisition.

Il en est ainsi notamment quant au surplus de la valeur des fonds destinés à couvrir les engagements de retraite du personnel.

La doctrine comptable sur ce sujet fait actuellement l'objet d'une analyse détaillée afin de déterminer si celui-ci peut être inscrit au bilan.

Dans l'attente de la position définitive du normalisateur international qui a été saisi, le groupe considère à la lecture de la norme comptable que ce surplus peut être reconnu.

Toutefois, il a, par mesure de prudence, choisi de ne pas amortir à compter du deuxième trimestre la fraction de l'écart d'acquisition négatif relative à la valeur de ce surplus.

Le montant estimé de cette fraction ressort au 31 mars 2005 à 622 millions d'euros. L'incidence sur le résultat, en cas d'amortissement sur les deuxième, troisième et quatrième trimestres, aurait généré une augmentation du résultat net de 93 millions d'euros (cf. note 22.2).

Groupe Air France - KLM

La durée d'amortissement de l'écart d'acquisition négatif retenue est de 5 ans, reflétant la période que le groupe estime raisonnable quant à la mise en place des synergies attendues, et des coûts induits pour y arriver.
La dotation de la période ressort à 73 millions d'euros au 31 mars 2005.

L'écart d'acquisition négatif est inscrit dans la rubrique « Provisions pour risques et charges » au passif du bilan.

4. INFORMATIONS SECTORIELLES

4.1 - Informations par secteur d'activité

En millions d'euros

Exercices clos le 31 mars	2005			2004		2004		
	Air France - KLM			Pro forma non audité		Air France publié		
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation	Immobilisations corporelles	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation	Immobilisations corporelles
Passage	15 004	312	9 262	14 044	274	10 260	67	6 688
Fret	2 492	95	972	2 277	59	1 412	15	371
Maintenance	777	48	1 300	747	55	508	50	759
Autres	805	42	1 220	714	26	157	7	88
Total	19 078	497	12 754	17 782	414	12 337	139	7 906

Les différentes sources du chiffre d'affaires du groupe sont :

Passage : Les revenus du segment passage proviennent essentiellement des services de transport de passagers sur vols réguliers ayant un code des compagnies aériennes du groupe, ce qui inclut les vols opérés par d'autres compagnies aériennes dans le cadre de contrats de partage de codes. Ils incluent également les commissions versées par les partenaires de l'alliance Sky Team, les revenus des partages de codes, les recettes d'excédent de bagages et des services liés aux systèmes d'information.

Fret : Les revenus du segment fret proviennent des opérations de transport de marchandises réalisé sous code des compagnies aériennes du groupe, incluant le transport effectué par des partenaires dans le cadre de contrat de partage de codes. Les autres recettes du segment fret correspondent essentiellement à la vente de capacité à d'autres transporteurs.

Maintenance : Les revenus proviennent des services de maintenance fournis à d'autres compagnies aériennes et clients dans le monde.

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

Le chiffre d'affaires consolidé de l'exercice s'élève à 19,1 milliards d'euros, en augmentation de 7,3% par rapport à celui de l'exercice pro forma précédent. Cette hausse concerne tous les secteurs d'activité et plus particulièrement les activités passage et fret.

Le résultat d'exploitation augmente de 83 millions d'euros pour atteindre 497 millions d'euros contre 414 millions d'euros au 31 mars 2004 en données pro forma. L'ensemble des activités contribue de façon positive au résultat, le passage étant en progression à 312 millions d'euros contre 274 millions d'euros au 31 mars 2004.

Groupe Air France - KLM

4.2 - Analyse du chiffre d'affaires par zone géographique de vente

En millions d'euros

	Europe		Antilles Caraïbes		Afrique		Amériques		Asie		Total
	Afrique du Nord		Guyane	Océan Indien	Moyen-Orient		Polynésie		Nouvelle Calédonie		

Exercice clos le 31 mars 2005

Passage régulier	9 711	(68,8%)	348	(2,5%)	937	(6,7%)	1 994	(14,2%)	1 095	(7,8%)	14 085
Autres recettes passage	672	(73,1%)	57	(6,2%)	36	(3,9%)	54	(5,9%)	100	(10,9%)	919
Total passage	10 383	(69,2%)	405	(2,7%)	973	(6,5%)	2 048	(13,6%)	1 195	(8,0%)	15 004
Transport de fret	1 081	(47,0%)	41	(1,8%)	157	(6,8%)	266	(11,6%)	755	(32,8%)	2 300
Autres recettes fret	132	(68,7%)	4	(2,1%)	7	(3,6%)	22	(11,5%)	27	(14,1%)	192
Total fret	1 213	(48,6%)	45	(1,8%)	164	(6,6%)	288	(11,6%)	782	(31,4%)	2 492
Maintenance	769	(99,0%)	-	-	-	-	-	-	8	(1,0%)	777
Autres	773	(96,0%)	21	(2,6%)	11	(1,4%)	-	-	-	-	805
Total	13 138	(68,9%)	471	(2,5%)	1 148	(6,0%)	2 336	(12,2%)	1 985	(10,4%)	19 078

Exercice clos le 31 mars 2004 (pro forma non audité)

Passage régulier	9 078	(68,9%)	390	(3,0%)	895	(6,8%)	1 785	(13,6%)	1 008	(7,7%)	13 156
Autres recettes passage	697	(78,4%)	29	(3,3%)	47	(5,3%)	69	(7,8%)	46	(5,2%)	888
Total passage	9 775	(69,6%)	419	(3,0%)	942	(6,7%)	1 854	(13,2%)	1 054	(7,5%)	14 044
Transport de fret	1 038	(49,8%)	43	(2,1%)	143	(6,9%)	236	(11,3%)	624	(29,9%)	2 084
Autres recettes fret	135	(69,9%)	5	(2,6%)	7	(3,6%)	21	(10,9%)	25	(13,0%)	193
Total fret	1 173	(51,5%)	48	(2,1%)	150	(6,6%)	257	(11,3%)	649	(28,5%)	2 277
Maintenance	740	(99,1%)	-	-	-	-	-	-	7	(0,9%)	747
Autres	698	(97,8%)	11	(1,5%)	5	(0,7%)	-	-	-	-	714
Total	12 386	(69,6%)	478	(2,7%)	1 097	(6,2%)	2 111	(11,9%)	1 710	(9,6%)	17 782

Exercice clos le 31 mars 2004 (publié)

Passage régulier	6 734	(71,1%)	348	(3,7%)	577	(6,1%)	1 169	(12,4%)	637	(6,7%)	9 465
Autres recettes passage	633	(79,7%)	28	(3,5%)	40	(5,0%)	56	(7,0%)	38	(4,8%)	795
Total passage	7 367	(71,8%)	376	(3,7%)	617	(6,0%)	1 225	(11,9%)	675	(6,6%)	10 260
Transport de fret	676	(53,5%)	40	(3,2%)	86	(6,8%)	134	(10,6%)	328	(25,9%)	1 264
Autres recettes fret	115	(77,7%)	5	(3,4%)	4	(2,7%)	15	(10,1%)	9	(6,1%)	148
Total fret	791	(55,9%)	45	(3,2%)	90	(6,4%)	149	(10,6%)	337	(23,9%)	1 412
Maintenance	501	(98,6%)	-	-	-	-	-	-	7	(1,4%)	508
Autres	143	(91,1%)	11	(7,0%)	3	(1,9%)	-	-	-	-	157
Total	8 802	(71,3%)	432	(3,5%)	710	(5,8%)	1 374	(11,1%)	1 019	(8,3%)	12 337

Groupe Air France - KLM

Les évolutions de chiffre d'affaires ont été contrastées selon les zones géographiques de vente ; ainsi, en évolution pro forma, la part de l'Asie a augmenté de 0,8 point et celle de l'Amérique de 0,3 point, alors que celles de l'Europe, de l'Afrique-Moyen Orient et des marchés Antilles-Caraïbes-Océan Indien baissaient respectivement de 0,7, 0,2 et 0,2 point.

4.3 - Analyse du chiffre d'affaires du transport aérien par zone géographique de destination

En millions d'euros

	Europe		Antilles Caraïbes		Afrique		Amérique		Asie		Total
	Afrique du Nord		Guyane Océan Indien		Moyen-Orient		Polynésie		Nouvelle Calédonie		
Exercice clos le 31 mars 2005											
Passage régulier	6 044	(42,9%)	1 124	(8,0%)	1 920	(13,6%)	2 939	(20,9%)	2 058	(14,6%)	14 085
Fret	192	(8,4%)	178	(7,7%)	279	(12,1%)	652	(28,3%)	999	(43,5%)	2 300
Total	6 236	(38,1%)	1 302	(7,9%)	2 199	(13,4%)	3 591	(21,9%)	3 057	(18,7%)	16 385
Exercice clos le 31 mars 2004 (pro forma non audité)											
Passage régulier	5 794	(44,1%)	1 215	(9,2%)	1 752	(13,3%)	2 708	(20,6%)	1 687	(12,8%)	13 156
Fret	206	(9,9%)	169	(8,1%)	255	(12,2%)	575	(27,6%)	879	(42,2%)	2 084
Total	6 000	(39,4%)	1 384	(9,1%)	2 007	(13,2%)	3 283	(21,5%)	2 566	(16,8%)	15 240
Exercice clos le 31 mars 2004 (publié)											
Passage régulier	4 525	(47,8%)	1 023	(10,8%)	1 058	(11,2%)	1 850	(19,5%)	1 009	(10,7%)	9 465
Fret	181	(14,3%)	153	(12,1%)	154	(12,2%)	342	(27,1%)	434	(34,3%)	1 264
Total	4 706	(43,9%)	1 176	(11,0%)	1 212	(11,3%)	2 192	(20,4%)	1 443	(13,4%)	10 729

Les évolutions pro forma de chiffre d'affaires par réseau ont été contrastées ; la part de l'Asie a augmenté de 1,9 point, celle de l'Afrique-Moyen Orient de 0,2 point et celle de l'Amérique de 0,4 point, tandis que celles des réseaux Antilles-Caraïbes-Océan Indien et de l'Europe baissaient respectivement de 1,2, et de 1,3.

Groupe Air France - KLM

5. CHARGES EXTERNES

Exercices clos le 31 mars	En millions d'euros			
	2005	2004	2004	Évolution
	Air France - KLM	Pro Forma non audité	Air France publié	
Carburant avions	2 653	1 990	1 302	33,3%
Affrètements aéronautiques	558	502	414	11,2%
Loyers opérationnels	630	608	458	3,6%
Redevances aéronautiques	1 460	1 373	913	6,3%
Commissariat	402	376	296	6,9%
Frais d'escale	1 067	1 078	756	-1,0%
Coût d'entretien aéronautique	621	616	381	0,8%
Frais commerciaux et de distribution	1 399	1 439	1 051	-2,8%
Autres frais	1 897	1 797	1 183	5,6%
Total	10 687	9 779	6 754	9,3%
Hors Carburant	8 034	7 789	5 452	3,1%

Les charges externes, en évolution pro forma, ont augmenté de 9,3% au 31 mars 2005, passant de 9,8 milliards d'euros à 10,7 milliards d'euros. Cette évolution, proche de la progression de l'offre du groupe (+ 7,3 % en ESKO), est due principalement au coût du carburant qui accuse une hausse significative du fait de l'augmentation du prix du pétrole. Hors carburant, la progression des charges externes est limitée à 3,1 %.

Les affrètements aéronautiques, en évolution pro forma, augmentent de 11,2% à 558 millions d'euros au 31 mars 2005 contre 502 millions d'euros sur l'exercice précédent du fait de l'intensification du recours aux partages de code avec certains de nos partenaires (Korean Air, Japan Airlines, Vietnam Airlines...), et sous l'effet de la mise en place du nouveau produit "Dedicate" d'Air France.

Les « Autres frais » correspondent essentiellement à des charges de location et d'assurance.

6. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

6.1 - Frais de personnel

Exercices clos le 31 mars	En millions d'euros			
	2005	2004	2004	Évolution
	Air France - KLM	Pro Forma non audité	Air France publié	
Par nature de coût				
Salaires et traitements	4 402	4 258	2 955	3,4%
Cotisations aux régimes de retraite	429	411	248	4,4%
Autres charges sociales	1 091	1 016	876	7,4%
Total	5 922	5 685	4 079	4,2%

Les frais de personnel s'élèvent à 5,9 milliards d'euros contre 5,7 milliards d'euros au 31 mars 2004 en données pro forma, soit une hausse de 4,2%, pour des effectifs qui, à périmètre constant, sont en baisse de 0,6% à 102 077 salariés (données pro forma). Cette hausse résulte notamment de la réduction des allègements des charges sociales qui avaient été octroyées, en France, en application de la réduction du temps de travail à 35 heures.

Groupe Air France - KLM

6.2 - Effectifs moyens

Exercices clos le 31 mars	2005	2004	2004	Évolution
	Air France - KLM	Pro Forma non audité	Air France publié	
Total	102 077	102 722	71 654	-0,6%
Personnel navigant technique	7 786	7 799	5 041	-0,2%
Personnel navigant commercial	19 829	19 574	13 044	1,3%
Personnel au sol	74 462	75 349	53 569	-1,2%
Cadres	12 996	12 676	9 159	2,5%
Agents de maîtrise et techniciens	29 364	29 369	21 126	0,0%
Employés	32 102	33 304	23 284	-3,6%
Navigants en ligne	25 995	25 640	17 140	1,4%
Navigants instructeurs	956	1 037	620	-7,8%
Navigants encadrement	664	696	325	-4,6%

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

6.3 - Rémunérations des organes d'administration et de direction

La rémunération des trois principaux dirigeants du groupe Air France-KLM s'est élevée en cumulé à 2,5 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2005 (hors jetons de présence). Elle s'établissait à 1,8 million d'euros lors de l'exercice précédent.

Aucun jeton de présence n'a été versé aux membres du Conseil d'Administration au 31 mars 2005.

7. AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS D'EXPLOITATION

En millions d'euros

Exercices clos le 31 mars	2005	2004	2004	Évolution
	Air France - KLM	Pro Forma non audité	Air France publié	
<i>Dotation nette aux amortissements</i>	<i>1 586</i>	<i>1 587</i>	<i>1 184</i>	<i>-0,1%</i>
- Immobilisations incorporelles	48	50	37	-4,0%
- Immobilisations aéronautiques	1 300	1 302	996	-0,2%
- Autres immobilisations corporelles	238	235	151	1,3%
<i>Dotation nette aux provisions d'exploitation</i>	<i>134</i>	<i>88</i>	<i>46</i>	<i>N.S</i>
- Immobilisations	3	3	3	N.S
- Stocks	-	-	-	N.S
- Créances	6	16	12	N.S
- Risques et charges	125	69	31	N.S
Total	1 720	1 675	1 230	2,7%

8. AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION

Les autres produits et charges d'exploitation correspondent pour l'essentiel aux résultats d'exploitation conjointe de lignes passage et fret pour - 61 millions d'euros au cours de l'exercice clos le 31 mars 2005 (- 67 millions pour l'exercice précédent pro forma) et de compensations financières sur échanges de slots pour 7 millions d'euros au cours de l'exercice 2004/05 (50 millions d'euros au cours de l'exercice précédent).

Groupe Air France - KLM

9. CHARGES DE RESTRUCTURATION

Au cours de l'exercice 2004/05, KLM a décidé d'externaliser partiellement son service de comptabilité des recettes commerciales, de sous-traiter la maintenance de sa flotte Fokker et de transférer aux Pays Bas les opérations de sa filiale anglaise Cityhopper. Pour couvrir ces charges une provision de 11 millions d'euros a été constituée.

Au cours de l'exercice 2003/04, KLM avait enregistré une provision de 75 millions d'euros pour couvrir les frais de licenciement liés au programme de réduction des coûts. A la date d'intégration de KLM dans le groupe, cette provision s'élevait à 56 millions d'euros. Au cours de la période mai 2004 à mars 2005, le coût lié à ces départs s'est élevé à 39 millions d'euros. Au 31 mars 2005, le solde de la provision inscrite au bilan à ce titre est de 17 millions d'euros.

Les charges de restructuration comprennent également un projet de réorganisation du groupe Servair, fondé sur trois axes principaux d'amélioration de la performance : au niveau des ateliers, en optimisant l'organisation et la gestion de la production ; au niveau des « fonctionnels », en matière de rationalisation des tâches, de mutualisation et/ou d'externalisation de certaines fonctions ; et enfin, des économies devaient être effectuées sur les achats suite à une coordination renforcée des différents acteurs. La provision s'élève à 8 millions d'euros au 31 mars 2005.

Les charges de restructuration de l'exercice 2003/04 correspondaient essentiellement au 2ème plan de Préretraite progressive (dit PRP) mis en place à Air France. Cet accord prévoyait le départ progressif à la retraite de 1 000 personnes et l'embauche de 500 autres personnes. Ce plan, proposé aux salariés âgés de plus de 55 ans et travaillant à temps plein a consisté en un aménagement du temps de travail sur toute la durée de la PRP (5 ans) tout en respectant une durée moyenne de temps travaillé de 50%. Pendant cette durée, l'employé reçoit 80% de son salaire initial, 50% à la charge d'Air France et 30% payés par le Fonds National pour l'Emploi (FNE). La Compagnie Air France contribue au financement du FNE et verse aux caisses de retraite complémentaire des cotisations majorées pendant la durée de la PRP. Les charges de l'exercice 2004/05 se sont élevées à 5 millions d'euros. Au 31 mars 2005, le montant de la provision relative à ce plan est de 8 millions d'euros.

Lors de l'exercice 2002/03, les charges de restructuration (13 millions d'euros) correspondaient principalement à la fermeture de la base du personnel navigant commercial de Nouméa, suite à l'arrêt par Air France de l'exploitation des lignes entre la Nouvelle Calédonie et le Japon avec ses propres moyens. Les coûts encourus se sont élevés à 7 millions d'euros au titre de l'exercice clos au 31 mars 2004. Ces coûts avaient été entièrement provisionnés au 31 mars 2003. Au 31 mars 2004, il restait une provision de 1 million d'euros relatif à la fermeture du site de Nouméa et il n'existe plus de provision à ce titre au 31 mars 2005.

Groupe Air France - KLM

10. RÉSULTAT FINANCIER

<i>En millions d'euros</i>				
Exercices clos le 31 mars	2005	2004	2004	Évolution
	Air France - KLM	Pro Forma non audité	Air France publié	
<i>Frais financiers</i>	(308)	(281)	(139)	9,6%
- Intérêts sur emprunts	(136)	(140)	(98)	-2,9%
- Intérêts sur contrat de location-financement	(193)	(160)	(52)	20,6%
- Intérêts intercalaires capitalisés	26	28	20	-7,1%
- Autres charges financières	(5)	(9)	(9)	-44,4%
<i>Produits financiers</i>	106	53	38	100,0%
- Intérêts sur titres de placement	3	3	3	0,0%
- Résultats sur titres de placement	33	24	24	37,5%
- Autres produits	70	26	11	169,2%
Charge nette	(202)	(228)	(101)	-11,4%
<i>Résultat de change</i>	3	45	35	N.S
<i>Dotation nette aux provisions</i>	(20)	(4)	6	N.S
Total	(219)	(187)	(60)	17,1%

Le taux utilisé pour déterminer le montant des intérêts intercalaires est de 3,80% pour l'exercice clos le 31 mars 2005 (4,10% pour l'exercice clos le 31 mars 2004).

Le résultat de change inclut un gain de change latent net de 1 million d'euros (un gain de change latent net de 31 millions d'euros au 31 mars 2004).

Le poste «Autres produits financiers» inclut un gain financier de 37,9 millions d'euros lié au contrat de financement de deux avions d'Air France. La réalisation de ce gain ainsi que la détermination de son montant étaient subordonnées à la survenance d'un accord final entre Air France et l'organisme financier à une date proche de l'échéance de la dette. Ces accords sont intervenus le 21 juillet 2004 et le 31 mars 2005.

Ce poste inclut par ailleurs les dividendes reçus des sociétés non consolidées pour 8 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2005 (3 millions d'euros pour l'exercice précédent).

11. CESSIONS DE FILIALES ET PARTICIPATIONS

Le résultat des cessions des filiales et participations (67 millions d'euros) intègre principalement le résultat de la vente au 30 décembre 2004 de la participation dans la société Amadeus France SNC à Amadeus GTD.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2004, le résultat des cessions de filiales et participations de l'exercice (5 millions d'euros) correspond principalement à la cession de la société Immobilière 3F.

12. IMPÔTS

Air France - KLM, alors dénommée Air France, a opté pour l'intégration fiscale à compter du 1^{er} avril 2002. Le périmètre d'intégration comprend principalement Air France - KLM, Air France, Air France Finance, les compagnies aériennes régionales françaises ainsi que les sociétés membres de l'ancien groupe d'intégration fiscale du groupe Servair à compter du 1^{er} janvier 2005.

Groupe Air France - KLM

12.1 - Analyse de la charge d'impôt

en millions d'euros

Exercices clos le 31 mars	2005	2004	2004
	Air France - KLM	Pro Forma non audité	Air France publié
Charge d'impôt courant	(8)	10	10
(Charge)/produit d'impôt différé	(88)	(50)	(12)
(Charge)/produit total d'impôt	(96)	(40)	(2)

La charge d'impôt courant correspond aux montants payés ou restant à payer à court terme aux administrations fiscales au titre de l'exercice, en fonction des règles en vigueur dans les différents pays et des conventions spécifiques.

12.2 - Taux effectif d'impôt

L'écart entre le taux normal d'imposition en France et le taux effectif d'impôt s'explique comme suit :

En millions d'euros

Exercices clos le 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Résultat net part du groupe	351	93
Intérêts minoritaires	8	5
Amortissements des écarts d'acquisition	(58)	15
Part dans les résultats des sociétés mises en équivalence	(73)	(53)
Impôts	96	2
Résultat taxable au taux courant	324	62
Taux d'impôt	34,93%	35,43%
Impôt théorique	(113)	(22)
Différences permanentes	-	(24)
Résultat taxé à des taux réduits	11	5
Effets des réductions d'actifs d'impôts non reconnus	7	15
Actifs d'impôts non reconnus	(6)	(4)
Différences taux d'impôt France/ Juridictions étrangères	7	-
Règlement de litige fiscal	2	33
Autres	(4)	(5)
Impôts consolidés	(96)	(2)
Taux effectif d'impôt	29,63%	3,23%

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2004, le groupe a trouvé un accord amiable dans le litige qui l'opposait à l'administration fiscale allemande.

Le règlement du litige fiscal concerne la territorialité de la taxation de la plus-value réalisée lors de la cession d'Amadeus KG, qui a été taxée en France et ce conformément à l'analyse qui avait préalablement été confirmée par le Service de la Législation Fiscale en France. L'Administration fiscale allemande affirmait pour sa part que cette plus-value aurait dû être taxée en Allemagne. Le dossier a été présenté à la commission mixte franco-allemande et un compromis a été trouvé au cours du second semestre de l'exercice clos le 31 mars 2004. L'administration fiscale allemande a accepté de réduire sa demande à 50% de la taxation initialement notifiée et

Groupe Air France - KLM

d'annuler l'intégralité des intérêts de retard mis à la charge d'Air France. L'impact sur les comptes consolidés a été un produit net de 38 millions d'euros se décomposant de la façon suivante :

- . reprise de la provision pour risques en intégralité : 33 millions d'euros correspondant à la taxation initiale en impôt et 8 millions d'euros correspondant aux intérêts de retard en reprise financière ;
- . constatation d'une charge d'impôt de 17 millions d'euros correspondant à l'impôt dû à l'administration fiscale en Allemagne ;
- . constatation d'un produit d'impôt différé de 14 millions d'euros correspondant à l'activation du déficit reportable concédé a posteriori par l'Administration fiscale française.

12.3 - Impôts différés comptabilisés au bilan

Exercices clos le 31 mars	<i>En millions d'euros</i>	
	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Pertes fiscales	375	383
Moins values à long terme	2	15
Provisions pour retraite et avantages au personnel	228	214
Charges à répartir	(66)	(64)
Provisions pour grosses réparations	(239)	(263)
Provision pour restitution d'avions en location opérationnelle	87	97
Plus values de cession intragroupe	30	32
Provisions réglementées	(370)	(367)
Différence entre les bases fiscales et les valeurs consolidées des immobilisations	41	35
Autres	2	14
Impôts différés actifs nets comptabilisés (note 19)	90	96
Pertes fiscales	(90)	-
Moins values à long terme	-	-
Provisions pour retraite et avantages au personnel	310	-
Charges à répartir	-	-
Provisions pour grosses réparations	37	-
Provision pour restitution d'avions en location opérationnelle	-	-
Plus values de cession intragroupe	-	-
Provisions réglementées	-	-
Différence entre les bases fiscales et les valeurs consolidées des immobilisations	(136)	-
Autres	(48)	-
Impôts différés passifs nets comptabilisés (note 24)	73	-

Les actifs nets d'impôt sont limités aux capacités de chaque entité fiscale à recouvrer ses actifs dans un avenir proche.

Groupe Air France - KLM

12.4 - Actifs d'impôt non constatés

Les actifs et passifs d'impôt non reconnus, liés aux différences temporaires et aux déficits fiscaux sont reportables selon l'échéancier suivant, en base :

	<i>Base taxable en millions d'euros</i>	
Exercices clos le 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Différences temporaires actives nettes	15	7
Déficits reportables ayant une échéance	-	-
De N + 1 à N + 3		
De N + 4 à N + 5		
Au-delà de 5 ans		
Déficits indéfiniment reportables	373	244
Base taxable au taux normal	388	251
Crédits d'impôt à taux réduits	106	114

Ces actifs d'impôt non reconnus sont représentatifs d'économies d'impôt futures et, au 31 mars 2005, correspondent pour l'essentiel aux déficits reportables des filiales du groupe Air France antérieurs à l'intégration fiscale ainsi qu'aux déficits reportables des filiales anglaises du groupe KLM.

En France, l'article 89 de la loi de finances pour 2004 votée le 18 décembre 2003 étend le droit au report illimité à l'ensemble des déficits. Ces nouvelles dispositions s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2004, mais également aux déficits restant à reporter à la clôture de l'exercice précédent le 1^{er} exercice à compter du 1^{er} janvier 2004.

13. RÉSULTAT PAR ACTION

	<i>En actions</i>	
Exercices clos le 31 mars	2005	2004
<i>Nombre moyen pondéré :</i>		
- d'actions ordinaires émises	264 898 897	219 780 887
- actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(4 440 889)	(1 249 464)
- actions propres achetées dans le cadre du plan de rachat d'actions	(1 752 865)	(1 621 935)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	258 705 143	216 909 488
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	258 705 143	216 909 488

Le prix d'exercice des bons d'acquisition et/ou de souscription d'actions étant de 20 euros, ceux-ci n'ont pas été retenus pour le calcul du résultat dilué par action.

Groupe Air France - KLM

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

<i>En millions d'euros</i>			
Exercices clos le 31 mars	2005	2004	2004
	Air France - KLM	Pro Forma non audité	Air France publié
Résultat net part Groupe (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	351	292	93
Résultat retenu pour le calcul du résultat dilué par action	351	292	93

14. ÉCARTS D'ACQUISITION ET IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

<i>En millions d'euros</i>						
	Au 31 mars 2005			Au 31 mars 2004		
	Air France - KLM			Air France publié		
	Valeurs brutes	Amortissements et provisions	Valeurs Nettes	Valeurs brutes	Amortissements et provisions	Valeurs Nettes
Écarts d'acquisition	218	135	83	214	119	95
Fonds de commerce	364	264	100	363	246	117
Autres immobilisations incorporelles	181	122	59	157	125	32
Total	763	521	242	734	490	244

Les écarts d'acquisition concernent principalement les compagnies aériennes régionales du groupe Air France acquises entre mars et septembre 2000. Ceux-ci sont amortis sur une période de 10 ans. Ils ont fait l'objet d'un amortissement exceptionnel de 47 millions d'euros au cours de l'exercice clos le 31 mars 2001.

L'évolution de la valeur nette des immobilisations incorporelles s'analyse comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Solde en début de période	244	283
Acquisitions	27	17
Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition	(15)	(15)
Dotations aux amortissements des autres immobilisations incorporelles	(48)	(37)
Cessions	-	(3)
Effets des variations de périmètre	34	-
Variations de change	-	-
Transferts	-	(1)
Solde en fin de période	242	244

15. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En millions d'euros

	Immobilisations aéronautiques				Autres immobilisations corporelles				
	Avions en propriété	Avions location financement	Autres	Total	Terrains et Constructions	Matériels et installations	Autres	Total	Total
Valeurs brutes au 31 mars 2003	7 788	2 229	1 802	11 819	1 049	593	731	2 373	14 192
Acquisitions	405	94	527	1 026	118	34	90	242	1 268
Cessions	(863)	(86)	(371)	(1 320)	(28)	(17)	(54)	(99)	(1 419)
Variations de périmètre	-	-	-	-	-	2	-	2	2
Variations de change	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	358	(177)	(167)	14	26	(18)	(10)	(2)	12
Valeurs brutes au 31 mars 2004	7 688	2 060	1 791	11 539	1 165	594	757	2 516	14 055
Amortissements au 31 mars 2003	3 340	691	504	4 535	600	435	460	1 495	6 030
Dotations aux amortissements	556	155	285	996	59	34	58	151	1 147
Reprises sur cessions	(538)	(62)	(370)	(970)	(18)	(16)	(53)	(87)	(1 057)
Variations de périmètre	-	-	-	-	-	2	-	2	2
Variations de change	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	105	(95)	17	27	(1)	(19)	20	-	27
Amortissements au 31 mars 2004	3 463	689	436	4 588	640	436	485	1 561	6 149
Valeurs nettes au 31 mars 2004	4 225	1 371	1 355	6 951	525	158	272	955	7 906
Valeurs brutes au 31 mars 2004	7 688	2 060	1 791	11 539	1 165	594	757	2 516	14 055
Acquisitions	439	168	1 176	1 783	100	80	169	349	2 132
Cessions	(454)	(68)	(358)	(880)	(65)	(66)	(41)	(172)	(1 052)
Variations de périmètre	1 026	2 022	540	3 588	551	150	95	796	4 384
Variations de change	-	-	-	-	-	(3)	(1)	(4)	(4)
Transferts	327	172	(500)	(1)	85	7	(95)	(3)	(4)
Valeurs brutes au 31 mars 2005	9 026	4 354	2 649	16 029	1 836	762	884	3 482	19 511
Amortissements au 31 mars 2004	3 463	689	436	4 588	640	436	485	1 561	6 149
Dotations aux amortissements	546	399	372	1 317	103	69	66	238	1 555
Reprises sur cessions	(406)	(59)	(327)	(792)	(38)	(55)	(33)	(126)	(918)
Variations de périmètre	-	-	-	-	(2)	-	(22)	(24)	(24)
Variations de change	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	147	(197)	49	(1)	-	(1)	(3)	(4)	(5)
Amortissements au 31 mars 2005	3 750	832	530	5 112	703	449	493	1 645	6 757
Valeurs nettes au 31 mars 2005	5 276	3 522	2 119	10 917	1 133	313	391	1 837	12 754

La valeur nette des avions assortis d'une clause de réserve de propriété s'élève à 380 millions d'euros au 31 mars 2005 (358 millions d'euros au 31 mars 2004).

La valeur nette des autres immobilisations corporelles financées par location financement est de 152 millions d'euros au 31 mars 2005 (172 millions d'euros au 31 mars 2004). Au cours de l'exercice 2003/2004, Air France a procédé au refinancement de son siège social.

Groupe Air France - KLM

16. IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES

En millions d'euros

Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Titres mis en équivalence	564	336
Titres des participations non consolidées	138	128
Prêts et créances rattachées aux participations (1)	143	142
Immobilisations financières diverses	380	89
Autres immobilisations financières	661	359
Dépréciations	(113)	(91)
Valeurs nettes	548	268
<i>Dont part à moins d'un an</i>	309	11

(1) Dont 1 600 000 actions Air France - KLM prêtées à un tiers et d'une valeur nette comptable de 23 millions d'euros au 31 mars 2005 (cf. note 20).

Les titres des participations non consolidées sont représentatifs de titres dont la détention est estimée utile et durable par le groupe et de sociétés dans lesquelles le groupe n'exerce pas d'influence notable.

Le poste immobilisations financières diverses est constitué de la juste valeur des couvertures du groupe KLM existantes à la date d'acquisition et non débouclées au 31 mars 2005 pour 279 millions d'euros ainsi que des dépôts de garantie et des prêts (1% logement, Comité Central d'Entreprise, personnel, etc.).

16.1 - Titres mis en équivalence

La part du groupe dans la situation nette et le résultat des sociétés mises en équivalence s'analyse comme suit :

En millions d'euros

	AMADEUS GTD	ALPHA PLC	MARTINAIR	AUTRES	TOTAL
Au 31 mars 2003	230	44	-	42	316
Ecart de conversion	-	(6)	-	(3)	(9)
Distribution de dividendes	(7)	(2)	-	(9)	(18)
Variation de périmètre	-	-	-	(2)	(2)
Part dans les résultats des sociétés mises en équivalence	45	2	-	6	53
Transferts	-	-	-	(4)	(4)
Au 31 mars 2004	268	38	-	30	336
Ecart de conversion	-	(1)	-	1	-
Distribution de dividendes	(8)	(2)	-	(6)	(16)
Variation de périmètre	-	-	146	27	173
Part dans les résultats des sociétés mises en équivalence	50	0	9	14	73
Transferts	-	2	-	(4)	(2)
Au 31 mars 2005	310	37	155	62	564

Au 31 mars 2005, le groupe Amadeus GTD est détenu à 23,4% par Air France, 18,3% par Iberia, 5% par Lufthansa et 53,3% par le public.

Alpha PLC est détenue à 27% par Servair, 31% par des investisseurs institutionnels et 42% par le public.

Les groupes KLM et P&O Nedlloyd détiennent chacun 50% du capital de Martinair.

Groupe Air France - KLM

16.2 - Comptes simplifiés des principales sociétés mises en équivalence

Les comptes publiés des principales sociétés mises en équivalence sont présentés ci-dessous.

Dans le cadre de la consolidation des comptes du groupe, les comptes des sociétés mises en équivalence font l'objet de retraitements liés principalement aux opérations internes réalisées au sein du groupe.

- **Amadeus GTD (comptes consolidés)**

Les états financiers consolidés résumés ci-dessous incluent Amadeus Global Travel Distribution S.A., domiciliée en Espagne (la « société ») et ses filiales consolidées (le « Groupe Amadeus »). Le Groupe est un leader dans le domaine de l'information technologique, au service des besoins en marketing, ventes et distribution de l'industrie touristique et du voyage mondial. Son réseau d'information et sa base de données de voyages sont utilisés par les agences de voyage et les bureaux de vente des compagnies aériennes. Aujourd'hui, les agences de voyage et les bureaux des compagnies peuvent effectuer des réservations sur les compagnies, les chaînes d'hôtels, les sociétés de location de voitures et des groupes plus récents de fournisseurs de transports maritime, ferroviaire, de croisières, ou des services d'assurance et les tours-opérateurs.

Le Groupe Amadeus fournit les services mentionnés ci-dessus par le biais d'un système de réservation informatique. En outre, il fournit à l'industrie aérienne des services, incluant la gestion des inventaires et le contrôle des départs de passagers, par le biais de son nouveau canal de distribution internet et par le biais de services et solutions de technologie de l'information.

Compte de résultat	<i>En millions d'euros</i>	
Exercices clos le 31 décembre	2004	2003
Chiffre d'affaires	2 057	1 929
Résultat d'exploitation	343	321
<i>Dont dotations nettes aux provisions et amortissements</i>	<i>(206)</i>	<i>(212)</i>
Résultat net	208	160

Bilan	<i>En millions d'euros</i>	
Au 31 décembre	2004	2003
Actif immobilisé	1 037	998
Actif circulant	638	539
Total de l'actif	1 675	1 537
Capitaux propres	942	759
Dettes financières	210	280
Autres dettes	523	498
Total du passif	1 675	1 537

Groupe Air France - KLM

- **Alpha Airports PLC (Comptes consolidés)**

Les comptes consolidés simplifiés présentés ci-dessous comprennent ceux de la société Alpha Airports P.L.C, domiciliée en Angleterre, et ses filiales (le « Groupe Alpha Airports »).

Le Groupe Alpha Airports exerce une activité de catering aérien et de gestion de commerces d'aéroports dans plus de 150 points de vente situés dans 74 aéroports, eux-mêmes implantés dans 13 pays différents et répartis sur les cinq continents. L'activité de catering aérien du Groupe Alpha airports développe une large gamme de prestations logistiques, de commissariat et d'assistance auprès de plus de 100 compagnies aériennes. Le Groupe Alpha Airports offre aussi des services de vente à bord des appareils.

L'activité de gestion de commerces d'aéroports du Groupe Alpha Airports propose à ses clients une offre spécialement conçue pour les services de catering et de vente de détail. Le Groupe Alpha Airports dispose de boutiques dans 26 aéroports britanniques, 2 aéroports en Amérique du Nord, 2 aéroports en Turquie et 3 aéroports du Sous-continent indien.

Compte de résultat	<i>En millions d'euros</i>	
Exercices clos le 31 janvier	2005	2004
Chiffre d'affaires	746	662
Résultat d'exploitation	23	33
<i>Dont dotations nettes aux provisions et amortissements</i>	<i>(15)</i>	<i>(15)</i>
Résultat net	6	14

Bilan	<i>En millions d'euros</i>	
Au 31 janvier	2005	2004
Actif immobilisé	114	107
Actif circulant	122	89
Total de l'actif	236	196
Capitaux propres	83	83
Dettes financières	45	11
Autres dettes	108	102
Total du passif	236	196

- **Martinair (Comptes consolidés)**

Les comptes consolidés simplifiés présentés ci-dessous comprennent ceux de la société Martinair, domiciliée aux Pays-Bas, et de ses filiales. Martinair a pour objet le transport aérien passage et cargo au départ d'Amsterdam.

Groupe Air France - KLM

Compte de résultat	En millions d'euros	
Exercices clos le 31 décembre	2004	2003
Chiffre d'affaires	959	894
Résultat d'exploitation	23	21
<i>Dont dotations nettes aux provisions et amortissements</i>	(101)	(80)
Résultat net	13	9

Bilan	En millions d'euros	
Au 31 décembre	2004	2003
Actif immobilisé	499	621
Actif circulant	183	161
Total de l'actif	682	782
Capitaux propres	318	303
Dettes financières	104	150
Autres dettes	260	329
Total du passif	682	782

16.3 - Opérations réalisées par le Groupe avec les principales sociétés mises en équivalence

Les opérations les plus significatives réalisées par le groupe avec les principales sociétés mises en équivalence sont les suivantes :

Exercices clos le 31 mars	2005		2004
	Air France - KLM		Air France publié
	Amadeus GTD	Martinair	Amadeus GTD
<i>Dans les comptes du Groupe</i>			
Compte de résultat			
Chiffres d'affaires	100	60	115
Charges externes	226	70	189
Bilan			
Autres débiteurs	10	-	25
Autres créditeurs	33	3	34

- **Redevances perçues et versées au titre des systèmes de réservation (Amadeus) :**

Amadeus GTD SA assure, au travers de ses filiales, la commercialisation, le développement et la production d'un système de réservation informatisé.

Le groupe perçoit des commissions de distribution au titre de ses prestations de distribution des produits Amadeus, d'assistance en ligne et de formation auprès des agences de voyage, par le biais de sa filiale Amadeus France, société de distribution pour le marché français. Par ailleurs, le groupe perçoit également des commissions d'Amadeus pour les émissions réalisées dans ses propres agences. Ces redevances s'élèvent à 100 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2005 (115 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2004).

Par ailleurs, le groupe verse à Amadeus G D SA, des commissions de réservation au titre de l'utilisation du système de réservation. Ces coûts s'élèvent à 226 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2005 (189 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2004).

- **Opérations entre le Groupe et Martinair :**

Groupe Air France - KLM

Le groupe et Martinair réalisent réciproquement des opérations de maintenance aéronautiques. Le groupe approvisionne également Martinair en carburant.

16.4 - Titres de participation dans des sociétés non consolidées

La valeur nette comptable des titres de participation dans des sociétés non consolidées s'élève à 73 millions d'euros et se décompose comme suit :

<i>En millions d'euros</i>					
Au 31 mars 2005	Valeur nette	% d'intérêt	Capitaux propres	Résultat	Date de clôture
Opodo	16	8,3%	(15)	(64)	décembre-03
Alitalia	16	2,0%	1 264	(520)	décembre-03
Austrian Airlines	9	1,5%	631	40	décembre-04
Voyages Fram	9	8,7%	142	(15)	décembre-03
Autres	23	-	-	-	-

L'évolution de ce poste est essentiellement due à l'intégration de KLM pour 15 millions d'euros et les dépréciations des titres Opodo et Alitalia.

Elle se décomposait ainsi au 31 mars 2004 :

<i>En millions d'euros</i>					
Au 31 mars 2004	Valeur nette	% d'intérêt	Capitaux propres	Résultat	Date de clôture
Opodo	26	22,9%	31	(88)	décembre-02
Alitalia	23	2,0%	1 768	93	décembre-02
Austrian Airlines	9	1,5%	604	46	décembre-03
Voyages Fram	9	8,7%	159	4	décembre-02
Autres	14	-	-	-	-

17. STOCKS ET ENCOURS

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Rechanges aéronautiques	305	136
Autres approvisionnements	127	60
Encours de production	60	3
Valeur brute	492	199
Dépréciations	(103)	(48)
Valeur nette	389	151

Groupe Air France - KLM

18. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS

En millions d'euros

Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Clients passage	977	693
Clients fret	330	200
Clients maintenance	382	401
Compagnies aériennes	439	308
Autres clients	246	143
Dépréciations	(102)	(94)
Créances clients ⁽¹⁾	2 272	1 651
Fournisseurs débiteurs	153	120
État	87	56
Groupe et associés	14	5
Débiteurs divers	419	169
Comptes de régularisation ⁽³⁾	1 333	149
Dépréciations	(5)	(5)
Autres débiteurs ⁽²⁾	2 001	494
⁽¹⁾ Dont part à plus d'un an	-	-
⁽²⁾ Dont part à plus d'un an	1	-
⁽³⁾ Dont fonds de retraite brut de KLM : 1 178 millions d'euros (cf note 22.2)		

Le poste « débiteurs divers » au 31 mars 2005 comprend un montant de 220 millions d'euros de créances sur les salariés du groupe au titre de l'Offre Réservé aux Salariés et de l'Echange Salaires Actions (ORS et ESA – cf. notes 26 et 33).

19. CRÉANCES D'IMPÔT SOCIÉTÉ

La créance d'impôt se ventile comme suit :

En millions d'euros

Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Impôt courant	7	5
Impôt différé (note 12.3)	90	96
Total	97	101
<i>Dont part à plus d'un an</i>	90	96

Groupe Air France - KLM

20. VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT

La valeur de marché des valeurs mobilières de placement est présentée en note 27.5.

En millions d'euros

Au 31 mars	Valeur nette	
	2005 Air France - KLM	2004 Air France publié
<i>Échéance à plus de trois mois dès l'origine et/ou soumis à risque de taux</i>		
Actions propres (note 21.3)	27	19
Titres de créances négociables	29	2
Options	10	-
Sicav	2	-
Dépôts	85	93
Sous-total	153	114
<i>Échéance à moins de trois mois dès l'origine et sans risque de taux</i>		
Titres de créances négociables	31	30
Sicav	1 416	1 332
Dépôts	654	2
Sous-total équivalent de trésorerie	2 101	1 364
Total	2 254	1 478

L'Assemblée Générale Mixte du 28 Septembre 1999 a adopté un plan d'acquisition en faveur des PNT pour un nombre maximum de 3 525 000 actions. Dans ce cadre, la société Air France détient 1 916 596 actions Air France – KLM classées en valeurs mobilières de placement ainsi que 1 600 000 actions Air France–KLM, prêtées à un tiers (cf. note 16).

Par ailleurs, la société KLM détient 1 659 269 actions Air France-KLM classées en valeurs mobilières de placement suite à l'offre publique d'échange close en mai 2004.

21. CAPITAUX PROPRES

La variation de l'exercice est due principalement à l'augmentation de capital de 768 millions d'euros, au résultat de la période de 351 millions d'euros, aux dividendes distribués de 17 millions d'euros et à la comptabilisation du coût d'acquisition de la période des actions d'auto-contrôle de 8 millions d'euros. Les capitaux propres-part du groupe ressortent à 5 161 millions d'euros au 31 mars 2005.

21.1 - Capital social

L'offre publique d'échange des titres KLM en actions Air France-KLM a été réalisée en mai 2004. Il a été émis 49 602 631 actions nouvelles représentant une augmentation de capital de 422 millions d'euros assortie d'une prime d'émission de 346 millions d'euros sur laquelle a été imputée les frais relatifs à l'offre publique d'échange d'un montant net d'impôt de 11 millions d'euros. Au 31 mars 2005, le capital social d'Air France-KLM est divisé en 269 383 518 actions. Chaque action confère un droit de vote à son détenteur.

21.2 - Répartition du capital et des droits de vote

Groupe Air France - KLM

Au 31 mars	<i>en % du capital</i>		<i>en % des droits de vote</i>	
	2005	2004	2005	2004
État français	23,2	54,0	23,8	54,6
Salariés et anciens salariés ⁽¹⁾	11,7	12,8	11,7	12,9
Actions détenues par le groupe	2,4	1,1	-	-
Public	62,7	32,1	64,5	32,5
Total	100	100	100	100

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

Aux 31 mars 2005 et 2004, la part du capital et des droits de vote détenue par les membres du comité exécutif est inférieure à 0,5%.

21.3 - Autodétention

Au 31 mars 2005, le groupe détenait 5 183 732 de ses propres actions dans le cadre des programmes de stock options (dont 1 600 000 prêtées à un organisme financier). Ces titres sont enregistrés dans le poste « autres valeurs mobilières de placement ». De plus, le groupe détient 1 299 538 de ses propres actions (0,5% du capital) sans affectation particulière à ce jour, classées à ce titre en réduction des capitaux propres pour un montant de 19 millions d'euros.

21.4 - Autres titres donnant accès au capital

Suite à l'Offre Publique d'Echange, il a été émis 45 093 299 Bons d'Acquisition et/ou de Souscription d'Actions (BASA). Trois BASA donneront le droit d'acquérir et/ou de souscrire à deux actions nouvelles ou existantes Air France-KLM, de 8,50 euros de valeur nominale, au prix d'exercice de 20 euros par action Air France-KLM. Les titulaires des BASA auront la faculté, à tout moment pendant une période de 24 mois à partir de novembre 2005, d'obtenir, au gré de la société, des actions nouvelles et/ou existantes de la société en échange des BASA. L'augmentation potentielle maximum des capitaux propres d'Air France-KLM est de 601 millions d'euros. Le prix d'exercice de ces bons étant supérieur au cours de l'action Air France-KLM, ceux-ci n'ont pas été retenus pour le calcul du résultat dilué par action.

21.5 - Primes d'émission, de fusion et d'apport

Les primes d'émission et de fusion représentent la différence entre la valeur nominale des titres émis et le montant des apports reçus en numéraire ou en nature par Air France – KLM.

21.6 - Réserves et résultat

Au 31 mars	<i>En millions d'euros</i>	
	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Réserves distribuables	1 129	366
Report à nouveau	-	-
Autres réserves	1 029	1 501
Actions d'auto-contrôle	(19)	(18)
Résultat net - part du groupe	351	93
Total	2 490	1 942

Groupe Air France - KLM

Les réserves distribuables comprennent principalement la part des résultats de la société mère qui a été affectée par les assemblées générales ordinaires des actionnaires et les réserves des plus values à long terme taxées à un taux réduit. Les autres réserves enregistrent les résultats accumulés des filiales consolidées. Le poste « Réserves distribuables » au 31 mars 2005 correspond à celui de la société Air France-KLM (31 mars 2004 : Air France), société holding détentrice notamment des titres des sociétés Air France et KLM.

La réglementation française exige qu'Air France - KLM affecte chaque année 5 % de son résultat net statutaire (réalisé en tant que société mère) en réserve légale, ce montant devant être déduit du résultat distribuable pour l'année en cours. Les profits réalisés feront l'objet d'une telle affectation jusqu'à ce que la réserve légale atteigne 10 % du capital social d'Air France - KLM.

Cette restriction au paiement de dividendes s'applique également à l'ensemble des filiales françaises sur la base de leurs résultats statutaires propres. Au 31 mars 2005, la réserve légale d'Air France - KLM est de 45,7 millions d'euros, soit 2 % de son capital social.

La réserve légale de toute société soumise à cette réglementation ne pourra faire l'objet d'une distribution aux actionnaires qu'en cas de liquidation.

22. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Provisions pour retraite, indemnités de départ à la retraite et de cessations de service	823	636
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	354	275
Provisions pour restructuration	71	13
Provisions pour litiges avec les tiers	26	23
Autres provisions pour risques et charges	149	92
Écart d'acquisition négatif ⁽¹⁾	842	-
Total	2 265	1 039
<i>Dont part à court terme</i>	<i>173</i>	<i>261</i>

(1) Les commentaires de ce poste sont donnés au paragraphe 3.2 - Comparabilité

Groupe Air France - KLM

L'évolution des provisions pour risques et charges se décompose comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Solde en début de période	1 039	1 095
<i>Dotations</i>		
- Exploitation	302	248
- Cession matériels aéronautiques	6	-
- Financier	1	-
- Restructuration	17	10
<i>Reprises pour consommation</i>		
- Exploitation	(116)	(228)
- Autres produits et charges	(49)	-
- Financier	-	(8)
- Restructuration	(45)	(8)
- Impôts	-	(17)
<i>Reprises de provisions devenues sans objet</i>		
- Exploitation	(61)	(10)
- Financier	-	(20)
- Impôts	-	(16)
<i>Reprises d'écart d'acquisition</i>	(73)	-
Changement de méthode comptable	-	(7)
Ecart de conversion	7	-
Transferts	-	-
Effets des variations de périmètre (1)	1 237	-
Solde en fin de période	2 265	1 039

(1) dont écart d'acquisition négatif : 915 millions d'euros

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2004, le groupe a trouvé un accord amiable dans le litige qui l'opposait à l'administration fiscale allemande. Les détails de cet accord amiable ainsi que son impact relatif sur les comptes sont décrits en note 12.2.

22.1 - Provisions pour retraite en France

La société Air France maintenait au bénéfice de son personnel au sol un régime de retraite autonome géré au sein de la Caisse de Retraite Air France (CRAF). Ce régime a été fermé et intégré à l'AGIRC-ARCCO au 1er janvier 1993. Lors de cette intégration, les pensions en cours de paiement et les droits acquis par les salariés en activité ont été réglemés par un accord d'entreprise :

- Les pensionnés au 31 décembre 1992 continuent de bénéficier d'une garantie globale de ressources, revalorisée en fonction du point Air France, dont sont déduites les pensions extérieures pour leur valeur réelle (sécurité sociale, ainsi qu'ARCCO et AGIRC pour leur valeur reconstituée par ces organismes).
- Les salariés et anciens salariés non encore retraités au 31 décembre 1992 se voient reconnaître une pension supplémentaire, exprimée en points Air France, indépendante des pensions des régimes extérieurs.

La CRAF conserve donc l'obligation d'assurer une prestation vis-à-vis des retraités et des actifs ayant cotisé jusqu'au 31 décembre 1992. Le fonds de retraite constitué par la société Air France étant insuffisant pour couvrir les engagements, un régime de retraite chapeau a été mis en place. Ce régime géré au sein de la CRAF, est financé conjointement par la société Air France et la CRAF, selon les modalités suivantes :

- La CRAF prend à sa charge à compter du 1er janvier 1993 et jusqu'à épuisement du fonds de réserves, 50 % de la charge résultant de la différence entre le montant des retraites payées et les revenus du fonds ;

Groupe Air France - KLM

- La société Air France s'engage à verser une contribution équivalente, puis à l'épuisement des réserves de la CRAF, à assurer l'intégralité des prestations.

La société Air France n'a pas d'obligation complémentaire en ce qui concerne les droits acquis après le 1^{er} janvier 1993.

Par ailleurs un régime de retraite complémentaire a été mis en place au cours de l'exercice clos le 31 mars 2005 au profit de 39 cadres supérieurs d'Air France représentant une charge de 14 millions d'euros.

Le tableau ci-dessous permet de rapprocher l'évaluation des engagements au titre de la CRAF et du régime des dirigeants avec les provisions constituées dans les comptes consolidés :

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Droits accumulés	981	911
Valeur de marché du fonds	(620)	(613)
Droits accumulés supérieurs au fonds	361	298
Écarts actuariels non reconnus	(26)	21
Engagements provisionnés au bilan	335	319
<i>Dont part à court terme</i>	<i>7</i>	<i>18</i>

La charge au titre de la CRAF et du régime des dirigeants est de 27 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2005 (14 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2004).

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Charges d'actualisation	(44)	(44)
Amortissement de l'écart actuariel	-	-
Amortissement des services passés	(14)	-
Rendement attendu du fonds	31	30
Charge nette	(27)	(14)

Le taux de rendement effectif du fonds de la CRAF s'élève à 9,7% au titre de l'exercice clos le 31 mars 2005 (13,2% pour l'exercice précédent).

Les versements par ailleurs effectués par société Air France à la CRAF s'élèvent à 11 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2005 et à 8 millions d'euros pour l'exercice précédent.

Les hypothèses retenues pour l'évaluation des engagements de retraite sont les suivantes :

Au 31 mars	2005	2004
Taux d'actualisation brut	4,50%	5,00%
Taux d'augmentation du point CRAF	1,40%	1,20%

Groupe Air France - KLM

22.2 - Engagements de retraite à l'étranger et indemnités de cessation de service en France et à l'étranger

A – Groupe KLM

1- Rappel de la situation

Le montant des engagements du groupe KLM s'élève à 8,5 milliards d'euros au 31 mars 2005, lesquels sont couverts par des fonds constitués conformément à la réglementation hollandaise et à la convention collective de la société.

Concernant le niveau de couverture des engagements, et particulièrement pour le programme relatif aux pilotes, de fortes contraintes de « sécurité » obligent la société à toujours être en position de « sur couverture ».

La valeur des actifs constitués en couverture des engagements ressort à 9,7 milliards d'euros au 31 mars 2005.

Ce surplus des fonds par rapport aux engagements de retraite, qui ressort à 1,2 milliard d'euros au 31 mars 2005, s'élevait à 1,4 milliard d'euros à la date d'acquisition de KLM par le groupe le 1er mai 2004.

2- Doctrine comptable

Les engagements de retraite du groupe sont valorisés et comptabilisés en conformité avec la norme comptable internationale IAS 19.

Cette norme est celle qui sera d'application obligatoire pour tous les groupes cotés européens à l'occasion du passage aux normes IFRS.

S'agissant de l'inscription au bilan de la valeur du surplus des fonds, la norme IAS 19 peu précise sur ce point est sujette à interprétation.

Au regard de cette situation, notamment pour certaines sociétés hollandaises, l'IFRIC, organe technique de l'IASB (International accounting standard board) en charge de l'interprétation des normes a été saisi.

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

3- Position comptable du groupe pour la clôture

Le groupe considère, à la lecture de la norme qu'un surplus peut être reconnu, et l'a inscrit dans ses livres.

Le montant inscrit au bilan a par ailleurs été limité dans son niveau en application des dispositions de la norme, qui prévoit une règle de plafonnement lorsque certains critères sont rencontrés.

Le montant de l'actif non reconnu à la date d'acquisition ressort à 0,4 milliard d'euros.

Toutefois, dans l'attente et par mesure de prudence, le groupe a choisi de différer tous les effets induits par cette reconnaissance au bilan (reprise de l'écart d'acquisition négatif qui lui est attribuable, évolution du plafond liée à la variation au cours de l'exercice de la valeur des fonds).

Les conséquences comptables selon que l'IFRIC confirme ou infirme l'inscription de la valeur du surplus des fonds au bilan sont décrites ci-après :

3.1 Inscription du surplus de la valeur des fonds au bilan

La fraction de l'écart d'acquisition négatif relative à cette valeur de surplus ressort au 31 mars 2005 à 622 millions d'euros après effet d'impôt.

La confirmation de l'inscription du surplus au bilan aurait entraîné une reprise complémentaire de l'écart d'acquisition, augmentant le résultat net de 93 millions d'euros.

Les hypothèses actuarielles retenues pour la clôture ont évolué depuis la date d'acquisition de KLM (principalement le taux d'actualisation).

Ces évolutions influent sur deux principaux éléments, le montant du plafond et la valeur des engagements. Pour cette dernière, la variation dénommée « écarts actuariels » est amortie sur la durée de vie active moyenne résiduelle attendue du personnel concerné par ces régimes.

Le traitement comptable qui découle de ces dispositions aurait entraîné l'augmentation du résultat d'exploitation de l'ordre de 138 millions d'euros et du résultat net de 94 millions d'euros après effet d'impôt.

Le cumul de ces opérations se serait traduit par une augmentation du résultat net de 187 millions d'euros.

Groupe Air France - KLM

3.2 Non reconnaissance du surplus de la valeur des fonds au bilan

La fraction de l'écart d'acquisition négatif relative à cette valeur de surplus disparaît en contrepartie de l'annulation de la valeur de l'actif inscrit.

L'incidence sur le résultat entraînerait une annulation de la reprise de l'écart d'acquisition négatif pratiquée sur le 1^{er} trimestre (le gel de l'opération étant intervenu à compter de la clôture des comptes semestriels) soit une réduction du résultat net de 25 millions d'euros.

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

La charge d'exploitation complémentaire en découlant serait de l'ordre de 72 millions d'euros générant une baisse du résultat net de 49 millions d'euros environ.

Le cumul de ces opérations se serait traduit par une baisse du résultat net de 74 millions d'euros.

4- Position comptable pour le futur

Le groupe estime que l'avis de l'IFRIC ne sera pas connu avant le courant du 4^{ème} trimestre de l'année 2005, ce qui signifie pour notre groupe à la clôture du troisième trimestre de l'exercice 2005/2006.

Lorsque l'avis sera rendu, le traitement comptable sera d'application rétrospective.

Le groupe procédera à la ré-estimation du bilan d'acquisition, ce qui aura pour conséquence le cas échéant, la détermination d'un nouvel écart d'acquisition négatif et l'ajustement du résultat de la période 2004/2005, les comptes de la période 2005/2006 ne devant supporter en aucun cas ces ajustements.

Les montants comptabilisés au bilan sont les suivants :

<i>En millions d'euros</i>	
Au 31 mars	2005
Air France - KLM	
Juste valeur des actifs des régimes	9 757
Valeur actualisée des obligations	(8 496)
Excédent	1 261
Profits (pertes) actuariels non comptabilisés	(229)
Coût des services passés non comptabilisé	-
Excédents non reconnus	452
Actifs nets au bilan	1 038

Par ailleurs le groupe KLM a constitué trois provisions pour un montant total de 129 millions d'euros au 31 mars 2005.

- 99 millions d'euros pour des assurances maladie pour les retraités. 68% de la provision concerne des salariés basés aux Pays-Bas, le reste concernant d'anciens salariés aux Etats-Unis et au Canada. La provision est calculée selon la norme IAS 19 avec un taux d'actualisation de 4,5% à 6,25 % et un taux d'augmentation des salaires de 2% à 5 % ;
- 16 millions pour indemnités de départ à la retraite des salariés basés en Italie et au Japon ;
- 14 millions pour des départs en préretraite.

Groupe Air France - KLM

La charge comptabilisée au cours de l'exercice se décompose comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	
Au 31 mars	2005
	Air France - KLM
Droits acquis au cours de l'exercice	(246)
Effet de l'actualisation	(362)
Plafonnement de l'actif	(57)
Amortissement des services passés	-
Rendement attendu des placements	473
Charge nette	(192)

Les hypothèses retenues pour l'évaluation des engagements sont les suivantes :

	31 mars 2005	
	Pays Bas	Autres Pays
Taux d'actualisation brut	4,5%	1,7 à 5,3%
Taux d'augmentation brut des salaires	3,4 à 7,3%	2 à 4,5%

B – Groupe Air France

En dehors des engagements de retraite en France, il existe dans le groupe différents régimes de retraite pour le personnel employé à l'étranger ou d'indemnités de cessation de service.

Les principaux engagements de retraite à l'étranger se situent :

- aux Etats-Unis, où des plans de retraite à prestations définies ont été mis en place et font l'objet de financements externes excédentaires ;
- au Royaume-Uni, où les employés de la délégation locale et des filiales locales d'Air France bénéficient de prestations de retraite complémentaire gérées au sein de fonds de pension dédiés ;
- au Japon (indemnités de cessation de service et fonds de pension complémentaire).

Des régimes d'indemnités de départ à la retraite ou de cessation de service existent par ailleurs dans la plupart des délégations à l'étranger.

Pour le personnel employé en France, les engagements sont de deux natures :

- indemnités de départ à la retraite pour la totalité du personnel ;
- indemnités spéciales de départ à la retraite pour le personnel navigant commercial.

La loi 2003-775 du 21 août 2003, a modifié le régime des retraites, fixant généralement à 65 ans l'âge légal de départ à la retraite de l'entreprise. Cette réforme a pour conséquence de soumettre à cotisations sociales toute indemnité versée pour les départs avant cet âge, sauf si un accord collectif, incluant des contreparties en matière d'emploi, accompagne la mise à la retraite à l'initiative de l'employeur.

En raison de la privatisation de la société Air France intervenue le 5 mai 2004, les règles statutaires applicables jusqu'à présent devaient être transposées pour rejoindre celles du droit commun. Air France disposait d'une durée de deux ans pour effectuer cette transposition, durée pendant laquelle les règles du statut continuaient à s'appliquer :

- L'ensemble du personnel bénéficie d'une indemnité de cessation de service à caractère statutaire, calculée en fonction de l'ancienneté et attribuable à compter de l'âge de 55 ans pour le personnel navigant commercial et de 60 ans pour les autres catégories. Cette indemnité est exonérée de cotisations sociales.
- Le personnel navigant commercial bénéficie en outre d'une indemnité spéciale d'incitation au départ, soumise à cotisations sociales et ouverte sous certaines conditions à compter de l'âge de 50 ans.

Groupe Air France - KLM

A compter du 6 mai 2006, les modalités de départ et de mise à la retraite de la Convention Collective Nationale du Transport Aérien s'appliqueront au personnel au sol de la société Air France.

Par accord en date du 13 avril 2005 de nouvelles conditions de départ et de mise à la retraite des salariés avant 65 ans ont été définies dans la Convention Collective relative au personnel au sol. Elles ont pour conséquence d'exonérer en totalité, l'employeur et le salarié, respectivement du versement des cotisations sociales et de l'impôt, sur l'indemnité de départ lorsque celui-ci est à l'initiative de l'employeur.

Par ailleurs, s'agissant du personnel navigant technique et du personnel navigant commercial le Code de l'Aviation Civile limite respectivement à 60 ans l'exercice du pilotage et à 55 ans l'exercice de la profession de navigant commercial.

La nouvelle loi dans son article L. 421.9 du code de l'aviation civile ne remet pas en cause l'âge de la cessation d'activité des navigants, mais pourrait modifier la nature du licenciement, par sa qualification de « cas de force majeure », en cas d'échec du reclassement du personnel navigant en personnel au sol.

Ce motif de licenciement n'est normalement pas soumis à la contribution Delalande.

Si tel n'était pas le cas, l'incidence de cet engagement supplémentaire serait comptabilisée en écarts actuariels pour un montant de 39 millions d'euros environ, réparti sur la durée moyenne résiduelle de vie active des personnels navigants soit 3 millions d'euros par an.

Au 31 mars 2005, une évaluation actuarielle de ces engagements a été réalisée pour l'ensemble des régimes significatifs identifiés, selon la méthode des unités de crédits projetés. Les calculs intègrent :

- des probabilités de maintien dans le groupe pour le personnel actif, des probabilités de mortalité et des estimations d'évolution des salaires ;
- des hypothèses de départ à la retraite variant entre 51 et 65 ans pour le personnel des sociétés françaises, des hypothèses de départ à la retraite pour le personnel des sociétés étrangères et le personnel sous conventions étrangères qui tiennent compte des contextes économiques et démographiques locaux ;
- des taux d'actualisation permettant de déterminer la valeur actuelle des engagements. Le taux d'actualisation est de 4,50 % pour les sociétés françaises au 31 mars 2005, il est compris entre 1,75% et 18% pour les sociétés étrangères et le personnel sous conventions étrangères ;
- une hypothèse de rentabilité pour les fonds investis en garantie des plans de retraite, qui varie entre 4 et 12%.

Les montants comptabilisés au bilan sont les suivants :

	<i>En millions d'euros</i>	
Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Valeur actualisée des obligations	857	772
Juste valeur des actifs des régimes	(404)	(410)
Valeur actualisée des obligations non financées	453	362
Profits (pertes) actuariels non comptabilisés	(88)	(40)
Coût des services passés non comptabilisé	(25)	(24)
Actifs au bilan	19	19
Engagements provisionnés au bilan	359	317

Groupe Air France - KLM

La charge comptabilisée se décompose comme suit :

Au 31 mars	<i>En millions d'euros</i>	
	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Droits acquis au cours de l'exercice	(39)	(37)
Effet de l'actualisation	(41)	(37)
Amortissement de l'écart actuariel	(2)	(1)
Amortissement des services passés	(1)	(2)
Rendement attendu des placements	28	27
Charge nette	(55)	(50)

Les hypothèses retenues pour l'évaluation des engagements d'indemnités de départ à la retraite et de cessation de service sont les suivantes :

	Au 31 mars 2005		31 mars 2004	
	France	Autres Pays	France	Autres Pays
Taux d'actualisation brut	4,50%	1,75 à 18%	5,00%	2 à 9%
Taux d'augmentation brut des salaires	1,5 à 5,1%	3 à 18,5%	1,5 à 4,5%	2 à 12%

22.3 - Provisions pour restructuration

Au 31 mars	<i>En millions d'euros</i>	
	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Provision à l'ouverture	13	11
Variations de périmètre	82	-
Dotation	17	10
Reprise	(45)	(8)
Écart de change	4	-
Provision à la clôture	71	13

L'évolution du poste « provisions pour restructuration » s'explique essentiellement par l'entrée du groupe KLM. Les provisions pour restructuration du groupe KLM au 31 mars 2005 s'élèvent à 53 millions d'euros.

23. DETTES FINANCIÈRES

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Titres à durée indéterminée	571	116
Emprunts obligataires	-	18
Emprunts location financement	4 482	1 453
Autres emprunts à long terme	2 873	2 461
Intérêts courus non échus	79	43
Prime de remboursement des obligations	-	-
Dettes financières à long terme ⁽¹⁾	8 005	4 091
Dettes financières à court terme dès l'origine	-	-
Billets de trésorerie	-	-
Concours bancaires court terme et assimilés	263	289
Dettes financières à court terme	263	289
Total des dettes financières	8 268	4 380
<i>⁽¹⁾ Dont part à moins d'un an</i>	<i>1 056</i>	<i>429</i>

23.1 - Titres à durée indéterminée (TDI)

Deux emprunts subordonnés à durée indéterminée (l'un libellé en Yen, l'autre en Franc Suisse) forment la majorité de la dette à long terme de KLM, à hauteur de 495 millions d'euros.

Ces deux emprunts sont soumis au versement d'un coupon considéré à taux fixe, après exercice de swaps pour l'emprunt libellé en yens. Dans certaines circonstances, KLM a le droit de rembourser ces emprunts subordonnés à durée indéterminée, avec ou sans paiement d'une indemnité. Ces emprunts sont subordonnés à toutes les dettes existantes ou à venir de KLM. Ces subordinations sont toutes de même niveau. L'emprunt libellé en Franc Suisse a été émis en deux tranches (1985 et 1986) ; le taux d'intérêt moyen supporté sur cet emprunt s'élève à 4,45% sur l'exercice clos le 31 mars 2005. L'emprunt libellé en Yen a été émis en 1999.

Par ailleurs, le groupe Air France a réalisé deux émissions de TDI reconditionnés : la première en juin 1989 et la seconde en mai 1992, pour des montants respectifs d'environ 381 millions d'euros et de 395 millions d'euros.

Au cours de l'exercice 1998/1999, la première émission a été restructurée : les titres d'origine ont été rachetés aux porteurs et, en substitution, un emprunt à durée indéterminée non subordonné a été contracté dans les mêmes conditions financières (Euribor + 0,38 % sur 114 millions d'euros et 10 % sur 267 millions d'euros). Le contrat d'émission prévoit le paiement d'un intérêt symbolique à partir du 23 juin 2004. Cet emprunt a été titrisé par le prêteur sous forme de parts de fonds commun de créances dont société Air France peut à tout moment racheter la part résiduelle.

Les TDI émis en 1992 sont assortis d'une rémunération de 10,06 %. Les intérêts ne sont pas subordonnés mais leur paiement peut être suspendu par décision du Conseil d'Administration si la perte nette consolidée est supérieure à 30 % des fonds propres et si aucun dividende n'est versé. Ces TDI sont qualifiés de reconditionnés à la suite de la conclusion lors de l'émission d'une convention avec un trust qui s'est engagé, par des contrats distincts conclus avec les souscripteurs, à racheter la totalité des titres au bout de 15 ans moyennant le versement initial par société Air France d'une somme de 94 millions d'euros et à ne percevoir qu'un intérêt symbolique à partir de la seizième année.

A l'origine, les deux émissions de TDI ont été comptabilisées au passif pour leur montant net des fonds versés aux trusts, soit 281 millions d'euros pour les TDI 1989 et 301 millions d'euros pour les TDI 1992. L'emprunt à durée indéterminée, substitué aux TDI 1989, est comptabilisé à l'identique.

Groupe Air France - KLM

Les intérêts payés par société Air France sur le montant nominal de la dette levée sont comptabilisés en frais financiers. Les intérêts produits par les obligations à zéro coupon sont constatés en diminution des frais financiers et, en contrepartie, en diminution de l'emprunt. Le solde de l'emprunt net est amorti sur une durée de 15 ans. Au 31 mars 2005, le TDI 89 est totalement amorti et le TDI 92 représente une dette de 76 millions d'euros.

En France, le régime fiscal des TDI et de l'emprunt à durée indéterminée a été approuvé par le Service de la Législation Fiscale et autorise la déduction des intérêts payés à concurrence des montants nets effectivement perçus.

23.2 - Emprunts obligataires

Au 31 mars	<i>En millions d'euros</i>	
	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Emprunts libellés en euros	-	-
Autres emprunts	-	18
Total emprunts obligataires libellés en euros	-	18
Intérêts courus non échus	-	-
Prime de remboursement des obligations	-	-
Total emprunts obligataires	-	18

23.3 - Autres emprunts à long terme

Au mois de juillet 2003, Air France a finalisé une opération de titrisation d'actifs aéronautiques pour 435 millions d'euros.

Ce financement est garanti par un portefeuille de seize avions. Trois tranches de dette d'une maturité de dix ans ont été émises.

Une tranche senior A1 à taux variable d'un montant de 98,4 millions d'euros et d'une durée de vie moyenne de 5,6 ans, une autre tranche senior A2 non amortie à taux fixe d'un montant de 194 millions d'euros et d'une durée de dix ans, (ces deux tranches sont garanties par MBIA Assurance S.A et bénéficient d'une note Aaa/AAA respectivement attribuée par les agences de notation Moody's et Fitch), une tranche mezzanine B à taux variable d'un montant de 142,6 millions d'euros et d'une durée moyenne de 5,6 ans. Cette dernière bénéficie d'une note Baa1/A- respectivement attribuée par les agences de notation Moody's et Fitch.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2004, 13 appareils avaient été apportés pour un montant de 337 millions d'euros, les 3 avions restants ont été livrés au cours de l'exercice clos le 31 mars 2005 pour un montant de 98 millions d'euros.

23.4 - Analyse par échéances

Au 31 mars	<i>En millions d'euros</i>	
	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Échéances en		
N + 1	1 056	429
N + 2	1 087	523
N + 3	983	600
N + 4	849	312
N + 5	573	435
Au-delà de 5 ans	3 457	1 792
Total	8 005	4 091

Groupe Air France - KLM

23.5 - Analyse par devises

La répartition de l'ensemble des emprunts à long terme par devises après prise en compte des instruments financiers dérivés, s'analyse comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Euro	6 997	3 720
Dollar US	619	366
Franc suisse	280	-
Yen	29	-
Livre sterling	76	-
Autres	4	5
Total	8 005	4 091

23.6 - Lignes de crédit

Air France a signé le 8 août 2001 l'ouverture d'une ligne de crédit syndiqué revolving multidevises d'un montant d'un milliard d'euros et d'une durée de cinq ans, non utilisée au 31 mars 2005. Cette ligne de crédit a été renouvelée en avril 2005 pour un montant de 1,2 milliard d'euros et une durée de cinq ans assortie de deux périodes d'un an chacune. Par ailleurs, le groupe bénéficie de lignes de crédit moyen terme de 52 millions d'euros (dont 28 millions d'euros tirés au 31 mars 2005) dont les échéances varient entre avril 2005 et octobre 2006.

24. DETTES D'IMPÔT SOCIÉTÉ

La dette d'impôt se ventile comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Impôt courant	8	21
Impôt différé	73	-
Total	81	21
<i>Dont part à plus d'un an</i>	73	-

Groupe Air France - KLM

25. TITRES DE TRANSPORT ÉMIS ET NON UTILISÉS

En millions d'euros

Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Titres de transport	1 328	781
Programme de fidélisation (Fréquence Plus)	118	80
Autres	210	147
Total	1 656	1 008

26. AUTRES CRÉDITEURS

Les autres crédateurs comprennent notamment les rémunérations dues au personnel et les charges sociales correspondantes ainsi que les résultats de cessions internes vis à vis des sociétés mises en équivalence (Amadeus GTD et AFPL) présentées en dettes diverses.

En 1997 et en 1998, la Compagnie Air France a vendu ses parts dans Amadeus Data Processing (filiale jusqu'alors consolidée) et 33% de sa participation dans Amadeus France à Amadeus G.T.D, société consolidée par mise en équivalence. Le 30 décembre 2004, Air France a cédé la totalité de sa participation dans Amadeus France à Amadeus GTD. Le résultat de ces cessions a été éliminé dans la mesure où Air France détenait une participation dans Amadeus G.T.D. Le résultat de ces cessions restera différé jusqu'à ce que Air France réduise, par cession ou autres moyens, sa participation dans Amadeus G.T.D.

Au 31 mars 2005, le poste « dettes diverses » comprend également les dettes diverses d'exploitation du groupe KLM pour 355 millions d'euros dont 77 millions d'euros au titre des prestations en escale et des redevances aéronautiques et 51 millions au titre de la maintenance.

Enfin, le poste « dettes diverses » au 31 mars 2005 comprend un montant de 207 millions d'euros de dettes vis-à-vis de l'Etat français au titre de l'Offre Réserve aux Salariés et de l'Echange Salaires Actions (ORS et ESA – cf. notes 18 et 33).

En millions d'euros

Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Dettes sociales	742	491
Dettes fiscales	234	193
Dettes diverses	1 130	516
Total	2 106	1 200
<i>Dont part à plus d'un an</i>	-	-

Groupe Air France - KLM

27. INSTRUMENTS FINANCIERS

27.1 - Exposition au risque de taux d'intérêt

Le groupe utilise pour la gestion du risque de taux d'intérêt de ses dettes financières à court et à long terme des instruments dont les encours représentés par leur notionnel sont les suivants :

Au 31 mars	En millions d'euros	
	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Swap payeur de taux variable	762	172
Swap payeur de taux fixe	1 894	1 105
Collars de taux	7	-

Ces instruments ont différents objets :

- Couverture d'un risque de prix lié aux dettes financières à taux fixes :
En contractant une dette à taux fixe, l'entreprise est exposée à un risque d'opportunité en cas de baisse des taux.
Compte tenu de la situation des taux sur le marché par rapport aux taux d'intérêts fixes sur certaines dettes, le groupe a conclu des swaps de taux prêteur du taux fixe.
- Couverture d'un risque de cash flow lié aux dettes financières à taux variables :
Le groupe a souhaité fixer le taux de certaines dettes à taux variables et a conclu des swaps de taux emprunteur du taux fixe.

Compte tenu des opérations de couvertures, l'exposition aux risques de taux d'intérêt du groupe peut être présentée comme suit :

- Actifs et passifs financiers à taux fixes :

Au 31 mars	En millions d'euros			
	Bases		Taux d'intérêt moyen	
	2005	2004	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié	Air France - KLM	Air France publié
Actifs financiers à taux fixes	36	13	4,54%	9,30%
Titres à durée indéterminée	571	97	5,32%	10,04%
Emprunts obligataires	-	-	-	6,54%
Autres dettes financières à long terme	3 822	1 800	6,05%	5,18%
Dettes financières à court terme	-	-	-	-
Passifs financiers à taux fixes	4 393	1 897	5,96%	5,46%

Groupe Air France - KLM

- Actifs et passifs à taux variables :

En millions d'euros

Au 31 mars	Bases		Taux d'intérêt moyen	
	2005	2004	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié	Air France - KLM	Air France publié
Actifs financiers à taux variables	805	163	2,26%	2,25%
Titres à durée indéterminée	-	19	2,70%	2,70%
Emprunts obligataires	-	18	1,62%	1,16%
Autres dettes financières à long terme	3 533	2 114	2,85%	3,12%
Dettes financières à court terme	263	289	2,06%	2,04%
Passifs financiers à taux variables	3 796	2 440	2,78%	2,93%

27.2 - Risque de change

Opérations courantes :

Bien que la monnaie de comptabilisation du groupe soit l'euro, une part des cash flows est libellée dans des devises autres telles que le dollar US, le yen, la livre sterling, le franc suisse.

L'activité commerciale génère des revenus et des coûts en devises. Le groupe a pour politique de gérer par des couvertures le risque de change lié aux excédents ou déficits de trésorerie prévus dans chacune des devises principales (dollars, yens, devises européennes hors zone Euro). Les couvertures se font par le biais de ventes, d'achats à terme ou de stratégies d'options.

Investissements aéronautiques :

Les investissements aéronautiques sont libellés en dollar US. Le groupe se couvre en fonction des anticipations d'évolution du dollar par le biais d'achats ou de ventes à terme ou de stratégies d'options.

Dettes à long terme :

Certains emprunts sont libellés en devises afin de diversifier les sources de financement et de tenir compte des excédents de trésorerie générés par certaines devises. Pour se prémunir contre les variations de taux de change sur certains de ces emprunts, des swaps de devises ont été conclus. Ces couvertures sont spécifiquement adossées aux emprunts correspondants.

Groupe Air France - KLM

Les montants nominaux des contrats à terme de devises et des swaps sont détaillés ci-dessous, en fonction de la nature des opérations de couverture:

<i>Montants nominaux en millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Couvertures d'opérations d'exploitation :		
Ventes à terme		
- Yen	76	124
- Livre sterling	183	57
- Franc suisse	36	-
- Couronne Norvégienne	77	-
- Couronne Suédoise	62	-
- Singapour dollar	14	-
- Nouveau Zloty Polonais	9	-
Échéances - mini	avril 2005	avril 2004
- maxi	mars 2006	avril 2006
Achats à terme		
- Dollar US	290	182
Échéances - mini	avril 2005	avril 2004
- maxi	mars 2006	mars 2005
Options de change		
- Dollar US	647	227
- Livre sterling	66	45
- Yen	58	-
- Franc suisse	22	-
Échéances - mini	avril 2005	avril 2004
- maxi	mai 2006	mars 2005
Couvertures d'investissements aéronautiques :		
- Achats à terme	1 973	1 091
- Options d'achats	216	-
Échéances - mini	avril 2005	avril 2004
- maxi	février 2010	mai 2008
Couvertures des dettes financières :		
- Sw ap de devises	234	-
- Cross Currency Interest Rate Swap (CIRS)	1 014	-
Échéances - mini	avril 2005	-
- maxi	août 2019	-

27.3 - Risques liés au prix du carburant

Dans le cadre de ses activités courantes, le groupe est amené à intervenir sur les marchés pétroliers afin d'optimiser le coût moyen d'approvisionnement en carburant.

Les engagements du groupe sur le pétrole brut et les produits raffinés sont présentés ci-dessous, pour la valeur de l'engagement notionnel :

Groupe Air France - KLM

En millions d'euros

Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Swaps	1 712	25
Options	2 574	842
Echéances - mini	avril 2005	avril 2004
- maxi	mars 2009	juin 2007

27.4 - Gestion du risque de contrepartie

Les transactions qui génèrent potentiellement pour le groupe un risque de contrepartie sont essentiellement :

- les placements financiers temporaires ;
- les instruments dérivés ;
- les comptes clients.

- Les placements financiers sont diversifiés. Ils concernent des titres de premier rang et sont négociés avec des banques, elles-mêmes de premier rang.
- Les transactions du groupe sur les produits dérivés ont pour seul objet de réduire son exposition globale aux risques de change et de taux naissant de ses activités normales. Elles sont limitées aux marchés organisés ou à des opérations de gré à gré avec des opérateurs de premier plan sans risque de contrepartie.
- Le risque de contrepartie lié aux comptes clients est limité du fait du nombre important de clients composant le portefeuille et de leur dispersion géographique.

Au 31 mars 2005, le groupe n'a pas identifié de risque de contrepartie significatif.

27.5 - Valeur de marché des instruments financiers

Les valeurs de marché ont été estimées pour la majorité des instruments financiers du groupe, à l'aide de différentes méthodes d'évaluation, telles que l'actualisation des flux futurs. Toutefois, les méthodes et hypothèses retenues pour fournir les informations ci-après sont par nature théoriques. Elles comprennent les limites suivantes :

- les valeurs de marchés estimées ne prennent pas en considération l'effet des variations ultérieures de taux d'intérêt et de cours de change,
- les montants estimés aux 31 mars 2005 et 2004 ne sont pas représentatifs des gains ou pertes qui seraient enregistrés à l'échéance ou en cas de résiliation de l'instrument financier.

L'application de méthodes et hypothèses différentes pourrait avoir, en conséquence, un effet significatif sur les valeurs de marchés estimées.

Les méthodes utilisées sont les suivantes :

- *Disponibilités, créances clients, autres débiteurs, concours bancaires court terme et assimilés, dettes fournisseurs et autres créditeurs :*
Le groupe estime qu'en raison de leur caractère court terme, la valeur comptable constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché.
- *Valeurs mobilières de placement, titres de participation et autres titres :*
Les valeurs de marché des titres sont déterminées principalement par référence au prix du marché ou par référence au marché de titres similaires.
En l'absence de marché, les titres sont retenus pour leur valeur comptable, considérée comme une approximation raisonnable de leur valeur de marché.
- *Emprunts, autres dettes financières et prêts :*

Groupe Air France - KLM

Les swaps de change et de taux sont spécifiquement adossés aux emprunts. Les valeurs de marché des emprunts et prêts ont donc été déterminées après prise en compte des swaps adossés.

Les emprunts, autres dettes financières et prêts à taux variables ont été retenus pour leur valeur comptable.

La valeur de marché des emprunts, autres dettes financières et prêts à taux fixes a été déterminée par actualisation des flux futurs aux taux d'intérêts du marché pour des instruments de caractéristiques similaires.

- *Instruments financiers hors bilan :*

La valeur de marché des instruments financiers hors bilan correspond aux montants qui seraient payés ou reçus pour résilier ces engagements aux 31 mars 2005 et 2004, évalués sur la base des taux de marché à la clôture.

Les valeurs de marché ainsi déterminées sont présentées dans le tableau ci-après :

<i>En millions d'euros</i>				
Au 31 mars	2005		2004	
	Air France - KLM		Air France publié	
	Valeur nette comptable	Valeur de marché estimée	Valeur nette comptable	Valeur de marché estimée
Bilan				
Titres de participation	73	70	81	76
Prêts				
- Taux fixe	3	3	4	4
- Taux variable	3	3	36	36
Valeurs mobilières de placement	2 254	2 254	1 478	1 478
Emprunts obligataires				
- Taux fixe	-	-	-	-
- Taux variable	-	-	18	18
Titres à durée indéterminée	571	550	116	155
Autres emprunts et dettes à long terme				
- Taux fixe	3 822	4 048	1 800	1 822
- Taux variable	3 533	3 533	2 114	2 114
Autres emprunts et dettes à court terme	263	263	289	289
Hors bilan ⁽¹⁾				
Instruments de gestion de trésorerie				
- Options de change	-	(6)	-	5
- Contrats à terme de devises	-	(178)	-	21
- Swap de change	-	(36)	-	-
- Swap de taux	-	(57)	-	-
Instruments sur matières premières				
- Swaps et options sur produits pétroliers	-	1 183	-	154

⁽¹⁾ Pour les instruments financiers hors bilan, les montants mentionnés en valeur de marché représentent le gain ou la perte latente aux 31 mars 2005 et 2004.

Groupe Air France - KLM

28. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS

28.1 - Locations financement

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Avions		
Paiements minimaux par échéance :		
N + 1	609	161
N + 2	881	134
N + 3	882	281
N + 4	525	172
N + 5	411	100
Au-delà de 5 ans	1 729	591
Total	5 037	1 439
Part représentative d'intérêts	727	185
Dettes locations financement avions	4 310	1 254
Constructions		
Paiements minimaux par échéance :		
N + 1	21	20
N + 2	21	21
N + 3	19	22
N + 4	18	21
N + 5	18	19
Au-delà de 5 ans	102	127
Total	199	230
Part représentative d'intérêts	29	34
Dettes locations financement constructions	170	196
Dettes locations financement matériels	2	3
Total dettes locations financement	4 482	1 453

Montants non actualisés

Au cours de l'exercice 2004/2005, le groupe a levé une option d'achat sur un contrat de crédit bail puis a cédé un immeuble se situant à Ivry.

Groupe Air France - KLM

28.2 - Locations opérationnelles

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Avions		
Paiements minimaux par échéance :		
N + 1	648	502
N + 2	548	467
N + 3	449	388
N + 4	354	319
N + 5	263	241
Au-delà de 5 ans	589	370
Total	2 851	2 287

Montants non actualisés

Le groupe ne publie pas, pour des raisons pratiques, l'échéancier des paiements minimaux relatifs aux autres locations opérationnelles.

29. COMMANDES DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES

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

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
N + 1	1 157	779
N + 2	608	839
N + 3	422	332
N + 4	537	375
N + 5	121	590
Au-delà de 5 ans	117	261
Total	2 962	3 176

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

Le nombre d'appareils en commande au 31 mars 2005 pour Air France est de 31 dont 20 Airbus et 11 Boeing, soit une diminution de 9 appareils par rapport à la situation de fin mars 2004. Cette évolution résulte de la poursuite des plans de livraisons d'appareils neufs et de l'inscription de nouvelles commandes.

Le nombre d'appareils en commande au 31 mars 2005 pour KLM et ses filiales est de 9 dont 6 Airbus et 3 Boeing.

Groupe Air France - KLM

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

Flotte Long Courrier

Groupe Air France

Neuf Boeing 777-300ER, appareil tri classe de 310 sièges, sont entrés dans la flotte Air France entre mai 2004 et fin mars 2005. Quatre des neuf Boeing 777-300ER font partie de la commande de 10 appareils passée en novembre 2000 (deux en pleine propriété et deux en crédit bail) ; les 5 autres étant en location opérationnelle. La vocation de cette flotte, portée à 10 appareils à l'été 2005 après une livraison additionnelle en avril 2005, est d'être exploitée sur les lignes long courrier à fort courant affaires.

De plus, Air France a confirmé son intérêt pour ce modèle en transformant quatre options en commandes fermes dans la perspective du développement d'une flotte 'loisirs' dédiée à la desserte du réseau Caraïbes Océan Indien à partir de l'exercice 2006-2007.

Le niveau du carnet de commandes des Boeing 777-300ER à fin mars 2005 reste ainsi de 10 unités, soit les 10 appareils de la commande initiale moins les quatre livraisons de l'exercice plus les quatre options exercées.

Les autres commandes d'appareils long courrier n'ont pas connu d'évolutions majeures pendant l'exercice. Les engagements de commandes fermes aéronautiques comprennent 2 Airbus A330-200 qui seront livrés en avril 2005. En revanche, ils ne comprennent pas le dernier Airbus A330-200 encore stocké suite à l'opération de report de livraison de l'automne 2002. Cet avion est la propriété de NOGUES, société financière désormais consolidée au sein du groupe Air France. Cet appareil sera mis en service dès avril 2005, achevant ainsi la constitution d'une flotte de 16 Airbus A330-300.

La commande de 10 Airbus A380-800 n'a pas évolué, les trois premières livraisons restent positionnées au printemps 2007.

Une dernière commande reste enfin inscrite pour un Boeing 747-400ERF livrable en juin 2005, elle complètera la flotte actuelle de 4 appareils.

Groupe KLM

KLM a finalisé la Phase I de son Programme de Renouvellement de Flotte avec la livraison des quatre derniers Boeing B777-200ER en avril 2004, octobre 2004, décembre 2004 et janvier 2005. Trois de ces appareils sont en location opérationnelle et un est loué en crédit bail.

Pour la phase II du Programme de Renouvellement de Flotte à savoir le remplacement de 12 Boeing B767-300, KLM a passé commande de six Airbus A330-200, le premier devant être livré en août 2005. KLM a également passé commande de deux Boeing B777-200ER : ils seront livrés début 2006. Enfin, deux Boeing B777-200ER et deux Airbus A330-200 seront pris en location opérationnelle auprès de ILFC en mai 2006 pour un Boeing et début 2007 pour les autres. La restitution au loueur du premier Boeing B767-300 est planifiée pour avril 2005.

Flotte moyen courrier

Groupe Air France

Le processus de rationalisation autour de la famille Airbus A320 s'est poursuivi avec la mise en service de 8 appareils : 4 Airbus A318, 2 Airbus A320, 1 Airbus A321 et 1 Airbus A319 au cours de l'exercice.

Les 4 Airbus A318 livrés sont les avions 6 à 9 d'une commande de 15 unités signée en décembre 1999, la vocation de ce module est de remplacer à terme les Boeing B737-500 sur le segment d'entrée de la flotte moyen courrier (110-120 sièges).

Les quatre autres appareils de la famille Airbus A320, mis en service entre avril et juillet 2004, avaient été initialement concernés par le report de livraison décidé à l'automne 2002 pour ajuster la flotte au ralentissement du transport aérien. La reprise de trafic constatée en 2003 et confirmée en 2004 a permis de mettre un terme à cette opération pour ces appareils.

Groupe Air France - KLM

Groupe KLM

En mai 2004, KLM a remplacé un Boeing B737-300 en location opérationnelle par un Boeing B737-900 pris en crédit bail.

Un Boeing B737-400 détenu en pleine propriété a été sorti de la flotte après l'incident à Barcelone du 28 novembre 2004. Aucune commande supplémentaire n'a été passée auprès de constructeurs ou de loueurs.

Au cours de l'exercice, Transavia a acquis un Boeing B737-800 et a pris en location un Boeing B737-700 en avril 2004. Une commande a été passée pour un Boeing B737-700 supplémentaire.

Flotte des compagnies régionales

Groupe Air France

Les compagnies régionales ont pris livraison d'un CRJ 700 et d'un Embraer 145.

Groupe KLM

Deux avions d'occasion ont récemment rejoint la flotte de KLM Cityhopper : un Fokker 70 et un Fokker 100, tous deux en pleine propriété. De plus, quatre Fokker 50 ont fait l'objet d'une opération de « sale and lease back » en novembre 2004.

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année de livraison		N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	N + 5	Au-delà de 5 ans
A 318	Au 31 mars 2005	Commandes fermes	3	3	-	-	-	-
		options	-	5	2	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	4	3	3	-	-	-
		options	-	-	5	2	-	3
A 319	Au 31 mars 2005	Commandes fermes	2	-	-	-	-	-
		options	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	1	2	-	-	-	-
		options	-	-	-	-	-	-
A 320	Au 31 mars 2005	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		options	-	2	1	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	2	-	-	-	-	-
		options	-	1	2	1	-	-
A 321	Au 31 mars 2005	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		options	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
		options	-	-	-	-	-	-
A 330	Au 31 mars 2005	Commandes fermes	6	2	-	-	-	-
		options	-	-	1	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	-	3	-	-	-	-
		options	-	1	2	2	-	1
A 380	Au 31 mars 2005	Commandes fermes	-	-	3	5	1	1
		options	-	-	-	1	1	2
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	-	-	-	3	5	2
		options	-	-	-	-	2	2
B 737	Au 31 mars 2005	Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
		options	-	2	4	4	1	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		options	-	-	-	-	-	-
B 747	Au 31 mars 2005	Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
		options	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	-	1	-	-	-	-
		options	-	-	-	-	-	-
B 777	Au 31 mars 2005	Commandes fermes	5	5	2	-	-	-
		options	-	-	2	4	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	3	5	2	-	-	-
		options	-	-	2	4	3	1
Embraer 145	Au 31 mars 2005	Commandes fermes	5	2	-	-	-	-
		options	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	1	5	2	-	-	-
		options	-	-	-	-	-	-
CRJ 700	Au 31 mars 2005	Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
		options	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2004	Commandes fermes	1	1	-	-	-	-
		options	-	-	-	-	-	-

Groupe Air France - KLM

30. AUTRES ENGAGEMENTS

30.1 - Engagements donnés

En millions d'euros

Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Engagements d'achats, de souscriptions de titres	23	13
Engagements de cessions de titres	(2)	(2)
Total	21	11
Avals, cautions et garanties donnés	105	16
Dettes garanties par des actifs nantis ou hypothéqués	1 749	1 650
Commandes de biens au sol	167	215

30.2 - Engagements reçus

En millions d'euros

Au 31 mars	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Avals, cautions et garanties reçus	145	106
Autres	3	9

Les avals, cautions et garanties reçus correspondent principalement à des lettres de crédit données par des institutions financières.

30.3 - Litiges et procès

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

Notamment, Air France, KLM et plusieurs compagnies américaines, ont fait l'objet de poursuites aux Etats-Unis au titre d'une *class action* intentée par cinq agences de voyage domiciliées aux Etats-Unis et leur groupement professionnel (*Association of Retail Travel Agents*) pour entente illicite. Les demandes en dommages-intérêts des compagnies aériennes en défense s'élevaient à 17,5 milliards de dollars, montant qui pouvait être multiplié par trois conformément à la législation américaine en matière d'entente illicite. Un premier jugement a été rendu le 30 octobre 2003 en faveur des compagnies aériennes. La Cour de Richmond (Virginie), par un arrêt du 9 décembre 2004, a confirmé la décision rendue le 30 octobre 2003. Sous réserve d'un éventuel pourvoi, les compagnies aériennes dont Air France, sont définitivement mises hors de cause dans ce litige. Aucune provision n'avait été constituée à ce titre.

En outre, une procédure judiciaire similaire est actuellement en cours devant le tribunal fédéral d'Ohio. Environ 150 agents de voyages (qui étaient parties puis s'étaient retirés de la procédure mentionnée ci-dessus), ont intenté une action en justice sur le même fondement (entente illicite) à l'encontre d'Air France, de KLM, ainsi qu'à l'encontre d'autres compagnies aériennes européennes et américaines. Le montant des préjudices allégués par ces 150 agents n'a pas encore été chiffré.

Aucune provision n'a été constituée dans le cadre de cette procédure.

Groupe Air France - KLM

En décembre 2004, la société IAP Intermodal, société de droit américain, a assigné plusieurs compagnies aériennes dont Air France devant un tribunal fédéral de l'Etat du Texas, en leur faisant grief d'utiliser pour la programmation de leurs horaires de vol, des logiciels qui constitueraient une contrefaçon de trois brevets sur lesquels cette société aurait des droits.

Sur la base d'une opinion juridique donnée par un cabinet spécialisé aux Etats-Unis, Air France considère cette action non fondée et en conséquence, n'a pas prévu de provisions corrélatives.

Enfin, en 2000 et 2001, plusieurs employés de la société Servair avaient intenté une action en justice contre leur employeur, au motif que leurs heures de repas sur le lieu de travail, au cours desquelles ils restaient à la disposition de leur employeur devaient être payées comme heures de travail. Servair, de son côté, considérait que ces heures de repas étaient une interruption de travail et par conséquent, ne devaient pas être payées. La cour d'appel de Paris a fait droit à Servair dans un arrêt du 8 novembre 2001. D'autres procédures en justice, intentées sur les mêmes fondements et relatives à 471 autres employés de Servair sont actuellement en cours. Par un jugement du 29 octobre 2004, le tribunal saisi d'une action engagée par une trentaine de salariés les a déboutés de leurs demandes. Un jugement est attendu le 7 juin 2005 concernant des demandes formulées par 393 salariés pour les mêmes motifs.

L'ensemble de ces actions, jugées non pertinentes par Servair n'ont pas donné lieu à la constitution de provisions.

Aucun des autres litiges en cours, pour lesquelles Air France et KLM n'auraient pas prévu de provisions raisonnablement suffisantes, n'est susceptible d'avoir une incidence significative sur les activités, la situation financière ou les résultats d'exploitation du Groupe.

31. TABLEAU DE FLUX DE TRÉSORERIE

31.1 - Trésorerie

Au 31 mars	En millions d'euros	
	2005	2004
	Air France - KLM	Air France publié
Disponibilités	386	330
Équivalents de liquidités (note 20)	2 101	1 364
Concours bancaires court terme et assimilés (note 23)	(263)	(289)
Trésorerie	2 224	1 405

31.2 - Acquisition de filiales et participations

Les acquisitions de filiales et participations correspondent principalement à la trésorerie de KLM à la date d'acquisition pour un montant de 575 millions d'euros et à l'acquisition de titres d'autocontrôle pour un montant de 32 millions d'euros.

Une participation complémentaire a été prise dans les sociétés Servair et Air Chef pour des montants respectifs de 3 et 4 millions d'euros.

Groupe Air France - KLM

32. AUTRES ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS INTERVENUS AU COURS DE L'EXERCICE

Après la cession par l'Etat d'une partie de sa participation dans le capital d'Air France-KLM, intervenue le 9 décembre 2004, les salariés d'Air France et de ses filiales ont pu acquérir des actions à des conditions privilégiées.

Au total, 21,6 millions d'actions Air France-KLM (hors actions gratuites), représentant 8 % du capital d'Air France-KLM, ont été proposées aux salariés en février 2005, au travers de deux offres : l'offre réservée aux salariés (ORS) et l'échange salaire actions (ESA).

L'ORS a permis aux salariés d'acheter 9 millions d'actions en profitant, selon la formule choisie, de différents avantages offerts par l'Etat et par l'entreprise :

- un rabais de 20 % ;
- des actions gratuites ;
- un abondement jusqu'à 40 % ;
- des facilités de paiement.

L'abondement versé par Air France au titre de l'ORS a pesé sur les frais de personnel à hauteur de 16 millions d'euros au 31 mars 2005.

Le 1^{er} février 2005, Air France-KLM a proposé aux salariés de la société Air France titulaires d'un contrat de travail de droit français, à durée indéterminée, de consentir à des réductions de leurs salaires s'étalant sur une période de 6 ans en échange de la remise par l'Etat d'actions Air France-KLM, dans la limite de 13 186 853 actions. A la clôture de l'offre, le 21 février 2005, 12,6 millions d'actions Air France-KLM avaient été souscrites par les salariés de la société Air France. Cette opération qui sera effective à compter de mai 2005 n'a eu en conséquence aucun impact sur les comptes du groupe au 31 mars 2005.

Par ailleurs, le groupe doit rembourser à l'Etat le coût résultant de la mise en œuvre de l'ESA (les actions souscrites dans le cadre de l'ESA ayant été remises par l'Etat aux salariés de la société Air France). La dette constatée à ce titre dans les comptes d'Air France-KLM au 31 mars 2005 s'élève à 107 millions d'euros.

33. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

En avril 2005, Air France a émis une Obligation à option de Conversion et / ou d'Echange en Actions Air France-KLM Nouvelles ou Existantes (OCEANE) à échéance 15 ans pour un montant de 450 millions d'euros.

Les montants empruntés au travers de cette émission d'obligations convertibles seront utilisés pour financer les investissements du groupe Air France, et notamment la modernisation de la flotte, à un coût de financement réduit par rapport à celui d'une dette traditionnelle de durée comparable et sans donner d'avions en hypothèque comme cela est traditionnellement le cas dans les financements d'avions.

Au cours de l'exercice 2004-05, Air France et les autres compagnies aériennes actionnaires d'Amadeus ont engagé des négociations avec des fonds d'investissement, dits de *private equity*, afin de lancer, à travers une société dont elles seront actionnaires, une offre publique d'achat sur Amadeus GTD au prix de 7,35 euros par action. Cette opération de «Leverage Buy Out (LBO)» permettra à Air France d'externaliser sa plus-value potentielle tout en restant actionnaire d'Amadeus GTD et de dégager une trésorerie brute de l'ordre de 800 millions d'euros. Les documents nécessaires à l'obtention de l'autorisation de l'offre ont été déposés auprès de la Commission espagnole des marchés financiers le 8 avril 2005. L'offre publique d'achat a débuté le 26 mai et se poursuivra jusqu'au 27 juin inclus.

34. PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION AU 31 MARS 2005

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
Groupe AIR FRANCE SA							
AIR FRANCE SA	45, rue de Paris 95747 Roissy CDG Cedex	420495178	1 901 231 625 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
AIR FRANCE SERVICES LTD	Room 229 - Terminal 2 Office Block London Heathrow Airport - Hounslow MDDX TW6 1RR - Grande-Bretagne	Etranoère	7 000 000 nnn	100	100	Intégration Globale	31 décembre
AMADEUS GLOBAL TRAVEL DISTRIBUTION	Salvador de Madariaga 1 28046 Madrid - Espagne	Etranoère	23 044 000 €	23	43	Mise en équivalence	31 décembre
CRIVA	ZA de la Clef de Saint-Pierre BP 10F 78996 Elancourt	312139215	1 300 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
GIE ITAB 320	45, rue de Paris 95747 Roissy CDG Cedex	347907636	-	100	100	Intégration Globale	31 mars
HEATHROW CARGO HANDLING	Building 558-Shoreham road West Heathrow Airport - Hounslow MDDX TW6 3RN - Grande-Bretagne	Etrangère	800 000 qbp	50	50	Mise en équivalence	31 décembre
NOGLIES	5 Harbourmaster Place, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 usd	0	100	Intégration Globale	31 décembre
SODEXI	14 rue des Vovelles - BP 10301 Bat. AFE 3512 - Zone Fret 4 95703 Roissy CDG Cedex	347960825	2 400 000 €	60	60	Intégration Globale	31 mars
Sous Groupe REENTON DEVELOPMENT LTD							
REENTON DEVELOPMENT LIMITED	Room 901, 9th Floor, Tien Cheung Hono Building - 77-81 Jervois Street - Sheung Wan - Hong Kong	Etranoère	10 000 hkr	51	51	Intégration Globale	31 décembre
HANGXIN HITECH RESOURCES HOLDING LTD	Room 901, 9th Floor, Tien Cheung Hono Building - 77-81 Jervois Street - Sheung Wan - Hong Kong	Etranoère	77 984 hkr	41	80	Intégration Globale	31 décembre
HARBIN HANGXIN AVIONICS CO. LTD	N°8, Bohavi Road, Jizhonou, Haolin Road Harbin Economic Development Zone Harbin, 150060 - Chine	Etranoère	1 283 865 rny	41	80	Intégration Globale	31 décembre
GUANGZHOU HANGXIN AVIONICS CO. LTD	N° 2, Kexin Road, TIANHE, 510630 Guangzhou - Chine	Etranoère	26 944 758 rny	41	80	Intégration Globale	31 décembre
SHANGHAI HANGXIN AERO MECHANICS CO. LTD	N° 12-C, Jinwen Road, Zhuoiao, Nanhui District, 201323 Shanghai - Chine	Etranoère	3 476 424 rny	41	80	Intégration Globale	31 décembre
SINGAPORE HANGXIN AVIATION ENG. PTE	N° 66, Loyang Way Singapore 508756	Etrangère	16 000 sqd	12	30	Mise en équivalence	31 décembre
SHANGDONG XIANGYU AERO-TECHNOLOGY SERVICES LTD	Yaociano International Airport, Jinan 250107, Shandong - Chine	Etranoère	3 380 000 rny	8	20	Mise en équivalence	31 décembre
Sous Groupe UILEAG HOLDING COMPANY LTD							
UILEAG HOLDING COMPANY LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etranoère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
OFIONAGAIN HOLDING COMPANY LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etranoère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 1 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etranoère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 2 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 3 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etranoère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 4 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etranoère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 5 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etranoère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 6 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etranoère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 7 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 8 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etranoère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 9 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etranoère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 10 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etranoère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 11 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etranoère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 12 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 13 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 14 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 15 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etranoère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 16 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etranoère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars

Groupe Air France - KLM

PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION AU 31 MARS 2005 (suite)

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
Sous Groupe AIR FRANCE FINANCE							
AIR FRANCE FINANCE	45, rue de Paris 95747 Roissy CDG Cedex	341 178 697	200 000 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
AIR AUSTRAL	BP 611 97473 Saint Denis de la Réunion	323 650 945	1 984 000 €	30	30	Mise en équivalence	31 mars
AIR FRANCE FINANCE IRELAND	69/71 st Stephen's Green Dublin 2 Irlande	Etrangère	3 502 508 usd	100	100	Intégration Globale	31 décembre
AIR FRANCE PARTNAIRS LEASING NV	130 Schottegatweg Oost Curaçao- Antilles Néerlandaises	Etrangère	26 209 180 usd	45	45	Mise en équivalence	31 décembre
ALL AFRICA AIRWAYS	Les Cascades, Edith Cavell Street Port-Louis - Maurice	Etrangère	6 697 487 usd	51	51	Intégration Globale	31 décembre
BRIT AIR	Aéroport BP 156 29204 Morlaix	927 350 363	23 483 376 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
CITY JET	Swords Campus, Balheary Road Swords Co. Dublin - Irlande	Etrangère	5 079 968 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
FREQUENCE PLUS SERVICES	51/59 avenue Ledru Rollin 94 200 Ivry sur Seine	347 944 259	2 288 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
GIE JEAN BART	260 Bd Saint Germain 75007 Paris	430 337 766	-	10	10	Intégration Globale	31 décembre
GESCHIPHOL	260 Bd Saint Germain 75007 Paris	452 912 488	20 000 €	0	100	Intégration Globale	31 décembre
GIESURCOUF	260 Bd Saint Germain 75007 Paris	432 655 785	-	100	100	Intégration Globale	31 mars
ICARE	Aéroport BP 156 29204 Morlaix	380 582 346	1 035 488 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
LYON MAINTENANCE	Aéroport Lyon Saint Exupery BP 386 69125 Lyon	421 812 595	80 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
REGIONAL COMPAGNIE AERIENNE EUROPEENNE	Aéroport de Nantes Atlantique 44340 Bouguenais	335 351 920	50 000 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
SOCIETE D'EXPLOITATION AERONAUTIQUE	45, rue de Paris 95747 Roissy CDG Cedex	379 316 276	38 112 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
SOCIETE NOUVELLE AIR IVOIRE	Place de la République - Abidjan Côte d'Ivoire	Etrangère	3 600 000 000 xof	39	76	Intégration Globale	31 décembre
TEAMTRACKERS SA	57 rue Ledru Rollin 94 200 Ivry sur Seine	449 171 222	1 000 000 €	49	49	Intégration Proportionnelle	31 décembre
TEAMTRACKERS SRO	Olivova 4/2096 - 11000 Praha 1 République tchèque	Etrangère	17 500 000 czk	49	49	Intégration Proportionnelle	31 décembre
Sous Groupe SERVAIR							
SERVAIR (Cie d'exploitation des services auxiliaires aériens)	4 place de Londres Roissypole 95726 Roissy CDG Cedex	722 000 395	52 386 208 €	98	98	Intégration Globale	31 mars
ACNA	Bat. 3416 Modules 100 et 200 BP 10605 95724 Roissy CDG Cedex	382 587 558	250 000 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
ACSAIR	Le Ronsard - Paris Nord 2 22 avenue des Nations - BP 50379 Villepinte - 95942 Roissy CDG Cedex	437 568 702	1 500 000 €	50	51	Intégration Globale	31 décembre
AEROFORM	Le Ronsard - Paris Nord 2 22 avenue des Nations - BP 50379 Villepinte - 95942 Roissy CDG Cedex	448 568 702	8 000 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
AEROSUR	Le Ronsard - Paris Nord 2 22 avenue des Nations - BP 50379 Villepinte - 95942 Roissy CDG Cedex	432 219 940	40 000 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
AFRIQUE CATERING	4 place de Londres Roissypole BP 10701 95726 Roissy CDG Cedex	403 236 714	450 000 €	50	51	Intégration Globale	31 décembre
AIR CHEF	Via Venezia Guilia 5/a Milano Italie	Etrangère	2 000 000 €	49	50	Mise en équivalence	31 décembre
ALPHA AIRPORTS GROUP PLC	Europa House - 804 Bath road Cranford Middlesex TW5 9US Grande Bretagne	Etrangère	17 068 000 gbp	26	27	Mise en équivalence	31 janvier
BRUNEAU PEGORIER	15 rue de la Grande Borne 77 990 Le Mesnil Amelot	572 129 377	1 365 500 €	93	95	Intégration Globale	31 mars
CENTRE DE PRODUCTION ALIMENTAIRE	16 rue de la Grande Borne 77990 Le Mesnil Amelot	380 885 129	1 500 000 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
CULINAIR PARIS	8 rue des acacias 77230 Villeneuve sous Dammarin	430 048 959	914 760 €	55	56	Intégration Globale	31 décembre

PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION AU 31 MARS 2005 (suite)

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
DAKAR CATERING	PO Box 8431 Aéroport de Dakar Yoff Dakar - Sénégal	Etrangère	250 000 000 cfa	49	51	Intégration Globale	31 décembre
EUROPEAN CATERING SERVICES	The Corporation Trust Company 1209 Orange Street Wilmington DE 19801 USA	Etrangère	4 860 000 usd	98	100	Intégration Globale	31 décembre
FLYING FOOD CATERING	1209 Orange Street - City of Wilmington 400 - State of Delaware USA	Etrangère	920 000 usd	48	49	Mise en équivalence	31 décembre
FLYING FOOD MIAMI	1650 N.W. 70 th Avenue Miami, Florida 33299 USA	Etrangère	6 462 131 usd	48	49	Mise en équivalence	31 décembre
FLYING FOOD SAN FRANCISCO	810 Malcom Road Burlingame California 94010 USA	Etrangère	6 926 328 usd	43	44	Mise en équivalence	31 décembre
FLYING FOOD SERVICES	1209 Orange Street - City of Wilmington 400 - State of Delaware USA	Etrangère	450 000 usd	48	49	Mise en équivalence	31 décembre
JET CHEF	Zone d'aviation d'affaires 93350 Aéroport du Bourget	382 587 541	380 000 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
LOGAIR	4 place de Londres Roissypole 95726 Roissy CDG Cedex	443 014 527	40 000 €	49	50	Intégration Proportionnelle	31 décembre
LOME CATERING SA	Aéroport de Lomé BP 3688 Togo	Etrangère	100 000 000 cfa	17	35	Mise en équivalence	31 décembre
LYON AIR TRAITEUR	4 place de Londres Roissypole BP 10701 95726 Roissy CDG Cedex	451 329 916	455 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
MACAU CATERING SERVICES	Catering Building Macau International Airport Pac On Taipa - Macao	Etrangère	16 000 000 mop	17	34	Mise en équivalence	31 décembre
MALI CATERING	Aéroport de Bamako Sénou BP E3803 - Bamako Mali	Etrangère	350 000 000 cfa	70	99	Intégration Globale	31 décembre
MARTINIQUE CATERING	4 place de Londres Roissypole BP 10701 95726 Roissy CDG Cedex	451 329 932	505 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
ORLY AIR TRAITEUR	1 rue du Port des Pierres 91320 Wissous	384 030 680	5 700 000 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
PASSERELLE	Route du Midi Bat. 3441 - BP 10605 95724 Roissy CDG Cedex	433 032 828	7 500 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
PRESTAIR	1 rue du Pont de Pierre BP 61 - Wissous 91422 Morangis Cedex	429 723 737	7 500 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
PMAIR	Bat. 3416 - Route du Midi 93290 Tremblay	437 927 882	8 000 €	50	51	Intégration Globale	31 décembre
SEREP	PO Box 8431 Aéroport de Dakar Yoff Dakar - Sénégal	Etrangère	30 600 000 cfa	38	39	Mise en équivalence	31 décembre
SERVAIR EUREST	Avenida 11 de Septiembre Poligono Mas Blau 08820 El Prat de Llobregat Barcelona - Espagne	Etrangère	710 797 €	34	35	Mise en équivalence	31 décembre
SERVAIR SATS	PO Box 3 Singapour Changi Airport 918141 Singapour	Etrangère	1 040 000 sgd	50	51	Intégration Globale	31 décembre
SERVANTAGE	12 chemin des giriettes 95000 Le Thillay	424 657 179	37 500 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
SESAL	Aéroport Léon Mba PO Box 20303 Libreville - Gabon	Etrangère	250 000 000 cfa	39	40	Mise en équivalence	31 décembre
SOCIETE IMMOBILIERE AEROPORTUAIRE	4 place de Londres Roissypole BP 10701 95726 Roissy CDG Cedex	722 003 795	1 905 000 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
SKYCHEF	International Airport PO Box 450 Victoria - Point Larue Mahé - Seychelles	Etrangère	312 500 scr	54	55	Intégration Globale	31 mars
SKYLOGISTIC	BP 121 69125 Lyon St Exupéry Aéroport	423 049 089	547 500 €	98	100	Intégration Globale	31 mars
SOGRI	Aéroport de Cayenne Rochambeau 97351 Matoury	320 750 763	225 000 €	95	97	Intégration Globale	31 mars
SORI	Zone de fret Nord Aéroport Pôle Caraïbes 97139 Abymes	322 055 187	50 000 €	49	50	Intégration Globale	31 décembre
SPECIAL MEALS CATERING	16 rue de la Grande Borne 77990 Le Mesnil Amelot	429 627 474	7 622 €	98	100	Intégration Globale	31 mars

Groupe Air France - KLM

PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION AU 31 MARS 2005 (suite)

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
Groupe KLM N.V.							
KLM N.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	125 347 000 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
AIRGO B.V.	Amsterdamseweg 55, AMS /DJ 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
AIRPORT MEDICAL SERVICES B.V.	Stationsplein 236, 1117 CJ Schipol Pays Bas	Etrangère	16 000 €	78	80	Intégration Globale	31 mars
AMA HOLDING B.V.	Hangar 10, 1117 AA Schipol Pays Bas	Etrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
AIRCRAFT MAINTENANCE AMSTERDAM B.V.	Hangar 10, 1117 AA Schipol Pays Bas	Etrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
AMSTERDAM SCHIPOL PIJPLEIDING BEHEER B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	10 861 €	58	60	Intégration Globale	31 mars
AMSTERDAM SCHIPOL PIJPLEIDING C.V.	Oude Vijfhuizerweg 6, 1118 LV Luchthaven Schipol - Pays Bas	Etrangère	98 935 €	70	84	Intégration Globale	31 mars
AQUILA INVEST B.V.	Amsterdamseweg 55, AMS / DJ, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	22 689 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
BLUE CROWN B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
BLUE YONDER II B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
BLUE YONDER IX B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
BLUE YONDER X B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	18 000 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
BLUE YONDER XI B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	18 000 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
BLUE YONDER XII B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	18 000 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
BLUE YONDER XIII B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	18 000 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
BLUE YONDER XIV B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	18 000 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
CELL K16 INSURANCE COMPANY	Heritage Group Limited, Polygon Hall Le Marchant Street - St Peter Port Guernsey GY1 4HY Iles anglo-normandes	Etrangère	2 147 USD	97	0	Intégration Globale	31 mars
CSC INDIA	301-303 Rangoli, Opp. Air Cargo Complex Andheri (East), Mumbai Inde	Etrangère	9 883 175 BHT	97	84	Intégration Globale	31 mars
CYGNIFIC B.V.	Koningin Wilhelminaplein 29TRN 3 12 FI 1062 HJ Amsterdam - Pays Bas	Etrangère	500 000 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
CYGNIFIC (UK) LIMITED	New Reservation Building, Amsterdam way, Norwich, NR6 6EP Grande Bretagne	Etrangère	2 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
HEESWIJK HOLDING B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	19 173 575 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KES AIRPORT EQUIPMENT FUELLING B.V.	Pakhuisstraat 1, 1118 DJ Luchthaven Schipol - Pays Bas	Etrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KES AIRPORT EQUIPMENT LEASING B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLEUR INVEST B.V.	Amsterdamseweg 55, AMS / DJ, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM AIR CHARTER B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	113 445 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM ARBO SERVICES B.V.	Stationsplein 236, 1117 CJ Schipol Pays Bas	Etrangère	689 494 €	97	84	Intégration Globale	31 mars

Groupe Air France - KLM

PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION AU 31 MARS 2005 (suite)

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
KLM CATERING SERVICES SCHIPOL B.V.	Havenmeesterweg 1, 1118 CB Luchthaven Schipol - Pays Bas	Etrangère	13 613 406 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM CITYHOPPER B.V.	Stationsplein 102, Conviav Geb., 1117 BV Luchthaven Schipol Pays Bas	Etrangère	90 756 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM CITYHOPPER UK LTD	North Suite, Skyway House, Parsonage Road, Takely, Bishop's Stortford, Herts CM22 6CPU Grande Bretagne	Etrangère	1 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM EQUIPMENT SERVICES B.V.	Pakhuisstraat 1, Gebouw 565, 1118 DJ Luchthaven Schipol Pays Bas	Etrangère	1 361 341 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM FINANCIAL SERVICES B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	123 101 974 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM FLIGHT CREW SERVICES GMBH	Siemensstrasse 9, 63263 Neu - Isenbura - Allemagne	Etrangère	25 565 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM GROUND SERVICES LIMITED	Station Managment, Terminal 4, Heathrow Airport London, Hounslow, Middlesex, TW6 3XQ Grande Bretagne	Etrangère	500 000 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM INTERNATIONAL CHARTER B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	17 713 220 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM INTERNATIONAL FINANCE COMPANY B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	46 294 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM LUCHTVAARTSCHOOL B.V.	Burgemeester J.G. Legroweg 43, 9761 TA Eelde - Pays Bas	Etrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM OLIEMAATSCHAPPIJ B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	510 503 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM UK ENGINEERING LIMITED	Liberator Road, Norwich Airport Norwich, Norfolk, NR6 6 ER Grande Bretagne	Etrangère	100 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
KROONDUIF B.V.	Amsterdamseweg 55, AMS /DK 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	113 445 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
MICOPA B.V.	Manitobadreef 6 - E. 3565 CH Utrecht - Pays Bas	Etrangère	50 000 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
OCCABOT BEHEER B.V.	Amsterdamseweg 55, afd. AMS /DJ 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
ORION-STAETE B.V.	Amsterdamseweg 55, TAV. AMS /BB, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
PYRHELIO-STAETE B.V.	Amsterdamseweg 55, TAV. AMS /BB, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
QUASAR-STAETE B.V.	Amsterdamseweg 55, TAV. AMS /BB, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
RIGEL-STAETE B.V.	Amsterdamseweg 55, TAV. AMS /BB, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
ROAD FEEDER MANAGEMENT B.V.	Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
SPICA-STAETE B.V.	Amsterdamseweg 55, TAV. AMS /BB, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	18 151 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
TRANSAVIA AIRLINES C.V.	Westelijke Randweg 3, 1118CR Luchthaven Schipol - Pays Bas	Etrangère	0 €	49	50	Intégration Globale	31 mars
WEBLOK B.V.	Amsterdamseweg 55, AMS/BY, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	2 817 518 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
MARTINAIR HOLLAND N.V.	Havenmeesterweg 201, 1118 CD Luchthaven Schipol - Pays Bas	Etrangère	32 247 866 €	49	50	Mise en équivalence	31 décembre
KENYA AIRWAYS LIMITED	Kenya Airways Headquarters and Base, Airport North Road, Embakasi, Nairobi, PO Box 19002, 00501 Nairobi - Kenya	Etrangère	1 198 971 429 KES	25	26	Mise en équivalence	31 mars
INTERNATIONAL AEROSPACE MANAGEMENT COMPANY S.C.R.L.	Via Mestrina 123, 30172 Venise Italie	Etrangère	51 650 €	19	20	Mise en équivalence	31 mars
EUROPEAN PNEUMATIC COMPONENT OVERHAUL AND REPAIR (EPCOR) B.V.	Bellsinoel 41, 1119 NT Schipol-Rijk Pays Bas	Etrangère	3 778 583 €	48	49	Mise en équivalence	31 mars

Groupe Air France - KLM

PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION AU 31 MARS 2005 (suite)

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
Sous Groupe INTERNATIONALE FINANCIERING EN MANAGEMENT MAATSCHAPPIJ B.V.							
INTERNATIONALE FINANCIERING EN MANAGEMENT MAATSCHAPPIJ B.V.	Keesomstraat 38, 1171 AN Badhoevedorp - Pays Bas	Etrangère	45 378 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
PHK FREIGHT SERVICES B.V.	Amsterdamseweg 55, AMS /DJ, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	22 689 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
TRAVEL INDUSTRY SYSTEMS B.V.	Amsterdamseweg 55, AMS /BIJ, 1182 GP Amstelveen - Pays Bas	Etrangère	226 890 €	97	84	Intégration Globale	31 mars
Sous Groupe INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES LIMITED							
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES LIMITED	Bridge House, 4 Borough High Street, London SE1 9QQ - Grande Bretagne	Etrangère	200 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES EUROPE LIMITED	Bridge House, 4 Borough High Street, London SE1 9QQ - Grande Bretagne	Etrangère	100 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
IAS ASIA INCORPORATED	25th Floor, RCBC Plaza, Ayala Avenue corner with Sen. Gil Puyat Avenue Makati City 1200, Metro Manila Philippines	Etrangère	250 000 PHP	97	84	Intégration Globale	31 mars
IASA INCORPORATED	25th Floor, RCBC Plaza, Ayala Avenue corner with Sen. Gil Puyat Avenue Makati City 1200, Metro Manila Philippines	Etrangère	10 947 500 PHP	97	84	Intégration Globale	31 mars
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED	Bridge House, 4 Borough High Street, London SE1 9QQ Grande Bretagne	Etrangère	1 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED LIABILITY COMPANY	Fullbright & Jaworski LLP, 1301 Mc Kinney, Suite 5100, Houston Texas 77010 - États-Unis	Etrangère	10 000 USD	97	84	Intégration Globale	31 mars
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES OFFSHORE LIMITED	Bridge House, 4 Borough High Street, London SE1 9QQ Grande Bretagne	Etrangère	1 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
Sous Groupe KLM UK HOLDINGS LIMITED							
KLM UK HOLDINGS LIMITED	North Suite, Skyway House, Parsonage Road, Takely, Bishop's Stortford, Herts CM22 6 PU Grande Bretagne	Etrangère	112 007 902 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
ROSC LIMITED	North Suite, Skyway House, Parsonage Road, Takely, Bishop's Stortford, Herts CM22 6 PU Grande Bretagne	Etrangère	100 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
KLM UK LIMITED	North Suite, Skyway House, Parsonage Road, Takely, Bishop's Stortford, Herts CM22 6 PU Grande Bretagne	Etrangère	46 900 000 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
AIR UK LEASING LIMITED	North Suite, Skyway House, Parsonage Road, Takely, Bishop's Stortford, Herts CM22 6 PU Grande Bretagne	Etrangère	50 000 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars
AIR UK (Jersey) LIMITED SERVICES LIMITED	North Suite, Skyway House, Parsonage Road, Takely, Bishop's Stortford, Herts CM22 6 PU Grande Bretagne	Etrangère	6 871 GBP	97	84	Intégration Globale	31 mars

Groupe Air France - KLM

ÉTATS FINANCIERS 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. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES.....	8
3. ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION	16
4. INFORMATIONS SECTORIELLES	17
5. CHARGES EXTERNES	20
6. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS	20
7. AMORTISSEMENTS ET PROVISIONS D'EXPLOITATION	21
8. AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION	21
9. CHARGES DE RESTRUCTURATION	22
10. RÉSULTAT FINANCIER	23
11. CESSIONS DE FILIALES ET PARTICIPATIONS	23
12. IMPÔTS	23
13. RÉSULTAT PAR ACTION.....	26
14. ÉCARTS D'ACQUISITION ET IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	27
15. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	28
16. IMMOBILISATIONS FINANCIÈRES	29
17. STOCKS ET ENCOURS.....	33
18. CRÉANCES CLIENTS ET AUTRES DÉBITEURS	34
19. CRÉANCES D'IMPÔT SOCIÉTÉ.....	34
20. VALEURS MOBILIÈRES DE PLACEMENT	35
21. CAPITAUX PROPRES	35
22. PROVISIONS POUR RISQUES ET CHARGES	37
23. DETTES FINANCIÈRES	45
24. DETTES D'IMPÔT SOCIÉTÉ.....	47
25. TITRES DE TRANSPORT ÉMIS ET NON UTILISÉS	48
26. AUTRES CRÉDITEURS	48
27. INSTRUMENTS FINANCIERS.....	49
28. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS	54
29. COMMANDES DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES	55
30. AUTRES ENGAGEMENTS.....	58
31. TABLEAU DE FLUX DE TRÉSORERIE.....	59
32. AUTRES ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS INTERVENUS AU COURS DE L'EXERCICE	60
33. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE.....	60
34. PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION AU 31 MARS 2005	61