

**ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS**

**EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2009**

# Groupe Air France-KLM

## COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

<i>En millions d'euros</i>		<b>2009</b>	<b>2008</b> (retraité)
	<i>Notes</i>		
<b>Période du 1<sup>er</sup> avril au 31 mars</b>			
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>5</b>	<b>23 970</b>	<b>24 123</b>
Autres produits de l'activité		5	4
<b>Produits des activités ordinaires</b>		<b>23 975</b>	<b>24 127</b>
Charges externes	<b>6</b>	(14 930)	(13 814)
Frais de personnel	<b>7</b>	(7 317)	(7 018)
Impôts et taxes		(250)	(250)
Amortissements	<b>8</b>	(1 604)	(1 606)
Dépréciations et provisions	<b>8</b>	(115)	(17)
Autres produits et charges	<b>9</b>	112	(8)
<b>Résultat d'exploitation courant</b>		<b>(129)</b>	<b>1 414</b>
Cessions de matériels aéronautiques	<b>10</b>	5	9
Ecarts d'acquisition négatifs	<b>4</b>	17	40
Autres produits et charges non courants	<b>10</b>	(86)	(182)
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>		<b>(193)</b>	<b>1 281</b>
Coût de l'endettement financier brut		(368)	(387)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie		268	288
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>11</b>	<b>(100)</b>	<b>(99)</b>
Autres produits et charges financiers	<b>11</b>	(911)	(24)
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>		<b>(1 204)</b>	<b>1 158</b>
Impôts	<b>12</b>	439	(359)
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>		<b>(765)</b>	<b>799</b>
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	<b>20</b>	(42)	(24)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>		<b>(807)</b>	<b>775</b>
<b>Résultat net</b>		<b>(807)</b>	<b>775</b>
- Part du groupe		<b>(814)</b>	<b>756</b>
- Intérêts minoritaires		7	19
Résultat net – part du groupe par action (en euros)	<b>14.1</b>		
- de base		(2,76)	2,66
- dilué		(2,76)	2,49

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

# Groupe Air France-KLM

## BILAN CONSOLIDÉ

<b>Actif</b>	<i>Notes</i>	<b>31 mars 2009</b>	<b>31 mars 2008 (retraité)</b>
<i>En millions d'euros</i>			
Goodwill	<b>15</b>	400	377
Immobilisations incorporelles	<b>16</b>	559	475
Immobilisations aéronautiques	<b>18</b>	12 125	12 280
Autres immobilisations corporelles	<b>18</b>	2 313	2 193
Titres mis en équivalence	<b>20</b>	446	177
Actifs de pension	<b>21</b>	2 499	2 245
Autres actifs financiers ( <i>dont 740 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières au 31 mars 2009 et 735 millions d'euros au 31 mars 2008</i> )	<b>22</b>	938	956
Impôts différés	<b>12.5</b>	811	29
Autres débiteurs	<b>25</b>	629	1 810
<b>Actif non courant</b>		<b>20 720</b>	<b>20 542</b>
Actifs détenus en vue de la vente	<b>13</b>	93	-
Autres actifs financiers ( <i>dont 538 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières et de placements entre 3 mois et 1 an au 31 mars 2009 et 266 millions d'euros au 31 mars 2008</i> )	<b>22</b>	580	303
Stocks et en-cours	<b>23</b>	527	507
Créances clients	<b>24</b>	2 038	2 569
Créances d'impôt société		2	3
Autres débiteurs	<b>25</b>	1 065	2 385
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<b>26</b>	3 748	4 381
<b>Actif courant</b>		<b>8 053</b>	<b>10 148</b>
<b>Total actif</b>		<b>28 773</b>	<b>30 690</b>

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

# Groupe Air France-KLM

## BILAN CONSOLIDÉ (suite)

<b>Passif et capitaux propres</b> <i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>31 mars 2009</b>	<b>31 mars 2008 (retraité)</b>
Capital	<i>27.1</i>	2 552	2 552
Primes d'émission et de fusion	<i>27.2</i>	765	765
Actions d'auto-contrôle	<i>27.3</i>	(124)	(119)
Réserves et résultat	<i>27.4</i>	2 429	6 702
<b>Capitaux propres (part du groupe)</b>		<b>5 622</b>	<b>9 900</b>
Intérêts minoritaires		54	75
<b>Capitaux propres</b>		<b>5 676</b>	<b>9 975</b>
Provisions et avantages du personnel	<i>29</i>	1 334	1 439
Dettes financières	<i>30</i>	7 864	6 914
Impôts différés	<i>12.5</i>	339	1 416
Autres créditeurs	<i>32</i>	2 170	819
<b>Passif non courant</b>		<b>11 707</b>	<b>10 588</b>
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente	<i>13</i>	7	-
Provisions	<i>29</i>	480	441
Dettes financières	<i>30</i>	1 353	905
Dettes fournisseurs		1 887	2 218
Titres de transport émis et non utilisés	<i>31</i>	3 048	3 215
Dettes d'impôt société		11	25
Autres créditeurs	<i>32</i>	4 322	3 151
Concours bancaires	<i>26</i>	282	172
<b>Passif courant</b>		<b>11 390</b>	<b>10 127</b>
<b>Total passif</b>		<b>23 097</b>	<b>20 715</b>
<b>Total passif et capitaux propres</b>		<b>28 773</b>	<b>30 690</b>

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

# Groupe Air France-KLM

## VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

En millions d'euros

	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto- contrôle	Réserves et résultats	Capitaux propres - part du groupe	Intérêts minoritaires	Capitaux propres
<b>Au 31 mars 2007</b>	<b>279 365 707</b>	<b>2 375</b>	<b>539</b>	<b>(30)</b>	<b>5 415</b>	<b>8 299</b>	<b>113</b>	<b>8 412</b>
Première application d'IFRIC 13								
« Programme de fidélisation » (note 3.1.)	-	-	-	-	(644)	(644)	(3)	(647)
<b>Au 31 mars 2007 (retraité)</b>	<b>279 365 707</b>	<b>2 375</b>	<b>539</b>	<b>(30)</b>	<b>4 771</b>	<b>7 655</b>	<b>110</b>	<b>7 765</b>
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	9	9	-	9
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	1 260	1 260	13	1 273
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	8	8	(2)	6
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	756	756	19	775
<b>Total des produits (charges) comptabilisés</b>	-	-	-	-	<b>2 033</b>	<b>2 033</b>	<b>30</b>	<b>2 063</b>
Echange Salaire Actions (ESA) et stock options	-	-	-	-	32	32	-	32
Augmentation de capital	20 853 571	177	226	-	-	403	-	403
Dividendes distribués	-	-	-	-	(134)	(134)	(3)	(137)
Titres d'autocontrôle (note 27.3)	-	-	-	(89)	-	(89)	-	(89)
Variations de périmètre	-	-	-	-	-	-	(62)	(62)
<b>Au 31 mars 2008 (retraité)</b>	<b>300 219 278</b>	<b>2 552</b>	<b>765</b>	<b>(119)</b>	<b>6 702</b>	<b>9 900</b>	<b>75</b>	<b>9 975</b>
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	(13)	(13)	-	(13)
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	(3 309)	(3 309)	(8)	(3 317)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	6	6	1	7
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	(814)	(814)	7	(807)
<b>Total des produits (charges) comptabilisés</b>	-	-	-	-	<b>(4 130)</b>	<b>(4 130)</b>	-	<b>(4 130)</b>
Echange Salaire Actions (ESA) et stock options	-	-	-	-	28	28	-	28
Dividendes distribués	-	-	-	-	(171)	(171)	(6)	(177)
Titres d'autocontrôle (note 27.3)	-	-	-	(5)	-	(5)	-	(5)
Variations de périmètre	-	-	-	-	-	-	(15)	(15)
<b>Au 31 mars 2009</b>	<b>300 219 278</b>	<b>2 552</b>	<b>765</b>	<b>(124)</b>	<b>2 429</b>	<b>5 622</b>	<b>54</b>	<b>5 676</b>

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

# Groupe Air France-KLM

## ETAT CONSOLIDE DES PRODUITS ET CHARGES COMPTABILISES

<i>En millions d'euros</i>	<b>31 mars 2009</b>	<b>31 mars 2008 (retraité)</b>
Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente		
Variation de la juste valeur portée en capitaux propres	(13)	9
Variation de la juste valeur transférée en résultat	-	-
Couverture des flux de trésorerie		
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en capitaux propres	(3 623)	2 348
Variation de la juste valeur transférée en résultat	(1 180)	(534)
Variation de la réserve de conversion	6	8
Impôt sur les éléments portés directement en capitaux propres :		
Produit (charge) porté(e) en capitaux propres	1 494	(554)
<b>Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres – part du groupe</b>	<b>(3 316)</b>	<b>1 277</b>
Résultat de la période – part du groupe	(814)	756
<b>Total des produits / (charges) enregistré(e)s au titre de la période – part du groupe</b>	<b>(4 130)</b>	<b>2 033</b>
Total des produits / (charges) enregistré(e)s au titre de la période – part des minoritaires	-	30
<b>Total des produits / (charges) enregistré(e)s au titre de la période</b>	<b>(4 130)</b>	<b>2 063</b>

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

# Groupe Air France-KLM

## TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

En millions d'euros

Période du 1 <sup>er</sup> avril au 31 mars	Notes	2009	2008 (retraité)
Résultat net – Part du groupe		(814)	756
Intérêts minoritaires		7	19
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	8	1 719	1 623
Dotations nettes aux provisions financières	11	14	17
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(22)	(43)
Résultat sur cessions de filiales et participations		(13)	(46)
Gain sur transactions WAM (ex Amadeus GTD)	10	-	(284)
Reprise de la provision pour enquête cargo		(225)	-
Résultats non monétaires sur instruments financiers	11	333	(65)
Ecart de change non réalisé		6	27
Ecarts d'acquisition négatifs	4	(17)	(40)
Résultats des sociétés mises en équivalence	20	42	24
Impôts différés	12	(340)	262
Autres éléments non monétaires		(188)	16
<b>Sous-total</b>		<b>502</b>	<b>2 266</b>
(Augmentation) / diminution des stocks		8	(70)
(Augmentation) / diminution des créances clients		676	69
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		(401)	118
Variation des autres débiteurs et créditeurs		13	211
<b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation</b>		<b>798</b>	<b>2 594</b>
Acquisitions de filiales et participations	38	(348)	(272)
Investissements corporels et incorporels	19	(2 043)	(2 340)
Cessions de filiales et participations	38	16	84
Trésorerie nette reçue sur transactions WAM (ex Amadeus GTD)	10	-	284
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		141	282
Dividendes reçus		6	5
Diminution (augmentation) nette des placements entre 3 mois et 1 an		(246)	349
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements</b>		<b>(2 474)</b>	<b>(1 608)</b>
Augmentation de capital		1	597
Emission de nouveaux emprunts		1 899	681
Remboursement d'emprunts		(312)	(414)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement		(573)	(886)
Nouveaux prêts		(58)	(53)
Remboursement des prêts		149	79
Dividendes distribués		(177)	(137)
Réduction des capitaux propres		-	(10)
<b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>		<b>929</b>	<b>(143)</b>
<b>Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants</b>		<b>4</b>	<b>2</b>
<b>Variation de la trésorerie nette</b>		<b>(743)</b>	<b>845</b>
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	26	4 209	3 364
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	26	3 466	4 209
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursé (flux provenant de l'exploitation)		89	(96)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(372)	(410)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		224	288

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

**NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDÉS**



# Groupe Air France-KLM

## 1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

Le terme « Air France-KLM » utilisé ci-après fait référence à la société holding régie par le droit français. Le terme « groupe » concerne l'ensemble économique composé d'Air France-KLM et de ses filiales. Le groupe dont le siège social est situé en France, constitue un des plus grands groupes aériens mondiaux.

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

La société anonyme Air France-KLM, domiciliée au 2 rue Robert Esnault-Pelterie 75007 Paris – France, est l'entité consolidante du groupe Air France-KLM. Air France-KLM est coté à Paris (Euronext) et Amsterdam (Euronext).

La monnaie fonctionnelle du groupe est l'euro.

## 2. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS INTERVENUS AU COURS DE L'EXERCICE

Le 17 décembre 2008, la Commission Européenne a donné son accord concernant l'acquisition de 50% de la compagnie aérienne Martinair par la société KLM, portant ainsi sa participation à 100%. En conséquence, Martinair est intégrée globalement à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, elle était, jusqu'à cette date, mise en équivalence.

Le 12 janvier 2009, la société Air France-KLM et la société Alitalia Compagnia Aero Italiana Spa ont conclu un accord conduisant à renforcer leur partenariat stratégique accompagné d'une prise de participation minoritaire par Air France-KLM dans la compagnie italienne. Le 25 mars 2009, Air France-KLM a souscrit à une augmentation de capital réservée pour un montant de 323 millions d'euros. A l'issue de cette opération, Air France-KLM détient 25% du capital d'Alitalia dont les titres sont mis en équivalence dans les comptes du groupe à compter du 31 mars 2009.

L'impact de ces deux opérations sur les comptes consolidés du groupe est détaillé dans la note 4.

## 3. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

### 3.1. Principes comptables

Conformément au règlement européen n° 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés sont établis conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté par l'Union européenne à la date de préparation de ces états financiers consolidés (« IFRS »).

Les IFRS telles qu'adoptées par l'Union européenne diffèrent sur certains aspects des IFRS publiées par l'IASB. Néanmoins, le groupe s'est assuré que les informations financières pour les périodes présentées n'auraient pas été substantiellement différentes s'il avait appliqué les IFRS telles que publiées par l'IASB.

Les états financiers consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 19 mai 2009.

L'IASB a publié en juin 2007 un nouveau texte relatif au traitement des programmes de fidélisation (IFRIC 13). Ce texte est applicable aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, avec application anticipée pour les groupes qui le souhaitent.

Pour le groupe qui a décidé de l'appliquer à compter du 1<sup>er</sup> avril 2008, la principale novation concerne la méthode de valorisation des miles remis en récompense aux voyageurs fréquents qui se traduit par le recours à la méthode du revenu différé en remplacement d'une valorisation selon la méthode du coût marginal.

Conformément à tout nouveau texte l'application a été faite de manière rétrospective et l'effet de l'antériorité net d'impôts a été enregistré dans les capitaux propres au 1<sup>er</sup> avril 2007 (voir « variation des capitaux propres »).

# Groupe Air France-KLM

L'impact de l'application rétrospective sur les comptes clos au 31 mars 2008 est le suivant :

<i>En millions d'euros</i> <i>Exercice clos le 31 mars 2008</i>	<b>Publié</b>	<b>1<sup>ère</sup> application IFRIC 13</b>	<b>Retraité</b>
<b>Impacts résultat</b>			
Chiffre d'affaires	24 114	9	24 123
Impôts	(358)	(1)	(359)
<b>Impacts bilan</b>			
Capitaux propres – part du groupe au 1 <sup>er</sup> avril 2007	8 299	(644)	7 655
Résultat net – part du group	748	8	756
Autres mouvements	1 489	-	1 489
<b>Capitaux propres – part du groupe au 31 mars 2008</b>	<b>10 536</b>	<b>(636)</b>	<b>9 900</b>
Intérêts minoritaires	78	(3)	75
<b>Capitaux propres au 31 mars 2008</b>	<b>10 614</b>	<b>(639)</b>	<b>9 975</b>
Impôt différé passif	1 713	(297)	1 416
Titres de transport émis et non utilisés	2 279	936	3 215

Les nouvelles normes, interprétations et amendements à des normes existantes et applicables aux périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> avril 2009 ou postérieurement, décrites ci-dessous, n'ont pas été adoptées par le groupe pour l'établissement de ses états financiers consolidés :

- La norme révisée IAS 1 « Présentation des états financiers », applicable pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009 ;
- La norme IFRS 8 « Segments opérationnels », applicable pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009 ; Le groupe n'attend aucun impact concernant l'application d'IFRS 8.
- La révision de la norme IAS 23 « Coûts d'emprunt », applicable pour les exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2009 ;
- La révision de la norme IFRS 3 « Regroupements d'entreprises », applicable pour les exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2009 ;
- La révision de la norme IAS 27 « Etats financiers consolidés et individuels », applicable pour les exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> juillet 2009 ;
- L'interprétation IFRIC 15 « Contrats de construction immobilière », applicable pour les exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2009 ;
- L'interprétation IFRIC 16 « Couverture d'investissement net dans une opération à l'étranger », applicable pour les exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2009.

L'interprétation IFRIC 14 « IAS 19 : Limitation d'un actif au titre des prestations définies, obligations de financement et leur interaction », a été anticipée par le groupe au 31 mars 2008 (cf. note 3.17). L'entrée en application de cette interprétation, à compter des exercices ouverts au 1<sup>er</sup> janvier 2009, sera sans incidence sur les comptes du groupe.

Les autres normes, interprétations et amendements à des normes existantes ne sont pas applicables pour le groupe.

## 3.2. Utilisation d'estimations

L'établissement des états financiers consolidés, en conformité avec les IFRS, conduit la direction du groupe à faire des estimations et formuler des hypothèses ayant une incidence sur les montants reconnus au bilan, sur les notes aux états financiers consolidés concernant les actifs et passifs à la date d'arrêt des comptes consolidés ainsi que sur le montant des produits et des charges. Les principales estimations retenues par le groupe sont décrites dans les notes suivantes :

- Note 3.6 – la reconnaissance du chiffre d'affaires lié aux titres de transport émis et non utilisés,
- Notes 3.13 et 3.12 – les immobilisations corporelles et incorporelles,
- Note 3.10 – les immobilisations financières,
- Note 3.21 – les impôts différés actifs,
- Note 3.7 – le programme de fidélisation flying blue
- Notes 3.17, 3.18 et 3.19 – les provisions.

# Groupe Air France-KLM

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

Ainsi, les comptes consolidés de l'exercice ont été établis en tenant compte du contexte actuel de crise économique et financière et sur la base de paramètres financiers de marché disponibles à la date de clôture. Les effets immédiats de la crise ont été pris en compte, notamment dans la valorisation des actifs courants et des passifs. En ce qui concerne les actifs à plus long terme, i.e. les actifs non courants, il a été pris pour hypothèse que la crise serait limitée dans le temps.

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

## 3.3. Méthodes de consolidation

### 3.3.1. Filiales

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

La quote-part de résultat net et des capitaux propres revenant aux tiers est présentée sur la ligne « intérêts minoritaires ».

### 3.3.2. Participations dans les entreprises associées et co-entreprises

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

Sont également mises en équivalence les sociétés pour lesquelles le groupe exerce un contrôle conjoint en vertu d'un accord contractuel.

Les états financiers consolidés incluent la quote-part revenant au groupe dans le montant total des profits et pertes comptabilisés par les entreprises associées et les co-entreprises à partir de la date à laquelle l'influence notable est exercée jusqu'à la date à laquelle elle prend fin, ajustée des éventuelles pertes de valeurs de la participation nette. Des changements de valeurs comptables peuvent être comptabilisés dans la situation nette de la société mise en équivalence sans néanmoins affecter son compte de résultat. La quote-part de ces changements est reconnue directement dans les capitaux propres du groupe.

Les pertes d'une entité mise en équivalence qui excèdent la valeur de la participation du groupe et de l'investissement net (créance long terme) dans cette entité ne sont pas comptabilisées, sauf si :

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

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

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

# Groupe Air France-KLM

## 3.3.3 Opérations intra-groupe

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

Les résultats des cessions internes réalisées avec les sociétés mises en équivalence sont éliminés dans la limite du pourcentage d'intérêt du groupe dans ces sociétés, seulement dans la mesure où ils ne sont pas représentatifs d'une perte de valeur.

## 3.3.4 Date de clôture

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

## 3.4. Conversion des états financiers et des opérations en monnaies étrangères

### 3.4.1. Conversion des états financiers des sociétés étrangères

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

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

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

### 3.4.2. Conversion des opérations en devises

Les transactions en monnaies étrangères sont converties au cours de change en vigueur à la date de la transaction.

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

Les différences de change correspondantes sont enregistrées au compte de résultat, les variations de juste valeur des instruments de couverture sont enregistrées conformément au traitement décrit au paragraphe 3.10. « Instruments financiers, évaluation des actifs et passifs financiers ».

# Groupe Air France-KLM

## 3.5. Regroupements d'entreprises

Les acquisitions de filiales sont comptabilisées selon la méthode de l'acquisition, conformément à la norme IFRS 3. En application de cette norme, dans le cas d'une première consolidation d'une entité, le groupe procède dans un délai n'excédant pas douze mois à compter de la date d'acquisition, à l'évaluation de tous les actifs, passifs et passifs éventuels à leur juste valeur.

Les actifs répondant aux dispositions de IFRS 5, tels que décrits dans la note 3.22., sont comptabilisés et évalués au montant le plus faible entre leur valeur comptable et leur juste valeur diminuée des coûts nécessaires à la vente.

Le goodwill résultant de la différence entre le coût d'acquisition, qui inclut les éventuels instruments de capitaux propres émis par le groupe en échange du contrôle de l'entité acquise et les autres coûts éventuellement attribuables au regroupement d'entreprises, et la quote-part des capitaux propres du groupe après évaluation à la juste valeur des actifs, passifs et passifs éventuels acquis ne sont plus amortis mais font l'objet de tests de perte de valeur annuels, ainsi que ponctuels en cas d'évolution défavorable de certains indicateurs.

Si la différence entre le coût d'acquisition et la juste valeur nette des actifs, passifs et passifs éventuels identifiables est négative, celle-ci est immédiatement comptabilisée en résultat.

## 3.6. Chiffre d'affaires

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

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

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

Le chiffre d'affaires des contrats de maintenance tiers est évalué selon la méthode de l'avancement.

## 3.7. Programme de fidélisation

Les sous-groupes Air France et KLM disposent d'un programme commun de fidélisation « Flying Blue » 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 respectives.

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

La juste valeur des « miles » est estimée en fonction des conditions d'utilisation des billets gratuits et autres avantages. L'évaluation résulte de l'application de la méthode du revenu différé à sa juste valeur. Jusqu'au 31 mars 2008, le groupe tenait compte du coût marginal actualisé du passager transporté (catering, coût d'émission du billet...) et du coût actualisé des « miles » utilisés par les partenaires. L'impact du changement de méthode sur les comptes de l'exercice et sur les données comparatives est fourni en note 3.1.

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

Les compagnies vendent aussi des « miles » à des sociétés partenaires participant au programme de fidélisation tels que des sociétés de carte de crédit, des chaînes hôtelières et des loueurs de voitures. Le groupe diffère une partie de ce

## Groupe Air France-KLM

produit correspondant à la valeur du futur voyage, de façon cohérente avec la détermination du passif reconnu lors de la constitution des « miles ». La marge réalisée sur les ventes de « miles » est rapportée immédiatement au résultat.

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

Le groupe considère qu'il est pertinent, pour la compréhension de sa performance financière, de présenter dans son compte de résultat un solde intermédiaire au sein du « résultat des activités opérationnelles ». Ce solde, appelé « résultat d'exploitation courant », exclut les éléments inhabituels définis comme des produits ou des charges non récurrents par leur fréquence, leur nature et/ou leur montant.

Ces éléments peuvent être divisés en trois catégories :

- Des éléments qui sont à la fois très peu fréquents et matériels, comme la reconnaissance au compte de résultat d'un écart d'acquisition négatif.
- Des éléments qui apparaissent sur l'ensemble des périodes présentées et qui peuvent être présents lors des périodes à venir, mais qui affectent la compréhension de la performance financière du groupe et ne contribuent pas à faire des projections futures fiables, comme les ventes de matériel aéronautique et les cessions d'autres actifs.
- Des éléments qui sont par nature imprévisibles et non récurrents comme par exemple, les coûts de restructuration ou des résultats de transactions spécifiques lorsque ceux-ci sont matériels. Le groupe considère que la matérialité doit être mesurée non seulement en comparant le montant concerné avec le résultat des activités opérationnelles de la période, mais également en terme de variation de l'élément d'une période par rapport à une autre.

### 3.9. Résultat par action

Le résultat de base par action est calculé en divisant le résultat net part du groupe par le nombre moyen d'actions en circulation au cours de l'exercice. Le nombre moyen d'actions en circulation est calculé hors actions d'auto détention.

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

## 3.10. Instruments financiers, évaluation des actifs et passifs financiers

### 3.10.1 Evaluation des créances clients et actifs financiers non courants

Les créances clients, prêts et autres actifs financiers non courants sont considérés comme des actifs émis par l'entreprise et sont comptabilisés initialement à la juste valeur. Postérieurement à la comptabilisation initiale, ils sont évalués au coût amorti. Ils peuvent, par ailleurs, faire l'objet d'une dépréciation s'il existe une indication objective de perte de valeur. Les achats et ventes d'actifs financiers sont comptabilisés à la date de la transaction.

### 3.10.2 Titres de participation des sociétés non consolidées et autres titres immobilisés

Les titres de participation des sociétés non consolidées et les autres titres immobilisés sont qualifiés d'actifs disponibles à la vente et figurent au bilan pour leur juste valeur. Pour les titres cotés, la juste valeur correspond au cours de bourse. Pour les autres titres, si la juste valeur n'est pas estimable de façon fiable, elle correspond au coût d'acquisition net des pertes de valeur éventuelles.

Les pertes et gains latents, à l'exception des pertes de valeur, sont enregistrés dans une composante séparée des capitaux propres intitulée « Réserves sur instruments dérivés et sur actifs financiers disponibles à la vente. ». En cas d'indication d'une perte de valeur de l'actif financier, le montant de la perte est comptabilisé en résultat de la période.

### 3.10.3 Instruments dérivés

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

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

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

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

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

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

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

### 3.10.4 Emprunts obligataires convertibles

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

## Groupe Air France-KLM

est ajoutée à chaque clôture au montant de la composante dette de sorte qu'à l'échéance, le montant à rembourser en cas de non conversion corresponde au prix de remboursement.

### 3.10.5 Actifs financiers, trésorerie et équivalents de trésorerie

#### *Actifs de transaction (à la juste valeur par compte de résultat)*

Les actifs de transaction comprennent les actifs détenus à des fins de transaction (SICAV, FCP, certificat de dépôt, billet de trésorerie...), que la société a l'intention de revendre dans un terme proche afin de réaliser une plus-value, ou qui appartiennent à un portefeuille d'instruments financiers gérés ensemble et pour lequel il existe une pratique de cession à court terme. Ils sont classés au bilan en actifs financiers à court terme. Par ailleurs, le groupe n'a pas désigné d'actifs à la juste valeur sur option.

#### *Trésorerie et équivalents de trésorerie*

Il s'agit de placements à court terme, très liquides qui sont facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur.

### 3.10.6 Dettes financières

Les emprunts sont comptabilisés initialement à la juste valeur. Ils sont ensuite comptabilisés selon la méthode du coût amorti calculé sur la base du taux d'intérêt effectif. En application de ce principe, les primes de remboursement ou d'émissions éventuelles sont portées dans la rubrique du bilan correspondant à ces emprunts et amorties en résultat financier sur la durée de vie des emprunts.

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

## 3.11. Goodwill

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

Pour les acquisitions ayant eu lieu avant le 1<sup>er</sup> avril 2004, le goodwill est maintenu à son coût présumé qui représente le montant comptabilisé selon les principes comptables français. Le classement et le traitement comptable des regroupements d'entreprises qui ont eu lieu avant le 1<sup>er</sup> avril 2004 n'ont pas été modifiés à l'occasion de l'adoption des normes internationales au 1<sup>er</sup> avril 2004, conformément à la norme IFRS 1.

Le goodwill est évalué dans la monnaie fonctionnelle de l'entité acquise. Il est comptabilisé à l'actif du bilan.

Il n'est pas amorti et fait l'objet d'un test de perte de valeur annuel ou dès l'apparition d'indices susceptibles de remettre en cause celle-ci. Les pertes de valeur enregistrées, comme décrit dans la note 3.14, ne peuvent pas faire l'objet d'une reprise ultérieure.

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

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

## 3.12. Immobilisations incorporelles

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

Les frais de développement informatiques sont immobilisés et amortis selon un plan reflétant la durée d'utilisation propre à chaque développement. Le groupe dispose d'outils permettant un suivi par projet de toutes les étapes du



## Groupe Air France-KLM

développement, et notamment, la mesure des dépenses internes et externes directement attribuables à chaque projet au cours de son développement.

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

Les immobilisations incorporelles identifiables acquises dont la durée d'utilité est indéfinie ne sont pas amorties mais font l'objet, tous les ans, de tests de perte de valeur ou dès l'apparition d'indices susceptibles de remettre en cause la valeur comptabilisée au bilan. Le cas échéant, une perte de valeur est enregistrée, comme décrit dans la note 3.14.

Les immobilisations incorporelles dont la durée d'utilité est définie sont amorties selon le mode linéaire, sur les périodes suivantes :

Logiciels	1 à 5 ans
Fichiers clients	5 à 12 ans

### 3.13. Immobilisations corporelles

#### 3.13.1 Principes applicables

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

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

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

#### 3.13.2 Immobilisations aéronautiques

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

Les avions sont amortis selon le mode linéaire sur leur durée moyenne d'utilisation estimée. Cette durée est fixée à 20 ans sans valeur résiduelle.

Durant le cycle d'exploitation et dans le cadre de l'élaboration des plans de renouvellement de flotte, le groupe examine si la base amortissable ou la durée d'utilité doivent être adaptées et le cas échéant, détermine si une valeur résiduelle doit être prise en compte et la durée d'utilité adaptée.

Les potentiels cellules et moteurs (hors pièces à durée de vie limitée) sont isolés du coût d'acquisition des appareils. Ils constituent des composants distincts et sont amortis sur la durée courant jusqu'à l'événement suivant de grand entretien prévu.

Les pièces de rechanges permettant d'assurer l'utilisation de la flotte sont classées en immobilisations aéronautiques et font l'objet d'un amortissement linéaire sur la durée de vie restante estimée de vie du type avion / moteur sur le marché mondial. La durée de vie est plafonnée à un maximum de 30 ans.

#### 3.13.3 Autres immobilisations corporelles

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

Constructions	20 à 50 ans
Agencements et installations	8 à 15 ans
Simulateurs de vol	10 à 20 ans
Matériels et outillages	5 à 15 ans

# Groupe Air France-KLM

## 3.13.4. Contrats de location

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

Les autres contrats de location sont classés en location simple.

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

Ces immobilisations sont amorties sur la durée la plus courte entre la durée d'utilité des actifs et la durée du contrat de location financement lorsqu'il existe une assurance raisonnable qu'il n'y aura pas de transfert de propriété au terme du contrat.

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

- elles sont reconnues immédiatement lorsqu'il est clairement établi que la transaction a été réalisée à la juste valeur ;
- si le prix de vente est inférieur à la juste valeur, les plus ou moins values sont reconnues immédiatement exception faite du cas suivant : si la perte est compensée par des loyers futurs inférieurs au prix de marché, elle est différée et amortie proportionnellement aux paiements de loyers sur la période d'utilisation attendue de l'actif ;
- si le prix de vente est supérieur à la juste valeur, l'écart est différé et amorti sur la période d'utilisation attendue de l'actif.

Dans le cadre d'opérations de cession-bail suivies d'une location financement, les résultats de cession sont étalés, en produits financiers, sur la durée du contrat. Les moins-values sont reconnues si un indicateur de perte de valeur apparaît sur le bien.

## 3.14. Test de valeur d'actif

Conformément à la norme IAS 36 « Dépréciation d'actifs », le groupe examine annuellement s'il existe un quelconque indice démontrant que la valeur des immobilisations corporelles et incorporelles est susceptible d'être remise en cause. Si un tel indice existe, la valeur recouvrable de l'actif est estimée afin de déterminer, s'il y a lieu, le montant de la perte de valeur. La valeur recouvrable est la valeur la plus élevée entre sa juste valeur diminuée des coûts de vente et sa valeur d'utilité. La valeur d'utilité est déterminée sur la base des flux futurs de trésorerie actualisés, déterminés à partir d'hypothèses budgétaires validées par la Direction.

Lorsqu'il n'est pas possible d'estimer la valeur recouvrable d'un actif pris isolément, celui-ci est rattaché à d'autres actifs qui forment une unité génératrice de trésorerie (UGT).

Ainsi, le groupe a déterminé que le plus petit niveau auquel les actifs pouvaient être testés était les UGT, lesquelles correspondent aux secteurs d'activité du groupe (cf informations sectorielles).

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

La valeur recouvrable des UGT, qui correspond à leur valeur d'utilité, est déterminée en utilisant notamment un taux d'actualisation correspondant au coût moyen pondéré du capital du groupe et un taux de croissance reflétant les hypothèses de marché propre aux activités.

## 3.15. Stocks

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

## Groupe Air France-KLM

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

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

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

### 3.16. Actions propres

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

### 3.17. Avantages du personnel

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

Les gains et pertes actuariels 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.

#### *Particularités concernant les surplus des fonds de pension*

Les plans de retraite néerlandais doivent généralement faire l'objet d'une couverture de financement minimale (Minimum Funding Requirements « MFR ») pouvant générer des surplus de fonds de pension.

Ces surplus de fonds de pension constitués par le sous-groupe KLM sont reconnus au bilan conformément à l'interprétation IFRIC 14 (« IAS 19 – Limitation de l'actif au titre de prestations définies, obligations de financement et leur interaction »).

### 3.18. Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle

Dans certains contrats de location opérationnelle, le groupe s'est engagé à restituer l'avion avec un niveau de potentiels contractuellement défini.

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 dans le poste « immobilisations aéronautiques » et amorti linéairement sur la période durant laquelle ce potentiel est supérieur aux conditions contractuelles de restitution. Dans le cas où, à la date de restitution de l'appareil, son potentiel est supérieur aux conditions contractuelles de restitution, cet excédent est remboursable par le bailleur.

### 3.19. Autres provisions

Le groupe comptabilise une provision dès lors qu'il existe une obligation légale ou implicite envers un tiers résultant d'événements passés qui se traduira par une sortie de ressources et pouvant être estimée de façon fiable. Les montants

## **Groupe Air France-KLM**

comptabilisés en provisions tiennent compte d'un échéancier de décaissements et sont actualisés lorsque l'effet du passage du temps est significatif.

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

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

### **3.20. Frais d'émission d'emprunts et frais d'augmentation de capital**

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

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

### **3.21. Impôts différés**

Le groupe comptabilise les impôts différés selon la méthode du report variable pour l'ensemble des différences temporelles existantes entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et des passifs du bilan, sauf exceptions prévues par IAS 12.

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

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

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

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

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

### **3.22. Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées**

Les actifs ou groupes d'actifs non courants destinés à être cédés, satisfont aux critères d'une telle classification si leur valeur comptable sera principalement recouvrée par une vente plutôt que par leur utilisation continue. Cette condition est considérée comme remplie lorsque la vente est hautement probable et que l'actif (ou le groupe d'actifs destiné à être cédé) est disponible en vue de la vente immédiate dans son état actuel. La direction doit s'être engagée sur un plan de vente, dont on s'attend à ce qu'il soit réalisé dans un délai de douze mois à compter de la date où l'actif ou groupe d'actifs a été qualifié d'actif non courant destiné à être cédé.

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

Les éventuelles dettes liées à ces actifs sont également présentées sur une ligne distincte au passif du bilan.

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

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

## 3.23. Paiement fondé sur des actions

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

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

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

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

# Groupe Air France-KLM

## 4. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

### 4.1. Acquisitions

- Exercice clos au 31 mars 2009

#### Alitalia Compagnia Aero Italiana Spa

Le 12 janvier 2009, la société Air France-KLM et la société Alitalia Compagnia Aero Italiana Spa (« Alitalia ») ont conclu un accord conduisant à renforcer leur partenariat stratégique accompagné d'une prise de participation minoritaire par Air France-KLM dans la compagnie italienne. Le 25 mars 2009, Air France-KLM a souscrit à une augmentation de capital réservée pour un montant de 323 millions d'euros. A l'issue de cette opération, Air France-KLM détient 25% du capital d'Alitalia dont les titres sont mis en équivalence dans les comptes du groupe à compter du 31 mars 2009.

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

- Prix d'acquisition

Les coûts supplémentaires directement liés à l'acquisition d'Alitalia ont été intégrés au prix d'acquisition. Il s'agissait essentiellement des honoraires versés dans le cadre de missions comptables, juridiques, bancaires et d'évaluation.

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

	<b>Contrepartie (en millions d'euros)</b>
Souscription à l'augmentation de capital réservée	323
Coûts liés à la transaction	7
<b>Total du prix d'acquisition</b>	<b>330</b>

Conformément à la méthodologie applicable à la date d'entrée dans le périmètre d'une société, le groupe qui dispose d'un délai de 12 mois, est en train de procéder à la valorisation des actifs et passifs d'Alitalia. En conséquence, la valeur d'acquisition n'a pas fait l'objet d'une ventilation entre la valeur d'équivalence et le goodwill éventuel.

#### Martinair

La société Martinair est une compagnie aérienne néerlandaise spécialisée principalement dans l'activité cargo.

Le 17 décembre 2008, le groupe a acheté 50% supplémentaires de la société Martinair portant ainsi sa participation à 100%. Ainsi, jusqu'au 31 décembre 2008, la société Martinair était mise en équivalence. A compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009, elle est intégrée globalement dans les comptes du groupe.

Le prix d'acquisition des 50% supplémentaires s'élève à 10 millions d'euros, montant quasi-égal à l'actif net acquis.

Le chiffre d'affaires et le résultat contributifs de Martinair sur une période de 3 mois (de janvier à mars 2009), atteignent respectivement 170 millions d'euros et (20) millions d'euros.

#### KLM

Au cours du deuxième trimestre de l'exercice 2008-09, le groupe a racheté 0,35% complémentaire du capital de KLM, portant ainsi sa participation à 99,10% représentant 49% des droits de vote. Cette opération s'est traduite par la constatation d'un écart d'acquisition négatif d'un montant de 16 millions d'euros qui a été repris en résultat.

Compte tenu de la participation d'Air France-KLM tant en droits de vote qu'en capital et du mode de fonctionnement du comité exécutif du groupe, Air France-KLM a le pouvoir de décider des axes financiers et opérationnels de KLM et par conséquent contrôle la société. Cette dernière est consolidée, en conséquence, par intégration globale.

# Groupe Air France-KLM

- Exercice clos au 31 mars 2008

## KLM

En janvier 2008, le groupe a racheté 1,25% complémentaire du capital de KLM, portant ainsi sa participation à 98,75% représentant 49% des droits de vote. Cette opération s'est traduite par la constatation d'un écart d'acquisition négatif d'un montant de 40 millions d'euros qui a été repris en résultat.

## VLM Airlines

Le 14 février 2008, le groupe a acheté 100% des titres du transporteur aérien régional VLM Airlines. La compagnie d'affaires basée à Anvers gère une flotte de 19 appareils. Elle propose des vols à partir d'Amsterdam, Anvers, Bruxelles, Groningue (via Amsterdam), l'Ile de Man, Jersey, Luxembourg, Manchester et Rotterdam à destination de London City. Le coût d'acquisition des titres de VLM s'élève à 178 millions d'euros. L'acquisition de cette société s'est traduite par la constatation d'un goodwill d'un montant de 166 millions d'euros.

Le chiffre d'affaires et le résultat contributifs de VLM Airlines sur une période de 1 mois (mars 2008), sont non matériels.

## 4.2. Cessions

Aucune cession significative n'a eu lieu sur l'exercice 2008-09.

Le 8 juin 2007, le groupe a cédé sa participation dans la société Alpha Plc dégageant une plus-value de 40 millions d'euros. La société Alpha Plc, précédemment détenue à hauteur de 26%, était mise en équivalence dans les comptes du groupe.

# Groupe Air France-KLM

## 5. INFORMATIONS SECTORIELLES

Le premier niveau d'information sectorielle retenu par le groupe est le secteur d'activité.

Les résultats, actifs et passifs alloués aux secteurs d'activité correspondent à ceux qui sont affectables de façon directe et indirecte. Les montants répartis dans les secteurs d'activité correspondent, pour le compte de résultat, au résultat d'exploitation courant et pour le bilan, aux immobilisations incorporelles, aéronautiques, aux autres immobilisations corporelles, aux titres mis en équivalence, à certains comptes clients, aux titres de transport émis et non utilisés et une partie des provisions et avantages du personnel. Les autres éléments du compte de résultat et du bilan sont regroupés dans la colonne non répartis.

Les transactions intersecteurs sont effectuées et valorisées à des conditions normales de marché.

Le second niveau d'information sectorielle retenu par le groupe est la zone géographique par origine des ventes. Seul le chiffre d'affaires par secteur d'activité est affecté par zone géographique de ventes.

La valeur nette comptable des actifs sectoriels par implantation géographique et les investissements liés à l'acquisition d'actifs sectoriels ne sont pas renseignés dans la mesure où l'essentiel des actifs du groupe (actifs aéronautiques) ne peuvent être rattachés à une zone géographique.

### **Secteurs d'activité**

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

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

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

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

### **Secteurs géographiques**

Les activités du groupe sont ventilées en cinq zones géographiques :

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

#### **5.1. Informations par secteur d'activité**

Les actifs répartis par secteur d'activité comprennent les goodwill, les immobilisations incorporelles, les immobilisations corporelles, les titres mis en équivalence et les créances clients.

Les passifs répartis par secteur d'activité comprennent les provisions pour restitution d'avions, les provisions retraite, les autres provisions quand elles sont affectables, et les titres de transport émis non utilisés.



# Groupe Air France-KLM

- Exercice clos au 31 mars 2009

<i>En millions d'euros</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	19 762	2 874	2 896	1 950	-	27 482
Intersecteurs	(930)	(17)	(1 922)	(643)	-	(3 512)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>18 832</b>	<b>2 857</b>	<b>974</b>	<b>1 307</b>	<b>-</b>	<b>23 970</b>
Résultat d'exploitation courant	(21)	(207)	95	4	-	(129)
Résultat des activités opérationnelles	(21)	(207)	95	4	(64)	(193)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	-	(42)	(42)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(1 011)	(1 011)
Impôts	-	-	-	-	439	439
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>(21)</b>	<b>(207)</b>	<b>95</b>	<b>4</b>	<b>(678)</b>	<b>(807)</b>
Amortissements de l'exercice	(1 062)	(109)	(259)	(174)	-	(1 604)
Autres éléments non monétaires	(133)	6	-	(51)	(80)	(258)
<b>Total actifs</b>	<b>13 742</b>	<b>1 313</b>	<b>2 546</b>	<b>5 160</b>	<b>6 012</b>	<b>28 773</b>
Passifs sectoriels	5 171	200	611	893	6 723	13 598
Dettes financières, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	15 175	15 175
<b>Total passifs</b>	<b>5 171</b>	<b>200</b>	<b>611</b>	<b>893</b>	<b>21 898</b>	<b>28 773</b>
<b>Investissements corporels et incorporels</b>	<b>1 522</b>	<b>135</b>	<b>229</b>	<b>157</b>	<b>-</b>	<b>2 043</b>

Les actifs non répartis d'un montant de 6,0 milliards d'euros concernent pour l'essentiel les actifs financiers détenus par le groupe. Ils comprennent notamment les valeurs mobilières de placement pour 3,4 milliards d'euros, les impôts différés pour 0,8 milliard d'euros, les disponibilités pour 0,3 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 1,0 milliard d'euros.

Les passifs non répartis, d'un montant de 6,7 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel une partie des provisions et avantages au personnel pour 1,1 milliard d'euros, les dettes fiscales et sociales pour 1,4 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 3,7 milliards d'euros.

Les dettes financières, les concours bancaires et les capitaux propres ne sont pas répartis.

- Exercice clos au 31 mars 2008 (retraité)

<i>En millions d'euros</i>	Passage (retraité)	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total (retraité)
Chiffre d'affaires total	20 004	2 945	2 859	1 694	-	27 502
Intersecteurs	(839)	(17)	(1 890)	(633)	-	(3 379)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>19 165</b>	<b>2 928</b>	<b>969</b>	<b>1 061</b>	<b>-</b>	<b>24 123</b>
Résultat d'exploitation courant	1 300	39	63	12	-	1 414
Résultat des activités opérationnelles	1 300	39	63	12	(133)	1 281
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	-	(24)	(24)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(123)	(123)
Impôts	-	-	-	-	(359)	(359)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>1 300</b>	<b>39</b>	<b>63</b>	<b>12</b>	<b>(639)</b>	<b>775</b>
Amortissements de l'exercice	(1 094)	(112)	(226)	(174)	-	(1 606)
Autres éléments non monétaires	42	(18)	17	(161)	(530)	(650)
<b>Total actifs</b>	<b>14 752</b>	<b>1 142</b>	<b>2 344</b>	<b>2 136</b>	<b>10 316</b>	<b>30 690</b>
Passifs sectoriels	4 495	96	383	587	7 193	12 754
Dettes financières, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	17 936	17 936
<b>Total passifs</b>	<b>4 495</b>	<b>96</b>	<b>383</b>	<b>587</b>	<b>25 129</b>	<b>30 690</b>
<b>Investissements corporels et incorporels</b>	<b>1 800</b>	<b>117</b>	<b>238</b>	<b>185</b>	<b>-</b>	<b>2 340</b>

Les actifs non répartis d'un montant de 10,3 milliards d'euros concernent pour l'essentiel les actifs financiers détenus par le groupe. Ils comprennent notamment les valeurs mobilières de placement pour 4,1 milliards d'euros, les actifs de pension pris en couverture des engagements de retraite pour 2,2 milliards d'euros, et les instruments dérivés pour 3,4 milliards d'euros.

Les passifs non répartis, d'un montant de 7,2 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les dettes fournisseurs pour 2,2 milliards d'euros, les dettes fiscales et sociales pour 1,4 milliard d'euros, les impôts différés pour 1,4 milliard d'euros, et les instruments dérivés pour 1,7 milliard d'euros.

# Groupe Air France-KLM

Les dettes financières, les concours bancaires et les capitaux propres ne sont pas répartis.

## 5.2. Informations par secteur géographique

### Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

- Exercice clos au 31 mars 2009

	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Total
<i>En millions d'euros</i>						
Passage régulier	12 272	371	1 147	2 708	1 439	17 937
Autres recettes passage	692	29	39	52	83	895
<b>Total passage</b>	<b>12 964</b>	<b>400</b>	<b>1 186</b>	<b>2 760</b>	<b>1 522</b>	<b>18 832</b>
Transport de fret	1 258	32	186	409	789	2 674
Autres recettes fret	105	4	8	35	31	183
<b>Total fret</b>	<b>1 363</b>	<b>36</b>	<b>194</b>	<b>444</b>	<b>820</b>	<b>2 857</b>
Maintenance	961	-	-	-	13	974
Autres	1 263	23	21	-	-	1 307
<b>Total</b>	<b>16 551</b>	<b>459</b>	<b>1 401</b>	<b>3 204</b>	<b>2 355</b>	<b>23 970</b>

- Exercice clos au 31 mars 2008 (retraité)

	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Retraitemen t	Total (retraité)
<i>En millions d'euros</i>							
Passage régulier	12 489	368	1 117	2 807	1 405	9	18 195
Autres recettes passage	729	55	35	54	97	-	970
<b>Total passage</b>	<b>13 218</b>	<b>423</b>	<b>1 152</b>	<b>2 861</b>	<b>1 502</b>	<b>9</b>	<b>19 165</b>
Transport de fret	1 231	36	206	363	903	-	2 739
Autres recettes fret	122	4	8	25	30	-	189
<b>Total fret</b>	<b>1 353</b>	<b>40</b>	<b>214</b>	<b>388</b>	<b>933</b>	<b>-</b>	<b>2 928</b>
Maintenance	959	-	-	-	10	-	969
Autres	1 027	23	11	-	-	-	1 061
<b>Total</b>	<b>16 557</b>	<b>486</b>	<b>1 377</b>	<b>3 249</b>	<b>2 445</b>	<b>9</b>	<b>24 123</b>

### Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

- Exercice clos au 31 mars 2009

	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Total
<i>En millions d'euros</i>						
Passage régulier	6 983	1 282	2 618	4 191	2 863	17 937
Transport de fret	117	183	415	843	1 116	2 674
<b>Total</b>	<b>7 100</b>	<b>1 465</b>	<b>3 033</b>	<b>5 034</b>	<b>3 979</b>	<b>20 611</b>

# Groupe Air France-KLM

- Exercice clos au 31 mars 2008 (retraité)

<i>En millions d'euros</i>	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Retraitemen t	Total
Passage régulier	7 220	1 255	2 527	4 222	2 962	9	18 195
Transport de fret	67	190	382	849	1 251	-	2 739
<b>Total</b>	<b>7 287</b>	<b>1 445</b>	<b>2 909</b>	<b>5 071</b>	<b>4 213</b>	<b>9</b>	<b>20 934</b>

## 6. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2009	2008
<i>Au 31 mars</i>		
Carburant avions	5 703	4 572
Affrètements aéronautiques	624	658
Locations opérationnelles	646	611
Redevances aéronautiques	1 793	1 755
Commissariat	483	470
Achats d'assistance en escale	1 353	1 331
Achats d'entretien	1 123	1 038
Frais commerciaux et de distribution	1 010	1 176
Autres frais	2 195	2 203
<b>Total</b>	<b>14 930</b>	<b>13 814</b>
<i>Hors carburant avions</i>	9 227	9 242

## 7. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

### Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	2009	2008
<i>Au 31 mars</i>		
Salaires et traitements	5 421	5 151
Charges de retraite	143	106
Charges sociales	1 743	1 647
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	30	30
Autres	(20)	84
<b>Total</b>	<b>7 317</b>	<b>7 018</b>

Le groupe verse des cotisations pour un régime de retraite multi-employeurs en France, la CRPN (Caisse de Retraite du Personnel Navigant). Ce régime est comptabilisé en tant que régime à cotisations définies en « charges sociales ».

# Groupe Air France-KLM

## Effectifs moyens de la période

	2009	2008
<i>Exercice clos le 31 mars</i>		
Personnel navigant technique	8 720	8 259
Personnel navigant commercial	22 903	21 605
Personnel au sol	75 310	74 795
<b>Total</b>	<b>106 933</b>	<b>104 659</b>

## 8. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	2009	2008
<i>Au 31 mars</i>		
<b>Amortissements</b>		
Immobilisations incorporelles	47	44
Immobilisations aéronautiques	1 277	1 295
Autres immobilisations corporelles	280	267
	<b>1 604</b>	<b>1 606</b>
<b>Dépréciations et provisions</b>		
Stocks	2	4
Créances	25	(1)
Provisions	88	14
	<b>115</b>	<b>17</b>
<b>Total</b>	<b>1 719</b>	<b>1 623</b>

Une description des variations d'amortissements des immobilisations est incluse dans les notes 16 et 18.

Le détail des variations des dépréciations relatives aux stocks et aux créances est inclus dans les notes 23, 24 et 25.

Les mouvements au bilan du poste « provisions » sont détaillés dans la note 29.

## 9. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>	2009	2008
<i>Au 31 mars</i>		
Exploitation conjointe de lignes et fret	(31)	(3)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	103	(24)
Autres	40	19
<b>Total</b>	<b>112</b>	<b>(8)</b>

# Groupe Air France-KLM

## 10. PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<i>Au 31 mars</i>		
<b>Cessions de matériel aéronautique</b>	<b>5</b>	<b>9</b>
Gain sur transactions WAM (ex Amadeus GTD)	-	284
Provision pour enquête cargo	-	(530)
Charges de restructuration	(14)	2
Cessions de filiales et participations	13	46
Compensations financières sur échanges de slots	14	22
Perte sur matériel aéronautique détenu en vue de la vente	(54)	-
Autres	(45)	(6)
<b>Autres produits et charges non courants</b>	<b>(86)</b>	<b>(182)</b>

### Gains sur transactions WAM (ex Amadeus GTD)

Au 31 mars 2008, le gain sur la transaction WAM (ex Amadeus GTD), d'un montant de 284 millions d'euros, correspond aux remboursements de capital pour 202 millions d'euros, du prêt d'actionnaire pour un montant de 76 millions d'euros et au paiement des intérêts pour un montant de 6 millions d'euros. Ces actions et ce prêt avaient été neutralisés dans le cadre du réinvestissement du groupe au titre de l'opération de LBO initiée en juillet 2005.

### Provision pour enquête cargo

Voir note 29.2

### Charges de restructuration

Au cours du dernier trimestre de l'exercice 2008-09, un plan de départ volontaire a été initié par la société Martinair dans le cadre d'une réduction de sa flotte.

La provision enregistrée couvre le départ volontaire à la retraite du personnel de Martinair concerné. Ces départs auront lieu au cours de l'exercice 2009-10. Elle est comptabilisée au bilan en « autres créiteurs – courant ».

### Cessions de filiales et participations

Aucune cession de filiales et participations significative n'a eu lieu au cours de l'exercice clos le 31 mars 2009.

Le 8 juin 2007, le groupe a cédé sa participation dans la société Alpha Plc dégageant une plus-value de 40 millions d'euros. La société Alpha Plc, précédemment détenue à hauteur de 26%, était mise en équivalence dans les comptes du groupe.

### Perte sur matériel aéronautique détenu en vue de la vente

Au 31 mars 2009, ce poste comprend les impacts de mise à la juste valeur d'appareils détenus en vue de la vente pour (54) millions d'euros (cf. note 13).

# Groupe Air France-KLM

## Autres

Au 31 mars 2009, ce poste comprend notamment l'impact lié à l'évolution de la législation française sur les retraites à hauteur de (17) millions d'euros.

Au 31 mars 2008, ce poste comprend, notamment, les frais engagés par le groupe dans le cadre de l'examen de la situation financière du groupe Alitalia. Cet examen n'ayant pas abouti à l'acquisition du groupe Alitalia au 31 mars 2008, les frais ont été enregistrés en charges.

## 11. COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS

<i>En millions d'euros</i>		
	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<i>Au 31 mars</i>		
Produits des valeurs mobilières de placement	106	113
Autres produits financiers	162	175
<b>Produits financiers</b>	<b>268</b>	<b>288</b>
Intérêts sur emprunts	(236)	(225)
Intérêts sur contrat de location-financement	(143)	(187)
Intérêts intercalaires capitalisés	58	46
Autres charges financières	(47)	(21)
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>(368)</b>	<b>(387)</b>
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(100)</b>	<b>(99)</b>
Résultat de change	(179)	(71)
Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers	(715)	65
Dotation nette aux provisions	(14)	(17)
Autres produits et charges financiers divers	(3)	(1)
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>(911)</b>	<b>(24)</b>
<b>Total</b>	<b>(1 011)</b>	<b>(123)</b>

Le taux retenu pour la détermination des intérêts intercalaires ressort à 4,85 % pour l'exercice clos le 31 mars 2009 contre 4,82% pour l'exercice clos le 31 mars 2008.

Les produits financiers sont principalement constitués des produits d'intérêts et des plus-values de cession des actifs financiers classés à la juste valeur par compte de résultat.

Au 31 mars 2009, la variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers est principalement due à la variation de la part inefficace des dérivés carburant et change à hauteur de (333) millions d'euros, ainsi qu'à la variation de valeur des instruments dérivés déqualifiés de la comptabilité de couverture, à hauteur de (382) millions d'euros.

Au 31 mars 2008, la variation de juste valeur des actifs et passifs financiers correspondait principalement à la comptabilisation de la part inefficace de la variation de juste valeur des instruments de couverture flux de trésorerie.

Au 31 mars 2009, la dotation nette aux provisions inclut une perte de valeur des titres de l'ancienne société Alitalia pour un montant de 12 millions d'euros, celle-ci ayant été placée sous administration contrôlée avec déclaration d'insolvabilité. Cette dotation complémentaire porte la dépréciation totale à 100% des titres détenus.

Au 31 mars 2008, la dotation nette aux provisions incluait une perte de valeur des titres de l'ancienne société Alitalia pour un montant de 13 millions d'euros, le cours de bourse ayant baissé de façon significative au cours de cette période.

# Groupe Air France-KLM

## 12. IMPÔTS

### 12.1. Charge d'impôt

La charge d'impôt courant et la charge d'impôt différée se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		
<i>Au 31 mars</i>	<b>2009</b>	<b>2008</b> <b>(retraité)</b>
<b>(Charge) / produit d'impôt courant</b>	<b>99</b>	<b>(97)</b>
(Charge) / produit de l'exercice	99	(97)
<b>(Charge)/produit d'impôt différé des activités poursuivies</b>	<b>340</b>	<b>(262)</b>
Variation des différences temporaires	13	(222)
Variation des taux d'imposition	-	-
(Utilisation) / activation de déficits fiscaux	327	(39)
Retraitement IFRIC 13	-	(1)
<b>(Charge) / produit total d'impôt</b>	<b>439</b>	<b>(359)</b>

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

Au cours de l'exercice 2008-09, le groupe a reconnu un impôt différé actif de 327 millions d'euros compte tenu des profits réalisés antérieurement et des perspectives de recouvrabilité.

### 12.2. Impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres – part du groupe

<i>En millions d'euros</i>		
<i>Au 31 mars</i>	<b>2009</b>	<b>2008</b> <b>(retraité)</b>
Couverture de flux trésorerie	1 494	(554)
Retraitement IFRIC 13	-	296
<b>Total</b>	<b>1 494</b>	<b>(258)</b>

# Groupe Air France-KLM

## 12.3. Taux effectif d'impôt

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

<i>En millions d'euros</i>			
<i>Au 31 mars</i>		<b>2009</b>	<b>2008 (retraité)</b>
Résultat avant impôt		(1 204)	1 158
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	34,43%	(414)	398
Différence de taux d'imposition en France/ étranger		26	(43)
Ecart d'acquisition négatif		(4)	(10)
Dépenses non déductibles		14	143
Résultat exonéré		(2)	(85)
Incidence des reports déficitaires		(58)	(6)
Liquidation TSDI		-	(31)
Retraitement IFRIC 13		-	(1)
Autres		(1)	(6)
<b>Impôt</b>	<b>36,50%</b>	<b>(439)</b>	<b>359</b>

Les taux d'impôt en vigueur en France et aux Pays-Bas sont respectivement de 34,43% et de 25,5%, sans changement par rapport à l'exercice précédent.

## 12.4. Actifs d'impôt non reconnus (en base)

<i>En millions d'euros</i>			
<i>Au 31 mars</i>		<b>2009</b>	<b>2008</b>
Différences temporelles déductibles		85	106
Pertes fiscales		294	294
<b>Total</b>		<b>379</b>	<b>400</b>

Au 31 mars 2009, les actifs d'impôt non reconnus correspondent pour l'essentiel à une partie des déficits reportables des filiales du groupe Air France ainsi qu'aux déficits reportables de certaines filiales anglaises du groupe.

En France, les déficits fiscaux sont indéfiniment reportables. Aux Pays-Bas, les déficits fiscaux sont utilisables jusqu'à leur 9<sup>ème</sup> anniversaire.



# Groupe Air France-KLM

## 12.5. Variations des impôts différés au cours de la période

<i>En millions d'euros</i>	<b>1er avril 2008 (retraité)</b>	<b>Montants reconnus en résultat</b>	<b>Montants reconnus en capitaux propres</b>	<b>Regroupe- ment d'entrepri- -ses</b>	<b>Variation de la conversion</b>	<b>Reclassemen t</b>	<b>31 mars 2009</b>
Autres immobilisations incorporelles	102	13	-	2	-	-	117
Immobilisations aéronautiques	873	56	(119)	(9)	-	11	812
Autres immobilisations corporelles	169	12	-	(1)	(2)	-	178
Titres mis en équivalence	-	-	-	-	-	-	-
Autres actifs financiers non courants	98	(161)	-	-	-	-	(63)
Actifs de retraite	562	61	-	-	-	-	623
Autres débiteurs non courants	416	71	(204)	-	-	(55)	228
Autres actifs financiers courants	(5)	2	-	-	-	-	(3)
Autres débiteurs courants	542	(76)	(557)	-	-	25	(66)
Provisions non courantes	88	(32)	-	(2)	-	-	54
Dettes financières non courantes	(414)	1	(16)	-	-	22	(407)
Autres créditeurs non courants	(325)	73	(500)	-	-	22	(730)
Provisions courantes	(15)	11	-	-	-	-	(4)
Titres de transport émis non utilisés	(225)	16	-	-	-	-	(209)
Dettes financières courantes	(52)	17	-	-	-	-	(35)
Autres créditeurs courants	(92)	48	(117)	-	-	(20)	(181)
Autres	(78)	(125)	19	-	2	(5)	(187)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	(257)	(327)	-	(18)	3	-	(599)
<b>Impôts différés (Actif)/Passif nets</b>	<b>1 387</b>	<b>(340)</b>	<b>(1 494)</b>	<b>(28)</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>(472)</b>

<i>En millions d'euros</i>	<b>1er avril 2007</b>	<b>Montants reconnus en résultat</b>	<b>Montants reconnus en capitaux propres</b>	<b>Retraitemen t</b>	<b>Reclassement</b>	<b>31 mars 2008 (retraité)</b>
Autres immobilisations incorporelles	89	13	-	-	-	102
Immobilisations aéronautiques	616	151	108	-	(2)	873
Autres immobilisations corporelles	137	32	-	-	-	169
Titres mis en équivalence	-	-	-	-	-	-
Autres actifs financiers non courants	(100)	198	-	-	-	98
Actifs de retraite	529	37	-	-	(4)	562
Autres débiteurs non courants	161	(161)	379	-	37	416
Autres actifs financiers courants	(3)	(2)	-	-	-	(5)
Autres débiteurs courants	128	3	424	-	(13)	542
Provisions non courantes	62	28	-	-	(2)	88
Dettes financières non courantes	(377)	(30)	(7)	-	-	(414)
Autres créditeurs non courants	(27)	(13)	(285)	-	-	(325)
Provisions courantes	(43)	28	-	-	-	(15)
Titres de transport émis non utilisés	-	1	-	(226)	-	(225)
Dettes financières courantes	(23)	(29)	-	-	-	(52)
Autres créditeurs courants	(36)	(13)	(56)	-	13	(92)
Autres	(16)	(20)	(5)	-	(37)	(78)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	(232)	39	-	(72)	8	(257)
<b>Impôts différés (Actif)/Passif nets</b>	<b>865</b>	<b>262</b>	<b>558</b>	<b>(298)</b>	<b>-</b>	<b>1 387</b>

## 13. ACTIFS DETENUS EN VUE DE LA VENTE ET PASSIFS LIES AUX ACTIFS DETENUS EN VUE DE LA VENTE

Au cours de l'exercice 2008-09, dans le contexte de crise financière mondiale et de la forte baisse du trafic, le groupe a décidé de maintenir sept avions au sol, dont six étant détenus en vue d'être cédés et un étant en location opérationnelle.

Les justes valeurs de ces 6 appareils s'élèvent à 93 millions d'euros et ont été reclassées au bilan en « actifs détenus en vue de la vente ».

La provision pour loyers futurs de l'appareil en location opérationnelle a été reclassée en « passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente » pour un montant de 7 millions d'euros.

L'impact au compte de résultat enregistré en « autres produits et charges non courants » (note 10) s'élève à (54) millions d'euros. Il correspond principalement à l'enregistrement d'une dépréciation de (47) millions d'euros et de la provision pour loyers futurs pour (7) millions d'euros.

## 14. RÉSULTAT PAR ACTION

### 14.1. Résultat net – part du groupe par action

#### Rapprochement des résultats utilisés pour le calcul des résultats par action

<i>En millions d'euros</i>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<i>Au 31 mars</i>		<b>(retraité)</b>
<b>Résultat net - part du groupe</b>	(814)	756
Dividendes à verser aux actionnaires prioritaires	-	-
<b>Résultat net - part du groupe</b> (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	<b>(814)</b>	<b>756</b>
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat :		
- intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôt)	-	11
<b>Résultat net - part du groupe</b> (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	<b>(814)</b>	<b>767</b>

# Groupe Air France-KLM

## Rapprochement du nombre d'actions utilisé pour le calcul des résultats par action

	2009	2008
<b>Au 31 mars</b>		
<b>Nombre moyen pondéré :</b>		
- d'actions ordinaires émises	300 219 278	287 730 391
- d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 727 705)	(1 648 899)
- d'actions propres achetées dans le cadre de plan de rachat d'actions	(812 635)	(232 110)
- d'autres actions propres achetées	(2 968 679)	(1 173 801)
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action</b>	<b>294 710 259</b>	<b>284 675 581</b>
<b>Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires :</b>		
- Conversion des obligations convertibles	-	22 609 143
- Conversion des bons de souscription en actions	-	-
- Exercices des stock-options	-	481 656
<b>Nombre d'actions ordinaires potentielles</b>	<b>-</b>	<b>23 090 799</b>
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action</b>	<b>294 710 259</b>	<b>307 766 380</b>

## 14.2. Instruments non dilutifs

- **Au 31 mars 2009**

Compte tenu de l'évolution du cours moyen de l'action Air France-KLM sur l'exercice 2008-09, les instruments non dilutifs correspondent à l'ensemble des plans d'options de souscription d'actions décrits en note 28 ainsi qu'à l'OCEANE décrite en note 30.

- **Au 31 mars 2008**

Les instruments non dilutifs correspondent à 417 850 options de souscription d'actions (après renonciations), décrites en note 28, pour un prix moyen d'exercice de 34,21 euros.

## 14.3. Instruments émis postérieurement à la clôture

Aucun instrument n'a été émis postérieurement à la clôture.

# Groupe Air France-KLM

## 15. GOODWILL

### Détail des goodwill

<i>En millions d'euros</i> Au 31 mars	2009			2008		
	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette
UTA	112	-	112	112	-	112
Régional	60	-	60	60	-	60
Britair	18	-	18	18	-	18
Cityjet	11	-	11	11	-	11
VLM	168	-	168	166	-	166
Aeromaintenance Group	21	-	21	-	-	-
Autres	10	-	10	10	-	10
<b>Total</b>	<b>400</b>	<b>-</b>	<b>400</b>	<b>377</b>	<b>-</b>	<b>377</b>

L'ensemble des goodwill concerne principalement l'activité « passage ».

### Variation de la valeur nette des goodwill

<i>En millions d'euros</i> Au 31 mars	2009	2008
<b>Solde en début de période</b>	<b>377</b>	<b>204</b>
Acquisition	15	167
Reclassement	8	6
Cession	-	-
<b>Solde en fin de période</b>	<b>400</b>	<b>377</b>

Au cours de l'exercice 2008-09, le groupe a acquis des parts complémentaires dans la société Aeromaintenance Group qu'il détenait précédemment, le pourcentage de détention passant de 39,47% à 81,79% au 31 mars 2009. La société Aeromaintenance Group était mise en équivalence dans les comptes du groupe jusqu'au 31 mars 2009. De ce fait, le goodwill historique d'un montant de 8 millions d'euros a été transféré des « titres mis en équivalence » vers les « goodwill » et le goodwill sur l'acquisition des nouveaux lots enregistré pour 13 millions d'euros.

Au cours de l'exercice 2007-08, le groupe a acquis 100% des titres de la société VLM (voir note 4), cette opération se traduisant par l'enregistrement d'un goodwill définitif d'un montant de 168 millions d'euros.

# Groupe Air France-KLM

## 16. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

<i>En millions d'euros</i>	<b>Marques et slots</b>	<b>Fichiers clients</b>	<b>Autres immobilisations incorporelles</b>	<b>Total</b>
<b>Valeur brute</b>				
<b>Montant au 31 mars 2007</b>	<b>308</b>	<b>107</b>	<b>261</b>	<b>676</b>
Acquisitions	1	-	90	<b>91</b>
Variation de périmètre	-	-	3	<b>3</b>
Cessions	-	-	(12)	<b>(12)</b>
Transfert	-	-	1	<b>1</b>
<b>Montant au 31 mars 2008</b>	<b>309</b>	<b>107</b>	<b>343</b>	<b>759</b>
Acquisitions	-	-	115	<b>115</b>
Variation de périmètre	7	-	13	<b>20</b>
Cessions	-	-	(2)	<b>(2)</b>
Transfert	-	-	1	<b>1</b>
<b>Montant au 31 mars 2009</b>	<b>316</b>	<b>107</b>	<b>470</b>	<b>893</b>
<b>Amortissement</b>				
<b>Montant au 31 mars 2007</b>	<b>-</b>	<b>(47)</b>	<b>(205)</b>	<b>(252)</b>
Amortissements de la période	-	(17)	(27)	<b>(44)</b>
Reprises sur cessions	-	-	12	<b>12</b>
Transfert	-	-	-	<b>-</b>
<b>Montant au 31 mars 2008</b>	<b>-</b>	<b>(64)</b>	<b>(220)</b>	<b>(284)</b>
Amortissements de la période	-	(17)	(30)	<b>(47)</b>
Reprises sur cessions	-	-	-	<b>-</b>
Transfert	-	-	(3)	<b>(3)</b>
<b>Montant au 31 mars 2009</b>	<b>-</b>	<b>(81)</b>	<b>(253)</b>	<b>(334)</b>
<b>Valeur nette</b>				
au 31 mars 2008	309	43	123	<b>475</b>
au 31 mars 2009	316	26	217	<b>559</b>

Les montants inscrits en variation de périmètre sur l'exercice 2008-09 correspondent à l'entrée de Martinair dans le groupe (voir note 4). La marque Martinair a été acquise par le groupe dans le cadre de l'acquisition de Martinair.

Les marques KLM et Transavia et les slots (créneaux de décollage / atterrissage) ont été acquis par le groupe dans le cadre de l'acquisition de KLM. Ces immobilisations ont des durées d'utilité indéfinies, l'utilisation escomptée par le groupe étant, du fait de la nature propre de ces actifs, non bornée dans le temps.

## 17. TEST DE VALEUR D'ACTIF

Concernant la méthodologie suivie pour le test de valeur d'actif, le groupe a alloué chacun des goodwill et des immobilisations incorporelles dont la durée d'utilité est indéfinie aux unités génératrices de trésorerie (UGT), lesquelles correspondent aux métiers du groupe (cf. « règles et méthodes comptables »).

Au 31 mars 2009, la valeur nette comptable de l'UGT "passage" comprend 369 millions d'euros de goodwill et 350 millions d'euros d'immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée.

La valeur recouvrable de l'UGT passage, principale UGT du groupe, qui correspond à sa valeur d'utilité, a été déterminée en utilisant :

- les flux futurs de trésorerie actualisés de la cible à moyen terme validée par la direction établie pour les trois années suivant la date du test, puis
- les flux de trésorerie actualisés assortis de taux de croissance qui reflètent le consensus de marché propre à l'activité.
- ils ressortent à 5% par an de la quatrième à la dixième année, et 2% par an à compter de la onzième année.

# Groupe Air France-KLM

Le taux d'actualisation ressort à 7% au 31 mars 2009 et 2008. Il correspond au coût moyen pondéré du capital du groupe.

A la date de réalisation des tests, la variation d'un point à la hausse du taux d'actualisation ou d'un point à la baisse du taux de croissance n'aurait aucune conséquence au regard de la valeur recouvrable.

Par ailleurs, dans le cadre de la détermination des unités génératrices de trésorerie et en accord avec la définition des immobilisations par composant, le groupe a procédé à un reclassement vers l'activité passage, des soutes des avions du secteur passage mises à disposition du secteur fret sous la forme de location opérationnelle.

Aucune incidence sur le test de valeur d'actifs n'a été engendrée par ce reclassement.

## 18. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En millions d'euros	Immobilisations aéronautiques					Autres immobilisations corporelles					Total
	Avions en pleine propriété	Avions en location financement	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total	
<b>Valeur brute</b>											
<b>Montant au 31 mars 2007</b>	<b>7 972</b>	<b>4 435</b>	<b>1 170</b>	<b>1 716</b>	<b>15 293</b>	<b>2 172</b>	<b>933</b>	<b>145</b>	<b>831</b>	<b>4 081</b>	<b>19 374</b>
Acquisitions	492	28	1 210	211	1 941	92	105	205	82	484	2 425
Cessions	(493)	(43)	-	(280)	(816)	(53)	(25)	(1)	(71)	(150)	(966)
Variation de périmètre	12	-	-	15	27	-	1	2	4	7	34
Couverture de change	-	-	335	-	335	-	-	-	-	-	335
Transfert	975	(112)	(901)	(24)	(62)	63	24	(130)	35	(8)	(70)
Ecart de conversion	(12)	(21)	-	(1)	(34)	-	(4)	-	(3)	(7)	(41)
<b>Montant au 31 mars 2008</b>	<b>8 946</b>	<b>4 287</b>	<b>1 814</b>	<b>1 637</b>	<b>16 684</b>	<b>2 274</b>	<b>1 034</b>	<b>221</b>	<b>878</b>	<b>4 407</b>	<b>21 091</b>
Acquisitions	253	6	1 127	224	1 610	142	64	114	69	389	1 999
Cessions	(278)	(12)	(5)	(184)	(479)	(17)	(28)	-	(38)	(83)	(562)
Variation de périmètre	235	-	-	-	235	19	3	14	1	37	272
Couverture de change	-	-	(473)	-	(473)	-	1	-	-	1	(472)
Transfert	1 691	(161)	(1 108)	177	599	38	43	(114)	37	4	603
Actifs destinés à être cédés	(139)	-	-	-	(139)	-	-	-	-	-	(139)
Ecart de conversion	(18)	(5)	-	-	(23)	-	-	2	(3)	(1)	(24)
<b>Montant au 31 mars 2009</b>	<b>10 690</b>	<b>4 115</b>	<b>1 355</b>	<b>1 854</b>	<b>18 014</b>	<b>2 456</b>	<b>1 117</b>	<b>237</b>	<b>944</b>	<b>4 754</b>	<b>22 768</b>
<b>Amortissements</b>											
<b>Montant au 31 mars 2007</b>	<b>(2 091)</b>	<b>(908)</b>	<b>-</b>	<b>(743)</b>	<b>(3 742)</b>	<b>(909)</b>	<b>(572)</b>	<b>-</b>	<b>(593)</b>	<b>(2 074)</b>	<b>(5 816)</b>
Amortissements de la période	(801)	(281)	-	(213)	(1 295)	(119)	(76)	-	(72)	(267)	(1 562)
Reprises sur cessions	267	40	-	284	591	36	22	-	69	127	718
Variation de périmètre	(3)	-	-	(10)	(13)	-	(1)	-	(2)	(3)	(16)
Transfert	71	(19)	-	(24)	28	(1)	1	-	-	-	28
Ecart de conversion	9	17	-	1	27	-	2	-	1	3	30
<b>Montant au 31 mars 2008</b>	<b>(2 548)</b>	<b>(1 151)</b>	<b>-</b>	<b>(705)</b>	<b>(4 404)</b>	<b>(993)</b>	<b>(624)</b>	<b>-</b>	<b>(597)</b>	<b>(2 214)</b>	<b>(6 618)</b>
Amortissements de la période	(872)	(250)	-	(205)	(1 327)	(123)	(83)	-	(74)	(280)	(1 607)
Reprises sur cessions	177	16	-	184	377	16	27	-	36	79	456
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	7	-	-	7	7
Transfert	(922)	359	-	(41)	(604)	(13)	(12)	-	(9)	(34)	(638)
Actifs destinés à être cédés	49	-	-	-	49	-	-	-	-	-	49
Ecart de conversion	16	4	-	-	20	-	-	-	1	1	21
<b>Montant au 31 mars 2009</b>	<b>(4 100)</b>	<b>(1 022)</b>	<b>-</b>	<b>(767)</b>	<b>(5 889)</b>	<b>(1 113)</b>	<b>(685)</b>	<b>-</b>	<b>(643)</b>	<b>(2 441)</b>	<b>(8 330)</b>
<b>Valeur nette</b>											
Au 31 mars 2008	6 398	3 136	1 814	932	12 280	1 281	410	221	281	2 193	14 473
Au 31 mars 2009	6 590	3 093	1 355	1 087	12 125	1 343	432	237	301	2 313	14 438

Un détail des immobilisations données en garantie est communiqué dans la note 36 de ces états financiers.

Les engagements d'achats d'immobilisations sont donnés dans les notes 35 et 36 de ces états financiers.

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financement est de 3 399 millions d'euros au 31 mars 2009 contre 3 417 millions d'euros au 31 mars 2008.

# Groupe Air France-KLM

Au 31 mars 2009, le groupe a enregistré des dépréciations complémentaires de (47) millions d'euros en « autres produits et charges non courants (voir note 13).

## 19. INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS

Les investissements corporels et incorporels figurant dans le tableau des flux de trésorerie consolidé se ventilent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		
<i>Au 31 mars</i>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Acquisition d'immobilisations corporelles	1 999	2 290
Acquisition d'immobilisations incorporelles	114	91
Part des acquisitions non encore payée et intérêts intercalaires	(70)	(41)
	<b>2 043</b>	<b>2 340</b>

## 20. TITRES MIS EN EQUIVALENCE

### Variations de la période

Le tableau ci-dessous présente la variation des titres de participation dans les entreprises associées :

<i>En millions d'euros</i>	<b>WAM Acquisition (Amadeus GTD)</b>	<b>Alpha Plc</b>	<b>Martinair</b>	<b>Kenya Airways</b>	<b>Alitalia</b>	<b>Autres</b>	<b>Total</b>
<b>Valeur des titres au 31 mars 2007</b>	-	<b>30</b>	<b>84</b>	<b>60</b>		<b>54</b>	<b>228</b>
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	-	(1)	(33)	8		2	(24)
Distribution de dividendes	-	-	-	(2)		(1)	(3)
Variation de périmètre	-	(29)	-	-		(4)	(33)
Transferts et reclassements	-	-	-	-		-	-
Autres variations	-	-	9	-		6	15
Ecart de conversion	-	-	-	(4)		(2)	(6)
<b>Valeur des titres au 31 mars 2008</b>	-	-	<b>60</b>	<b>62</b>		<b>55</b>	<b>177</b>
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	-		(48)	5		1	(42)
Distribution de dividendes	-		-	-	-	(2)	(2)
Variation de périmètre (note 4)	-		(12)	-	330	(3)	315
Autres variations	-		-	-	-	5	5
Ecart de conversion	-		-	(7)	-	-	(7)
<b>Valeur des titres au 31 mars 2009</b>	-		-	<b>60</b>	<b>330</b>	<b>56</b>	<b>446</b>
<b>Valeur de marché des titres cotés</b>				<b>22</b>			

## Groupe Air France-KLM

**Au 31 mars 2009**, WAM Acquisition est détenue à 22,09% par Air France, 11,05% par Iberia, 11,05% par Lufthansa, 50,39% par Amadelux Investments et 5,42% par le management.

Le 17 décembre 2008, KLM a acquis les 50% complémentaires du capital de Martinair portant ainsi sa participation à 100%. La société Martinair est donc mise en équivalence dans les comptes du groupe jusqu'au 31 décembre 2008 et intégrée globalement à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2009.

Kenya Airways est détenu par KLM à hauteur de 26%.

Le 25 mars 2009, Air France-KLM a souscrit à une augmentation de capital réservée de la société Alitalia. A l'issue de cette opération, Air France-KLM détient 25% du capital d'Alitalia. Les titres d'Alitalia sont mis en équivalence dans les comptes du groupe à compter du 31 mars 2009. Alitalia est par ailleurs détenue par 16 entrepreneurs italiens

La part dans le résultat des sociétés mises en équivalence comprend notamment la contribution négative de Martinair pour un montant de €48 millions. Elle correspond pour l'essentiel à la perte relative aux instruments dérivés sur achats de carburant constatée avant l'acquisition de la totalité des titres par le groupe. Elle comprend également une dotation aux provisions pour risques relative à l'enquête diligentée par la Commission Européenne concernant d'éventuelles ententes ou pratiques concertées dans le secteur du fret aérien.

**Au 31 mars 2008**, WAM Acquisition est détenue à 22,08% par Air France, 11,04% par Iberia, 11,04% par Lufthansa, 50,34% par Amadelux Investments et 5,50% par le management.

Le 8 juin 2007, le groupe a cédé sa participation dans la société Alpha Plc, précédemment détenue à 26%.

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

Kenya Airways est détenu par KLM à hauteur de 26%.

La part dans le résultat des sociétés mises en équivalence de Martinair inclut, compte tenu de l'avancée des discussions, une dotation aux provisions pour risques relative à l'enquête diligentée par le Département de la Justice (DOJ) des Etats-Unis concernant d'éventuelles ententes ou pratiques concertées dans le secteur du fret aérien. La part revenant au groupe s'élève à 11 millions d'euros nette d'impôt.

### Comptes simplifiés des principales sociétés mises en équivalence

Les titres mis en équivalence au 31 mars 2009 concernent principalement les sociétés suivantes sur lesquelles le groupe exerce une influence notable :

- **WAM Acquisition**

WAM Acquisition est la société holding du groupe Amadeus. Le groupe Amadeus développe des outils de réservation et des solutions technologiques dédiés au voyage d'affaires et de loisirs. Cette expertise en fait un partenaire privilégié des acteurs du marché, partout dans le monde : agences de voyages, compagnies aériennes ou ferroviaires, chaînes hôtelières, sociétés de locations de voitures. Le groupe Amadeus accompagne également les entreprises dans la gestion et la réservation des déplacements professionnels.

- **Kenya Airways**

Kenya Airways est la compagnie aérienne kenyane basée à Nairobi.

- **Alitalia**

La société Alitalia Compagnia Aero Italiana Spa est issue de l'apport de l'activité passage de l'ancienne société Alitalia et du rachat de la compagnie Air One. Cette société a démarré son activité le 12 janvier 2009. Elle dessert 73 destinations.



# Groupe Air France-KLM

Les comptes des principales sociétés dont les titres sont mis en équivalence sont les données financières des exercices 2009 et 2008 non retraités des ajustements de consolidation.

<i>En millions d'euros</i>	<b>WAM Acquisition (Amadeus GTD)</b>	<b>Martinair</b>	<b>Kenya Airways</b>	<b>Alitalia (*)</b>
	<b>31/12/2007</b>	<b>31/12/2007</b>	<b>31/03/2007</b>	
% détention au 31 mars 2008	22,1%	50,0%	25,7%	
Chiffre d'affaires	2 986	951	646	
Résultat d'exploitation	468	(61)	85	
Résultat net	202	(69)	45	
Capitaux propres au 31 mars 2008	(635)	242	235	
Total Actif	5 528	642	839	
Total Passif	5 528	642	839	
	<b>31/12/2008</b>		<b>31/03/2008</b>	<b>31/12/2008</b>
% détention au 31 mars 2009	22,1%		25,7%	25%
Chiffre d'affaires	2 938		553	ND (*)
Résultat d'exploitation	557		61	ND (*)
Résultat net	184		35	ND (*)
Capitaux propres au 31 mars 2009	(539)		235	ND (*)
Total Actif	5 513		760	ND (*)
Total Passif	5 513		760	ND (*)

(\*) Les titres Alitalia ayant été acquis le 25 mars 2009 et la société ayant débuté son activité le 12 janvier 2009, aucune information financière condensée n'est disponible à la date de publication de ces états financiers.

## Autres informations

La quote-part du résultat de WAM Acquisition non enregistrée dans les comptes consolidés du groupe s'élève à 41 millions d'euros pour l'exercice 2008-09 (45 millions d'euros pour l'exercice 2007-08). Compte-tenu des capitaux propres négatifs après neutralisation des montants réinvestis par le groupe, la contribution aux comptes consolidés est nulle.

# Groupe Air France-KLM

## 21. Actifs de pensions

<i>En millions d'euros</i>		
<i>Au 31 mars</i>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<b>Solde en début de période</b>	<b>2 245</b>	<b>2 097</b>
(Charge) / produit de la période	(10)	7
Païement des cotisations au fonds	255	142
Reclassement	4	-
Ecart de conversion	5	(1)
<b>Solde en fin de période</b>	<b>2 499</b>	<b>2 245</b>

L'analyse de ces actifs de pensions est présentée en note 29.1.

## 22. Autres actifs financiers

<i>En millions d'euros</i>				
<i>Au 31 mars</i>	<b>2009</b>		<b>2008</b>	
	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>
<b><u>Actifs disponibles à la vente</u></b>				
Titres de participation	-	46	-	78
<b><u>Actifs de transaction</u></b>				
Valeurs mobilières de placement	432	-	185	-
<b><u>Prêts et créances</u></b>				
Prêts et créances	121	947	91	934
Immobilisations financières diverses	29	-	27	-
<b>Valeur brute</b>	<b>582</b>	<b>993</b>	<b>303</b>	<b>1 012</b>
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>				
Dotation de l'exercice	(2)	-	-	(4)
Utilisation	-	1	-	2
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>	<b>(2)</b>	<b>(55)</b>	<b>-</b>	<b>(56)</b>
<b>Total</b>	<b>580</b>	<b>938</b>	<b>303</b>	<b>956</b>

### Actifs disponibles à la vente

<i>En millions d'euros</i>	<b>Juste valeur</b>	<b>% intérêt</b>	<b>Capitaux propres</b>	<b>Résultat</b>	<b>Cours de bourse (en €)</b>	<b>Date de clôture</b>
<b>Au 31 mars 2009</b>						
Club Med (*)	4	2,00%	494	2	9,05	Octobre 2008
Voyages Fram	9	8,71%	ND	ND	NA	Décembre 2008
Autres	33					
<b>Total</b>	<b>46</b>					
<b>Au 31 mars 2008</b>						
Alitalia (*)	13	2,00%	726	(211)	0,48	Décembre 2007
Club Med (*)	13	2,00%	490	(8)	33,95	Octobre 2007
Opodo	-	5,60%	(33)	(55)	NA	Décembre 2006
Voyages Fram	9	8,71%	121	7	NA	Décembre 2007
Autres	43					
<b>Total</b>	<b>78</b>					

(\*) société cotée

# Groupe Air France-KLM

## Actifs de transaction

Il s'agit principalement de parts dans des fonds communs de placement ne répondant pas à la définition « d'équivalents de trésorerie ».

## Prêts et créances

Le poste « Prêts et créances » comprend principalement les dépôts versés dans le cadre des locations opérationnelles et financières.

## 23. STOCKS ET ENCOURS

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Au 31 mars</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Pièces de rechanges aéronautiques	552	499
Autres approvisionnements	135	175
Encours de productions	6	5
<b>Valeur brute</b>	<b>693</b>	<b>679</b>
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>	<b>(172)</b>	<b>(102)</b>
Dotations de l'exercice	(10)	(12)
Reprise de dépréciation suite à des sorties et des cessions	12	8
Reprise de dépréciation devenue sans objet	-	-
Reclassement	4	(66)
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>	<b>(166)</b>	<b>(172)</b>
<b>Valeur nette</b>	<b>527</b>	<b>507</b>

## 24. CRÉANCES CLIENTS

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Au 31 mars</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Compagnies aériennes	473	579
Autres clients :		
* Passage	1 005	1 318
* Fret	269	374
* Maintenance	296	301
* Autres	81	78
<b>Valeur brute</b>	<b>2 124</b>	<b>2 650</b>
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>	<b>(81)</b>	<b>(91)</b>
Dotations de l'exercice	(31)	(17)
Utilisation	18	25
Reclassement	8	2
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>	<b>(86)</b>	<b>(81)</b>
<b>Valeur nette</b>	<b>2 038</b>	<b>2 569</b>

# Groupe Air France-KLM

## 25. AUTRES DEBITEURS

<i>En millions d'euros</i>				
<i>Au 31 mars</i>				
	<b>2009</b>		<b>2008</b>	
	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>
Fournisseurs débiteurs	51	-	71	-
Etat	113	-	93	-
Instruments dérivés	398	626	1 575	1 807
Charges constatées d'avance	233	2	185	1
Débiteurs divers	276	1	465	2
<b>Valeur brute</b>	<b>1 071</b>	<b>629</b>	<b>2 389</b>	<b>1 810</b>
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>	<b>(4)</b>	<b>-</b>	<b>(7)</b>	<b>-</b>
Dotation de l'exercice	(2)	-	-	-
Utilisation	-	-	-	-
Reprise de dépréciation devenue sans objet	-	-	1	-
Reclassement	-	-	2	-
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>	<b>(6)</b>	<b>-</b>	<b>(4)</b>	<b>-</b>
<b>Valeur nette</b>	<b>1 065</b>	<b>629</b>	<b>2 385</b>	<b>1 810</b>

## 26. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

<i>En millions d'euros</i>		
<i>Au 31 mars</i>		
	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Titres de créances négociables (actifs de transaction)	48	49
SICAV (actifs de transaction)	2 635	3 059
Dépôts (actifs de transaction)	735	943
Caisses et banques	330	330
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>3 748</b>	<b>4 381</b>
Concours bancaires	(282)	(172)
<b>Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires</b>	<b>3 466</b>	<b>4 209</b>

# Groupe Air France-KLM

## 27. CAPITAUX PROPRES

### 27.1. Capital

Au 31 mars 2009, le capital social d'Air France-KLM, entièrement libéré, est divisé en 300 219 278 actions. Chaque action confère un droit de vote à son détenteur.

La valeur nominale des actions est de 8,50 euros.

L'évolution du nombre d'actions en circulation est la suivante :

<i>En nombre de titres</i>		
<b>Au 31 mars</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<b>En début de période</b>	<b>300 219 278</b>	<b>279 365 707</b>
Emission d'actions dans le cadre de l'exercice des BASA	-	20 853 046
Emission d'actions dans le cadre de la conversion des OCEANES	-	525
<b>En fin de période</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300 219 278</b>
Dont : - nombre de titres émis et payés	300 219 278	300 219 278
- nombre de titres émis et non payés	-	-

Les actions composant le capital social d'Air France-KLM ne sont soumises ni à restriction ni à préférence concernant la distribution de dividendes et le remboursement du capital.

### Nombre d'actions autorisées

L'Assemblée générale extraordinaire en date du 12 juillet 2007 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 26 mois à compter de la date de l'assemblée, à émettre des actions et/ou d'autres valeurs mobilières donnant accès immédiatement ou à terme au capital d'Air France-KLM dans la limite d'un plafond global de 500 millions d'euros correspondant à 58 823 529 actions.

### Répartition du capital et des droits de vote

Le capital et les droits de vote se répartissent de la façon suivante :

<b>Au 31 mars</b>	<b>en % du capital</b>		<b>en % des droits de vote</b>	
	<b>2009</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Etat français	16%	16%	16%	16%
Salariés et anciens salariés	12%	11%	12%	11%
Actions détenues par le groupe	2%	2%	-	-
Public	70%	71%	72%	73%
	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

La ligne « Salariés et anciens salariés » regroupe les titres détenus par le personnel et les anciens salariés identifiés dans des fonds ou par un code Sicovam.

### Autres titres donnant accès au capital

#### Bons d'Acquisition et/ou de Souscription d'Actions

A la suite de l'Offre Publique d'Echange des titres KLM en avril 2004, il a été émis 45 093 299 Bons d'Acquisition et/ou de Souscription d'Actions (BASA). Trois BASA donnaient le droit d'acquérir et/ou de souscrire à 2,066 actions nouvelles ou existantes Air France-KLM, de 8,50 euros de valeur nominale, au prix d'exercice de 20 euros par action

## Groupe Air France-KLM

Air France-KLM. Les titulaires des BASA avaient 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 en échange des BASA.

Entre le 1<sup>er</sup> avril et le 6 novembre 2007, date de la fin du programme, 30 280 575 BASA ont été exercés, donnant lieu à l'émission de 20 853 046 actions.

Le total des BASA convertis au cours de la période d'échange a été de 44 783 922, soit 99,3% du total des BASA émis.

### OCEANE

Voir note 30.2.

## 27.2. Primes d'émission, de fusion et d'apport

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

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Au 31 mars</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Part capitaux propres des instruments hybrides	46	46
Autres primes d'émission, de fusion et d'apport	719	719
	<b>765</b>	<b>765</b>

## 27.3. Actions d'auto-contrôle

	<b>Actions d'auto-contrôle</b>	
	En nombre	En millions d'euros
<b>Au 31 mars 2007</b>	<b>2 061 339</b>	<b>(30)</b>
Variation de la période	3 271 102	(89)
<b>Au 31 mars 2008</b>	<b>5 332 441</b>	<b>(119)</b>
Variation de la période	557 020	(5)
<b>Au 31 mars 2009</b>	<b>5 889 461</b>	<b>(124)</b>

Au 31 mars 2009, le groupe détient 1 667 488 de ses propres actions dans le cadre des programmes de stock options émis par KLM. Le groupe détient également 1 140 000 de ses propres actions dans le cadre du contrat de liquidité autorisé par l'Assemblée Générale des actionnaires du 12 juillet 2007. Enfin, le groupe détient 3 081 973 de ses propres actions sans affectation. L'ensemble de ces titres est classé en réduction des capitaux propres.

## 27.4. Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Au 31 mars</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b> <b>(retraité)</b>
Réserve légale	67	57
Réserves distribuables	1 005	988
Réserves sur instruments dérivés et sur actifs financiers disponibles à la vente	(1 503)	1 819
Autres réserves	3 674	3 082
Résultat net – part du groupe	(814)	756
<b>Total</b>	<b>2 429</b>	<b>6 702</b>

## Groupe Air France-KLM

Au 31 mars 2009, la réserve légale de 67 millions d'euros, représente 3 % du capital social d'Air France-KLM. La réglementation française exige qu'une société anonyme affecte chaque année 5 % de son résultat net statutaire à cette réserve légale jusqu'à ce qu'elle atteigne 10 % du capital social de la société. Ce montant affecté à la réserve légale est déduit du résultat distribuable pour l'année en cours. Cette restriction au paiement de dividendes s'applique également à l'ensemble des filiales françaises sur la base de leur propre résultat statutaire.

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

## 28. PAIEMENTS FONDES SUR DES ACTIONS

### 28.1. Plan de paiement fondés sur des actions en vigueur au 31 mars 2009

Plans	Date d'attribution / de lancement	Nombre d'actions / d'options attribuées	Date de départ d'exercice des options	Date d'expiration / de clôture	Prix de souscription (euros)	Nombre d'options exercées au 31/03/2009
<b><u>Plans d'options de souscription d'actions</u></b>						
KLM	26/06/2003	355 379	30/06/2004	30/06/2008	6,48	355 379
KLM	25/06/2004	463 884	30/06/2004	25/06/2009	13,19	149 858
KLM	26/07/2005	390 609	31/07/2005	16/07/2010	13,11	3 500
KLM	26/07/2006	411 105	31/07/2006	26/07/2011	17,83	-
KLM	27/07/2007	428 850	31/07/2007	25/07/2012	34,21	-

### Autres plans

Plans	Date d'attribution / de lancement	Nombre d'actions attribuées	Date d'expiration / de clôture	Prix de souscription (euros)	Nombre d'actions souscrites au 31/03/2009
Air France - ESA 1998 pilotes	01/05/1999	15 023 251	31/05/1999	14,00	15 023 251
Air France - KLM – ESA 2003	01/02/2005	12 612 671	21/02/2005	14,00	12 612 671

# Groupe Air France-KLM

## 28.2. Mouvements des options

	Prix moyen d'exercice (€)	Nombre d'options
<b>Options en circulation au 31 mars 2007</b>	<b>14,87</b>	<b>1 985 930</b>
<i>Dont options exerçables au 31 mars 2007</i>	<i>14,87</i>	<i>1 985 930</i>
Options auxquelles il est renoncé au cours de la période	19,02	(59 722)
Options exercées au cours de la période	15,06	(806 500)
Options attribuées au cours de la période	34,21	428 850
<b>Options en circulation au 31 mars 2008</b>	<b>19,96</b>	<b>1 548 558</b>
<i>Dont options exerçables au 31 mars 2008</i>	<i>19,96</i>	<i>1 548 558</i>
Options auxquelles il est renoncé au cours de la période	19,60	(36 812)
Options exercées au cours de la période	9,59	(46 060)
Options attribuées au cours de la période	-	-
<b>Options en circulation au 31 mars 2009</b>	<b>20,30</b>	<b>1 465 686</b>
<i>Dont options exerçables au 31 mars 2009</i>	<i>20,30</i>	<i>1 465 686</i>

## 28.3. Options en circulation par fourchette de prix de souscription au 31 mars 2009

Fourchette des prix d'exercice par action	Nombre d'options	Durée de vie moyenne résiduelle (en années)	Prix moyen d'exercice par action (en €)
De 10 à 15 euros par action	663 971	0,83	13,15
De 15 à 20 euros par action	391 199	2,32	17,83
De 20 à 35 euros par actions	410 516	3,34	34,21
<b>Total</b>	<b>1 465 486</b>	<b>1,93</b>	<b>20,30</b>

## 28.4. Descriptif des plans

### Plans d'options de souscription d'actions KLM

Avant le rapprochement avec Air France, les membres du Directoire et les principaux cadres de KLM disposaient d'options d'achat d'actions de KLM. Dans le cadre du contrat de regroupement entre KLM et Air France, les options d'achats d'actions et SAR (Share Appreciation Rights) non exercées lors du rapprochement ont été modifiées, le 4 mai 2004, de sorte que leur détenteur puisse acheter des actions Air France-KLM et des SAR attachées aux actions Air France-KLM. Les actions détenues par KLM dans le cadre de ce plan ont été converties en action Air France-KLM et transférées à une fondation dont l'unique objet est de détenir ces actions.

La période d'acquisition des droits des plans de stock-option accordés en 2003 et 2004 était de trois ans. Les conditions d'acquisition des plans de stock-options octroyés par KLM en juillet 2007, 2006 et 2005 prévoyaient l'acquisition d'un tiers des stock-options à la date d'attribution, d'un second tiers à la fin de la première année et du dernier tiers à la fin de la seconde année. L'acquisition des stock-options est conditionnelle à l'atteinte de critères de performance pré-déterminés ne dépendant pas du marché.

### Plan Echange Salaire / Actions 1998 pilotes Air France

Le 28 octobre 1998, la société Air France a signé avec les pilotes un accord prévoyant l'octroi d'actions Air France, aux pilotes salariés qui le demanderaient, en contrepartie d'une diminution de leur salaire (ces actions étant attribuées



## Groupe Air France-KLM

par l'Etat français, principal actionnaire à l'époque d'Air France). L'offre a été lancée le 1<sup>er</sup> mai 1999 et s'est clôturée le 31 mai 1999. A la clôture de l'offre, 15 023 251 actions avaient été attribuées aux pilotes ayant souscrit à cette offre. Le paiement de ces actions, souscrites à un cours de 14 euros, s'effectue par le biais d'une réduction de salaire s'étalant (i) sur une période de 7 ans pour 10 263 001 actions souscrites et (ii) sur la durée de vie professionnelle intégrale des pilotes pour les 4 760 250 actions restantes.

Conformément aux dispositions transitoires prévues par la norme IFRS 2, seuls les plans accordés après le 7 novembre 2002 et dont les droits ne sont pas acquis au 1<sup>er</sup> avril 2004 ont été évalués et comptabilisés en charge de personnel. L'exemption de l'antériorité s'applique en conséquence à ce plan.

### Plan Echange Salaire / Actions 2003 Air France-KLM

Le 1<sup>er</sup> février 2005, le groupe a lancé un plan d'échange salaire contre actions au terme duquel les employés d'Air France résidant en France se sont vus proposer d'acquérir des actions Air France-KLM au prix de 14 euros par action en échange d'une réduction de leur salaire sur une période de 6 ans. L'offre était limitée à un maximum de 13 186 853 actions ordinaires.

A la date de clôture de l'offre, soit le 21 février 2005, les employés d'Air France avaient ainsi acquis 12 612 671 actions Air France-KLM.

Ces actions ont été attribuées par l'Etat français, actionnaire d'Air France-KLM, sous condition de versement d'une somme d'un montant de 110 millions d'euros réglée par le groupe en avril 2007.

Les réductions de salaire s'étaleront sur la période allant de mai 2005 à mai 2011.

Dans le cas où un salarié ayant participé à l'ESA quitte le groupe avant la fin de la période de 6 ans, les actions non acquises sont restituées à Air France qui, à son tour, les restitue à l'Etat français. La juste valeur des services rendus dans le cadre de ce plan d'achat d'actions a été déterminée sur la base de la valeur de marché de l'action Air France-KLM à la date de clôture de l'offre soit un cours de 14,30 euros, et ressort à 180 millions d'euros. La charge de salaire correspondante est reconnue sur la période d'acquisition des droits de mai 2005 à mai 2011. Chaque versement, correspondant à la réduction de salaire sur une base annuelle, est considéré comme une acquisition indépendante. Le plan ESA 2003 est donc reconnu sur une base linéaire sur la période de service requise pour chaque part acquise séparément.

### Plan SARs KLM

KLM a mis en place au cours de l'exercice 2008-09 des Shares Appreciation Rights (SARs ou droits à appréciation d'actions) qui constituent des plans fondés sur des actions et réglés en trésorerie. Le nombre de SARs accordé le 1<sup>er</sup> juillet 2008 est de 153 080. Au cours de l'exercice 2008-09, aucun SARs n'a été exercé et 1 200 sont devenus caduques.

Les SARs octroyés par KLM le 1<sup>er</sup> juillet 2008 prévoient l'acquisition d'un tiers des droits à la date d'attribution, d'un second tiers à la fin de la première année et du dernier tiers à la fin de la seconde année. L'acquisition des droits est conditionnelle à l'atteinte de critères de performance prédéterminés ne dépendant pas du marché.

La juste valeur des services rendus dans le cadre de ce plan d'octroi de SARs a été déterminée sur la base de la valeur de marché de l'action Air France-KLM à la date de clôture de l'exercice soit un cours de 6,7 euros, et ressort à 1 million d'euros.

## 28.5. Charges de personnel liées aux paiements fondés sur des actions

<i>En millions d'euros</i>			
<b>au 31 mars</b>	<b>Note</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
ESA 2003		(26)	(28)
Plan de stock options		(4)	(2)
<b>Charges de personnel</b>	<b>7</b>	<b>(30)</b>	<b>(30)</b>

## 29. PROVISIONS ET AVANTAGES DU PERSONNEL

<i>En millions d'euros</i>	<b>Avantages du personnel note 29.1</b>	<b>Restitution d'avions</b>	<b>Restruc- turation</b>	<b>Litiges</b>	<b>Autres</b>	<b>Total</b>
<b>Montant au 31 mars 2007</b>	<b>990</b>	<b>374</b>	<b>39</b>	<b>92</b>	<b>117</b>	<b>1 612</b>
<i>Dont : non courants</i>	990	221	32	32	112	1 387
<i>Courant</i>	-	153	7	60	5	225
Dotations de l'exercice	111	140	-	528	60	<b>839</b>
Reprises pour utilisation	(352)	(108)	(30)	(9)	(54)	<b>(553)</b>
Reprises de provisions devenues sans objet	-	-	-	(3)	(2)	<b>(5)</b>
Ecart de conversion	(12)	(6)	-	-	(3)	<b>(21)</b>
Variation de périmètre	3	1	-	-	4	<b>8</b>
Actualisation	-	1	-	-	-	<b>1</b>
Reclassement	-	-	(1)	-	-	<b>(1)</b>
<b>Montant au 31 mars 2008</b>	<b>740</b>	<b>402</b>	<b>8</b>	<b>608</b>	<b>122</b>	<b>1 880</b>
<i>Dont : non courants</i>	740	273	-	310	116	1 439
<i>Courant</i>	-	129	8	298	6	441
Dotations de l'exercice	150	215	5	21	25	<b>416</b>
Reprises pour utilisation	(110)	(120)	(3)	(248)	(38)	<b>(519)</b>
Reprises de provisions devenues sans objet	-	-	-	(1)	-	<b>(1)</b>
Ecart de conversion	15	5	-	-	2	<b>22</b>
Variation de périmètre	-	48	-	52	4	<b>104</b>
Actualisation	-	-	-	-	-	<b>-</b>
Reclassement	4	(9)	-	(73)	(10)	<b>(88)</b>
<b>Montant au 31 mars 2009</b>	<b>799</b>	<b>541</b>	<b>10</b>	<b>359</b>	<b>105</b>	<b>1 814</b>
<i>Dont : non courants</i>	799	368	-	67	100	1 334
<i>Courant</i>	-	173	10	292	5	480

Les mouvements de provision pour avantages du personnel impactant le compte de résultat sont enregistrés en « frais de personnel ».

Au 31 mars 2009, l'impact des changements législatifs français concernant les retraites a été enregistré en « autres produits et charges non courants » (cf note 10).

Les mouvements de provision pour restructuration impactant le compte de résultat sont enregistrés en « autres produits et charges non courants » lorsque les effets sont significatifs.

Les mouvements de provision pour restitution impactant le compte de résultat sont enregistrés en « Dépréciations et provisions » à l'exception de l'actualisation qui est comptabilisée en « autres produits et charges financiers ».

Les mouvements de provision pour litiges ainsi que des autres provisions pour risques et charges impactant le compte de résultat sont enregistrés, selon leur nature, dans les différentes rubriques correspondantes du compte de résultat.

# Groupe Air France-KLM

## 29.1. AVANTAGES DU PERSONNEL

Le groupe compte un nombre important de plans de retraite et autres avantages à long terme au bénéfice de ses salariés. Les caractéristiques spécifiques de ces plans (formules de prestations, politique d'investissement dans les fonds et actifs détenus) varient en fonction des lois, des réglementations et des conventions applicables dans chaque pays où travaillent les salariés. Plusieurs de ces plans sont à prestations définies.

### Surplus des fonds de retraite

Le groupe constitue pour un certain nombre d'engagements de retraite des fonds de couverture. Les engagements du groupe KLM sont pour l'essentiel couverts par des fonds constitués conformément à la réglementation néerlandaise et à la convention collective de la société. Concernant le niveau de couverture des engagements, et particulièrement pour le programme relatif aux pilotes, de fortes contraintes de « sécurité » obligent la société à toujours être en position de « sur couverture ».

### Description des hypothèses actuarielles utilisées

Une évaluation actuarielle des engagements a été effectuée pour les clôtures des 31 mars 2009 et 2008. Ces calculs intègrent :

- Des probabilités de maintien dans le groupe pour le personnel actif, des probabilités de mortalité et des estimations d'évolution des salaires.
- Des hypothèses de départ à la retraite variant entre 55 et 65 ans selon les localisations et législations applicables.
- Des taux d'actualisation permettant de déterminer la valeur actuelle des engagements. Les taux d'actualisation des différentes zones géographiques sont déterminés en fonction de la durée de chacun des plans concernés et en effectuant la moyenne des principaux indices publiés. Ils se situent dans les fourchettes suivantes :

Au 31 mars	2009	2008
Zone euro	Entre 4,5% et 5,5%	Entre 4,75% et 5,5%
Royaume-Uni	6,7%	6,5%
USA-Canada	Entre 5,75% et 7,18%	Entre 5,0% et 6,45%
Autres pays	Entre 1,4% et 17%	Entre 1,7% et 19,5%

La sensibilité à l'évolution du taux d'actualisation sur la charge annuelle et l'engagement est la suivante :

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice 2008-09	Sensibilité des hypothèses de l'exercice 2007-08
Hausse de 0,25% du taux d'actualisation		
Impact sur la charge	(32)	(28)
Impact sur l'engagement	(386)	(383)
Diminution de 0,25% du taux d'actualisation		
Impact sur la charge	38	24
Impact sur l'engagement	386	383

- Une hypothèse de taux de rentabilité à long terme pour les fonds investis en couverture des plans de retraite et qui sont les suivants :

Au 31 mars	2009	2008
Zone euro	Entre 4,0% et 7,0%	Entre 4,0% et 6,75%
Royaume-Uni	Entre 5,9% et 6,7%	Entre 4,9% et 6,8%
USA-Canada	Entre 5,7% et 7,0%	Entre 5,5% et 7,0%
Autres pays	Entre 4,0% et 9,48%	Entre 4,0% et 10,0%

## Groupe Air France-KLM

Les taux de rendement moyens attendus à long terme des actifs des régimes du groupe ont été déterminés sur la base des rendements à long terme moyens attendus des différentes catégories d'actifs : actions, obligations, immobilier ou autres, pondérés par leur poids respectif dans la politique d'allocation des actifs de ces régimes.

- Une hypothèse de taux d'augmentation des dépenses de santé :

Au 31 mars	2008	2008
USA-Canada	Entre 9,5% et 10,0%	Entre 9,5% et 11,0%

La sensibilité à l'évolution des coûts médicaux des régimes santé accordés postérieurement à l'emploi sur la charge annuelle et l'engagement est la suivante :

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice 2008-09	Sensibilité des hypothèses de l'exercice 2007-08
Hausse de 1% des coûts médicaux		
Impact sur la charge	-	1
Impact sur l'engagement	4	4
Diminution de 1% des coûts médicaux		
Impact sur la charge	-	(1)
Impact sur l'engagement	(4)	(4)

- En moyenne, les principales hypothèses utilisées pour la valorisation des engagements sont résumées ci-dessous :

Au 31 mars	Retraites et indemnités assimilées		Avantages sociaux accordés postérieurement à l'emploi autres que les retraites	
	2009	2008	2009	2008
Taux d'actualisation	5,54%	5,53%	6,97%	5,92%
Taux d'augmentation des salaires	2,65%	2,65%	-	-
Rendement à long terme attendu des actifs	6,20%	5,80%	-	-

# Groupe Air France-KLM

## Evolution des engagements

Le tableau suivant présente le rapprochement entre l'engagement net des fonds de couverture concernant les plans de retraite et autres avantages à long terme du groupe avec les montants reconnus dans les états financiers du groupe, aux 31 mars 2009 et 2008.

(en millions d'euros)

	Retraites et indemnités assimilées		Avantages sociaux accordés postérieurement à l'emploi autres que les retraites	
	2008-09	2007-08	2008-09	2007-08
<b>Montant des engagements à l'ouverture de l'exercice</b>	<b>10 873</b>	<b>11 582</b>	<b>36</b>	<b>54</b>
Coût des services .....	307	359	-	1
Charge d'intérêt .....	606	529	2	2
Cotisations des participants .....	38	34	-	-
Modifications des plans .....	15	90	-	-
Variation de périmètre .....	-	3	-	-
Réduction / liquidation de régimes .....	(9)	(6)	-	(11)
Prestations payées .....	(487)	(473)	(2)	(3)
Pertes (Gains) actuariels .....	(253)	(1 167)	(5)	(1)
Ecart de conversion .....	(30)	(78)	4	(6)
<b>Montant des engagements à la clôture de l'exercice</b>	<b>11 060</b>	<b>10 873</b>	<b>35</b>	<b>36</b>
<i>Dont engagement résultant de régimes intégralement ou partiellement financés</i> .....	<i>10 891</i>	<i>10 716</i>	-	-
<i>Dont engagement résultant de régimes non financés</i> .....	<i>169</i>	<i>157</i>	<i>35</i>	<i>36</i>
<b>Valeur de marché des actifs affectés aux plans à l'ouverture de l'exercice</b>	<b>13 176</b>	<b>13 404</b>	-	-
Rendement réel des actifs .....	(2 027)	(208)	-	-
Cotisations de l'employeur .....	350	476	-	-
Cotisations des participants .....	38	34	-	-
Variation de périmètre .....	-	-	-	-
Réduction / liquidation de régimes .....	-	-	-	-
Prestations payées par les actifs .....	(474)	(458)	-	-
Ecart de conversion .....	(32)	(72)	-	-
<b>Valeur de marché des actifs affectés aux plans, à la clôture de l'exercice</b>	<b>11 031</b>	<b>13 176</b>	-	-
<b>Montant net figurant au bilan :</b>				
Engagement net .....	(29)	2 303	(35)	(36)
Coûts des services passés non reconnus .....	242	262	-	-
Pertes / (Gains) actuariels non reconnus .....	1 524	(1 028)	(2)	4
<b>Actif (Provision) net figurant au bilan</b> .....	<b>1 737</b>	<b>1 537</b>	<b>(37)</b>	<b>(32)</b>
<b>Montants reconnus au bilan (*) :</b>				
Engagements financés d'avance (note 21) .....	2 499	2 245	-	-
Engagements provisionnés .....	(762)	(708)	(37)	(32)
<b>Montant net reconnu</b>	<b>1 737</b>	<b>1 537</b>	<b>(37)</b>	<b>(32)</b>
<b>Charge de la période :</b>				
Coût des services .....	307	359	-	1
Charge d'intérêt .....	606	529	2	2
Rendement attendu des actifs .....	(762)	(781)	-	-
Réduction/Liquidation de régimes .....	(10)	(2)	-	(11)
Amortissement du coût des services passés .....	36	17	-	-
Amortissement des pertes (gains) actuariels .....	(19)	(10)	-	-
Autres .....	-	-	-	-
<b>Charge de la période</b> .....	<b>158</b>	<b>112</b>	<b>2</b>	<b>(8)</b>

(\*) A l'exception des plans de retraite dont la position est un actif net inscrit en totalité en actif non courant, l'ensemble des engagements est provisionné dans les passifs non courants.

# Groupe Air France-KLM

Les engagements, la valeur de marché des actifs affectés aux plans et les ajustements liés à l'expérience sont les suivants :

<i>En millions d'euros</i>	Engagements	Valeur de marché des actifs affectés aux plans	Engagement net	Ajustements liés à l'expérience sur	
				les engagements	les actifs affectés aux plans
Au 31 mars 2007	11 636	13 404	1 768	230	207
Au 31 mars 2008	10 909	13 176	2 267	(95)	(989)
Au 31 mars 2009	11 095	11 031	(64)	(133)	(2 788)

## Composition des actifs affectés aux plans

La composition moyenne pondérée des fonds investis dans les plans de retraite et autres avantages à long terme du groupe est la suivante :

<b>Au 31 mars</b>	<b>Fonds investis</b>	
	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Actions	34%	38%
Obligations	55%	49%
Immobilier	9%	11%
Actifs des assureurs	1%	1%
Investissements à court terme	1%	1%
Autres	-	-
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

## Sorties de trésorerie attendues

Le tableau ci-dessous présente les sorties de trésorerie attendues, concernant les retraites et autres avantages à long terme, au 31 mars 2009, sur les dix prochaines années :

<i>En millions d'euros</i>	<b>Retraites</b>
Estimation des cotisations à payer pour l'exercice clos le 31 mars 2010	356
Estimation des prestations payées :	
2010	503
2011	480
2012	510
2013	509
2014	518
2015-2019	2 946

## 29.2. AUTRES PROVISIONS

### Provision pour litiges avec les tiers

Une évaluation des risques de litiges avec les tiers a été effectuée avec le concours des avocats du groupe et des provisions ont été enregistrées lorsque les circonstances les rendaient nécessaires.

Les provisions pour litiges comprennent également des provisions pour risques fiscaux. De telles provisions sont constituées lorsque le groupe estime que l'administration fiscale pourrait être amenée à remettre en cause une position fiscale prise par le groupe ou l'une de ses filiales.

Dans le cours normal de ses activités, le groupe Air France-KLM et ses filiales Air France et KLM (et leurs filiales) sont impliqués dans divers litiges dont certains peuvent avoir un caractère significatif.

# Groupe Air France-KLM

## *Litiges en matière de législation anti-trust*

### a) Enquête des autorités de la concurrence dans le secteur du fret aérien

Air France et KLM sont impliquées depuis février 2006 avec vingt-cinq autres compagnies aériennes dans des enquêtes anti-concurrentielles diligentées par les autorités de la concurrence de plusieurs Etats concernant des allégations d'entente ou de pratiques concertées dans le secteur du fret aérien.

Au mois de juillet 2008, Air France et KLM ont conclu une composition pénale (Plea Agreement) mettant fin à la procédure anti-trust aux USA, moyennant le paiement d'une amende de 350 millions de dollars (210 millions de dollars pour Air France et 140 millions de dollars pour KLM) correspondant à 221 millions d'euros.

Au cours du second semestre de l'exercice 2008-09, Air France et KLM ont conclu des transactions mettant fin aux procédures anti-trust au Canada et en Australie. La transaction en Australie a donné lieu au paiement au cours du même semestre, d'une amende de 6 millions de dollars australiens soit 3,6 millions d'euros (3 millions de dollars australiens pour Air France et 3 millions de dollars australiens pour KLM). La transaction au Canada prévoit le paiement d'une amende de 9 millions de dollars canadiens soit 5,7 millions d'euros qui fait l'objet d'une provision au 31 mars 2009 (4 millions de dollars canadiens pour Air France et 5 millions de dollars canadiens pour KLM).

La procédure devant la Commission Européenne est toujours en cours au 31 mars 2009. Une décision est attendue au cours du second semestre de l'année 2009. La provision enregistrée dans les comptes au 31 mars 2008 pour faire face au risque d'une condamnation des deux sociétés du groupe par la Commission Européenne constitue toujours la meilleure estimation du risque encouru au 31 mars 2009.

Enfin, il n'est pas allégué par les autorités de la concurrence que la société holding Air France-KLM aurait personnellement pris part à des pratiques illicites. Toutefois, en sa qualité de société mère du groupe, Air France-KLM est considérée par la Commission européenne comme conjointement et solidairement responsable des pratiques illicites dont seraient responsables Air France et KLM.

Les procédures en Suisse, au Brésil, en Corée du Sud et en Afrique du Sud, sont également toujours en cours à la date de clôture. Elles ne donnent pas lieu à la constitution de provisions, le groupe n'étant pas en mesure, en l'état de ces procédures, d'apprécier les risques qu'il encourt, risques qui, au regard des chiffres d'affaires concernés, ne sont pas significatifs pris individuellement.

Martinair, filiale intégralement détenue par KLM depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, est également concernée par l'enquête des autorités de la concurrence aux USA, en Europe, au Canada, en Australie et en Afrique du Sud.

Martinair a conclu un Plea Agreement aux USA pour 42 millions de dollars (soit 28,4 millions d'euros) en juin 2008 et partiellement décaissé pour 4,7 millions de dollars ainsi qu'une transaction en Australie pour 5 millions de dollars australiens en février 2009 (soit 2,5 millions d'euros). Les autres procédures en cours en Europe et au Canada ont également donné lieu à l'inscription de provisions dans les comptes pour 24,2 millions d'euros. S'agissant de l'Afrique du Sud, Martinair n'a constitué aucune provision, le montant de la pénalité susceptible d'être encourue étant jugé peu significatif.

Le montant enregistré dans les comptes au 31 mars 2009 au titre des enquêtes des autorités de la concurrence des états concernés dans le secteur du fret aérien ressort à 316 millions d'euros, incluant les coûts associés.

### b) Enquête de la Commission européenne dans le secteur du transport aérien (passage) entre l'Europe et le Japon

Air France et KLM, comme d'autres transporteurs aériens, ont fait l'objet, le 11 mars 2008, d'opérations de visite et de saisie dans le cadre d'une enquête de la commission européenne concernant d'éventuels accords ou pratiques concertées dans le secteur des services de transport aérien (passage) entre les Etats parties à l'accord sur l'espace économique européen et le Japon.

Le 13 février 2009, Air France et KLM ont répondu à un questionnaire de la Commission rappelant le contexte des relations aériennes entre la France et les Pays Bas d'une part et le Japon d'autre part. Ces relations sont régies par des accords bilatéraux qui prévoient que les tarifs doivent être approuvés par les autorités de l'Aviation Civile des Etats concernés après entente entre les transporteurs aériens désignés dans le cadre de ces accords.

Au 31 mars 2009, cette procédure est toujours en cours et le groupe n'est pas en mesure de se prononcer sur les suites qui seront données à ces investigations par la Commission européenne.

## Groupe Air France-KLM

### c) Actions civiles relatives au secteur du fret aérien

Au 31 mars 2009, plus de cent quarante procédures dites de « class action » étaient engagées aux USA par des expéditeurs de fret à l'encontre de la société Air France, de KLM, de Martinair ainsi que des autres opérateurs de cargo.

Les demandeurs allèguent l'existence entre transporteurs aériens de fret d'une entente illicite depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000 dans la fixation des tarifs de fret incluant diverses surcharges que ces transporteurs perçoivent. Ils réclament, en conséquence, à ces transporteurs, outre le remboursement de frais d'avocats, le paiement de dommages et intérêts d'un montant non encore déterminé ainsi que des indemnités d'un montant triple à ces dommages et intérêts.

La plus grande partie de ces procédures a fait l'objet d'une centralisation devant l'Eastern District Court de New-York. Le groupe entend s'opposer à ces demandes. Comme les autres transporteurs, Air France, KLM et Martinair ont déposé, en juillet 2007, une « motion to dismiss » tendant au rejet des prétentions des demandeurs.

Le 26 septembre 2008, le juge rapporteur a recommandé au District Judge de rendre une décision déboutant les plaignants de leurs demandes mais en les autorisant à introduire de nouvelles demandes fondées sur la violation des lois anti-trusts fédérales (« dismissal without prejudice »). En revanche, les plaignants ayant fondé leurs demandes sur la base de la violation du droit de la concurrence européen et/ou des lois anti-trusts adoptées individuellement par chacun des états des Etats-Unis ne seraient pas autorisés, si cette recommandation était adoptée, à introduire de nouvelles demandes devant le Tribunal (« dismissal with prejudice »).

Le District Judge devrait se prononcer dans le cours de l'année 2009.

A ce stade, le groupe Air France-KLM n'est pas en mesure d'apprécier les suites qui seront données à ces procédures, ni de décider d'un montant à provisionner.

### d) Actions civiles relatives au secteur passage

Au 30 septembre 2008, deux procédures dites de « class action » ont été engagées aux USA contre plusieurs transporteurs aériens dont Société Air France, KLM et Air France KLM, respectivement à Philadelphie et à New-York. Les demandeurs allèguent l'existence entre transporteurs aériens d'une entente en matière de surcharges ou de tarifs sur les liaisons entre l'Europe et le Japon et sur les liaisons transatlantiques.

Les sociétés Air France, KLM et Air France-KLM entendent s'opposer à ces demandes dont elles contestent le bien-fondé. A ce stade, Air France et KLM ont déposé dans ces deux procédures des « motion to dismiss » tendant au débouté des demandes. Le groupe Air France KLM n'est pas en mesure d'apprécier les suites données à ces procédures qui n'en sont qu'à un stade préliminaire.

### Autres provisions

Les autres provisions comprennent principalement des provisions pour contrat à l'heure de vol dans le cadre de l'activité maintenance du groupe.

## 29.3. PASSIFS EVENTUELS

Le groupe est impliqué dans diverses procédures gouvernementales, judiciaires ou d'arbitrages pour lesquelles des provisions n'ont pas nécessairement été constituées dans ses états financiers.

### a) Pretory

Société Air France, en tant que personne morale, a été mise en examen le 20 juillet 2006 des chefs de travail dissimulé et de complicité d'abus de biens sociaux dans le cadre d'une information judiciaire ouverte contre les dirigeants de Pretory, société avec laquelle Air France avait conclu, à la suite des attentats du 11 septembre 2001, un contrat pour la mise à disposition d'agents de sécurité à bord de certains vols.

La compagnie a immédiatement saisi la Cour d'Appel de Paris d'un recours tendant à voir annuler la mise en examen qui lui a été notifiée. Bien que cette demande ait été rejetée, la société Air France entend contester sa mise en cause dans cette affaire.



# Groupe Air France-KLM

## b) Actionnaires minoritaires de KLM

L'association Vereniging van Effectenbezitters (VEB) ainsi qu'un actionnaire minoritaire de KLM ont assigné Air France-KLM (en sa qualité d'actionnaire titulaire d'actions de priorité) et KLM en vue d'obtenir une décision du Tribunal tendant à la reconnaissance d'un droit des minoritaires au versement d'un dividende plus élevé. Ces actionnaires minoritaires estiment que le dividende versé est injuste et inéquitable et que leurs droits n'ont pas été respectés. Une procédure a donc été engagée par ces minoritaires devant le Tribunal d'Amsterdam. Cette procédure en est à un stade préliminaire. A ce jour, il n'est pas possible d'en apprécier les suites.

A la connaissance d'Air France-KLM, il n'existe pas d'autre litige, arbitrage ou fait exceptionnel susceptible d'avoir ou ayant eu dans le passé récent une incidence significative sur la situation financière, le résultat et le patrimoine du groupe.

Hormis les points indiqués aux paragraphes 29.2 et 29.3, la société n'a pas connaissance de procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage (y compris toute procédure dont l'émetteur a connaissance, qui est en suspens ou dont il est menacé) qui pourrait avoir ou a eu récemment des effets significatifs sur la situation financière ou la rentabilité de l'émetteur et/ou du groupe, pour une période couvrant au moins les douze derniers mois.

## 30. DETTES FINANCIÈRES

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Au 31 mars</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<b>Dettes financières non courantes</b>		
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	228	190
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	277	267
OCEANE	393	389
Emprunts obligataires	750	750
Emprunts location financement (part non courante)	3 381	3 441
Autres emprunts à long terme (part non courante)	2 835	1 877
	<b>7 864</b>	<b>6 914</b>
<b>Dettes financières courantes</b>		
Emprunts location financement (part courante)	512	524
Autres emprunts à long terme (part courante)	761	310
Intérêts courus non échus	80	71
	<b>1 353</b>	<b>905</b>

### 30.1. Emprunts subordonnés à durée indéterminée

#### 30.1.1 Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en yens

L'emprunt subordonné à durée indéterminée en yen a été émis par KLM en 1999 pour un montant total de 30 milliards de yens, soit 228 millions d'euros au 31 mars 2009.

Cet emprunt est soumis au versement d'un coupon considéré à taux fixe (5,065% sur 10 milliards de yens et 4,53% sur 20 milliards de yens), après swaps.

L'emprunt est à durée indéterminée et remboursable à la main du groupe pour sa valeur nominale ; la date de remboursement probable est le 28 août 2019. Le remboursement de l'emprunt n'entraîne pas de paiement d'une indemnité. Cependant, une indemnité sera due si l'emprunt est remboursé dans une devise autre que le yen.

## Groupe Air France-KLM

L'emprunteur pourrait également avoir à rembourser au prêteur tous les frais considérés comme raisonnables et supportés dans le cadre d'une action juridique.

Cet emprunt est subordonné à toutes les dettes existantes ou à venir de KLM.

### 30.1.2 Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en Franc Suisse

L'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en franc suisse a été émis par KLM en deux tranches en 1985 et 1986 pour un montant total, à l'origine de 500 millions de francs suisses. Après les remboursements effectués par KLM, le montant de l'emprunt subordonné s'élève à 420 millions de francs suisse, soit 277 millions d'euros au 31 mars 2009.

Cet emprunt est remboursable à la main du groupe pour sa valeur nominale.

Cet emprunt est soumis au versement d'un coupon considéré à taux fixe (5¾ % sur 270 millions de francs suisses et 2 7/8 % sur 150 millions de francs suisses) pour les exercices clos les 31 mars 2009 et 2008.

Cet emprunt est subordonné à toutes les dettes existantes ou à venir de KLM.

## 30.2. OCEANE

Le 22 avril 2005, la société Air France, filiale du groupe Air France-KLM, a émis 21 951 219 obligations convertibles et / ou échangeables à tout moment en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) à échéance 15 ans pour un montant total de 450 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur nominale unitaire de 20,50 euros. Au 31 mars 2009, le ratio de conversion est égal à 1,03 action Air France-KLM pour une obligation.

La date de maturité de cet emprunt obligataire est le 1<sup>er</sup> avril 2020. Les porteurs d'obligations peuvent demander le remboursement de leurs titres le 1<sup>er</sup> avril 2012 et le 1<sup>er</sup> avril 2016. Air France peut imposer le remboursement en numéraire de ces titres par exercice d'un call à partir du 1<sup>er</sup> avril 2010 et dans certaines conditions incitant les porteurs d'OCEANE à leur conversion en actions Air France-KLM. Le coupon annuel est de 2,75% payable à terme échu le 1<sup>er</sup> avril de chaque année.

La période de conversion de ces obligations s'étend du 1<sup>er</sup> juin 2005 au 23 mars 2020.

A la date d'émission de cet emprunt obligataire, Air France-KLM a inscrit en dette un montant de 379 millions d'euros correspondant à la valeur actuelle des flux futurs de paiements d'intérêts et de nominal au taux pratiqué sur le marché pour une obligation semblable sans option de conversion.

La valeur de l'option, valorisée par déduction entre la valeur totale de l'émission (i.e. 450 millions d'euros) et la valeur inscrite en dette, a quant à elle été comptabilisée en capitaux propres (cf. note 27.2).

## 30.3. Emprunts obligataires

Le 11 septembre 2006 et le 23 avril 2007, la société Air France, filiale du groupe Air France-KLM, a émis des obligations en euros pour un montant total de 750 millions de maturité 22 janvier 2014. Les caractéristiques de ces obligations sont les suivantes :

- Montant : 750 millions d'euros
- Coupon : 4,75%
- Echéance : 22 janvier 2014

# Groupe Air France-KLM

## 30.4. Emprunts location financement

Le total des paiements minimaux futurs au titre des locations financement se décomposent comme suit :

<b>Au 31 mars</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<i>En millions d'euros</i>		
<b>Avions</b>		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	609	635
N+2	587	572
N+3	597	539
N+4	366	545
N+5	425	302
Au delà de 5 ans	1 644	1 708
<b>Total</b>	<b>4 228</b>	<b>4 301</b>
Dont - Principal	3 534	3 588
- Intérêts	694	713
<b>Constructions</b>		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	33	36
N+2	33	34
N+3	33	33
N+4	32	33
N+5	30	30
Au delà de 5 ans	132	156
<b>Total</b>	<b>293</b>	<b>322</b>
Dont - Principal	217	242
- Intérêts	76	80
<b>Autres matériels</b>		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	27	32
N+2	14	14
N+3	14	14
N+4	14	14
N+5	14	14
Au delà de 5 ans	191	182
<b>Total</b>	<b>274</b>	<b>270</b>
Dont - Principal	142	135
- Intérêts	132	135

Les charges de loyers de l'exercice n'incluent pas de loyers conditionnels. Les dépôts affectés au paiement de l'option d'achat sont présentés en note 22.

## 30.5. Autres emprunts

Les autres emprunts sont constitués des éléments suivants :

<i>En millions d'euros</i>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<b>au 31 mars</b>		
Titrisation d'actifs aéronautiques	312	339
VCRP et emprunts hypothécaires	1 170	963
Autres emprunts à long terme	2 114	885
<b>Total</b>	<b>3 596</b>	<b>2 187</b>

## Groupe Air France-KLM

- Titrisation d'actifs aéronautiques

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

Ce financement est garanti par un portefeuille de seize avions d'un montant initial total de 525 millions d'euros. Il est composé de trois tranches de dette :

- une tranche senior A1 à taux variable d'un montant initial de 98 millions d'euros et d'échéance finale prévue le 20 juillet 2013. Cette tranche présente un solde de 48 millions d'euros au 31 mars 2009 contre 59 millions d'euros au 31 mars 2008
  - une tranche senior A2 non amortie à taux fixe (4,575% par an) d'un montant de 194 millions d'euros et d'échéance finale prévue le 20 juillet 2013
  - une tranche mezzanine B à taux variable d'un montant de 143 millions d'euros et d'échéance finale prévue le 20 juillet 2013. Cette tranche présente un solde de 70 millions d'euros au 31 mars 2009 contre 86 millions d'euros au 31 mars 2008
- Les ventes avec clause de réserve de propriété (VCRP) et emprunts hypothécaires sont des dettes sécurisées par des avions. L'hypothèque est enregistrée auprès de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) afin de permettre aux tiers d'en avoir connaissance. L'hypothèque confère à son bénéficiaire une garantie lui permettant de faire saisir et vendre aux enchères l'actif hypothéqué et d'en percevoir le produit à due concurrence de sa créance, le solde revenant aux autres créanciers.

### 30.6. Analyse par échéance

Les échéances des dettes financières se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Au 31 mars</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Echéances en		
N+1	1 657	1 249
N+2	1 326	949
N+3	1 050	921
N+4	1 381	908
N+5	1 778	1 190
Au delà de 5 ans	3 781	4 500
<b>Total</b>	<b>10 973</b>	<b>9 717</b>
Dont - Principal	9 217	7 819
- Intérêts	1 756	1 898

Au 31 mars 2009, les flux d'intérêts financiers attendus s'élèvent à 305 millions d'euros pour l'exercice 2009-10, 968 millions d'euros pour les exercices 2010-11 à 2013-14, et 483 millions d'euros au-delà.

# Groupe Air France-KLM

## 30.7. Analyse par devise

La répartition des dettes financières par devise après prise en compte des instruments financiers dérivés, s'analyse comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Au 31 mars</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Euro	7 953	6 969
Dollar US	851	699
Franc Suisse	278	264
Livre Sterling	152	50
Autres	(17)	(163)
<b>Total</b>	<b>9 217</b>	<b>7 819</b>

La rubrique « autres » comprend principalement la juste valeur d'un « cross currency swap » venant en couverture des dettes perpétuelles en JPY et CHF.

## 30.8. Lignes de crédit

Le groupe dispose de lignes de crédit pour un montant total de 2 006 millions d'euros au 31 mars 2009. Les trois principales lignes s'élèvent respectivement à 1 200 millions d'euros, 540 millions d'euros et à 250 millions d'euros. 790 millions d'euros arrivent à échéance en 2010, 1 200 millions d'euros en 2012.

Le 17 octobre 2008, Air France a tiré 500 millions d'euros, à 6 mois, sur la ligne de 1,2 milliards d'euros. L'échéance de remboursement de cette ligne de crédit a été prolongée de 6 mois le 17 avril 2009. La société Air France-KLM a tiré sa ligne de crédit de 250 millions d'euros le 24 mars 2009.

## 31. TITRES DE TRANSPORT EMIS ET NON UTILISES

Le poste « Titres de transport émis et non utilisés » qui ressort à 3 048 millions d'euros inclut 915 millions d'euros relatifs à la dette Flying Blue (voir note 3.1.).

## 32. AUTRES CRÉDITEURS

<i>En millions d'euros</i>	<b>2009</b>		<b>2008</b>	
<b>Au 31 mars</b>	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>
Dettes fiscales	497	-	405	-
Dettes sociales	925	-	1 014	-
Dettes sur immobilisations	231	-	202	-
Instruments dérivés	1 673	2 001	984	667
Produits constatés d'avance	47	-	66	-
Dettes diverses	949	169	480	152
<b>Total</b>	<b>4 322</b>	<b>2 170</b>	<b>3 151</b>	<b>819</b>

Les dettes diverses au 31 mars 2009 comprennent un montant de 167 millions d'euros correspondant au débouclage anticipé des couvertures carburant perdantes. Conformément aux dispositions de la norme IAS 39, ce montant sera recyclé en résultat au moment où l'élément couvert (achat futur de carburant) affectera le compte de résultat.

# Groupe Air France-KLM

## 33. INSTRUMENTS FINANCIERS

### 33.1. Gestion des risques

- **Gestion des risques de marché**

Le pilotage et la coordination de la gestion des risques de marché d'Air France-KLM sont assurés par le Risk Management Committee (RMC). Ce dernier est composé du Directeur général et du Directeur général délégué aux affaires économiques et financières d'Air France, et du Directeur général exécutif et du Directeur général délégué finance de KLM. Le RMC se réunit chaque trimestre pour passer en revue le reporting groupe sur les risques relatifs au prix du carburant, aux taux de change des principales devises et aux taux d'intérêt et décider des couvertures à mettre en place : ratios de couverture à atteindre, délais de mise en oeuvre et éventuellement types d'instrument de couverture à privilégier. L'objectif poursuivi est de réduire l'exposition d'Air France-KLM et de préserver les marges budgétées. Les décisions prises par le RMC sont mises en oeuvre au sein de chaque compagnie par les services de trésorerie et carburant, dans le respect des procédures de délégation de pouvoirs. Les procédures internes de gestion des risques prévoient l'interdiction d'effectuer du trading ou de la spéculation.

Des réunions régulières sont organisées entre les services carburant des deux compagnies ainsi qu'entre les services trésorerie afin d'échanger, entre autres, sur les instruments de couvertures, les stratégies envisagées et les contreparties.

Les services de trésorerie de chaque compagnie diffusent quotidiennement une information auprès de leur direction générale sur le niveau de trésorerie. Chaque mois, un reporting complet incluant, entre autres, les positions de taux et de change, le portefeuille des instruments de couverture, le récapitulatif des placements et des financements par devise et le suivi des risques par contrepartie est transmis aux directions générales. Les instruments utilisés sont des swaps, des contrats à termes et des options.

La politique de couverture de carburant est menée par les services carburant qui sont également en charge de l'achat du produit physique. La qualité des contreparties est vérifiée par les directions financières. Un reporting hebdomadaire est fourni aux directions générales. Celui-ci reprend principalement les opérations réalisées durant la semaine, la valorisation de l'ensemble des positions, les pourcentages couverts ainsi que la ventilation des instruments et sous-jacents utilisés, les niveaux moyens de couvertures et les prix nets résultant, ainsi qu'un commentaire de marché. L'ensemble de ces données couvre l'exercice en cours et les 4 suivants. Par ailleurs, un reporting hebdomadaire groupe Air France-KLM (dit reporting GEC), consolide les chiffres des deux compagnies en matière de hedging carburant. Les instruments utilisés sont des swaps et des options.

- **Risque de change**

Le groupe réalise la plus grande partie de son chiffre d'affaires en euros. Cependant, le groupe a une activité internationale qui l'expose naturellement au risque de change. L'exposition principale porte sur le dollar américain, suivi dans une moindre mesure, par la livre sterling et le yen. La variation de ces devises vis-à-vis de l'euro a donc un impact sur les résultats financiers du groupe. Le groupe est globalement acheteur de dollars américains, le montant des dépenses telles que le carburant, les loyers opérationnels ou les pièces détachées excédant le montant des recettes. En conséquence toute appréciation significative du dollar américain vis-à-vis de l'euro pourrait avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats financiers. En revanche, le groupe est vendeur de livre sterling et de yen, le montant des recettes étant supérieur au montant des dépenses dans ces monnaies. Ainsi une baisse significative de ces devises contre l'euro aurait un impact négatif sur les résultats financiers du groupe.

Afin de réduire son exposition aux variations de change, le groupe a mis en place une politique de couverture. Concernant le dollar US, les deux compagnies couvrent progressivement leur exposition sur 12 mois glissants. Dans des conditions de marché particulièrement favorables, l'horizon de couverture peut être étendu à plusieurs exercices. S'agissant des autres devises, le niveau de couverture dépend des conditions de marché, il peut atteindre 70% de l'exposition sur l'exercice en cours et s'étendre sur plusieurs exercices si les circonstances sont favorables.

Les avions sont payés en dollars américains. En conséquence, le groupe est exposé à la hausse du dollar contre euro en matière d'investissements aéronautiques. La politique de couverture prévoit la mise en place progressive et systématique de couvertures entre la date de commande des avions et leur date de livraison.

Le risque de change sur la dette est limité. Au 31 mars 2009, 88% de la dette du groupe après prise en compte des instruments financiers dérivés sont émis ou convertis en euros, réduisant ainsi très fortement le risque de fluctuation de change sur la dette.

Malgré cette politique active de couverture, tous les risques de change ne sont pas couverts, en particulier en cas de forte variation d'une devise. Le groupe et ses filiales pourraient alors rencontrer des difficultés dans la gestion des

# Groupe Air France-KLM

risques liés aux taux de change, ce qui pourrait avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats financiers.

- **Risque de taux d'intérêt**

La dette financière est généralement contractée, tant par Air France que par KLM, à taux variable, conformément aux pratiques de marché. Cependant, compte tenu du niveau historiquement bas des taux d'intérêt, Air France et KLM ont converti (moyennant la mise en place de swaps) une part importante de leurs dettes à taux variable en dettes à taux fixe. Après swaps, la dette financière du groupe Air France-KLM à taux fixe représente 65% du total des dettes financières. Compte tenu de cette politique, le groupe affiche une exposition nette aux taux d'intérêt négative, la trésorerie placée à taux variable excédant le montant de la dette à taux variable. Air France-KLM se trouve ainsi exposé à la baisse des taux d'intérêt.

- **Risques relatifs au prix du carburant**

Les risques liés au prix du carburant avion sont couverts dans le cadre d'une stratégie de couverture définie pour l'ensemble du groupe Air France-KLM. Cette stratégie a été suspendue en novembre 2008 : arrêt de la prise de nouvelles positions, débouclage d'une partie de celles déjà souscrites afin de réduire significativement le risque à la baisse et bénéficier des niveaux de marché courants. Cette stratégie a cependant reposé jusqu'à cette date sur les principes suivants :

*Pourcentage minimum à couvrir*

- trimestre en cours : 65% des volumes consommés,
- trimestre 1 à trimestre 4 : 65% des volumes consommés,
- trimestre 5 à trimestre 8 : 45% des volumes consommés,
- trimestre 9 à trimestre 12 : 25% des volumes consommés,
- trimestre 13 à trimestre 16 : 5% des volumes consommés ;

*Sous-jacents*

Pour l'exercice fiscal en cours, au moins 30% des volumes consommés seront couverts en distillats, dont 20% obligatoirement en Jet. Au delà de ce minimum en distillats sur l'exercice en cours, le choix du sous-jacent est laissé à la discrétion d'Air France et de KLM à la condition que ce choix se porte sur des sous-jacents compatibles au sens de la norme IAS 39. Sur les exercices suivants, le choix du sous-jacent est laissé à la discrétion d'Air France et de KLM à la condition que ce choix se porte sur des sous-jacents compatibles au sens de la norme IAS 39.

*Instruments*

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

La stratégie de couverture en vigueur précédemment décrite est en cours de révision ; elle fera bien sûr l'objet d'une ratification par le RMC.

Les principales évolutions envisagées seront de réduire l'horizon (24 mois au lieu de 48), de ramener les volumes globalement protégés à moins d'une année de consommation (au lieu de 2 actuellement), enfin de ne recourir qu'à des structures optionnelles ouvrant un large potentiel à la baisse.

- **Risques de placement**

Compte tenu de la crise en vigueur sur les marchés financiers, les trésoreries d'Air France, de KLM et d'Air France-KLM sont actuellement investies sur un horizon de placement court, essentiellement en OPCVM monétaires et certificats de dépôts court termes, notés A1 ou P1. Une partie des liquidités de KLM est investie en devises sur des obligations notées AAA de façon à réduire le risque de change sur la dette.

- **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.

## Groupe Air France-KLM

- 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.
- 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 2009, le groupe a identifié les expositions suivantes au risque de contrepartie :

<b>Rating LT (Standards &amp; Poors)</b>	<b>Total de l'exposition en millions d'euros</b>
AAA	352
AA	25
AA-	6
A+	644
A	246
<b>Total</b>	<b>1 273</b>

Au 31 mars 2009, l'exposition est principalement constituée de la valeur de marché des placements de trésorerie à court terme.

Au 31 mars 2008, le groupe a estimé le risque de contrepartie comme étant non significatif.



# Groupe Air France-KLM

## 33.2. Instruments dérivés

- Au 31 mars 2009

Valeur au Bilan <i>en millions d'euros</i>	Actif		Passif	
	Non courant	Courant	Non courant	Courant
<b>Risque de change (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de juste valeur	62	24	13	33
Couverture de flux futurs	36	70	34	62
Dérivés de transactions	-	8	1	2
<b>Risque de taux (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de flux futurs	-	-	57	2
Couverture de juste valeur	13	-	34	2
Dérivés de transactions	-	-	13	-
<b>Risque matière première (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de juste valeur	-	-	-	-
Couverture de flux futurs	515	296	1 837	1 350
Dérivés de transactions	-	-	12	222
<b>Total</b>	<b>626</b>	<b>398</b>	<b>2 001</b>	<b>1 673</b>

- Au 31 mars 2008

Valeur au Bilan <i>en millions d'euros</i>	Actif		Passif	
	Non courant	Courant	Non courant	Courant
<b>Risque de change (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de juste valeur	54	16	361	167
Couverture de flux futurs	26	18	123	140
<b>Risque de taux (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de flux futurs	49	2	30	-
Couverture de juste valeur	13	-	83	42
Dérivés de transactions	51	1	14	1
<b>Risque matière première (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de juste valeur	-	-	-	-
Couverture de flux futurs	1 614	1 538	56	634
<b>Total</b>	<b>1 807</b>	<b>1 575</b>	<b>667</b>	<b>984</b>

# Groupe Air France-KLM

## 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 2009**

En millions d'euros	Nominal	Echéances - 1 an	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie</b>								
Swap de taux	2 672	358	274	348	291	257	1 144	(59)
<b>Opérations qualifiées de couverture de juste valeur</b>								
Swap de taux	528	123	176	119	54	27	29	(23)
<b>Opérations qualifiées de transactions</b>								
	160	29	-	-	29	-	102	(13)
<b>TOTAL</b>	<b>3 360</b>	<b>510</b>	<b>450</b>	<b>467</b>	<b>374</b>	<b>284</b>	<b>1 275</b>	<b>(95)</b>

Mtm\* = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché

- **Au 31 mars 2008**

En millions d'euros	Nominal	Echéances - 1 an	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie</b>								
Swap de taux	2 790	362	313	256	234	213	1 412	21
<b>Opérations qualifiées de couverture de juste valeur</b>								
Swap de taux	845	251	111	175	178	68	62	(112)
<b>Opérations qualifiées de transactions</b>								
	642	416	-	-	-	35	191	37
<b>TOTAL</b>	<b>4 277</b>	<b>1 029</b>	<b>424</b>	<b>431</b>	<b>412</b>	<b>316</b>	<b>1 665</b>	<b>(54)</b>

Mtm\* = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché

Ces instruments ont différents objets :

- Couverture d'un risque de prix lié aux dettes financières à taux fixes :  
En contractant une dette à taux fixe, l'entreprise est exposée à un risque d'opportunité en cas de baisse des taux. Compte tenu du niveau des taux sur le marché par rapport aux taux d'intérêts fixes contractés sur certaines dettes, le groupe a conclu des swaps de taux prêteur du taux fixe, documentés comptablement dans le cadre de couvertures de juste valeur
- 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, documentés comptablement dans le cadre de couvertures de flux de trésorerie. Dans le cadre des couvertures de flux de trésorerie, les variations de juste valeur des swaps sont enregistrées en capitaux propres à hauteur de la part efficace. Ces montants sont recyclés en compte de résultat symétriquement au paiement des intérêts sur la dette couverte,

# Groupe Air France-KLM

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

En millions d'euros au 31 mars	2009				2008			
	Avant couverture		Après couverture		Avant couverture		Après couverture	
	Base	Taux d'intérêt moyen	Base	Taux d'intérêt moyen	Base	Taux d'intérêt moyen	Base	Taux d'intérêt moyen
<b>Actifs et passifs financiers à taux fixe</b>								
<b>Actifs à taux fixe</b>	<b>2 800</b>	<b>3,9%</b>	<b>2 800</b>	<b>3,9%</b>	<b>1 918</b>	<b>4,8%</b>	<b>1 918</b>	<b>4,8%</b>
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	505	4,9%	507	4,8%	457	5,5%	500	4,6%
Emprunts obligataires (OCEANE)	393	2,8%	393	4,2%	389	2,8%	389	4,2%
Emprunts obligataires	750	4,8%	750	4,8%	750	4,7%	750	4,7%
Autres dettes financières	2 126	5,5%	4 292	4,4%	2 317	6,3%	4 198	4,6%
<b>Passifs à taux fixe</b>	<b>3 774</b>	<b>5,0%</b>	<b>5 942</b>	<b>4,4%</b>	<b>3 913</b>	<b>5,5%</b>	<b>5 837</b>	<b>4,6%</b>
<b>Actifs et passifs financiers à taux variable</b>								
<b>Actifs à taux variable</b>	<b>2 466</b>	<b>4,3%</b>	<b>2 466</b>	<b>4,3%</b>	<b>3 722</b>	<b>5,3%</b>	<b>3 722</b>	<b>5,3%</b>
Autres dettes financières	5 443	4,4%	3 275	4,4%	3 906	4,7%	1 982	4,9%
Concours bancaires courants	282	-	282	-	172	-	172	-
<b>Passifs à taux variable</b>	<b>5 725</b>	<b>4,4%</b>	<b>3 557</b>	<b>4,4%</b>	<b>4 078</b>	<b>4,7%</b>	<b>2 154</b>	<b>4,9%</b>

## Exposition au risque de change

### Opérations courantes :

Bien que la monnaie de comptabilisation du groupe soit l'euro, l'activité commerciale génère des revenus et des coûts libellés dans d'autres devises telles que le dollar US, le yen, la livre sterling ou le franc suisse.

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 à terme, d'achats à terme ou de stratégies d'options.

### Investissements aéronautiques :

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

### Dettes à long terme :

Une faible partie des emprunts est libellée 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.

- **Au 31 mars 2009**

<i>En millions d'euros</i>		Nominal	Echéances - 1 an	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
				1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>		<b>1 643</b>	<b>1 159</b>	<b>288</b>	<b>153</b>	<b>20</b>	<b>11</b>	<b>12</b>	<b>10</b>
Options de change									
	Dollar US	74	47	27	-	-	-	-	2
	Yen	220	122	64	34	-	-	-	(20)
	Autres devises	102	90	12	-	-	-	-	5
Achat à terme									
	Dollar US	323	179	68	41	12	11	12	5
Ventes à terme									
	Dollar US	143	109	34	-	-	-	-	(16)
	Yen	207	74	79	54	-	-	-	(4)
	Livre sterling	225	225	-	-	-	-	-	21
	Couronne norvégienne	111	111	-	-	-	-	-	5
	Franc suisse	49	49	-	-	-	-	-	-
	Autres devises	110	110	-	-	-	-	-	7
Autres									
	Dollar US	40	4	4	24	8	-	-	7
	Yen	39	39	-	-	-	-	-	(2)
<b>Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)</b>		<b>2 070</b>	<b>960</b>	<b>658</b>	<b>178</b>	<b>51</b>	<b>8</b>	<b>215</b>	<b>40</b>
Achat à terme									
	Dollar US	1 972	922	626	150	51	8	215	33
Options de change									
	Dollar US	98	38	32	28	-	-	-	7
<b>Risque de change (opérations de transaction)</b>		<b>204</b>	<b>204</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>5</b>
Achat à terme									
	Dollar US	130	130	-	-	-	-	-	3
Options de change									
	Dollar US	51	51	-	-	-	-	-	3
Autres									
	Dollar US	23	23	-	-	-	-	-	(1)
<b>Total</b>		<b>3 917</b>	<b>2 323</b>	<b>946</b>	<b>331</b>	<b>71</b>	<b>19</b>	<b>227</b>	<b>55</b>

\* Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché

# Groupe Air France-KLM

## • Au 31 mars 2008

En millions d'euros	Nominal	Echéances - 1 an	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
			<b>Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>	<b>3 856</b>	<b>1 900</b>	<b>1 004</b>	<b>714</b>	
Options de change								
Dollar US	2 207	1 003	653	551	-	-	-	(197)
Yen	180	90	71	19	-	-	-	(1)
Achat à terme								
Dollar US	658	259	196	120	51	11	21	(56)
Ventes à terme								
Dollar US	59	26	33	-	-	-	-	8
Yen	123	54	48	21	-	-	-	1
Livre sterling	132	132	-	-	-	-	-	8
Couronne norvégienne	129	129	-	-	-	-	-	1
Franc suisse	56	56	-	-	-	-	-	(1)
Autres devises	139	139	-	-	-	-	-	2
Autres								
Dollar US	173	12	3	3	20	8	127	16
<b>Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)</b>	<b>4 478</b>	<b>1 319</b>	<b>1 337</b>	<b>847</b>	<b>662</b>	<b>133</b>	<b>180</b>	<b>(458)</b>
Achat à terme								
Dollar US	4 313	1 271	1 276	816	637	133	180	(453)
Options de change								
Dollar US	94	2	36	31	25	-	-	(4)
<b>Risque de change (opérations de transaction)</b>								
Achat à terme								
Dollar US	71	46	25	-	-	-	-	(1)
<b>Total</b>	<b>8 334</b>	<b>3 219</b>	<b>2 341</b>	<b>1 561</b>	<b>733</b>	<b>152</b>	<b>328</b>	<b>(677)</b>

\* Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché

Dans le cadre des couvertures de flux de trésorerie, les variations de juste valeur efficaces des dérivés sont recyclées des capitaux propres vers le résultat à l'échéance des opérations de couverture qui correspond à la date de réalisation des flux futurs couverts.

## Risque lié au prix du carburant

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

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

## • Au 31 mars 2009

En millions d'euros	Nominal	Echéances - 1 an	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
			<b>Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>	<b>6 214</b>	<b>2 548</b>	<b>1 329</b>	<b>1 480</b>	
Swap	106	103	3	-	-	-	-	(33)
Options	6 108	2 445	1 326	1 480	857	-	-	(2 343)
<b>Risque de matière première (opérations de transactions)</b>	<b>232</b>	<b>203</b>	<b>29</b>	-	-	-	-	<b>(234)</b>
Swap	105	105	-	-	-	-	-	(76)
Options	127	98	29	-	-	-	-	(158)
<b>Total</b>	<b>6 446</b>	<b>2 751</b>	<b>1 358</b>	<b>1 480</b>	<b>857</b>	-	-	<b>(2 610)</b>

\* Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché

# Groupe Air France-KLM

## • Au 31 mars 2008

En millions d'euros	Nominal	Echéances - 1 an	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>	<b>7 536</b>	<b>2 582</b>	<b>1 884</b>	<b>2 266</b>	<b>804</b>	-	-	<b>2 462</b>
Swap	819	253	484	82	-	-	-	529
Options	6 717	2 329	1 400	2 184	804	-	-	1 933

\* Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché

Dans le cadre des couvertures de flux de trésorerie, les variations de juste valeur efficaces des dérivés sont recyclées des capitaux propres vers le résultat à l'échéance des opérations de couverture qui correspond à la date de réalisation des flux futurs couverts.

### 33.3. Valeurs de marché des instruments financiers

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

- les valeurs de marchés estimées 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 2009 et 2008 ne sont pas représentatifs des gains ou pertes qui seraient enregistrés à l'échéance ou en cas de résiliation de l'instrument financier.

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

Les méthodes utilisées sont les suivantes :

- *Disponibilités, créances clients, autres débiteurs, concours bancaires court terme et assimilés, dettes fournisseurs et autres créditeurs :*  
Le groupe estime qu'en raison de leur caractère court terme, la valeur comptable constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché.
- *Valeurs mobilières de placement, titres de participation et autres titres :*  
Les valeurs de marché des titres sont déterminées principalement par référence au prix du marché ou par référence au marché de titres similaires.  
En l'absence de marché, les titres sont retenus pour leur valeur comptable, considérée comme une approximation raisonnable de leur valeur de marché.
- *Emprunts, autres dettes financières et prêts :*  
Les 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 2008 et 2009, évalués sur la base des données de marché à la date de clôture.

# Groupe Air France-KLM

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

<i>En millions d'euros</i>	31 mars 2009		31 mars 2008	
	Valeur comptable	Valeur de marché estimée	Valeur comptable	Valeur de marché estimée
<b>Actifs financiers</b>				
<b><u>Actifs financiers disponibles à la vente</u></b>				
Titres de participation	46	46	78	78
<b><u>Actifs de transaction</u></b>				
Valeurs mobilières de placement	432	432	185	185
<b><u>Prêts et créances</u></b>				
<b>Prêts</b>				
Taux fixe	353	392	294	319
Taux variable	99	98	85	84
<b>Instruments dérivés de taux</b>				
SWAP de taux	13	13	116	116
<b>Instruments dérivés de change</b>				
Options de change	52	52	2	2
Contrats à terme de devises	142	142	92	92
Swaps de change	6	6	20	20
<b>Instruments dérivés sur matières premières</b>				
SWAP et options sur produits pétroliers	811	811	3 152	3 152
Créances clients	2 038	2 038	2 569	2 569
Autres débiteurs (hors instruments dérivés)	676	676	817	817
<b><u>Trésorerie et équivalents de trésorerie</u></b>				
Equivalents de trésorerie	3 418	3 418	4 051	4 051
Caisses et banques	330	330	330	330
<b>Passifs financiers</b>				
<b><u>Dettes au coût amorti</u></b>				
<b>Emprunts obligataires (*)</b>				
Taux fixe	1 143	1 037	1 139	1 063
Titres à durée indéterminée	505	507	457	417
<b>Autres emprunts et dettes financières</b>				
Taux fixe	2 090	2 034	2 318	2 226
Taux variable	5 479	5 377	3 905	3 905
<b><u>Instruments dérivés</u></b>				
<b>Instruments dérivés de taux</b>				
SWAP de taux	108	108	170	170
<b>Instruments dérivés de change</b>				
Options de change	55	55	203	203
Contrats à terme de devises	87	87	572	572
Swaps de change	3	3	16	16
<b>Instruments dérivés sur matières premières</b>				
SWAP et options sur produits pétroliers	3 421	3 421	690	690
<b><u>Autres dettes</u></b>				
Dettes fournisseurs	1 887	1 887	2 218	2 218
Titres de transport émis et non utilisés	3 048	3 048	2 279	2 279
Autres créditeurs (hors instruments dérivés)	2 818	2 818	2 319	2 319

(\*) Les emprunts obligataires à taux fixe sont constitués de l'OCEANE émise en avril 2005, ainsi que l'emprunt obligataire de 750 millions d'euros émis respectivement en septembre 2006 et avril 2007 par la société Air France.

**Emprunt OCEANE** : la valeur de marché de 410 millions d'euros a été calculée sur la base du cours de l'obligation au 31 mars 2009. Cette valeur de marché intègre la juste valeur de la composante dette (montant au bilan de 393 millions d'euros au 31 mars 2009) ainsi que la juste valeur de l'option de conversion inscrite en capitaux propres pour un montant de 57 millions d'euros.

**Emprunt obligataire émis en septembre 2006 et avril 2007** : les caractéristiques de cet emprunt sont décrites en note 30.3. La valeur de marché de la dette est de 684 millions d'euros.

# Groupe Air France-KLM

## 33.4. Sensibilité

La sensibilité est calculée uniquement sur la valorisation des instruments financiers à la clôture de chaque exercice présenté.

### Sensibilité des couvertures carburant

L'impact d'une variation de la juste valeur des dérivés carburant suite à une hausse ou baisse des cours du Brent de 10 USD par baril sur le « résultat avant impôt des entreprises intégrées » et sur les « produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres » est présenté ci-dessous :

<i>En millions d'euros</i>	31 mars 2009		31 mars 2008	
	Augmentation de 10 USD par baril de Brent	Diminution de 10 USD par baril de Brent	Augmentation de 10 USD par baril de Brent	Diminution de 10 USD par baril de Brent
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(147)	25	43	(46)
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	746	(626)	888	(921)

### Sensibilité des couvertures de change

La contre-valeur en euros des actifs et passifs monétaires est présentée ci-dessous :

<i>En millions d'euros</i>	Actifs monétaires		Passifs monétaires	
	31 mars 2009	31 mars 2008	31 mars 2009	31 mars 2008
Dollar US	537	528	1 248	919
Livre sterling	17	26	5	49
Yen	2	4	239	202
Franc suisse	2	10	279	271
Dollar canadien	7	3	2	2

Le montant des actifs et passifs monétaires présentés dans le tableau ci-dessus ne tient pas compte de la réévaluation des actifs et passifs documentés dans le cadre de relations de couvertures de juste valeur.

L'impact sur le « résultat avant impôt des entreprises intégrées » et sur les « produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres » de l'augmentation des taux de change de 10% par rapport à l'euro est présenté ci-dessous :

<i>En millions d'euros</i>	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	Au 31 mars 2009	2008	2009	2008	2009	2008
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(31)	49	3	5	(22)	4
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	18	(28)	(21)	7	(28)	(17)

L'impact sur le « résultat avant impôt des entreprises intégrées » et sur les « produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres » de la diminution des taux de change de 10% par rapport à l'euro est présenté ci-dessous :

<i>En millions d'euros</i>	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	Au 31 mars 2009	2008	2009	2008	2009	2008
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	3	(105)	(3)	(5)	19	15
	3					



## Groupe Air France-KLM

Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	(3)	68	20	(9)	26	13
---	-----	----	----	-----	----	----

### Sensibilité aux taux d'intérêt

Le groupe est exposé au risque de variation des taux d'intérêt. La variation de 100 points de base des taux d'intérêt aurait un impact de 7 millions d'euros sur les charges financières pour l'exercice clos au 31 mars 2009, contre 25 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2008.

# Groupe Air France-KLM

## 34. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS

### 34.1. Locations financement

Le détail des emprunts relatifs aux locations financement est donné en note 30.

### 34.2. Locations opérationnelles

Les paiements minimaux futurs des locations opérationnelles se décomposent de la façon suivante :

<i>En millions d'euros</i>	<b>Paiements minimaux futurs</b>	
<b>Au 31 mars</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<b>Avions</b>		
Echéances en		
N + 1	775	630
N + 2	686	589
N + 3	517	483
N + 4	447	356
N + 5	369	281
Au delà de 5 ans	1 152	433
	<b>3 946</b>	<b>2 772</b>
<b>Constructions</b>		
échéances en		
N + 1	217	227
N + 2	218	226
N + 3	216	224
N + 4	218	225
N + 5	220	228
Au delà de 5 ans	349	657
	<b>1 438</b>	<b>1 787</b>

Les loyers relatifs aux locations opérationnelles « avions » se sont élevés à 646 millions d'euros au 31 mars 2009 contre 611 millions d'euros au 31 mars 2008.

Le groupe peut être amené à sous louer du matériel aéronautique ou des constructions. Les produits générés par cette activité sont non significatifs pour le groupe.

## 35. COMMANDES DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<b>Au 31 mars</b>		
N + 1	1 441	999
N + 2	1 473	1 292
N + 3	1 128	945
N + 4	456	706
N + 5	-	133
Au delà de 5 ans	-	-
<b>Total</b>	<b>4 498</b>	<b>4 075</b>

## Groupe Air France-KLM

Les engagements portent sur des montants en dollar US, convertis au cours de clôture de chaque exercice considéré. Ces montants font par ailleurs l'objet de couvertures.

Le nombre d'appareils en commande ferme au 31 mars 2009 diminue de 3 unités par rapport au 31 mars 2008 et s'élève à 102 appareils. Le nombre d'options diminue aussi de 5 unités sur la même période pour s'établir à 58 appareils. Ces évolutions s'expliquent par :

- la livraison de 22 appareils au cours de l'exercice ;
- de nouvelles commandes : 5 en commande ferme et 9 en option ;
- la confirmation de 14 options en commande ferme.

### **Flotte long-courrier**

#### *Passage*

Le groupe a reçu 2 Boeing B777. Au titre de ces mêmes avions, il a passé une commande ferme de 3 unités et a levé une option.

Au 31 mars 2009, le carnet de commande du groupe pour la flotte long-courrier passage est composé de 12 Airbus A380, 22 Boeing B777 en commande ferme ainsi que de 2 Airbus A380, 2 Airbus A330 et 12 Boeing B777 en option.

#### *Fret*

Le groupe a reçu 2 Boeing B777F.

Au 31 mars 2009, le carnet de commande du groupe au titre de l'activité long courrier fret est composé de 6 Boeing B777F (3 en commande ferme et 3 options).

### **Flotte moyen-courrier**

Le groupe a réceptionné 4 Boeing B737, un Airbus A320 et un Airbus A321. Il a converti une commande ferme A320 en A321.

Au 31 mars 2009, le carnet de commande du groupe est composé de 10 Airbus A320, 6 Airbus A321, 16 Boeing B737 en commande ferme, et de 10 Airbus A320, 11 Boeing B737 en option.

### **Flotte régionale**

Le groupe a reçu 3 Embraer 170, 5 Embraer 190, 4 AVRO RJ85. Il a levé 6 options sur les Canadair CRJ1000 et 7 options sur les Embraer 190. Le groupe a également passé une commande ferme de 2 AVRO RJ85 et de 9 Embraer 170 en option.

Au 31 mars 2009, le carnet de commande du groupe est composé de 16 Embraer 170 dont 10 options, de 19 Embraer 190 dont 6 options et de 16 CRJ1000 dont 2 options.

# Groupe Air France-KLM

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 N+5
A320	au 31 mars 2009	Commandes fermes	-	1	9	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	8	2	-
	au 31 mars 2008	Commandes fermes	1	1	2	8	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	8	2
A321	au 31 mars 2009	Commandes fermes	1	2	3	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2008	Commandes fermes	1	-	2	3	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
A330	au 31 mars 2009	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	1	1	-	-
	au 31 mars 2008	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	2	-	-
A380	au 31 mars 2009	Commandes fermes	3	4	3	2	-	-
		<i>Options</i>	-	-	1	1	-	-
	au 31 mars 2008	Commandes fermes	-	5	3	3	1	-
		<i>Options</i>	-	-	-	1	1	-
B737	au 31 mars 2009	Commandes fermes	3	7	4	2	-	-
		<i>Options</i>	-	-	1	3	4	3
	au 31 mars 2008	Commandes fermes	4	3	7	4	2	-
		<i>Options</i>	-	-	-	1	3	7
B777	au 31 mars 2009	Commandes fermes	6	6	6	4	-	-
		<i>Options</i>	-	-	4	6	2	-
	au 31 mars 2008	Commandes fermes	5	5	5	4	1	-
		<i>Options</i>	-	-	-	4	8	1
B777 F	au 31 mars 2009	Commandes fermes	2	1	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	1	2	-
	au 31 mars 2008	Commandes fermes	3	2	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	2	1	-	-
Emb170	au 31 mars 2009	Commandes fermes	4	2	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	2	7	1	-	-
	au 31 mars 2008	Commandes fermes	3	4	2	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	1	-	-	-
Emb 190	au 31 mars 2009	Commandes fermes	8	5	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	1	3	2	-	-
	au 31 mars 2008	Commandes fermes	5	6	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	5	8	-	-
AVRO RJ85	au 31 mars 2009	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2008	Commandes fermes	2	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
CRJ 1000	au 31 mars 2009	Commandes fermes	2	4	4	4	-	-
		<i>Options</i>	-	2	-	-	-	-
	au 31 mars 2008	Commandes fermes	-	1	4	3	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	8

# Groupe Air France-KLM

## 36. AUTRES ENGAGEMENTS

### 36.1. Engagements donnés

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Au 31 mars</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Engagements d'achats, de souscription de titres	1	1
Engagements de cessions de titre	(2)	(5)
Avals, cautions et garanties donnés	92	113
Dettes garanties par des actifs nantis ou hypothéqués	5 546	5 398
Commandes de biens au sol	229	159

Le détail des nantissements et sûretés réelles du groupe s'établit comme suit au 31 mars 2009 :

<i>En millions d'euros</i>					
	<b>Date de départ du nantissement</b>	<b>Date d'échéance du nantissement</b>	<b>Montant de l'actif nanti</b>	<b>Total du poste de bilan VNC</b>	<b>% correspondant</b>
Immobilisations incorporelles	-	-	-	559	-
Immobilisations corporelles	Décembre 1999	Mars 2021	5 645	14 438	39%
Autres actifs financiers	Septembre 1986	Novembre 2019	848	1 518	56%
			<b>6 493</b>	<b>16 515</b>	<b>39%</b>

### 36.2. Engagements reçus

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Au 31 mars</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Avals, cautions et garanties reçus	219	302
Autres	-	2

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

# Groupe Air France-KLM

## 37. Parties liées

### 37.1. Transactions avec les principaux dirigeants

Les administrateurs détiennent moins de 0,05% des droits de vote.

Les avantages accordés aux deux principaux dirigeants se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Au 31 mars</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Avantages à court terme	2,4	4,7
Avantages postérieurs à l'emploi	7,9	7,5
<b>Total</b>	<b>10,3</b>	<b>12,2</b>

Le montant des jetons de présence, se rapportant à l'exercice clos le 31 mars 2008, versés au cours de l'exercice clos le 31 mars 2009 aux membres du Conseil d'administration s'est élevé à 0,6 million d'euros.

### 37.2. Transactions avec les autres parties liées

Les montants cumulés des transactions réalisées avec les autres parties liées pour les exercices clos les 31 mars 2009 et 2008 se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Au 31 mars</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
<b>Actif</b>		
Créances client (net)	111	105
Autres débiteurs courants	2	5
Autres actifs non courants	17	21
	<b>130</b>	<b>131</b>

#### **Passif**

Dettes fournisseurs	119	104
Autres dettes courantes	44	43
Autres dettes à long terme	53	56
	<b>216</b>	<b>203</b>

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Au 31 mars</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Chiffre d'affaires	144	310
Redevances aéronautiques et autres loyers	(609)	(584)
Autres charges externes	(125)	(255)
Services aux passagers	(131)	(61)
Autres	(46)	238
	<b>(767)</b>	<b>(352)</b>

Dans le cadre de son activité, le groupe réalise des transactions avec des organismes gouvernementaux et des entreprises publiques dont notamment le ministère de la Défense, Aéroport de Paris (ADP), la Direction Générale de

# Groupe Air France-KLM

l'Aviation Civile. Air France-KLM considère que les transactions, effectuées avec ces tiers, ont été conclues à des conditions normales et courantes. Les principales transactions concernent :

## Aéroport de Paris (ADP)

- Des loyers payés au titre de contrats de location de terrains et de bâtiments
- Des redevances correspondant à la gestion par ADP des flux aéroportuaires et passagers.

De plus, ADP collecte les taxes d'aéroport pour le compte de l'Etat.

Pour les exercices clos le 31 mars 2009 et 2008, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 648 millions d'euros et 548 millions d'euros.

## Ministère de la Défense

Air France-KLM a conclu des contrats avec le Ministère de la Défense français concernant la maintenance d'avions de l'armée française. Le chiffre d'affaires relatif à cette activité représente 63 millions d'euros au 31 mars 2009 contre 116 millions d'euros au 31 mars 2008.

## Direction Générale de l'Aviation Civile

Cette autorité réglementaire placée sous l'autorité du ministère des transports est garante de la sécurité et de la sûreté du trafic aérien évoluant dans le ciel et sur les aérodromes français. A ce titre, la DGAC facture à Air France-KLM des prestations de service correspondant à l'utilisation des installations pour un montant de 123 millions d'euros au titre de l'exercice clos au 31 mars 2009 contre 98 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2008.

## Transactions avec les entreprises mises en équivalence

Le groupe a réalisé au cours de l'exercice, des opérations, avec des entreprises associées mises en équivalence. Il s'agit notamment de WAM Acquisition (ex Amadeus GTD). Au titre de l'exercice clos le 31 mars 2009, le montant des transactions avec WAM Acquisition représente pour le groupe un produit de 101 millions d'euros (contre 72 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2008) et une charge de 199 millions d'euros (contre 228 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2008).

Le groupe a également réalisé des opérations avec la société Martinair. Le chiffre d'affaires résultant de l'activité avec Martinair, jusqu'au 31 décembre 2008, s'élève à 12 millions d'euros pour l'exercice 2008-09 contre 32 millions d'euros pour l'exercice 2007-08. Le groupe acquiert des services auprès de Martinair dont le coût total s'établit, jusqu'au 31 décembre 2008, à 13 millions d'euros pour l'exercice 2008-09 contre 28 millions d'euros pour l'exercice 2007-08.

## 38. TABLEAU DE FLUX DE TRESORERIE

### 38.1. Acquisitions de filiales et participations

Les sorties nettes de trésorerie relatives à l'acquisition de filiales et participations s'analysent comme suit :

*En millions d'euros*

<b>Au 31 mars</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Trésorerie décaissée pour les acquisitions	(376)	(294)
Trésorerie des entités acquises	28	22
<b>Sortie nette de trésorerie</b>	<b>(348)</b>	<b>(272)</b>

- **Au 31 mars 2009**

La trésorerie décaissée pour les acquisitions comprend principalement l'acquisition de 25% des titres d'Alitalia pour 330 millions d'euros et de 50% des titres Martinair pour 10 millions d'euros.

# Groupe Air France-KLM

- **Au 31 mars 2008**

La trésorerie décaissée pour les acquisitions comprend principalement l'acquisition de VLM pour 178 millions d'euros, de titres Air France-KLM pour 88 millions d'euros et de titres KLM pour 12 millions d'euros.

## 38.2. Cessions de filiales

Les entrées nettes de trésorerie relatives aux cessions de filiales et participations s'analysent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		
<b>Au 31 mars</b>	<b>2009</b>	<b>2008</b>
Trésorerie encaissée lors des cessions	17	84
Trésorerie des entités cédées	(1)	-
<b>Entrée nette de trésorerie</b>	<b>16</b>	<b>84</b>

- **Au 31 mars 2009**

La trésorerie encaissée lors des cessions est constituée principalement de la cession des titres Reenton pour 4 millions d'euros et des titres Opodo pour 5 millions d'euros.

- **Au 31 mars 2008**

La trésorerie encaissée lors de cessions est constituée principalement de la cession de la participation dans la société Alpha Airport Plc pour un montant de 69 millions d'euros.

## 38.3. Transactions non monétaires

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2009, il n'y a eu aucune transaction non monétaire significative.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2008, le groupe a acquis en location financière un lot du Trieur Bagages Est (TBE) sur l'aéroport Charles de Gaulle. Ni l'acquisition du TBE ni la dette rattachée n'ont d'impact dans le tableau des flux de trésorerie.

## 39. HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES

<i>En millions d'euros</i>	<b>Réseau KPMG incluant KPMG N.V.</b>			
	<b>2009</b>		<b>2008</b>	
<b>Au 31 mars</b>	<b>Montant</b>	<b>%</b>	<b>Montant</b>	<b>%</b>
<b>Audit</b>				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	4,3	98%	4,3	97%
- Air France-KLM SA	0,8		0,8	
- Filiales intégrées globalement	3,5		3,5	
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	-	-	-	-
<b>Sous-total</b>	<b>4,3</b>	<b>98%</b>	<b>4,3</b>	<b>97%</b>
<b>Autres prestations</b>				
Juridique, fiscal, social	0,1	2%	0,2	3%
Technologies de l'information	-	-	-	-
Audit interne	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-
<b>Total Air France-KLM</b>	<b>4,4</b>	<b>100%</b>	<b>4,5</b>	<b>100%</b>



# Groupe Air France-KLM

<i>En millions d'euros</i> Au 31 mars	Deloitte et Associés			
	2009		2008	
	Montant	%	Montant	%
<b>Audit</b>				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	4,0	98%	3,8	100%
- Air France-KLM SA	0,7		0,7	
- Filiales intégrées globalement	3,3		3,1	
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	-	-	-	-
<b>Sous-total</b>	<b>4,0</b>	<b>98%</b>	<b>3,8</b>	<b>100%</b>
<b>Autres prestations</b>				
Juridique, fiscal, social	0,1	2%	-	-
Technologies de l'information	-	-	-	-
Audit interne	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-
<b>Total Air France-KLM</b>	<b>4,1</b>	<b>100%</b>	<b>3,8</b>	<b>100%</b>

## 40. ÉVÉNEMENTS POSTÉRIEURS À LA CLÔTURE

Il ne s'est produit aucun événement postérieur à la clôture.

# Groupe Air France-KLM

## 41. PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION AU 31 MARS 2009

Le périmètre comprend 161 sociétés consolidées et 26 sociétés mises en équivalence.

### 41.1. Sociétés consolidées

Entité	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AIR FRANCE SA	Multiactivités	100	100
KLM N.V.	Multiactivités	99	49
MARTINAIR	Multiactivités	99	49
AEROLIS	Passage	50	50
AIR FRANCE SERVICES LTD	Passage	100	100
AIR France GROUND HANDLING INDIA PVT LTD	Passage	51	51
BLUE LINK (EX FREQUENCE PLUS SERVICES)	Passage	100	100
BRIT AIR	Passage	100	100
CITY JET	Passage	100	100
CYGNIFIC (UK) LIMITED	Passage	99	49
CYGNIFIC B.V.	Passage	99	49
IAS ASIA INCORPORATED	Passage	99	49
IASA INCORPORATED	Passage	99	49
ICARE	Passage	100	100
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES EUROPE LIMITED	Passage	99	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES LIMITED	Passage	99	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES OFFSHORE LIMITED	Passage	99	49
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED	Passage	99	49
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED LIABILITY COMPANY	Passage	99	49
KLM CITYHOPPER B.V.	Passage	99	49
KLM CITYHOPPER UK LTD	Passage	99	49
KLM GROUND SERVICES LIMITED	Passage	99	49
KLM LUCHTVAARTSCHOOL B.V.	Passage	99	49
LYON MAINTENANCE	Passage	100	100
REGIONAL COMPAGNIE AERIENNE EUROPEENNE	Passage	100	100
SOCIETE D'EXPLOITATION AERONAUTIQUE	Passage	100	100
Stichting Studentenhuisvesting Vliegveld Eelde	Passage	99	49
TEAMTRACKERS SA	Passage	100	100
TEAMTRACKERS SRO	Passage	100	100
VLM AIRLINES NV	Passage	100	100
BLUE CROWN B.V.	Fret	99	49
MEXICO CARGO HANDLING	Fret	100	100
ROAD FEEDER MANAGEMENT B.V.	Fret	99	49
SODEXI	Fret	75	75
AIR FRANCE INDUSTRIE US	Maintenance	100	100
CRMA	Maintenance	100	100
EUROPEAN PNEUMATIC COMPONENT OVERHAUL AND REPAIR (EPCOR) B.V.	Maintenance	99	49
KLM UK ENGINEERING LIMITED	Maintenance	99	49
AEROMAINTENANCE GROUP	Maintenance	82	82
TURBINE SUPPORT INTERNATIONAL LLC	Maintenance	60	60
ABIDJAN CATERING	Autres	69	70

# Groupe Air France-KLM

Entité	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
ACNA	Autres	98	100
ACSAIR	Autres	50	51
AEROFORM	Autres	98	100
AFRIQUE CATERING	Autres	50	51
AIDA	Autres	77	77
AIR CHEF	Autres	49	50
AIR FRANCE FINANCE	Autres	100	100
AIR FRANCE FINANCE IRELAND	Autres	100	100
AIR FRANCE PARTNAIRS LEASING NV	Autres	45	45
AIR UK (Jersey) LIMITED	Autres	99	49
AIR UK LEASING LIMITED	Autres	99	49
AIRCRAFT MAINTENANCE AMSTERDAM B.V.	Autres	99	49
AIRGO B.V.	Autres	99	49
AIRPORT MEDICAL SERVICES B.V.	Autres	79	49
AIRPORT MEDICAL SERVICES C.V.	Autres	79	49
ALL AFRICA AIRWAYS	Autres	80	80
AMA HOLDING B.V.	Autres	99	49
AMSTERDAM SCHIPOL PIJPLEIDING BEHEER B.V.	Autres	59	49
AMSTERDAM SCHIPOL PIJPLEIDING B.V.	Autres	59	49
AMSTERDAM SCHIPOL PIJPLEIDING C.V.	Autres	72	49
AQUILA INVEST B.V.	Autres	99	49
BASE HANDLING	Autres	98	100
BLUE YONDER II B.V.	Autres	99	49
BLUE YONDER IX B.V.	Autres	99	49
BLUE YONDER X B.V.	Autres	99	49
BLUE YONDER XI B.V.	Autres	99	49
BLUE YONDER XII B.V.	Autres	99	49
BLUE YONDER XIII B.V.	Autres	99	49
BLUE YONDER XIV B.V.	Autres	99	49
BLUE YONDER 15	Autres	99	49
BRUNEAU PEGORIER	Autres	98	100
CARI	Autres	98	100
CATERING FDF	Autres	98	100
CATERING PTP	Autres	98	100
CELL K16 INSURANCE COMPANY	Autres	99	0
CENTRE DE PRODUCTION ALIMENTAIRE	Autres	98	100
CULIN'AIR PARIS	Autres	98	100
DAKAR CATERING	Autres	49	50
ETS Equipment Techno Services	Autres	99	49
EUROPEAN CATERING SERVICES	Autres	98	100
GIE JEAN BART	Autres	10	10
GIE SERVCENTER	Autres	98	100
GIE SURCOUF	Autres	100	100
HANDICAIR	Autres	98	100
HEESWIJK HOLDING B.V.	Autres	99	49
JET CHEF	Autres	98	100
KES AIRPORT EQUIPMENT FUELLING B.V.	Autres	99	49
KES AIRPORT EQUIPMENT LEASING B.V.	Autres	99	49
KLEUR INVEST B.V.	Autres	99	49
KLM AIRLINE CHARTER B.V.	Autres	99	49
KLM CATERING SERVICES SCHIPOL B.V.	Autres	99	49
KLM EQUIPMENT SERVICES B.V.	Autres	99	49
KLM FINANCIAL SERVICES B.V.	Autres	99	49

# Groupe Air France-KLM

Entité	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
KLM FLIGHT CREW SERVICES GMBH	Autres	99	49
KLM HEALTH SERVICES B.V.	Autres	99	49
KLM INTERNATIONAL CHARTER B.V.	Autres	99	49
KLM INTERNATIONAL FINANCE COMPANY B.V.	Autres	99	49
KLM OLIEMAATSCHAPPIJ B.V.	Autres	99	49
KLM UK HOLDINGS LIMITED	Autres	99	49
KLM UK LIMITED	Autres	99	49
KROONDUIF B.V.	Autres	99	49
LYON AIR TRAITEUR	Autres	98	100
MALI CATERING	Autres	70	99
MANAGEMENT MAATSCHAPPIJ B.V.	Autres	99	49
MARTINIQUE CATERING	Autres	91	93
MAURITANIE CATERING	Autres	25	51
O'FIONNAGAIN HOLDING COMPANY LIMITED	Autres	100	100
ORION-STAETE B.V.	Autres	99	49
ORLY AIR TRAITEUR	Autres	98	100
OUAGADOUGOU CATERING SERVICES	Autres	98	100
PASSERELLE	Autres	98	100
PASSERELLE CDG	Autres	64	66
PELICAN	Autres	100	100
PHK FREIGHT SERVICES B.V.	Autres	99	49
PMAIR	Autres	50	51
PRESTAIR	Autres	98	100
PYRHELIO-STAETE B.V.	Autres	99	49
QUASAR-STAETE B.V.	Autres	99	49
RIGEL-STAETE B.V.	Autres	99	49
ROSC LIMITED	Autres	99	49
SAVEUR DU CIEL	Autres	98	100
Senca	Autres	30	60
SERVAIR (Cie d'exploitation des services auxiliaires aériens)	Autres	98	98
SERVAIR SATS	Autres	50	51
SERVANTAGE	Autres	98	100
SERVCLEANING	Autres	98	100
SERVLING	Autres	98	100
SESAL	Autres	54	55
SKYCHEF	Autres	54	55
SKYLOGISTIC	Autres	98	100
SOCIETE D'INVESTISSEMENT AEROPORTUAIRE	Autres	98	100
SOGRI	Autres	95	97
SORI	Autres	49	50
SPECIAL MEALS CATERING	Autres	98	100
SPICA-STAETE B.V.	Autres	99	49
STICHTING GARANTIEFONDS KLM LUCHTVAARTSCHOOL	Autres	99	49
SYSTAIR	Autres	98	100
TAKEOFF 1 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 2 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 3 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 4 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 5 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 6 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 7 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 8 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 9 LIMITED	Autres	100	100

# Groupe Air France-KLM

Entité	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
TAKEOFF 10 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 11 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 12 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 13 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 14 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 15 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 16 LIMITED	Autres	100	100
TOULOUSE AIR TRAITEUR	Autres	98	100
TRANSAVIA AIRLINES BV	Autres	99	49
TRANSAVIA AIRLINES C.V.	Autres	99	49
TRANSAVIA France	Autres	99	100
TRAVEL INDUSTRY SYSTEMS B.V.	Autres	99	49
UILEAG HOLDING COMPANY LIMITED	Autres	100	100
WEBLOK B.V.	Autres	99	49

## 41.2. Sociétés mises en équivalence

Entité	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
ALITALIA	Passage	25	25
FINANCIERE LMP	Passage	20	20
HEATHROW CARGO HANDLING	Fret	50	50
CSC INDIA	Fret	49	50
SPAIRLINERS	Maintenance	50	50
BAAN TARA DEVELOPMENT LTD	Autres	99	49
BAAN TARA HOLDING LTD	Autres	99	49
DOUAL' AIR	Autres	25	25
FLYING FOOD CATERING	Autres	48	49
FLYING FOOD MIAMI	Autres	48	49
FLYING FOOD SAN FRANCISCO	Autres	43	44
FLYING FOOD SERVICES	Autres	48	49
GUANGHOU NANLAND CATERING COMPANY	Autres	24	25
INTERNATIONAL AEROSPACE MANAGEMENT COMPANY S.C.R.L.	Autres	20	20
KENYA AIRWAYS LIMITED	Autres	26	26
LOGAIR	Autres	49	50
LOME CATERING SA	Autres	17	35
MACAU CATERING SERVICES	Autres	17	34
Newrest Servair UK LTD	Autres	39	40
PAVILLON D'OC TRAITEUR	Autres	34	35
PRIORIS	Autres	33	34
SCHIPOL LOGISTICS PARK CV	Autres	52	49
SEREP	Autres	38	39
SERVAIR EUREST	Autres	34	35
TERMINAL ONE GROUPE ASSOCIATION	Autres	25	25
WAM	Autres	22	22