

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

EXERCICE CLOS LE 31 MARS 2011

Groupe Air France-KLM

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

<i>En millions d'euros</i>		2011	2010
	<i>Notes</i>		
Période du 1^{er} avril au 31 mars			
Chiffre d'affaires	5	23 615	20 994
Autres produits de l'activité		7	5
Produits des activités ordinaires		23 622	20 999
Charges externes	6	(14 555)	(13 197)
Frais de personnel	7	(7 333)	(7 434)
Impôts et taxes		(179)	(216)
Amortissements	8	(1 624)	(1 640)
Dépréciations et provisions	8	(52)	(35)
Autres produits et charges	9	243	238
Résultat d'exploitation courant		122	(1 285)
Cessions de matériels aéronautiques	10	8	(21)
Autres produits et charges non courants	10	756	(326)
Résultat des activités opérationnelles		886	(1 632)
Coût de l'endettement financier brut		(455)	(410)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie		84	106
Coût de l'endettement financier net	11	(371)	(304)
Autres produits et charges financiers	11	(78)	(193)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		437	(2 129)
Impôts	12	196	586
Résultat net des entreprises intégrées		633	(1 543)
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	20	(21)	(17)
Résultat net des activités poursuivies		612	(1 560)
Résultat net		612	(1 560)
- Propriétaires de la société mère		613	(1 559)
- Participations ne donnant pas le contrôle		(1)	(1)
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)	14.1		
- de base		2,08	(5,30)
- dilué		1,76	(5,30)

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

Groupe Air France-KLM

ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE

<i>En millions d'euros</i>	31 mars 2011	31 mars 2010
Résultat net	612	(1 560)
Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente		
Variation de la juste valeur portée en capitaux propres	165	6
Variation de la juste valeur transférée en résultat	4	-
Couverture des flux de trésorerie		
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en capitaux propres	952	1 159
Variation de la juste valeur transférée en résultat	68	532
Eléments du résultat global des sociétés mises en équivalence	(7)	10
Variation de la réserve de conversion	(25)	4
Impôt sur les éléments portés directement en capitaux propres		
Produit (charge) porté(e) en capitaux propres	(316)	(518)
Total des autres éléments du résultat global	841	1 193
Résultat global	1 453	(367)
- Propriétaires de la société mère	1 452	(370)
- Participations ne donnant pas le contrôle	1	3

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

Groupe Air France-KLM

BILAN CONSOLIDÉ

Actif		31 mars	31 mars
	<i>Notes</i>	2011	2010
<i>En millions d'euros</i>			
<hr/>			
Goodwill	15	422	401
Immobilisations incorporelles	16	695	612
Immobilisations aéronautiques	18	11 040	11 349
Autres immobilisations corporelles	18	2 111	2 252
Titres mis en équivalence	20	422	446
Actifs de pension	21	2 995	2 733
Autres actifs financiers (<i>dont 503 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières au 31 mars 2011 et 630 millions d'euros au 31 mars 2010</i>)	22	1 654	840
Impôts différés	12.5	933	942
Autres débiteurs	25	156	180
Actif non courant		20 428	19 755
<hr/>			
Actifs détenus en vue de la vente	13	21	93
Autres actifs financiers (<i>dont 149 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières et 574 millions de placements entre 3 mois et 1 an au 31 mars 2011 contre respectivement 139 millions et 343 millions d'euros au 31 mars 2010</i>)	22	751	517
Stocks et en-cours	23	558	537
Créances clients	24	1 938	2 142
Créances d'impôt société		6	1
Autres débiteurs	25	1 550	979
Trésorerie et équivalents de trésorerie	26	3 717	3 751
Actif courant		8 541	8 020
<hr/>			
Total actif		28 969	27 775

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

Groupe Air France-KLM

BILAN CONSOLIDÉ (suite)

Passif et capitaux propres		31 mars	31 mars
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2011	2010
Capital	27.1	300	2 552
Primes d'émission et de fusion	27.2	2 971	719
Actions d'auto-contrôle	27.3	(94)	(106)
Réserves et résultat	27.4	3 675	2 198
Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)		6 852	5 363
Participations ne donnant pas le contrôle		54	55
Capitaux propres		6 906	5 418
Provisions et avantages du personnel	29	1 930	1 432
Dettes financières	30	8 980	9 222
Impôts différés	12.5	511	418
Autres créditeurs	31	272	818
Passif non courant		11 693	11 890
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente	13	-	10
Provisions	29	287	696
Dettes financières	30	1 808	1 825
Dettes fournisseurs		2 211	2 032
Titres de transport émis et non utilisés		2 440	2 340
Programme de fidélisation		806	840
Dettes d'impôt société		3	11
Autres créditeurs	31	2 686	2 597
Concours bancaires	26	129	116
Passif courant		10 370	10 467
Total passif		22 063	22 357
Total passif et capitaux propres		28 969	27 775

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

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 - Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
Au 31 mars 2009	300 219 278	2 552	765	(124)	2 429	5 622	54	5 676
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	6	6	-	6
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	1 179	1 179	4	1 183
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	4	4	-	4
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	(1 559)	(1 559)	(1)	(1 560)
Résultat global	-	-	-	-	(370)	(370)	3	(367)
Echange Salaire Actions (ESA) et stock options	-	-	-	-	24	24	-	24
Dividendes distribués	-	-	-	-	-	-	(1)	(1)
OCEANE	-	-	-	-	69	69	-	69
Titres d'autocontrôle (note 27.3)	-	-	-	18	-	18	-	18
Variations de périmètre	-	-	-	-	-	-	(1)	(1)
Autres	-	-	(46)	-	46	-	-	-
Au 31 mars 2010	300 219 278	2 552	719	(106)	2 198	5 363	55	5 418
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	166	166	-	166
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	697	697	3	700
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(24)	(24)	(1)	(25)
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	613	613	(1)	612
Résultat global	-	-	-	-	1 452	1 452	1	1 453
Echange Salaire Actions (ESA) et stock options	-	-	-	-	25	25	-	25
Dividendes distribués	-	-	-	-	-	-	(3)	(3)
Réduction de capital	-	(2 252)	2 252	-	-	-	-	-
Titres d'autocontrôle (note 27.3)	-	-	-	12	-	12	-	12
Variations de périmètre	-	-	-	-	-	-	1	1
Au 31 mars 2011	300 219 278	300	2 971	(94)	3 675	6 852	54	6 906

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

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

<i>En millions d'euros</i>			
Période du 1^{er} avril au 31 mars	<i>Notes</i>	2011	2010
Résultat net – Propriétaires de la société mère		613	(1 559)
Participations ne donnant pas le contrôle		(1)	(1)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	8	1 676	1 675
Dotations nettes aux provisions financières	11	(3)	7
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(11)	61
Résultat sur cessions de filiales et participations		(13)	-
Gain sur opération WAM (ex Amadeus)	10	(1 030)	-
Résultats non monétaires sur instruments financiers	11	(25)	(8)
Ecart de change non réalisé		33	13
Résultats des sociétés mises en équivalence	20	21	17
Impôts différés	12	(215)	(591)
Autres éléments non monétaires		(209)	143
Sous-total		836	(243)
(Augmentation) / diminution des stocks		(10)	(28)
(Augmentation) / diminution des créances clients		171	(89)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		245	126
Variation des autres débiteurs et créditeurs		108	(564)
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		1 350	(798)
Prise de contrôle de filiales et participations	37	(33)	(2)
Investissements corporels et incorporels	19	(2 122)	(2 097)
Trésorerie nette reçue sur opération WAM (ex Amadeus)	10	193	-
Cessions de filiales et participations	37	-	-
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		977	1 053
Dividendes reçus		8	5
Diminution (augmentation) nette des placements entre 3 mois et 1 an		(229)	87
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements		(1 206)	(954)
Augmentation de capital		6	-
Achat de participations minoritaires, de parts dans les sociétés non contrôlées	37	(13)	(16)
Cession de participations sans perte de contrôle, de parts dans les sociétés non contrôlées	37	14	3
Emission de nouveaux emprunts		900	2 704
Remboursement d'emprunts		(646)	(326)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement		(550)	(522)
Nouveaux prêts		(110)	(73)
Remboursement des prêts		231	151
Dividendes distribués		(3)	(3)
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		(171)	1 918
Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants		(20)	3
Variation de la trésorerie nette		(47)	169
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	26	3 635	3 466
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	26	3 588	3 635
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)		(32)	(3)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(435)	(357)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		49	79

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 de présentation, qui est également la monnaie fonctionnelle du groupe est l'euro.

2. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

2.1. Intervenues au cours de l'exercice

Le 29 avril 2010, la société WAM a été introduite en bourse en Espagne.

Cette opération a été séquencée en deux étapes :

1. Une augmentation de capital réservée au marché à laquelle le groupe n'a pas souscrit
2. La vente concomitante d'une fraction de la participation du groupe

A l'issue de l'opération le pourcentage de participation est passé de 22% à 15%. Parallèlement, la gouvernance de WAM a été modifiée. Ces deux éléments ont entraîné pour le groupe la perte d'influence notable ainsi qu'un changement de méthode de valorisation de la participation restante. L'impact dans les comptes du groupe est présenté dans la note 10.

Durant le mois d'avril 2010, l'espace aérien a été fermé ou très fortement perturbé en raison d'une éruption volcanique en Islande.

2.2. Postérieurs à la clôture

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

3. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

3.1. Principes comptables

3.1.1 Principes de préparation des états financiers consolidés et référentiel comptable

En application du règlement européen n° 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés au 31 mars 2011 sont établis conformément au référentiel IFRS (*International Financial Reporting Standards*) tel qu'adopté par l'Union européenne et applicable à la date de clôture de ces états financiers consolidés.

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 18 mai 2011.

3.1.2 Evolution du référentiel comptable

- Normes IFRS, amendements et interprétations de l'IFRIC applicables de façon obligatoire pour les états financiers annuels 2011

Les normes IFRS 3 révisée « Regroupements d'entreprises » et IAS 27 révisée « Etats financiers consolidés » ont été appliquées à compter du 1^{er} avril 2010.

Cette évolution du référentiel a modifié notamment la méthode de comptabilisation des pertes d'influence notable. La note 10 décrit l'application de cette nouvelle méthode comptable aux entités pour lesquelles le groupe a cessé d'exercer une influence notable au cours de l'exercice ainsi que l'impact associé.

Les autres textes dont l'application est devenue obligatoire au cours de l'exercice clos le 31 mars 2011 n'ont pas d'incidence sur les comptes consolidés du groupe.

- Normes IFRS et interprétations de l'IFRIC dont l'application est obligatoire à compter du 1er avril 2011 et non anticipées par le groupe

Les textes adoptés par l'Union Européenne au 31 mars 2011 décrits ci-dessous et applicables de manière obligatoire aux périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} avril 2011 au plus tôt, n'ont pas été appliqués par anticipation par le groupe pour l'établissement de ses états financiers consolidés lorsque cette disposition était offerte :

- La révision de la norme IAS 24 « Information relative aux parties liées », applicable pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2011,
- L'interprétation IFRIC 19 « Dettes financières réglées par des instruments de capitaux propres », applicable par anticipation pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} juillet 2010,
- La révision de l'interprétation d'IFRIC 14 « Paiements d'avance d'exigences de financement minimal », applicable pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2011.

Le groupe n'attend aucun impact significatif concernant l'application de ces nouvelles normes, amendements et interprétations.

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 :

Groupe Air France-KLM

- 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.

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

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

3.3. Méthodes de consolidation

3.3.1. Filiales

Les sociétés dans lesquelles le groupe exerce un contrôle 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 « Participations ne donnant pas le contrôle ».

L'impact du rachat d'intérêts non contrôlant dans une filiale déjà contrôlée et l'impact de la cession d'un pourcentage d'intérêts sans perte de contrôle sont comptabilisés en capitaux propres.

Lors d'une cession partielle avec perte de contrôle, la participation conservée est réévaluée à la juste valeur à la date de la perte de contrôle. Le résultat de cession comprend l'impact de cette réévaluation et le résultat de cession sur les titres cédés, y compris les éléments comptabilisés en capitaux propres devant être recyclés en résultat.

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 dans 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 juste valeur 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, intégrées globalement, 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 ».

3.5. Regroupements d'entreprises

3.5.1. Regroupements d'entreprises réalisés après le 1^{er} avril 2010

Les acquisitions de filiales réalisées à compter du 1^{er} avril 2010 sont comptabilisées selon la méthode de l'acquisition, conformément à la norme IFRS 3 révisée « Regroupements d'entreprises ». En application de cette norme, dans le cas de la 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 (à l'exception des actifs non courants classés comme actifs détenus en vue de la vente qui sont comptabilisés à la juste valeur moins les coûts de sortie).

Les 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, fait l'objet de tests de perte de valeur annuels, ainsi que ponctuels en cas d'évolution défavorable de certains indicateurs.

Groupe Air France-KLM

Les frais de transactions, autres que ceux liés à l'émission d'une dette ou de titres de capital, sont comptabilisés immédiatement en charges lorsqu'ils sont encourus.

Le Groupe peut opter, acquisition par acquisition, pour la comptabilisation d'un goodwill dit « complet », c'est-à-dire que ce dernier est calculé en prenant en compte la juste valeur des participations ne donnant pas le contrôle en date de l'acquisition, et non pas uniquement leur quote-part dans la juste valeur des actifs et passifs de l'entité acquise.

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.

Les paiements conditionnels ou compléments de prix sont comptabilisés en capitaux propres lorsque le paiement prévoit la livraison d'un nombre fixe d'actions de l'acquéreur. Dans les autres cas, ils sont comptabilisés en passifs liés à des regroupements d'entreprises. Les paiements conditionnels ou compléments de prix sont estimés à leur juste valeur en date d'acquisition. Cette évaluation initiale ne peut être ajustée ultérieurement en contrepartie du goodwill qu'en cas de nouvelles informations liées à des faits et circonstances existant à la date d'acquisition et dans la mesure où l'évaluation était encore présentée comme provisoire (délai d'affectation limité à 12 mois). Tout ajustement ultérieur ne répondant pas à ces critères est comptabilisé en dette ou en créance en contrepartie du résultat du Groupe.

Lors d'une acquisition par étapes, la participation antérieurement détenue est réévaluée à la juste valeur à la date de prise de contrôle, et l'écart avec la valeur nette comptable est comptabilisé en résultat, de même que les éléments recyclables des produits et charges comptabilisés directement en capitaux propres relatifs à la participation antérieure.

3.5.2. Regroupements d'entreprises réalisés avant le 1^{er} avril 2010

Les acquisitions de filiales réalisées avant le 1^{er} avril 2010 sont comptabilisées selon la méthode de l'acquisition, conformément à la norme IFRS 3 « Regroupements d'entreprises ». 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 « actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », 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.

Les 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 fait 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 dès l'émission du billet, par application d'un taux statistique régulièrement mis à jour.

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

Groupe Air France-KLM

3.7. Programme de fidélisation

Les sous-groupes Air France et KLM opèrent un programme commun de fidélisation client « Flying Blue » permettant aux adhérents d'acquérir des « miles » lors de leurs voyages réalisés auprès des partenaires aériens ou lors de leur achat de prestations auprès des partenaires non aériens (sociétés de carte de crédit, chaînes hôtelières et loueurs de voitures). Ces « miles » peuvent être échangés par les adhérents contre des voyages gratuits auprès des partenaires aériens ou d'autres services gratuits auprès des partenaires non aériens.

Conformément à l'interprétation IFRIC 13 « Programmes de fidélisation de la clientèle », ces « miles » sont considérés comme un élément distinct d'une vente à éléments multiples et une partie du prix de la vente initiale du billet d'avion est allouée à ces « miles » et différée jusqu'à ce que l'obligation du Groupe relative à ces « miles » soit remplie.

Le montant différé en dette au fur et à mesure de l'acquisition des miles par les adhérents, est estimé :

- En fonction de la juste valeur des « miles », défini comme le montant auquel les avantages pourraient être vendus séparément ;
- Après prise en compte d'un taux de rédemption, correspondant à la probabilité d'utilisation des miles par les adhérents déterminée suivant une méthode statistique.

Dans le cadre des refacturations de « miles » entre les partenaires du programme, la marge réalisée sur les ventes de « miles » des sous-groupes Air France et KLM aux autres partenaires du programme 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 par la recommandation n°2009-r.03 du CNC 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 significatifs, comme la reconnaissance au compte de résultat d'un écart d'acquisition négatif.
- Des éléments 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 significatifs. 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 « Instruments financiers : comptabilisation et évaluation ».

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

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

3.10.4 *Emprunts obligataires convertibles*

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

Groupe Air France-KLM

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, etc.), 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.

3.10.7 Hiérarchie des actifs et passifs financiers évalués à la juste valeur

Le tableau présentant les actifs et passifs financiers par catégorie de valorisation (cf. note 32.4) répond aux exigences d'IFRS 7 amendé « Instruments financiers : informations à fournir ». Les justes valeurs à fournir sont classées selon une hiérarchie reflétant la nature des données de marché utilisées pour réaliser les évaluations.

Cette hiérarchie prévoit trois niveaux de juste valeur :

Niveau 1 : juste valeur calculée à partir de cours/prix cotés sur un marché actif pour des instruments identiques ;

Niveau 2 : juste valeur calculée à partir de techniques de valorisation s'appuyant sur des données observables telles que des prix d'actifs ou de passifs similaires ou des paramètres cotés sur un marché actif ;

Niveau 3 : juste valeur calculée à partir de techniques de valorisation reposant pour tout ou partie sur des données non observables telles que des prix sur un marché inactif ou la valorisation sur la base de multiples pour les titres non cotés.

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^{er} 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^{er} avril 2004 n'ont pas été modifiés à l'occasion de l'adoption des normes internationales au 1^{er} avril 2004, conformément à la norme IFRS 1 « Première adoption des IFRS ».

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.

Groupe Air France-KLM

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 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.

Groupe Air France-KLM

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

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. Des 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 », l'ensemble des immobilisations corporelles, incorporelles et les goodwill font l'objet d'un test de dépréciation dès l'apparition d'indices de perte de valeur, et au minimum une fois par an au 31 décembre pour les goodwill et les actifs incorporels à durée de vie indéfinie.

Pour ce test, le groupe détermine la valeur recouvrable de l'actif correspondant à la valeur la plus élevée entre sa valeur de marché diminuée des coûts de sortie et sa valeur d'utilité. Cette dernière est déterminée selon la méthode des flux futurs de trésorerie actualisés, estimée à partir d'hypothèses budgétaires validées par la Direction, d'un taux d'actualisation correspondant au coût moyen pondéré du capital du groupe et d'un taux de croissance reflétant les hypothèses de marché propre à l'activité.

Les tests de dépréciation sont réalisés individuellement pour chaque actif sauf pour les actifs auxquels il n'est pas possible de rattacher directement des flux de trésorerie indépendants. Dans ce cas, ces actifs sont regroupés au sein de l'unité génératrice de trésorerie (UGT) à laquelle ils appartiennent et c'est cette dernière qui est testée. Les UGT correspondent aux secteurs d'activité du groupe : passage, fret, maintenance, loisirs et autres.

Lorsque la valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est inférieure à sa valeur nette comptable, une perte de valeur est comptabilisée. La perte de valeur constatée sur une UGT est imputée en premier lieu sur le goodwill, le reliquat étant affecté aux autres actifs qui composent l'UGT au prorata de leur valeur nette comptable.

Groupe Air France-KLM

3.15. Stocks

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

Le coût des stocks comprend tous les coûts d'acquisition, de transformation et autres coûts encourus pour amener les stocks dans l'état et à l'endroit où ils se trouvent. Ces coûts comprennent, sur la base d'un niveau normal d'activité, les charges directes et indirectes de production.

Le coût des stocks est calculé 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 « Avantages du personnel », 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 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.

Groupe Air France-KLM

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

Ce dernier 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 « Impôts sur le résultat ».

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.

Les impôts différés liés aux déficits fiscaux sont activés au regard des perspectives de recouvrabilité découlant des budgets et plans à moyen terme élaborés par le Groupe. Les hypothèses utilisées sont identiques à celles retenues pour les tests de valeur des actifs (cf. note 3.14).

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 détenus en vue de la vente, 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 détenus en vue de la vente) 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 détenu en vue de la vente.

Le groupe évalue à chaque date d'arrêté s'il est engagé dans un processus de sortie d'actif ou d'activité, et le cas échéant, présente ces derniers en « actifs détenus en vue de la vente ».

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

Groupe Air France-KLM

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 « Paiements fondés sur des actions », seuls les plans accordés après le 7 novembre 2002 et dont les droits ne sont pas acquis au 1^{er} 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 correspond 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.

4. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

4.1. Acquisitions

Aucune acquisition significative n'a eu lieu sur les exercices 2010-11 et 2009-10.

4.2. Cessions

- **Exercice 2010-11**

Le 29 avril 2010, la société WAM (Amadeus) a été introduite en bourse en Espagne. Cette opération est détaillée dans la note 10.

- **Exercice 2009-10**

Aucune cession significative n'a eu lieu sur l'exercice 2009-10.

5. INFORMATIONS SECTORIELLES

Information par secteur d'activité

L'information sectorielle est établie sur la base des données de gestion interne communiquées au Comité Exécutif, principal décideur opérationnel du groupe.

Le groupe est organisé autour des secteurs suivants :

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.

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 goodwill, 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.

Information par secteur géographique

Les activités du groupe sont ventilées en six zones géographiques :

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

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.

Groupe Air France-KLM

5.1. Informations par secteur d'activité

- Exercice clos au 31 mars 2011

<i>En millions d'euros</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	19 154	3 176	3 083	1 928	-	27 341
Chiffre d'affaires intersecteurs	(1 051)	(17)	(2 054)	(604)	-	(3 726)
Chiffre d'affaires externe	18 103	3 159	1 029	1 324	-	23 615
Résultat d'exploitation courant	(44)	69	143	(46)	-	122
Résultat des activités opérationnelles	(44)	69	143	(46)	764	886
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	-	(21)	(21)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(449)	(449)
Impôts	-	-	-	-	196	196
Résultat net des activités poursuivies	(44)	69	143	(46)	490	612
Amortissements de l'exercice	(1 057)	(103)	(304)	(160)	-	(1 624)
Autres éléments non monétaires	(71)	(4)	7	(64)	273	141
Total actifs	12 888	1 386	2 577	4 831	7 287	28 969
Passifs sectoriels	6 153	239	577	633	3 544	11 146
Dettes financières, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	17 823	17 823
Total passifs	6 153	239	577	633	21 367	28 969
Investissements corporels et incorporels	1 552	139	269	162	-	2 122

Le résultat des activités opérationnelles non réparti correspond essentiellement aux produits et charges non courants détaillés en note 10.

Les actifs non répartis d'un montant de 7,3 milliards d'euros concernent pour l'essentiel les actifs financiers détenus par le groupe. Ils comprennent notamment les immobilisations financières pour 1,5 milliard d'euros, les valeurs mobilières de placement pour 3,3 milliards d'euros, les impôts différés pour 0,9 milliard d'euros, les disponibilités pour 0,4 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,9 milliard d'euros.

Les passifs non répartis, d'un montant de 3,5 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel une partie des provisions et avantages au personnel pour 1,1 milliard d'euros, les impôts différés pour 0,5 milliard d'euros, les dettes fiscales et sociales pour 1,3 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,6 milliard d'euros.

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

- Exercice clos au 31 mars 2010

<i>En millions d'euros</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	17 137	2 455	2 947	1 938	-	24 477
Chiffre d'affaires intersecteurs	(870)	(16)	(1 991)	(606)	-	(3 483)
Chiffre d'affaires externe	16 267	2 439	956	1 332	-	20 994
Résultat d'exploitation courant	(918)	(436)	81	(12)	-	(1 285)
Résultat des activités opérationnelles	(918)	(436)	81	(12)	(347)	(1 632)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	-	(17)	(17)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(497)	(497)
Impôts	-	-	-	-	586	586
Résultat net des activités poursuivies	(918)	(436)	81	(12)	(275)	(1 560)
Amortissements de l'exercice	(1 066)	(112)	(279)	(183)	-	(1 640)
Autres éléments non monétaires	(230)	(2)	(7)	(46)	(669)	(954)
Total actifs	13 426	1 380	2 543	4 719	5 707	27 775
Passifs sectoriels	5 802	219	608	495	4 070	11 194
Dettes financières, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	16 581	16 581
Total passifs	5 802	219	608	495	20 651	27 775
Investissements corporels et incorporels	1 543	147	250	157	-	2 097

Le résultat des activités opérationnelles non réparti correspond essentiellement aux produits et charges non courants détaillés en note 10.

Groupe Air France-KLM

Les actifs non répartis d'un montant de 5,7 milliards d'euros concernent pour l'essentiel les actifs financiers détenus par le groupe. Ils comprennent notamment les valeurs mobilières de placement pour 3,3 milliards d'euros, les impôts différés pour 0,9 milliard d'euros, les disponibilités pour 0,5 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,5 milliard d'euros.

Les passifs non répartis, d'un montant de 4,1 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 1,2 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 1,2 milliard d'euros.

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 2011

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe hors France Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Total
Passage régulier	5 492	5 720	337	1 163	2 941	1 637	17 290
Autres recettes passage	333	272	10	58	54	86	813
Total passage	5 825	5 992	347	1 221	2 995	1 723	18 103
Transport de fret	338	1 048	34	236	516	824	2 996
Autres recettes fret	49	27	4	12	38	33	163
Total fret	387	1 075	38	248	554	857	3 159
Maintenance	610	381	-	-	38	-	1 029
Autres	374	891	19	40	-	-	1 324
Total	7 196	8 339	404	1 509	3 587	2 580	23 615

- Exercice clos au 31 mars 2010

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe hors France Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Total
Passage régulier	5 242	5 241	328	1 046	2 393	1 239	15 489
Autres recettes passage	312	270	10	56	53	77	778
Total passage	5 554	5 511	338	1 102	2 446	1 316	16 267
Transport de fret	405	661	25	204	390	628	2 313
Autres recettes fret	36	18	4	10	31	27	126
Total fret	441	679	29	214	421	655	2 439
Maintenance	553	362	-	-	41	-	956
Autres	350	933	24	25	-	-	1 332
Total	6 898	7 485	391	1 341	2 908	1 971	20 994

Groupe Air France-KLM

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

- Exercice clos au 31 mars 2011

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe hors France Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Total
Passage régulier	1 885	4 160	1 234	2 541	4 400	3 070	17 290
Transport de fret	6	48	158	600	1 133	1 051	2 996
Total	1 891	4 208	1 392	3 141	5 533	4 121	20 286

- Exercice clos au 31 mars 2010

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe hors France Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Total
Passage régulier	1 985	3 936	1 173	2 372	3 630	2 393	15 489
Transport de fret	4	49	154	476	790	840	2 313
Total	1 989	3 985	1 327	2 848	4 420	3 233	17 802

6. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2011	2010
Au 31 mars		
Carburant avions	5 720	4 725
Affrètements aéronautiques	513	487
Locations opérationnelles	831	721
Redevances aéronautiques	1 747	1 707
Commissariat	554	562
Achats d'assistance en escale	1 303	1 281
Achats d'entretien	1 139	1 072
Frais commerciaux et de distribution	896	854
Autres frais	1 852	1 788
Total	14 555	13 197
<i>Hors carburant avions</i>	8 835	8 472

7. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	2011	2010
Au 31 mars		
Salaires et traitements	5 430	5 406
Charges de retraite	185	308
Charges sociales	1 761	1 768
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	26	27
Autres	(69)	(75)
Total	7 333	7 434

Groupe Air France-KLM

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

Le poste « autres » comprend notamment la capitalisation des frais de personnel sur les travaux d'entretien des avions et des moteurs.

Effectifs moyens de la période

	2011	2010
<i>Exercice clos le 31 mars</i>		
Personnel navigant technique	8 662	8 855
Personnel navigant commercial	22 498	22 593
Personnel au sol	70 852	73 273
Total	102 012	104 721

8. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	2011	2010
<i>Au 31 mars</i>		
Immobilisations incorporelles	58	55
Immobilisations aéronautiques	1 281	1 296
Autres immobilisations corporelles	285	289
Amortissements	1 624	1 640
Stocks	14	3
Créances	(2)	9
Provisions	40	23
Dépréciations et provisions	52	35
Total	1 676	1 675

Les variations d'amortissements des immobilisations sont présentées dans les notes 16 et 18.

Les variations des dépréciations relatives aux stocks et aux créances sont présentées 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>	2011	2010
<i>Au 31 mars</i>		
Exploitation conjointe de lignes et fret	15	59
Couverture sur flux d'exploitation (change)	175	156
Autres	53	23
Total	243	238

10. PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	2011	2010
Au 31 mars		
Cessions de matériel aéronautique	8	(21)
Opération WAM (Amadeus)	1 030	-
Cessions de filiales et participations	13	1
Charges de restructuration	(18)	(152)
Perte sur matériel aéronautique détenu en vue de la vente	(6)	(113)
Autres	(263)	(62)
Autres produits et charges non courants	756	(326)

Opération WAM (Amadeus)

Le 29 avril 2010, la société WAM (Amadeus) a été introduite en bourse en Espagne.

Cette opération s'est déroulée en deux étapes :

1. Une augmentation de capital réservée au marché à laquelle le groupe n'a pas souscrit, et
2. La vente concomitante d'une fraction de la participation du groupe.

A l'issue de l'opération le pourcentage de participation est passé de 22% à 15%. Parallèlement, la gouvernance de WAM a été modifiée. Ces deux éléments ont entraîné pour le groupe la perte d'influence notable ainsi qu'un changement de méthode de valorisation de la participation restante.

En conséquence, conformément aux normes IFRS, à compter du 29 avril 2010, date de l'introduction en bourse, les titres détenus par le groupe sont évalués à leur valeur de marché (cours de bourse).

La plus-value globale comptabilisée en résultat, d'un montant de 1 030 millions d'euros se décompose de la façon suivante :

- plus value comptable sur cession des titres : 280 millions d'euros, dont 193 millions d'euros de trésorerie encaissée
- valorisation au cours de bourse de la participation conservée : 750 millions d'euros.

A l'issue de cette opération, les titres de WAM (Amadeus) détenus par le groupe ont été reclassés en « actifs disponibles à la vente » (dans les « autres actifs financiers non courants »). La valeur des titres est réévaluée lors de chaque clôture en fonction du cours de bourse. La contrepartie de cette réévaluation est enregistrée dans les autres éléments du résultat global.

Cessions de filiales et participations

Aucune autre cession de filiales et participations significative n'a eu lieu au cours des exercices clos le 31 mars 2011 et 2010.

Charges de restructuration

- **Exercice clos au 31 mars 2011**

Suite à une extension du plan de départs volontaires d'Air France, un complément de provision de 12 millions d'euros a été enregistré en « autres charges non courantes ».

- **Exercice clos au 31 mars 2010**

Au 31 mars 2010, le groupe avait constitué une provision de 148 millions d'euros au titre d'un plan de départs volontaires portant sur environ 1 700 postes pour sa filiale Air France. Les départs ont principalement eu lieu sur 2010.

Groupe Air France-KLM

Perte sur matériel aéronautique détenu en vue de la vente

- Exercice clos au 31 mars 2010

Ce poste comprenait la mise à juste valeur de dix B747 pour un montant de (62) millions d'euros, la dépréciation de 15 Fokker 100 pour un montant de (15) millions ainsi qu'une provision de 35 millions d'euros correspondant aux indemnités à payer sur deux avions cargo ayant fait l'objet d'un arrêt d'exploitation.

Autres

- Exercice clos au 31 mars 2011

En Europe, par décision en date du 9 novembre 2010, la Commission européenne a imposé des amendes à 14 opérateurs de fret aérien dont Air France, KLM et Martinair, principalement pour des pratiques d'entente concernant la surcharge fuel. A ce titre, des amendes pour un montant total de 340 millions ont été imposées aux sociétés du groupe.

Le montant des amendes excède de 127 millions d'euros le montant des provisions déjà constituées. En conséquence, une charge complémentaire a été comptabilisée en « autres charges non courantes ».

Un plan de retraite a été fermé aux Etats-Unis. L'impact de cette fermeture s'élève à (26) millions d'euros.

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

<i>En millions d'euros</i>		
	2011	2010
<i>Au 31 mars</i>		
Produits des valeurs mobilières de placement	23	21
Autres produits financiers	61	85
Produits financiers	84	106
Intérêts sur emprunts	(291)	(271)
Intérêts sur contrat de location-financement	(95)	(122)
Intérêts intercalaires capitalisés	27	35
Autres charges financières	(96)	(52)
Coût de l'endettement financier brut	(455)	(410)
Coût de l'endettement financier net	(371)	(304)
Résultat de change	(33)	(26)
Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers	(48)	(160)
Dotation nette aux provisions	3	(7)
Autres produits et charges financiers	(78)	(193)
Total	(449)	(497)

Le taux retenu pour la détermination des intérêts intercalaires ressort à 3,75 % pour l'exercice clos le 31 mars 2011 contre 3,81% pour l'exercice clos le 31 mars 2010.

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.

Groupe Air France-KLM

Par décision du 8 janvier 2010, le Vénézuéla a décidé la dépréciation de sa devise, le bolivar vénézuélien. La mesure a pris effet en date du 11 janvier 2010. Sur la base de son en-cours monétaire au Vénézuéla, le groupe a enregistré une perte de change de 17 millions d'euros au 31 mars 2010.

Au 31 mars 2011, 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 (34) millions d'euros, ainsi qu'à la variation de valeur des instruments dérivés non qualifiés comptablement de couverture, à hauteur de (11) millions d'euros.

Au 31 mars 2010, la variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers était principalement due à la variation de la part inefficace des dérivés carburant et change à hauteur de (181) millions d'euros, ainsi qu'à la variation de valeur des instruments dérivés non qualifiés comptablement de couverture, à hauteur de 23 millions d'euros.

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>	2011	2010
<i>Au 31 mars</i>		
(Charge) / produit d'impôt courant	(19)	(5)
(Charge) / produit de l'exercice	(19)	(5)
(Charge)/produit d'impôt différé des activités poursuivies	215	591
Variation des différences temporaires	(176)	(202)
Variation des taux d'imposition	8	-
Impact de la CVAE	4	(31)
(Utilisation) / activation de déficits fiscaux	379	824
(Charge) / produit total d'impôt	196	586

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 des exercices 2010-11 et 2009-10, le groupe a reconnu un impôt différé actif de 379 millions d'euros et 824 millions d'euros compte tenu des profits réalisés antérieurement et des perspectives de recouvrabilité.

Impact de la réforme de la taxe professionnelle

La loi de finance pour 2010 votée le 30 décembre 2009 a supprimé l'assujettissement des entités fiscales françaises à la taxe professionnelle à compter du 1^{er} janvier 2010 et l'a remplacée par la CET (contribution économique territoriale) qui est composée de deux cotisations : la CFE (cotisation foncière des entreprises) et la CVAE (cotisation sur la valeur ajoutée des entreprises). Cette dernière se détermine par application d'un taux sur la valeur ajoutée produite par l'entreprise au cours de l'année. Dans la mesure où le montant de la valeur ajoutée est un montant net de produits et de charges, la CVAE répond à la définition d'un impôt sur le résultat telle qu'énoncée par IAS 12.2. En conséquence, le montant de la charge relative à la CVAE est présenté sur la ligne « impôts ».

Au titre de l'exercice clos le 31 mars 2010 et conformément aux dispositions d'IAS 12, la qualification de la CVAE en tant qu'impôts sur le résultat a conduit le groupe à comptabiliser une charge de CVAE de 37 millions d'euros, correspondant à :

- Une charge différée de CVAE relative aux différences temporelles existant au 31 décembre 2009. Cet impôt différé passif sera repris en résultat au fur à mesure de la résorption de ces différences temporelles,
- Une charge courante de CVAE qui sera payée en 2010 sur la base de la valeur ajoutée produite au cours de l'exercice clos le 31 mars 2010.

Groupe Air France-KLM

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

<i>En millions d'euros</i>		
<i>Au 31 mars</i>	2011	2010
Couverture de flux trésorerie	(316)	(518)
Part optionnelle de l'OCEANE	-	(36)
Total	(316)	(554)

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>		2011	2010
Résultat avant impôt		437	(2 129)
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	34,43%	(151)	733
Différence de taux d'imposition en France/ étranger		(5)	(86)
Eléments non déductibles ou non imposables		316	(11)
Résultat exonéré		-	-
Incidence des reports déficitaires		27	(19)
Impact de la CVAE		(15)	(37)
Autres		24	6
Impôt	(44,77) %	196	586

Les taux d'impôt en vigueur en France et aux Pays-Bas sont respectivement de 34,43% et de 25%. Le taux d'impôt en vigueur aux Pays-Bas a diminué de 0,5 point au 1^{er} janvier 2011.

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

<i>En millions d'euros</i>		
<i>Au 31 mars</i>	2011	2010
Différences temporelles déductibles	31	95
Pertes fiscales	196	401
Total	227	496

Au 31 mars 2011, 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^{ème} anniversaire.

12.5. Variations des impôts différés au cours de la période

<i>En millions d'euros</i>	1er avril 2010	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en capitaux propres	Variation de la conversion	Reclassement	31 mars 2011
Immobilisations aéronautiques	(1 039)	(78)	-	-	26	(1 091)
Actifs de retraite	(683)	(50)	-	-	1	(732)
Dettes financières	453	36	-	-	(3)	486
Autres créditeurs	387	(31)	(236)	-	(109)	11
Titres de transport émis non utilisés	206	-	-	-	(1)	205
Autres	(252)	(41)	(80)	-	90	(283)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	1 452	379	-	-	(5)	1 826
Impôts différés actif / (passif) nets	524	215	(316)	-	(1)	422

<i>En millions d'euros</i>	1er avril 2009	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en capitaux propres	Variation de la conversion	Reclassement	31 mars 2010
Immobilisations aéronautiques	(812)	(174)	(1)	1	(53)	(1 039)
Actifs de retraite	(623)	(59)	-	(1)	-	(683)
Dettes financières	442	47	(36)	-	-	453
Autres créditeurs	911	24	(579)	(2)	33	387
Titres de transport émis non utilisés	209	(3)	-	-	-	206
Autres	(254)	(70)	62	-	10	(252)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	599	826	-	1	26	1 452
Impôts différés actif / (passif) nets	472	591	(554)	(1)	16	524

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

- **Exercice clos au 31 mars 2011**

Au 31 mars 2011, le poste « actifs détenus en vue de la vente » est constitué de la juste valeur de 5 appareils destinés à être cédés, pour un montant de 21 millions d'euros.

- **Exercice clos au 31 mars 2010**

Au 31 mars 2010, le poste « actifs détenus en vue de la vente » était constitué de la juste valeur de 8 appareils destinés à être cédés, pour un montant de 93 millions d'euros.

Le poste « passifs liés aux actifs destinés à être cédés » comprenait les avances reçues dans le cadre de la vente de 4 appareils classés en « actifs détenus en vue de la vente ».

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>		
	2011	2010
<i>Au 31 mars</i>		
Résultat net - part du groupe	613	(1 559)
Dividendes à verser aux actionnaires prioritaires	-	-
Résultat net - part du groupe (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	613	(1 559)
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat : - intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôt)	44	-
Résultat net - part du groupe (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	657	(1 559)

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

	2011	2010
<i>Au 31 mars</i>		
Nombre moyen pondéré :		
- d'actions ordinaires émises	300 219 278	300 219 278
- d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 334 312)	(1 679 287)
- d'actions propres achetées dans le cadre de plan de rachat d'actions	(661 716)	(1 199 292)
- d'autres actions propres achetées	(2 961 300)	(2 965 348)
Nombre d'actions retenues pour le calcul du résultat de base par action	295 261 950	294 375 351
Conversion des OCEANE	78 617 611	-
Nombre d'actions retenues pour le calcul du résultat dilué par action	373 879 561	294 375 351

14.2. Instruments non dilutifs

- **Au 31 mars 2011**

Compte tenu de l'évolution du cours moyen de l'action Air France-KLM sur l'exercice 2010-11, les instruments non dilutifs correspondent à l'ensemble des plans d'options de souscription d'actions décrits en note 28.

Groupe Air France-KLM

- Au 31 mars 2010

Compte tenu de l'évolution du cours moyen de l'action Air France-KLM sur l'exercice 2009-10, les instruments non dilutifs correspondent à l'ensemble des plans d'options de souscription d'actions décrits en note 28 ainsi qu'aux deux OCEANE décrites en note 30.

14.3. Instruments émis postérieurement à la clôture

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

15. GOODWILL

Détail des goodwill

<i>En millions d'euros</i> Au 31 mars	2011			2010		
	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette
VLM	168	-	168	168	-	168
UTA	112	-	112	112	-	112
Régional	60	-	60	60	-	60
Aeromaintenance Group	20	-	20	21	-	21
Britair	18	-	18	18	-	18
Cityjet	11	-	11	11	-	11
SIA Kenya	22	-	22	-	-	-
Autres	11	-	11	11	-	11
Total	422	-	422	401	-	401

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	2011	2010
Solde en début de période	401	400
Acquisition	22	1
Variation de la conversion	(1)	-
Solde en fin de période	422	401

Un goodwill a été enregistré sur l'acquisition de 60% des parts de SIA Kenya, filiale du groupe Servair.

16. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

<i>En millions d'euros</i>	Marques et slots	Fichiers clients	Autres immobilisations incorporelles	Total
Valeur brute				
Montant au 31 mars 2009	316	107	470	893
Acquisitions	-	-	113	113
Variation de périmètre	-	-	-	-
Cessions	(1)	-	(10)	(11)
Transfert	-	-	1	1
Montant au 31 mars 2010	315	107	574	996
Acquisitions	-	-	153	153
Variation de périmètre	-	-	-	-
Cessions	-	-	(20)	(20)
Transfert	-	-	(6)	(6)
Montant au 31 mars 2011	315	107	701	1 123
Amortissement				
Montant au 31 mars 2009	-	(81)	(253)	(334)
Amortissements de la période	-	(12)	(43)	(55)
Reprises sur cessions	-	-	7	7
Transfert	-	-	(2)	(2)
Montant au 31 mars 2010	-	(93)	(291)	(384)
Amortissements de la période	-	(7)	(53)	(60)
Reprises sur cessions	-	-	13	13
Transfert	-	-	3	3
Montant au 31 mars 2011	-	(100)	(328)	(428)
Valeur nette				
au 31 mars 2010	315	14	283	612
au 31 mars 2011	315	7	373	695

Les immobilisations incorporelles sont principalement constituées :

- des marques KLM et Transavia ainsi que des slots (créneaux de décollage / atterrissage) 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.
- de logiciels et capitalisation de développement informatiques.

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 secteurs d'activité du groupe (cf. « règles et méthodes comptables »).

Au 31 mars 2011, les goodwill et les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée sont principalement rattachés à l'UGT « Passage » pour respectivement 369 millions d'euros et 284 millions d'euros.

La valeur recouvrable des actifs des UGT a été déterminée par référence à la valeur d'utilité au 31 décembre 2010 (sans changement par rapport au 31 décembre 2009). Les tests ont été réalisés pour l'ensemble des UGT sur la base d'un plan cible à trois ans du groupe, validé par la direction, et qui intègre une hypothèse de reprise, après le ralentissement économique, permettant d'atteindre les prévisions à moyen terme réalisées par le groupe avant la survenance de la crise.

Un taux de croissance annuel de 5% a été appliqué de la 4^{ème} à la 10^{ème} année du test puis un taux de 2% a été appliqué à compter de la 11^{ème} année (taux retenu pour la détermination de la valeur terminale). Ces taux restent identiques à ceux retenus pour les tests réalisés au 31 mars 2010.

Le taux d'actualisation de 7% au 31 mars 2011 et 2010 correspond au coût moyen pondéré du capital du groupe.

Un taux d'actualisation supérieur à 16% conduirait le groupe à constater une perte de valeur.

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	
Valeur brute											
Montant au 31 mars 2009	10 690	4 115	1 355	1 854	18 014	2 456	1 117	237	944	4 754	22 768
Acquisitions	502	1	1 161	110	1 774	71	62	56	28	217	1 991
Cessions	(1 306)	(15)	(116)	(177)	(1 614)	(47)	(35)	(1)	(77)	(160)	(1 774)
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-	(4)	(4)	(4)
Couverture de change	-	-	(6)	-	(6)	-	-	1	-	1	(5)
Transfert	456	552	(1 481)	149	(324)	96	62	(171)	23	10	(314)
Ecart de conversion	6	-	-	-	6	-	-	-	1	1	7
Montant au 31 mars 2010	10 348	4 653	913	1 936	17 850	2 576	1 206	122	915	4 819	22 669
Acquisitions	493	7	1 172	142	1 814	34	52	78	34	198	2 012
Cessions	(1 127)	(7)	-	(144)	(1 278)	(10)	(47)	-	(66)	(123)	(1 401)
Variation de périmètre	(2)	-	-	-	(2)	2	5	-	5	12	10
Couverture de change	-	-	59	-	59	-	-	-	-	-	59
Transfert	910	135	(1 175)	173	43	40	56	(133)	13	(24)	19
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	(2)	-	-	(2)	(2)
Montant au 31 mars 2011	10 622	4 788	969	2 107	18 486	2 642	1 270	67	901	4 880	23 366
Amortissements											
Montant au 31 mars 2009	(4 100)	(1 022)	-	(767)	(5 889)	(1 113)	(685)	-	(643)	(2 441)	(8 330)
Amortissements de la période	(855)	(298)	-	(210)	(1 363)	(133)	(88)	-	(68)	(289)	(1 652)
Reprises sur cessions	293	12	-	196	501	40	32	-	76	148	649
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	3
Transfert	157	132	-	(34)	255	5	11	-	(3)	13	268
Ecart de conversion	(5)	-	-	-	(5)	-	-	-	(1)	(1)	(6)
Montant au 31 mars 2010	(4 510)	(1 176)	-	(815)	(6 501)	(1 201)	(730)	-	(636)	(2 567)	(9 068)
Amortissements de la période	(851)	(299)	-	(142)	(1 292)	(133)	(87)	-	(65)	(285)	(1 577)
Reprises sur cessions	307	7	-	126	440	7	17	-	65	89	529
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	(1)	(4)	-	(4)	(9)	(9)
Transfert	(149)	127	-	(71)	(93)	-	-	-	2	2	(91)
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	1
Montant au 31 mars 2011	(5 203)	(1 341)	-	(902)	(7 446)	(1 328)	(803)	-	(638)	(2 769)	(10 215)
Valeur nette											
Au 31 mars 2010	5 838	3 477	913	1 121	11 349	1 375	476	122	279	2 252	13 601
Au 31 mars 2011	5 419	3 447	969	1 205	11 040	1 314	467	67	263	2 111	13 151

Les actifs aéronautiques en cours de construction comprennent principalement les avances et acomptes, les travaux de maintenance sur moteurs et les modifications avions.

Un détail des immobilisations données en garantie est communiqué dans la note 35 de ces états financiers.

Les engagements d'achats d'immobilisations sont donnés dans les notes 34 et 35 de ces états financiers.

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financement est de 3 826 millions d'euros au 31 mars 2011 contre 3 820 millions d'euros au 31 mars 2010.

Au 31 mars 2010, le groupe a enregistré des dépréciations complémentaires de (67) millions d'euros en « autres produits et charges non courants » (cf. note 10).

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>	2011	2010
Acquisition d'immobilisations corporelles	2 012	1 991
Acquisition d'immobilisations incorporelles	153	113
Part des acquisitions non encore payée et intérêts intercalaires	(43)	(7)
	2 122	2 097

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>	WAM Acquisition (Amadeus GTD)	Alitalia	Kenya Airways	Autres	Total
Valeur des titres au 31 mars 2009	-	330	60	56	446
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	-	(13)	(5)	1	(17)
Distribution de dividendes	-	-	(1)	-	(1)
Variation de périmètre	-	-	-	4	4
Variation de juste valeur	-	21	(10)	-	11
Autres variations	-	-	-	-	-
Ecart de conversion	-	-	3	-	3
Valeur des titres au 31 mars 2010	-	338	47	61	446
Part du groupe dans les résultats de l'exercice		(31)	7	3	(21)
Distribution de dividendes		-	(1)	(2)	(3)
Variation de périmètre		-	-	12	12
Variation de juste valeur		(9)	3	-	(6)
Autres variations		-	-	2	2
Ecart de conversion		-	(8)	-	(8)
Valeur des titres au 31 mars 2011		298	48	76	422
Valeur de marché des titres cotés			32		

- **Au 31 mars 2011**

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

Alitalia est détenue à 25% par Air France-KLM.

Le 29 avril 2010, la société WAM a été introduite en bourse en Espagne. Cette opération est détaillée dans la note 10.

Groupe Air France-KLM

La part dans le résultat des sociétés mises en équivalence comprend notamment la contribution négative d'Alitalia pour un montant de (31) millions d'euros. Cette dernière reflète l'activité du 1^{er} janvier au 31 décembre 2010 compte tenu d'une clôture annuelle au 31 décembre.

- **Au 31 mars 2010**

WAM Acquisition est détenue à 22,11% par Air France, 11,06% par Iberia, 11,06% par Lufthansa, 50,42% par Amadelux Investments et 5,35% par le management.

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

Alitalia est détenue à 25% par Air France-KLM.

La part dans le résultat des sociétés mises en équivalence comprend notamment la contribution négative d'Alitalia pour un montant de (13) millions d'euros. Cette dernière reflète l'activité du 1^{er} avril au 31 décembre 2009 compte tenu de l'entrée dans le périmètre de consolidation au 31 mars 2009 et d'une clôture annuelle au 31 décembre.

Comptes simplifiés des principales sociétés mises en équivalence

Les titres mis en équivalence au 31 mars 2011 concernent principalement les sociétés suivantes sur lesquelles le groupe exerce une influence notable :

- **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 79 destinations en Italie et dans le monde avec plus de 2 200 vols par semaine.

Les comptes des principales sociétés dont les titres sont mis en équivalence sont les données financières des exercices 2011 et 2010 non retraités des ajustements de consolidation.

<i>En millions d'euros</i>	WAM Acquisition (Amadeus GTD)	Alitalia	Kenya Airways
	31/12/2009	31/12/2009	31/03/2009
% détention au 31 mars 2010	22%	25%	26%
Chiffre d'affaires	2 461	2 827	657
Résultat d'exploitation	550	(274)	37
Résultat net	272	(327)	(37)
Capitaux propres	(278)	723	157
Total Actif	5 562	2 980	707
Total Passif	5 562	2 980	707
		31/12/2010	31/03/2010
% détention au 31 mars 2011		25%	26%
Chiffre d'affaires		3 225	653
Résultat d'exploitation		(107)	17
Résultat net		(168)	19
Capitaux propres		548	192
Total Actif		2 856	706
Total Passif		2 856	706

Groupe Air France-KLM

Autres informations

La quote-part du résultat de WAM Acquisition (Amadeus) non enregistrée dans les comptes consolidés du groupe s'élevait à 60 millions d'euros pour l'exercice 2009-10. Compte-tenu des capitaux propres négatifs après neutralisation des montants réinvestis par le groupe, la contribution aux comptes consolidés était nulle.

21. Actifs de pensions

<i>En millions d'euros</i>		
<i>Au 31 mars</i>	2011	2010
Solde en début de période	2 733	2 499
(Charge) / produit de la période	(71)	(123)
Paiement des cotisations au fonds	331	356
Reclassement	2	1
Ecart de conversion	-	-
Solde en fin de période	2 995	2 733

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>	2011		2010	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
<u>Actifs disponibles à la vente</u>				
Titres de participation	-	977	-	54
<u>Actifs de transaction</u>				
Valeurs mobilières de placement	574	-	343	-
<u>Prêts et créances</u>				
Dépôts liés aux locations financières (triple A)	103	94	101	197
Autres dépôts liés aux locations financières	46	409	38	433
Autres prêts et créances	15	235	21	212
Immobilisations financières diverses	13	-	14	-
Valeur brute	751	1 715	517	896
Dépréciation en début d'exercice	-	(56)	-	(55)
Dotations de l'exercice	-	(5)	-	(1)
Utilisation	-	-	-	-
Dépréciation en fin d'exercice	-	(61)	-	(56)
Total	751	1 654	517	840

Groupe Air France-KLM

Les actifs disponibles à la vente se présentent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	Juste valeur	% intérêt	Capitaux propres	Résultat	Cours de bourse (en €)	Date de clôture
Au 31 mars 2011						
Amadeus (*)	920	15.23%	767	384	13.50	Décembre 2010
Club Med (*)	10	2.00%	516	(14)	15.20	Octobre 2010
Voyages Fram	9	8.71%	108	(6)	NA	Décembre 2010
Autres	38	-	-	-	-	-
Total	977					
Au 31 mars 2010						
Club Med (*)	9	2.00%	492	(53)	13,615	Octobre 2009
Voyages Fram	9	8.71%	131	9	NA	Décembre 2009
Autres	36	-	-	-	-	-
Total	54					

(*) Sociétés cotées

Les actifs de transaction correspondent principalement à des parts dans des fonds communs de placement n'entrant pas dans la catégorie « équivalents de trésorerie ».

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>	2011	2010
Au 31 mars		
Pièces de rechanges aéronautiques	582	556
Autres approvisionnements	144	137
Encours de production	6	7
Valeur brute	732	700
Dépréciation en début d'exercice	(163)	(166)
Dotations de l'exercice	(21)	(12)
Reprise de dépréciation suite à des sorties et des cessions	7	9
Reprise de dépréciation devenue sans objet	-	-
Reclassement	3	6
Dépréciation en fin d'exercice	(174)	(163)
Valeur nette	558	537

24. CRÉANCES CLIENTS

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2011	2010
Compagnies aériennes	459	489
Autres clients :		
* Passage	873	1 004
* Fret	409	324
* Maintenance	186	276
* Autres	94	138
Valeur brute	2 021	2 231
Dépréciation en début d'exercice	(89)	(86)
Dotation de l'exercice	(14)	(22)
Utilisation	15	13
Variation de la conversion	1	-
Reclassement	4	6
Dépréciation en fin d'exercice	(83)	(89)
Valeur nette	1 938	2 142

25. AUTRES DEBITEURS

<i>En millions d'euros</i>				
Au 31 mars	2011		2010	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Fournisseurs débiteurs	119	-	74	-
Etat	86	-	89	-
Instruments dérivés	808	138	339	170
Charges constatées d'avance	259	18	242	9
Débiteurs divers	280	-	239	1
Valeur brute	1 552	156	983	180
Dépréciation en début d'exercice	(4)	-	(6)	-
Dotation de l'exercice	-	-	(1)	-
Utilisation	1	-	1	-
Reclassement	1	-	2	-
Dépréciation en fin d'exercice	(2)	-	(4)	-
Valeur nette	1 550	156	979	180

Les instruments dérivés ne comprennent pas de couvertures de la dette en devises au 31 mars 2011 et 2010.

26. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2011	2010
SICAV (actifs de transaction)	3 219	3 171
Dépôts (actifs de transaction)	124	123
Caisses et banques	374	457
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 717	3 751
Concours bancaires	(129)	(116)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	3 588	3 635

27. CAPITAUX PROPRES

27.1. Capital

Au 31 mars 2011, 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.

Le 5 août 2010, une opération de réduction de capital d'un montant de 2 252 millions d'euros a eu lieu, ramenant la valeur nominale des actions à 1 euro contre 8,5 euros antérieurement à cette date.

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

<i>En nombre de titres</i>		
Au 31 mars	2011	2010
En début de période	300 219 278	300 219 278
Emission d'actions dans le cadre de la conversion des OCEANE	-	-
En fin de période	300 219 278	300 219 278
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 8 juillet 2010 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 montant total de 120 millions d'euros en nominal.

Répartition du capital et des droits de vote

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

Au 31 mars	en % du capital		en % des droits de vote	
	2011	2010	2011	2010
Etat français	16%	16%	16%	16%
Salariés et anciens salariés	10%	12%	10%	12%
Actions détenues par le groupe	2%	2%	-	-
Public	72%	70%	74%	72%
	100%	100%	100%	100%

Groupe Air France-KLM

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

OCEANE

Voir note 30.2.

27.2. Primes d'émission et de fusion

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>		
Au 31 mars	2011	2010
Autres primes d'émission et de fusion	2 971	719
Total	2 971	719

27.3. Actions d'auto-contrôle

	Actions d'auto-contrôle	
	En nombre	En millions d'euros
Au 31 mars 2009	5 889 461	(124)
Variation de la période	(158 987)	18
Au 31 mars 2010	5 730 474	(106)
Variation de la période	(1 180 562)	12
Au 31 mars 2011	4 549 912	(94)

Au 31 mars 2011, Air France-KLM détient 3 433 492 de ses propres actions (dont 360 000 dans le cadre du contrat de liquidité), acquises en vertu des autorisations annuelles consenties par l'Assemblée Générale des actionnaires. Au 31 mars 2011, le groupe détient également 1 116 420 de ses propres actions au titre des plans de stock-options émis par KLM. L'ensemble de ces titres est classé en réduction des capitaux propres.

27.4. Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2011	2010
Réserve légale	70	70
Réserves distribuables	1 032	1 064
Réserves sur instruments dérivés	363	(325)
Réserves sur actifs financiers disponibles à la vente	173	7
Autres réserves	1 424	2 941
Résultat net – part du groupe	613	(1 559)
Total	3 675	2 198

Groupe Air France-KLM

Au 31 mars 2011, la réserve légale de 70 millions d'euros, représente 23 % 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.

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. Plans de paiement fondés sur des actions et autres plans en vigueur au 31 mars 2011

Plans	Date d'attribution	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 31/03/2011
<u>Plans d'options de souscription d'actions</u>						
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 31/03/2011
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

28.2. Mouvements des options

	Prix moyen d'exercice (€)	Nombre d'options
Options en circulation au 31 mars 2009	20,30	1 465 686
<i>Dont options exerçables au 31 mars 2009</i>	<i>20,30</i>	<i>1 465 686</i>
Options auxquelles il est renoncé au cours de la période	14,25	(322 504)
Options exercées au cours de la période	-	-
Options attribuées au cours de la période	-	-
Options en circulation au 31 mars 2010	22,00	1 143 182
<i>Dont options exerçables au 31 mars 2010</i>	<i>22,00</i>	<i>1 143 182</i>
Options auxquelles il est renoncé au cours de la période	13,49	(374 966)
Options exercées au cours de la période	-	-
Options attribuées au cours de la période	-	-
Options en circulation au 31 mars 2011	26,16	768 216
<i>Dont options exerçables au 31 mars 2011</i>	<i>26,16</i>	<i>768 216</i>

28.3. Options en circulation par fourchette de prix de souscription au 31 mars 2011

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 15 à 20 euros par action	377 699	0,32	17,83
De 20 à 35 euros par action	390 517	1,34	34,21
Total	768 216	0,84	26,16

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.

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 prédéterminés 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 par l'Etat français, principal actionnaire à l'époque d'Air France). L'offre a été lancée le 1^{er} 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 « Paiements fondés sur des actions », seuls les plans accordés après le 7 novembre 2002 et dont les droits ne sont pas acquis au 1^{er} 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^{er} 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 soulte 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 et non rachetées sont restituées à Air France qui, à son tour, les restitue à l'Etat français. La juste valeur des services rendus dans le cadre

Groupe Air France-KLM

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 des exercices 2010-11, 2009-10 et 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.

Plans	Date d'attribution	Nombre de SARs attribués	Date de départ d'exercice des SARs	Date d'expiration / de clôture	Nombre de SARs exercés au 31/03/2011
KLM	01/07/2008	153 080	01/07/2008	01/07/2013	-
KLM	01/07/2009	136 569	01/07/2009	01/07/2014	-
KLM	01/07/2010	145 450	01/07/2010	01/07/2015	-

La variation des SARs est la suivante :

Nombre de SARs	
SARs en circulation au 31 mars 2009	151 880
<i>Dont SARs exerçables au 31 mars 2009</i>	<i>49 826</i>
SARs auxquels il est renoncé au cours de la période	(45 389)
SARs exercés au cours de la période	-
SARs attribués au cours de la période	136 569
SARs en circulation au 31 mars 2010	243 060
<i>Dont SARs exerçables au 31 mars 2010</i>	<i>104 638</i>
SARs auxquels il est renoncé au cours de la période	(54 745)
SARs exercés au cours de la période	-
SARs attribués au cours de la période	145 450
SARs en circulation au 31 mars 2011	333 765
<i>Dont SARs exerçables au 31 mars 2011</i>	<i>193 276</i>

Les SARs octroyés par KLM le 1^{er} juillet 2010, 2009 et 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 des plans 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 :

- Pour le plan de juillet 2008 : un cours de 11,75 euros, et une juste valeur de 1,3 million d'euros
- Pour le plan de juillet 2009 : un cours de 11,75 euros, et une juste valeur de 1,2 million d'euros
- Pour le plan de juillet 2010 : un cours de 11,75 euros, et une juste valeur de 1,5 million d'euros

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

<i>En millions d'euros</i>			
au 31 mars	Note	2011	2010
ESA 2003		25	25
Plan de stock options		1	2
Charges de personnel	7	26	27

29. PROVISIONS ET AVANTAGES DU PERSONNEL

<i>En millions d'euros</i>	Avantages du personnel note 29.1	Restitution d'avions	Restruc- turation	Litiges	Autres	Total
Montant au 31 mars 2009	799	541	10	359	105	1 814
<i>Dont : non courant</i>	799	368	-	67	100	1 334
<i>courant</i>	-	173	10	292	5	480
Dotations de l'exercice	149	201	191	30	80	651
Reprises pour utilisation	(44)	(180)	(3)	(20)	(46)	(293)
Reprises de provisions devenues sans objet	-	(14)	(3)	(3)	-	(20)
Ecart de conversion	1	-	-	-	-	1
Reclassement	14	(32)	-	(7)	-	(25)
Montant au 31 mars 2010	919	516	195	359	139	2 128
<i>Dont : non courant</i>	919	345	1	38	129	1 432
<i>courant</i>	-	171	194	321	10	696
Dotations de l'exercice	148	250	15	147	44	604
Reprises pour utilisation	(86)	(166)	(86)	(103)	(38)	(479)
Reprises de provisions devenues sans objet	-	(15)	(2)	(2)	-	(19)
Ecart de conversion	-	(3)	-	-	-	(3)
Variation de périmètre	3	-	-	-	-	3
Désactualisation	-	(9)	-	-	-	(9)
Reclassement	2	(17)	-	-	7	(8)
Montant au 31 mars 2011	986	556	122	401	152	2 217
<i>Dont : non courant</i>	986	414	-	382	148	1 930
<i>courant</i>	-	142	122	19	4	287

Les mouvements de provision pour avantages du personnel impactant le compte de résultat sont enregistrés en « frais de personnel ». Au 31 mars 2011, l'impact lié à la fermeture d'un plan de retraite aux Etats-Unis a été enregistré en « autres produits et charges non courant » (cf. note 10).

Au 31 mars 2010, l'impact lié au plan de départs volontaires d'Air France 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 des effets d'actualisation / désactualisation 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 et personnel au sol, 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 aux 31 mars 2011 et 2010. 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 67 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, en tenant compte de l'évolution moyenne des taux d'intérêt des obligations notées AA du marché, observée sur les principaux indices disponibles. Dans certains pays où le marché relatif à ce type d'obligations n'est pas suffisamment important, le taux d'actualisation est déterminé en référence aux obligations d'état. La majeure partie des engagements du groupe se situe dans la zone euro.

Au 31 mars	2011	2010
Zone euro – Durée 4 à 5 ans	4,25%	3,00%
Zone euro – Durée 10 à 15 ans	4,75%	4,75%
Zone euro – Durée 15 ans et plus	5,35%	4,75%

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 2010-11	Sensibilité des hypothèses de l'exercice 2009-10
Hausse de 0,25% du taux d'actualisation		
Impact sur la charge	(18)	(19)
Impact sur l'engagement	(481)	(473)
Diminution de 0,25% du taux d'actualisation		
Impact sur la charge	19	30
Impact sur l'engagement	481	473

- 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	2011	2010
Zone euro	Entre 3,0% et 6,8%	Entre 3,2% et 6,8%

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.

La sensibilité au changement du taux de rendement sur la charge annuelle est la suivante :

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice 2010-11	Sensibilité des hypothèses de l'exercice 2009-10
Hausse de 0,25% du taux de rendement		
Impact sur la charge	35	28
Diminution de 0,25% du taux de rendement		
Impact sur la charge	(35)	(28)

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

Au 31 mars	2011	2010
USA-Canada	Entre 9,5% et 10,0%	Entre 9,5% et 10,0%

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 2010-11	Sensibilité des hypothèses de l'exercice 2009-10
Hausse de 1% des coûts médicaux		
Impact sur la charge	-	-
Impact sur l'engagement	5	4
Diminution de 1% des coûts médicaux		
Impact sur la charge	-	-
Impact sur l'engagement	(5)	(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	
	2011	2010	2011	2010
Taux d'actualisation	5,14%	4,79%	5,42%	5,91%
Taux d'augmentation des salaires	2,53%	2,60%	-	-
Rendement à long terme attendu des actifs	6,09%	6,19%	-	-

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 2011 et 2010.

(en millions d'euros)

	Retraites et indemnités assimilées		Avantages sociaux accordés postérieurement à l'emploi autres que les retraites	
	2010-11	2009-10	2010-11	2009-10
Montant des engagements à l'ouverture de l'exercice	13 082	11 060	40	35
Coût des services	367	299	-	-
Charge d'intérêt	634	617	2	2
Cotisations des participants	52	52	-	-
Modifications des plans	-	(18)	-	-
Variation de périmètre	3	(1)	-	1
Réduction / liquidation de régimes	(124)	(51)	-	-
Prestations payées	(503)	(543)	(2)	(3)
Transfert de plans	(3)	-	-	-
Pertes (Gains) actuariels	(245)	1 643	2	4
Ecart de conversion	7	24	(2)	1
Montant des engagements à la clôture de l'exercice	13 270	13 082	40	40
<i>Dont engagement résultant de régimes intégralement ou partiellement financés.....</i>	<i>13 077</i>	<i>12 918</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Dont engagement résultant de régimes non financés.....</i>	<i>193</i>	<i>164</i>	<i>40</i>	<i>40</i>
Valeur de marché des actifs affectés aux plans à l'ouverture de l'exercice	13 487	11 031	-	-
Rendement réel des actifs	832	2 536	-	-
Cotisations de l'employeur	394	377	-	-
Cotisations des participants	52	52	-	-
Variation de périmètre	-	-	-	-
Réduction / liquidation de régimes	(111)	(4)	-	-
Transfert de plans	(3)	-	-	-
Prestations payées par les actifs	(482)	(525)	-	-
Ecart de conversion	5	20	-	-
Valeur de marché des actifs affectés aux plans, à la clôture de l'exercice	14 174	13 487	-	-
Montant net figurant au bilan :				
Engagement net	904	405	(40)	(40)
Coûts des services passés non reconnus	164	182	-	-
Pertes / (Gains) actuariels non reconnus	977	1 264	4	3
Actif (Provision) net figurant au bilan	2 045	1 851	(36)	(37)
Montants reconnus au bilan (*) :				
Engagements financés d'avance (note 21)	2 995	2 733	-	-
Engagements provisionnés	(950)	(882)	(36)	(37)
Montant net reconnu	2 045	1 851	(36)	(37)
Charge de la période :				
Coût des services	367	299	-	-
Charge d'intérêt	634	617	2	2
Rendement attendu des actifs	(836)	(682)	-	-
Réduction/Liquidation de régimes	21	(36)	-	-
Amortissement du coût des services passés	18	21	-	-
Amortissement des pertes (gains) actuariels	13	40	-	-
Autres	-	8	-	-
Charge de la période.....	217	267	2	2

(*) 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.

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

En millions d'euros	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)
Au 31 mars 2010	13 122	13 487	365	95	1 854
Au 31 mars 2011	13 310	14 174	864	47	(4)

Groupe Air France-KLM

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 :

Au 31 mars	Fonds investis	
	2011	2010
Actions	40%	38%
Obligations	50%	52%
Immobilier	10%	8%
Actifs des assureurs	-	1%
Investissements à court terme	-	1%
Autres	-	-
Total	100%	100%

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 2011, sur les dix prochaines années :

En millions d'euros	Retraites
Estimation des cotisations à payer pour l'exercice clos le 31 mars 2012	402
Estimation des prestations payées sur les exercices clos au 31 mars :	
2012	509
2013	490
2014	513
2015	540
2016	571
2017-2021	3 330

Risques liés aux engagements de retraite

Certains engagements du groupe font l'objet d'une « sur-couverture » déterminée à la fois par la réglementation locale et les différentes conventions collectives. Une évolution des réglementations et / ou des accords collectifs pourrait avoir un impact sur les niveaux requis les ratios de solvabilité des fonds de pension.

La révision de la norme IAS19 sur les engagements de retraite est susceptible d'avoir un impact sur la situation nette du groupe. Cet effet ne pourra être déterminé qu'au moment de l'application de la révision de la norme dont les modalités et la date de mise en œuvre ne sont pas encore définitifs.

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.

Groupe Air France-KLM

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.

Provision pour restructuration

Au 31 mars 2011 et 2010, la provision pour restructuration intègre principalement la provision pour le plan de départs volontaires d'Air France (cf. note 10).

Litiges en matière de législation anti-trust

Dans le secteur du fret aérien

a) Enquête des autorités de la concurrence

Air France, KLM et Martinair, filiale entièrement détenue par KLM depuis le 1^{er} janvier 2009, sont impliquées depuis février 2006 avec vingt-cinq autres compagnies aériennes dans des enquêtes 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.

Les procédures ouvertes aux Etats-Unis, en Australie et au Canada ont donné lieu, au cours de l'exercice 2008-09, à des accords transactionnels (Plea Agreements) conclus entre les trois sociétés du groupe et les autorités compétentes et au paiement d'amendes qui ont mis fin à ces procédures. Au 31 mars 2011, des discussions étaient en cours avec les autorités de la concurrence de l'Afrique du Sud pour conclure un accord de même nature pour un montant de 1,8 million d'euros.

En Europe, par décision en date du 9 novembre 2010, la Commission européenne a imposé des amendes à 14 opérateurs de fret aérien dont Air France, KLM et Martinair, principalement pour des pratiques d'entente concernant la surcharge fuel. A ce titre, des amendes pour un montant total de 340 millions ont été imposées aux sociétés du groupe.

Le montant des amendes excède de 127 millions d'euros le montant des provisions déjà constituées. En conséquence, une charge complémentaire a été comptabilisée en « autres charges non courantes ».

En sa qualité de société mère du groupe, la société Air France-KLM a été déclarée conjointement et solidairement responsable des pratiques anticoncurrentielles commises par Air France et KLM.

L'ensemble des sociétés du groupe a formé un recours contre cette décision devant le Tribunal de l'Union Européenne les 24 et 25 janvier 2011.

Les recours n'étant pas suspensifs, les sociétés du groupe ont choisi, comme elles en avaient la possibilité, de ne pas effectuer immédiatement le paiement des amendes, mais de constituer des garanties bancaires jusqu'au prononcé d'une décision définitive par les juridictions communautaires.

En Corée du Sud, le 29 novembre 2010 Air France-KLM (pour des pratiques anticoncurrentielles antérieures à septembre 2004) Air France (pour les mêmes pratiques postérieures à cette date) et KLM, ont été sanctionnées d'une amende dont le montant total a été ramené à 8,6 millions d'euros. Cette amende n'aura pas d'impact sur les comptes, compte tenu des provisions déjà constituées. Les trois sociétés ont formé un recours devant la juridiction compétente en Corée du Sud.

Le montant total des provisions constituées au 31 mars 2011 s'élève à 365 millions d'euros pour l'ensemble des procédures en cours.

b) Actions civiles

Au Canada, la procédure d'action collective était toujours en cours au 31 mars 2011. Au regard des chiffres d'affaires concernés, les risques ne sont pas significatifs.

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 été constituées dans ses états financiers.

Litiges en matière de législation anti-trust

Ces litiges n'ont pas donné lieu à la constitution de provision, le groupe n'étant pas en mesure, à ce stade, d'en apprécier le risque financier.

a) Dans le secteur du fret aérien

a.1) Enquête des autorités de la concurrence

Les procédures en Suisse et au Brésil sont toujours en cours à la date du 31 mars 2011.
Au regard des chiffres d'affaires concernés dans ces deux états, les risques ne sont pas significatifs pris individuellement.

a.2) Actions civiles

A la suite de l'ouverture en février 2006 de l'enquête des autorités de la concurrence européenne, des actions collectives (« class actions ») ont été engagées par des transitaires et des expéditeurs de fret aérien aux Etats-Unis et au Canada à l'encontre d'Air France, de KLM et de Martinair ainsi que des autres opérateurs de fret.

En outre, des actions civiles ont été introduites en Europe par des expéditeurs de fret à la suite de la décision de la Commission Européenne du 9 novembre 2010.

Etats-Unis

Aux Etats-Unis, le groupe a conclu au mois de juillet 2010, une transaction (Settlement Agreement) avec les représentants de l'action collective. Aux termes de cette transaction et moyennant le paiement par le groupe d'une somme de 87 millions de dollars, il a été mis fin à toute demande, action et procédure passée, actuelle et future de la part des plaignants tendant à l'obtention de réparations financières à raison des pratiques illicites qui étaient alléguées dans le transport de fret aérien « to, from and within the USA ». Cette transaction est sans impact sur les comptes de l'exercice, une provision couvrant la totalité du risque ayant été constituée.

Cette transaction a été définitivement approuvée par le Tribunal le 14 mars 2011.

Auparavant, 36 entités dont 4 seulement étaient clientes du groupe ont demandé leur exclusion de l'action collective (opt-out) ce qui les autorise à engager individuellement une action civile.

Le Tribunal doit se prononcer sur une demande faite tardivement par d'autres entités tendant également à leur exclusion de l'action collective.

En ce qui concerne les entités qui ont fait le choix de l'exclusion de l'action collective, une quote-part des fonds versés par le groupe correspondant à la proportion du chiffre d'affaires réalisé sur la période considérée avec ces entités, comparée au chiffre d'affaires total d'Air France-KLM sur cette même période, sera transférée sur un compte séquestre particulier. Si des réclamations devaient être déposées, cette quote-part serait immédiatement reversée au groupe.

Pays-Bas

Au Pays-Bas, une instance civile a été engagée le 30 septembre 2010 devant le tribunal d'Amsterdam contre KLM, Martinair et Air France par une société dénommée Equilib qui déclare avoir acquis auprès de soixante dix expéditeurs de fret aérien leurs droits d'agir en justice pour obtenir réparation des préjudices prétendument subis du fait des pratiques anticoncurrentielles sur le marché européen pendant la période 2000 à 2006.

L'action introduite par Equilib tend à obtenir un jugement déclaratoire de responsabilité à l'encontre des sociétés du groupe et dans un second temps leur condamnation conjointe et solidaire au paiement de dommages et intérêts évalués à ce stade et sans aucune justification à 400 millions d'euros.

Les sociétés du groupe ont appelé en garantie dans cette procédure l'ensemble des compagnies aériennes auxquelles la Commission Européenne a infligé une sanction pécuniaire dans sa décision du 9 novembre 2010.

Royaume-Uni

Au Royaume-Uni, une procédure civile a été introduite contre British Airways par deux importateurs de fleurs.

British Airways a appelé en garantie l'ensemble des autres compagnies aériennes sanctionnées par la Commission Européenne dont les sociétés du groupe.

Groupe Air France-KLM

Les sociétés du groupe entendent s'opposer vigoureusement à l'ensemble de ces actions civiles.

b) Dans le secteur du Passage

b.1) 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.

Un second questionnaire a été adressé au groupe par la Commission Européenne le 1er octobre 2009.

Le groupe n'est pas, à ce jour, en mesure de se prononcer sur les suites qui seront données à ces investigations par la Commission Européenne.

b.2) Actions civiles

Courant 2009, les sociétés Air France et KLM ont été citées à comparaître dans une action collective (« class action ») mettant en cause l'ensemble des compagnies aériennes assurant des liaisons transpacifiques entre les Etats-Unis d'une part et l'Asie / Océanie d'autre part, pour des allégations d'entente tarifaire sur ces liaisons.

Air France qui n'exploite qu'une seule liaison transpacifique entre les USA et Tahiti et KLM qui n'est pas présente sur ces liaisons, contestent fermement les allégations des demandeurs. Les deux compagnies ont donc déposé des conclusions tendant au débouté des demandeurs (« motion to dismiss »).

Autres litiges

a) Pretory

La 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.

b) Actionnaires minoritaires de KLM

En janvier 2008, l'association néerlandaise Vereniging van Effectenbezitters (VEB) avait assigné Air France-KLM et KLM devant le Tribunal d'Amsterdam aux fins d'obtenir en faveur des actionnaires minoritaires de KLM condamnation de ces sociétés au paiement d'un dividende supérieur au dividende de 0,58 euro par action qui avait été versé à ces actionnaires au cours de l'exercice 2007-2008.

Par décision en date du 1^{er} septembre 2010, le tribunal a débouté l'association en considérant que la résolution d'assemblée relative au montant du dividende satisfaisait au test de « reasonableness and fairness ».

VEB a fait appel de cette décision.

c) Vol AF447 Rio-Paris

A la suite de l'accident du vol AF447 Rio-Paris, disparu dans l'Atlantique sud, diverses instances judiciaires ont été engagées aux Etats-Unis et au Brésil par les ayants droit des victimes.

L'ensemble de ces procédures tend à obtenir le versement de dommages et intérêts en réparation des préjudices subis par les ayants droit des passagers décédés dans l'accident.

Groupe Air France-KLM

Aux Etats-Unis, l'ensemble des procédures engagées tant contre Air France que contre le constructeur de l'avion et les équipementiers, ont été consolidées devant la District Court for the Northern District of California.

Ce Tribunal, par jugement en date du 4 octobre 2010 a débouté les ayants droit des victimes de leurs demandes sur le fondement du « forum non conveniens » et les a renvoyés à mieux se pourvoir en France. Les dommages et intérêts versés aux ayants droit des passagers décédés dans l'accident sont couverts par la police d'assurance responsabilité civile d'Air France.

Au plan pénal, Air France et Airbus personnes morales ont été mises en examen pour homicides involontaires les 17 et 18 mars 2011 par les juges d'instruction en charge de l'information judiciaire et encourent les sanctions d'amendes prévues par la loi. Air France conteste sa mise en cause dans cette affaire.

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>		
Au 31 mars	2011	2010
Dettes financières non courantes		
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	241	232
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	325	296
OCEANE	984	964
Emprunts obligataires	1 450	1 450
Emprunts location financement (part non courante)	3 059	3 421
Autres emprunts (part non courante)	2 921	2 859
Total	8 980	9 222
Dettes financières courantes		
Emprunts location financement (part courante)	695	579
Autres emprunts (part courante)	994	1 131
Intérêts courus non échus	119	115
Total	1 808	1 825

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 241 millions d'euros au 31 mars 2011.

Cet emprunt est soumis au versement d'un coupon de 5,28% sur un notionnel de 248 millions de dollars.

L'emprunt est à durée indéterminée et remboursable à la main du groupe pour sa valeur nominale ; la date de remboursement est le 28 août 2019. Le remboursement de l'emprunt n'entraîne pas de paiement d'une indemnité. Cependant, une indemnité sera due si l'emprunt est remboursé dans une devise autre que le yen. L'emprunteur pourrait également avoir à rembourser au prêteur tous les frais considérés comme raisonnables et supportés dans le cadre d'une action juridique.

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

Groupe Air France-KLM

30.1.2 Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses

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 419 millions de francs suisses, soit 325 millions d'euros au 31 mars 2011.

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 1/8 % sur 149 millions de francs suisses) pour les exercices clos les 31 mars 2011 et 2010.

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

30.2. OCEANE

30.2.1. OCEANE émise en 2005

En 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 2011, 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^{er} avril 2020. Les porteurs d'obligations peuvent demander le remboursement de leurs titres le 1^{er} avril 2012 et le 1^{er} avril 2016. Air France peut imposer le remboursement en numéraire de ces titres par exercice d'un call à partir du 1^{er} 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^{er} avril de chaque année.

La période de conversion de ces obligations s'étend du 1^{er} juin 2005 au 23 mars 2020, sauf remboursement anticipé.

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. Au 31 mars 2011, le montant inscrit en dette s'élève à 402 millions d'euros.

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.

30.2.2. OCEANE émise en 2009

Le 26 juin 2009, Air France-KLM a émis 56 016 949 obligations convertibles et / ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) à échéance au 1^{er} avril 2015 pour un montant total de 661 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur unitaire de 11,80 euros. Le coupon annuel s'élève à 4,97%.

La période de conversion s'étend du 6 août 2009 au 7^{ème} jour ouvré précédant la date de remboursement normale ou anticipée.

Air France-KLM peut imposer le remboursement en numéraire de ces titres par exercice d'un call à partir du 1^{er} avril 2013 et dans certaines conditions incitant les porteurs d'OCEANE à leur conversion en actions Air France-KLM.

A la date d'émission de cet emprunt obligataire, Air France-KLM a inscrit en dette un montant de 556 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. Au 31 mars 2011, le montant inscrit en dette s'élève à 583 millions d'euros.

La valeur de l'option, valorisée par déduction entre la valeur totale de l'émission (i.e. 661 millions d'euros) et la valeur inscrite en dette, a quant à elle été comptabilisée en capitaux propres.

Groupe Air France-KLM

30.3. Emprunts obligataires

30.3.1. Obligations émises en 2006 et 2007

En septembre 2006 et 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 et portant intérêt à 4,75%.

30.3.2. Obligations émises en 2009

Le 27 octobre 2009, Air France-KLM a émis un emprunt obligataire en euros pour un montant total de 700 millions, de maturité 27 octobre 2016 et portant intérêt à 6,75%.

30.4. Emprunts location financement

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

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2011	2010
Avions		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	786	677
N+2	443	772
N+3	506	410
N+4	480	476
N+5	374	457
Au delà de 5 ans	1 337	1 503
Total	3 926	4 295
Dont - Principal	3 427	3 665
- Intérêts	499	630
Constructions		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	41	35
N+2	39	34
N+3	37	31
N+4	37	31
N+5	37	31
Au delà de 5 ans	109	107
Total	300	269
Dont - Principal	246	202
- Intérêts	54	67
Autres matériels		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	9	30
N+2	9	12
N+3	9	12
N+4	9	12
N+5	8	12
Au delà de 5 ans	96	150
Total	140	228
Dont - Principal	81	133
- Intérêts	59	95

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>	2011	2010
Au 31 mars		
VCRP et emprunts hypothécaires	2 449	2 285
Autres emprunts	1 466	1 915
Total	3 915	3 990

Les autres emprunts sont principalement constitués par des emprunts auprès des établissements de crédit.

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>	2011	2010
Au 31 mars		
Echéances en		
N+1	2 183	2 188
N+2	1 743	1 357
N+3	2 087	1 575
N+4	1 276	1 786
N+5	1 771	1 394
Au delà de 5 ans	3 904	4 724
Total	12 964	13 022
Dont - Principal	10 788	11 047
- Intérêts	2 176	1 975

Au 31 mars 2011, les flux d'intérêts financiers attendus s'élèvent à 383 millions d'euros pour l'exercice 2011-12, 1 138 millions d'euros pour les exercices 2012-13 à 2015-16, et 655 millions d'euros au-delà.

Au 31 mars 2011, il a été considéré que les emprunts subordonnés à durée déterminée, les OCEANE et les emprunts obligataires seraient remboursés selon leur échéance la plus probable :

- Date d'exercice probable du call émetteur pour les emprunts subordonnés à durée indéterminée
- Première date d'exercice du put investisseur, soit le 1^{er} avril 2012, pour l'OCEANE émise en 2005
- Date de maturité contractuelle pour l'OCEANE émise en 2009 et les emprunts obligataires remboursables émis en 2006, 2007 et 2009

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>		
Au 31 mars	2011	2010
Euro	9 285	9 535
Dollar US	745	985
Franc Suisse	325	296
Yen	422	231
Shilling Kenyan	11	-
Total	10 788	11 047

30.8. Lignes de crédit

Au 31 mars 2011, le groupe dispose de lignes de crédit pour un montant total de 1 895 millions d'euros, dont 500 millions d'euros seulement sont tirés. Les trois principales lignes s'élèvent respectivement à 1 115 millions d'euros pour Air France, 530 millions d'euros pour KLM et 250 millions d'euros pour la holding Air France-KLM.

La ligne de crédit d'Air France est subordonnée au respect de ratios financiers, obligations satisfaites au 31 mars 2011. Elle tombe à échéance le 7 avril 2012.

Le 4 avril 2011, Air France a renouvelé cette ligne de crédit par une facilité de 1 060 millions d'euros qui expirera le 4 avril 2016 et comporte les obligations suivantes calculées sur les comptes consolidés du groupe Air France :

- L'excédent brut d'exploitation augmenté des loyers de location opérationnelle ne doit pas être inférieur à deux fois et demie les charges d'intérêt nettes augmentées d'un tiers des loyers de location opérationnelle ;
- Les actifs immobilisés au bilan, non affectés en garantie, doivent être au moins égaux aux dettes nettes financières non garanties.

Ces ratios doivent être respectés semestriellement.

La ligne de crédit de KLM, d'un montant de 530 millions d'euros venant à échéance en 2012, est subordonnée au respect des obligations suivantes calculées sur les comptes consolidés du groupe KLM:

- L'excédent brut d'exploitation ne doit pas être inférieur à deux fois et demie les charges d'intérêt nettes augmentées d'un tiers des loyers de location opérationnelle
- Les actifs immobilisés au bilan, non affectés en garantie, doivent être au moins égaux à 1.25 fois les dettes non garanties.

Ces ratios, calculés semestriellement, sont respectés au 31 mars 2011.

La ligne de crédit d'Air France-KLM, d'un montant de 250 millions d'euros, à échéance 4 octobre 2017 et réduite de 50 millions d'euros par an à partir de 2013, est subordonnée au respect des obligations suivantes calculées sur les comptes consolidés du groupe Air France-KLM :

- L'excédent brut d'exploitation augmenté des loyers de location opérationnelle doit être au moins égal à une fois et demie les charges d'intérêts nettes augmentées d'un tiers des loyers de location opérationnelle ;
- Les actifs immobilisés au bilan, non affectés en garantie, doivent être au moins égaux aux dettes nettes financières non garanties.

Ces ratios, calculés semestriellement, sont respectés au 31 mars 2011.

31. AUTRES CRÉDITEURS

<i>En millions d'euros</i>	2011		2010	
Au 31 mars	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Dettes fiscales	463	-	388	-
Dettes sociales	867	-	834	-
Dettes sur immobilisations	43	-	26	-
Instruments dérivés	396	194	524	651
Produits constatés d'avance	120	1	74	87
Dettes diverses	797	77	751	80
Total	2 686	272	2 597	818

Les instruments dérivés comprennent des couvertures de la dette en devises pour un montant de 36 millions d'euros au 31 mars 2011, entièrement en non courant, contre 39 millions d'euros au 31 mars 2010 dont 13 millions à court terme.

32. INSTRUMENTS FINANCIERS

32.1. 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 cours de change des principales devises, 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. Le RMC définit également la politique de risque de contrepartie.

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 de spéculer.

Les instruments utilisés sont des swaps, des contrats à termes et des options.

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.

La mise en oeuvre de la politique de couverture de carburant est menée par les services carburant qui sont également en charge de l'achat du produit physique. Un reporting hebdomadaire permettant d'évaluer la dépense carburant nette de couverture de l'exercice en cours et des deux suivants est transmis à la Direction Générale. 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, des stress scenarii, ainsi qu'un commentaire de marché. Par ailleurs, le service carburant produit un reporting hebdomadaire groupe Air France-KLM (dit reporting GEC), qui consolide les chiffres des deux compagnies en matière de hedging carburant et de dépense physique.

Groupe Air France-KLM

- **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 le yen et la livre sterling. 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. Les deux compagnies couvrent progressivement leur exposition sur 24 mois glissants.

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 2011, 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. Le groupe et ses filiales pourraient alors rencontrer des difficultés dans la gestion des risques liés aux cours 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 71% du total des dettes financières. Compte tenu de cette politique, le groupe affiche un montant de dette à taux variable inférieur au montant de sa trésorerie placée à taux variable. Une remontée des taux aura donc un effet favorable sur les résultats financiers du groupe.

- **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.

Une fois cette restructuration du portefeuille effectuée, une nouvelle stratégie de couverture a été définie et présentée en septembre 2009 au Comité d'Audit et au Conseil d'administration du groupe Air France-KLM. Les principales évolutions ont été de réduire l'horizon (2 ans au lieu de 4) et de ramener les volumes globalement protégés à moins d'une année de consommation (au lieu de 2 précédemment).

Principales caractéristiques de la stratégie de couverture

Horizon de couverture : 2 ans

Pourcentage à couvrir :

- trimestre en cours : 60% des volumes consommés,
- trimestre 1 à trimestre 3 : 60% des volumes consommés,
- trimestre 4 : 50% des volumes consommés,
- trimestre 5 : 40% des volumes consommés,
- trimestre 6 : 30% des volumes consommés,
- trimestre 7 : 20% des volumes consommés,
- trimestre 8 : 10% des volumes consommés.

Sous-jacents : Brent, Gasoil et Jet CIF

Au moins 25% des volumes consommés sur les deux premiers trimestres du programme (hors trimestre en cours) doivent être couverts en distillats moyens (Jet Fuel et Gasoil).

Instruments :

Swap, call, call spread, three ways, four ways et collar.

Groupe Air France-KLM

Norme IAS 39 :

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

Mise en place d'indicateurs de suivi des positions :

Afin d'assurer un suivi plus fin du marked-to-market des positions et de dynamiser la gestion de son exposition, le groupe Air France-KLM utilise la VAR (value at risk) qui contribue à mesurer le risque encouru par son portefeuille. Ce suivi est par ailleurs renforcé par la prise en compte du « maximum loss » et du « maximum gain » qui permettent de borner les amplitudes de variation de ce même portefeuille et de réagir en conséquence.

- **Risques de placement**

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 titres de créances court termes, notés A1 ou P1. Une petite partie des excédents a cependant été placée en titres de créances pour une durée allant jusqu'à deux ans, sur des émetteurs de premier plan, de façon à accroître le rendement global de la trésorerie.

Enfin, 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 ;
- les instruments dérivés ;
- les comptes clients.

- Le risque de contrepartie lié aux placements financiers et aux instruments dérivés est suivi par le Risk Management Committee qui établit des limites par contrepartie, tout instrument confondu (à l'exception des placements dans les OPCVM monétaires pour lesquels le risque de contrepartie est jugé non significatif). Le reporting groupe relatif au risque de contrepartie est diffusé tous les mois aux Directions Générales, le risque étant mesuré à la valeur de marché des différents instruments. Le dépassement éventuel d'une limite fait immédiatement l'objet d'une mesure de correction.
- 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.

Le groupe a identifié les expositions suivantes au risque de contrepartie :

Rating LT (Standards & Poors)	Total de l'exposition en millions d'euros	
	Au 31 mars 2011	Au 31 mars 2010
AAA	306	286
AA	84	109
AA-	243	126
A+	1 052	592
A	354	119
BBB+	-	25
Total	2 039	1 257

32.2. Instruments dérivés

- Au 31 mars 2011

Valeur au Bilan <i>en millions d'euros</i>	Actif		Passif	
	Non courant	Courant	Non courant	Courant
Risque de change (opérations financières et d'exploitation)				
Couverture de juste valeur	23	12	37	28
Couverture de flux futurs	(5)	7	25	67
Dérivés de transaction	4	1	2	4
Risque de taux (opérations financières)				
Couverture de flux futurs	7	2	38	1
Couverture de juste valeur	4	2	24	-
Dérivés de transaction	-	-	13	-
Risque matière première (opérations financières et d'exploitation)				
Couverture de juste valeur	-	-	-	-
Couverture de flux futurs	105	784	55	296
Dérivés de transaction	-	-	-	-
Total	138	808	194	396

L'échéance attendue de la valeur de marché des instruments dérivés est la suivante :

<i>En millions d'euros</i>		Total	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	> N+5
Instruments dérivés matière première	Actif	888	783	105	-	-	-	-
	Passif	(351)	(296)	(55)	-	-	-	-
Instruments dérivés taux	Actif	15	4	1	-	1	-	9
	Passif	(75)	(2)	(2)	(4)	(28)	(2)	(37)
Instruments dérivés change	Actif	43	21	14	2	2	-	4
	Passif	(164)	(98)	(57)	(2)	-	(1)	(6)
Total	Actif	946	808	120	2	3	-	13
	Passif	(590)	(396)	(114)	(6)	(28)	(3)	(43)

Groupe Air France-KLM

- Au 31 mars 2010

Valeur au Bilan <i>en millions d'euros</i>	Actif		Passif	
	Non courant	Courant	Non courant	Courant
Risque de change (opérations financières et d'exploitation)				
Couverture de juste valeur	49	32	25	31
Couverture de flux futurs	41	90	19	28
Dérivés de transaction	-	2	-	1
Risque de taux (opérations financières)				
Couverture de flux futurs	-	-	92	2
Couverture de juste valeur	11	4	22	13
Dérivés de transaction	-	-	12	-
Risque matière première (opérations financières et d'exploitation)				
Couverture de juste valeur	-	-	-	-
Couverture de flux futurs	69	211	481	445
Dérivés de transaction	-	-	-	4
Total	170	339	651	524

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 2011

<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	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie								
Swap de taux	2 392	360	355	335	384	264	694	(32)
Autres	389	75	-	96	115	103	-	2
Opérations qualifiées de couverture de juste valeur								
Swap de taux	395	132	67	41	42	15	98	(18)
Opérations qualifiées de transactions	120	-	14	-	-	1	105	(13)
TOTAL	3 296	567	436	472	541	383	897	(61)

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

Groupe Air France-KLM

- **Au 31 mars 2010**

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	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie								
Swap de taux	2 418	260	343	322	326	380	787	(87)
Autres	250	-	-	-	113	137	-	(7)
Opérations qualifiées de couverture de juste valeur								
Swap de taux	495	182	126	61	34	36	56	(20)
Opérations qualifiées de transactions								
	385	100	150	22	-	-	113	(12)
TOTAL	3 548	542	619	405	473	553	956	(126)

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 fixe :
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 variable :
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,

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	2011				2010			
	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
Actifs et passifs financiers à taux fixe								
Actifs à taux fixe	1 879	1,8%	1 879	1,8%	1 688	3,0%	1 688	3,0%
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	566	4,2%	594	4,3%	528	4,6%	536	4,6%
Emprunts obligataires (OCEANE)	984	4,1%	984	4,7%	964	4,0%	964	4,6%
Emprunts obligataires	1 450	5,7%	1 450	5,7%	1 450	5,3%	1 150	5,2%
Autres dettes financières	2 164	5,2%	4 488	4,3%	2 178	5,2%	4 565	4,3%
Passifs à taux fixe	5 164	5,0%	7 516	4,7%	5 120	4,9%	7 215	4,5%
Actifs et passifs financiers à taux variable								
Actifs à taux variable	3 266	2,6%	3 266	2,6%	3 366	3,1%	3 366	3,1%
Emprunts obligataires	-	-	-	-	-	-	300	6,4%
Autres dettes financières	5 624	2,1%	3 272	2,4%	5 927	2,4%	3 532	2,6%
Concours bancaires courants	129	0,3%	129	0,4%	116	0,1%	116	0,3%
Passifs à taux variable	5 753	2,0%	3 401	2,3%	6 043	2,4%	3 948	2,8%
Actifs financiers sans taux	977	-	977	-	54	-	54	-

Au 31 mars 2011, les actifs financiers sans taux sont essentiellement constitués de la réévaluation des titres Amadeus (WAM) à leur juste valeur.

Groupe Air France-KLM

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 ou la livre sterling.

Le groupe a pour politique de réduire le risque de change au moyen de couvertures. 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 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 dans certaines devises. Pour se prémunir contre les variations de cours de change sur certains de ces emprunts, des swaps de devises ont été conclus. Ces couvertures sont spécifiquement adossées aux emprunts correspondants.

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

• Au 31 mars 2011

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	
Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)		4 114	2 880	1 184	32	15	3	-	(90)
Options de change									
	Dollar US	1 992	1 408	584	-	-	-	-	(65)
	Yen	213	125	88	-	-	-	-	5
	Autres devises	139	107	32	-	-	-	-	2
Achat à terme									
	Dollar US	1 045	664	336	27	15	3	-	(33)
Ventes à terme									
	Yen	203	132	71	-	-	-	-	2
	Livre sterling	205	144	61	-	-	-	-	4
	Couronne norvégienne	121	121	-	-	-	-	-	(1)
	Franc suisse	38	38	-	-	-	-	-	(1)
	Autres devises	110	110	-	-	-	-	-	(2)
Autres									
	Dollar US	48	31	12	5	-	-	-	(1)
Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)		1 596	757	446	108	59	14	212	(30)
Achat à terme Dollar US		1 571	732	446	108	59	14	212	(30)
Options de change Dollar US		25	25	-	-	-	-	-	-
Risque de change (opérations de transaction)		326	204	71	-	-	-	51	(1)
Achat à terme Dollar US		98	27	71	-	-	-	-	5
Options de change Dollar US		177	177	-	-	-	-	-	(4)
Autres Dollar US		51	-	-	-	-	-	51	(2)
Total		6 036	3 841	1 701	140	74	17	263	(121)

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

Groupe Air France-KLM

• Au 31 mars 2010

<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	
Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)	3 297	2 380	818	50	28	15	6	83
Options de change								
Dollar US	1 523	1 033	490	-	-	-	-	62
Yen	155	100	55	-	-	-	-	(5)
Autres devises	126	100	26	-	-	-	-	-
Achat à terme								
Dollar US	858	642	132	35	28	15	6	34
Ventes à terme								
Dollar US	33	33	-	-	-	-	-	-
Yen	165	102	57	6	-	-	-	(2)
Livre sterling	156	121	35	-	-	-	-	1
Couronne norvégienne	107	107	-	-	-	-	-	(2)
Franc suisse	36	36	-	-	-	-	-	(1)
Autres devises	102	102	-	-	-	-	-	(3)
Autres								
Dollar US	36	4	23	9	-	-	-	(1)
Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)	2 129	850	573	405	45	53	203	26
Achat à terme Dollar US	2 077	825	546	405	45	53	203	23
Options de change Dollar US	52	25	27	-	-	-	-	3
Risque de change (opérations de transaction)	163	84	7	-	-	-	72	1
Achat à terme Dollar US	49	42	7	-	-	-	-	-
Options de change Dollar US	42	42	-	-	-	-	-	1
Autres Dollar US	72	-	-	-	-	-	72	-
Total	5 589	3 314	1 398	455	73	68	281	110

* 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 2011

<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	
Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)	5 795	3 956	1 839	-	-	-	-	538
Swap								
Options	124	124	-	-	-	-	-	29
Options								
	5 671	3 832	1 839	-	-	-	-	509
Risque de matière première (opérations de transactions)	-	-	-	-	-	-	-	-
Swap								
Options	-	-	-	-	-	-	-	-
Options								
	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	5 795	3 956	1 839	-	-	-	-	538

Groupe Air France-KLM

- **Au 31 mars 2010**

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	
Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)	5 214	3 252	1 242	720	-	-	-	(646)
Swap	92	92	-	-	-	-	-	3
Options	5 122	3 160	1 242	720	-	-	-	(649)
Risque de matière première (opérations de transactions)	32	32	-	-	-	-	-	(4)
Swap	-	-	-	-	-	-	-	-
Options	32	32	-	-	-	-	-	(4)
Total	5 246	3 284	1 242	720	-	-	-	(650)

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.

32.3. 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 2011 et 2010 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 crédateurs :*
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 :*
La valeur de marché des emprunts, autres dettes financières et prêts à taux fixes et variables a été déterminée par actualisation des flux futurs aux taux d'intérêts du marché pour des instruments de caractéristiques similaires.
- *Instruments financiers dérivés :*
La valeur de marché des instruments financiers dérivés correspond aux montants qui seraient payés ou reçus pour résilier ces engagements aux 31 mars 2011 et 2010, 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 2011		31 mars 2010	
	Valeur comptable	Valeur de marché estimée	Valeur comptable	Valeur de marché estimée
Actifs financiers				
<u><i>Actifs financiers disponibles à la vente</i></u>				
Titres de participation	977	977	54	54
<u><i>Actifs de transaction</i></u>				
Valeurs mobilières de placement	574	574	343	343
<u><i>Prêts et créances</i></u>				
Prêts				
Taux fixe	216	229	299	323
Taux variable	117	117	115	113
Instruments dérivés de taux				
SWAP de taux	15	15	15	15
Instruments dérivés de change				
Options de change	(16)	(16)	88	88
Contrats à terme de devises	58	58	126	126
Swaps de change	-	-	-	-
Instruments dérivés sur matières premières				
SWAP et options sur produits pétroliers	889	889	280	280
Créances clients				
Autres débiteurs (hors instruments dérivés)	1 938	1 938	2 142	2 142
	760	760	650	650
<u><i>Trésorerie et équivalents de trésorerie</i></u>				
Equivalents de trésorerie	3 343	3 343	3 294	3 294
Caisses et banques	374	374	457	457
Passifs financiers				
<u><i>Dettes au coût amorti</i></u>				
Emprunts obligataires (*)				
Taux fixe	2 434	2 822	2 414	2 859
Titres à durée indéterminée	566	594	528	536
Autres emprunts et dettes financières				
Taux fixe	2 164	2 176	2 178	2 123
Taux variable	5 624	5 531	5 927	5 818
<u><i>Instruments dérivés</i></u>				
Instruments dérivés de taux				
SWAP de taux	76	76	141	141
Instruments dérivés de change				
Options de change	46	46	27	27
Contrats à terme de devises	114	114	76	76
Swaps de change	3	3	1	1
Instruments dérivés sur matières premières				
SWAP et options sur produits pétroliers	351	351	930	930
<u><i>Autres dettes</i></u>				
Dettes fournisseurs	2 211	2 211	2 032	2 032
Titres de transport émis et non utilisés	2 440	2 440	2 340	2 340
Programme de fidélisation	806	806	840	840
Autres créditeurs (hors instruments dérivés)	2 368	2 368	2 240	2 240

(*) Les emprunts obligataires à taux fixe sont constitués des OCEANE émises en avril 2005 et en juin 2009, ainsi que des emprunts obligataires de 750 millions d'euros émis respectivement en septembre 2006 et avril 2007 par la société Air France et de 700 millions d'euros émis en octobre 2009 par la société Air France-KLM.

Emprunt OCEANE d'avril 2005 : la valeur de marché de 475 millions d'euros a été calculée sur la base du cours de l'obligation au 31 mars 2011. Cette valeur de marché intègre la juste valeur de la composante dette (montant au bilan de 402 millions d'euros au 31 mars 2011) ainsi que la juste valeur de l'option de conversion inscrite en capitaux propres pour un montant de 48 millions d'euros.

Emprunt OCEANE de juin 2009 : la valeur de marché de 866 millions d'euros a été calculée sur la base du cours de l'obligation au 31 mars 2011. Cette valeur de marché intègre la juste valeur de la composante dette (montant au bilan de 583 millions d'euros au 31 mars 2011) ainsi que la juste valeur de l'option de conversion inscrite en capitaux propres pour un montant de 78 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 758 millions d'euros.

Emprunt obligataire émis en octobre 2009 : les caractéristiques de cet emprunt sont décrites en note 30.3. La valeur de marché de la dette est de 723 millions d'euros.

32.4. Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur

Les actifs et passifs financiers du groupe se répartissent comme suit sur les trois niveaux de classification (cf. note 3.10.7) :

<i>En millions d'euros</i>	Niveau 1		Niveau 2		Niveau 3		Total	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010	2011	2010
<i>Au 31 mars</i>								
<u>Actifs financiers disponibles à la vente</u>								
Titres de participation	941	15	36	39	-	-	977	54
<u>Actifs de transaction</u>								
Valeurs mobilières de placement	7	-	567	343	-	-	574	343
Equivalents de trésorerie	3 343	3 294	-	-	-	-	3 343	3 294
<u>Instruments dérivés actifs</u>								
Instruments dérivés de taux	-	-	15	15	-	-	15	15
Instruments dérivés de change	-	-	43	214	-	-	43	214
Instruments dérivés sur matières premières	-	-	888	280	-	-	888	280

Les passifs financiers à la juste valeur sont constitués des moins values latentes sur instruments dérivés de taux, de change et sur matières premières ainsi que des dettes réévaluées dans le cadre de couvertures de juste valeur, valorisations classées en niveau 2.

32.5. Sensibilité

La sensibilité est calculée uniquement sur la valorisation des instruments dérivés à la clôture de chaque exercice présenté. L'amplitude des chocs considérés a été jugée raisonnable et réaliste par le management du groupe. Les hypothèses de chocs retenues sont cohérentes avec celles appliquées lors de l'exercice précédent.

Les impacts en capitaux propres correspondent à la sensibilité des variations de juste valeur efficace des instruments documentés en couverture de flux de trésorerie (valeur intrinsèque des options, juste valeur des instruments fermes). Les impacts en résultat correspondent à la sensibilité des variations de juste valeur inefficaces des instruments de couverture (valeur temps des options principalement) et des variations de juste valeur des instruments de transaction.

Sur le carburant et le change, les sensibilités à la baisse et à la hausse ne sont pas symétriques compte tenu de l'utilisation, dans le cadre des politiques de couvertures d'instruments optionnels dont le profil de risques n'est pas linéaire.

Groupe Air France-KLM

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 2011		31 mars 2010	
	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	50	(78)	(121)	122
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	321	(309)	586	(582)

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 2011	31 mars 2010	31 mars 2011	31 mars 2010
Dollar US	348	464	1 204	1 307
Livre sterling	33	33	-	-
Yen	8	10	453	298
Franc suisse	6	7	322	293
Dollar canadien	4	11	3	1

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'appréciation des devises de 10% par rapport à l'euro est présenté ci-dessous :

<i>En millions d'euros</i>	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Au 31 mars						
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	47	(54)	(5)	2	(55)	(35)
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	289	327	(15)	(18)	(34)	(24)

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'affaiblissement des devises de 10% par rapport à l'euro est présenté ci-dessous :

<i>En millions d'euros</i>	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2011	2010	2011	2010	2011	2010
Au 31 mars						
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(40)	4	(3)	(2)	42	30
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	(250)	(209)	25	16	27	21

Groupe Air France-KLM

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 4 millions d'euros sur les charges financières pour l'exercice clos au 31 mars 2011, contre 3 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2010.

33. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS

33.1. Locations financement

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

33.2. Locations opérationnelles

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

<i>En millions d'euros</i> Au 31 mars	Paiements minimaux futurs	
	2011	2010
Avions		
Echéances en		
N + 1	821	807
N + 2	801	665
N + 3	670	562
N + 4	528	458
N + 5	449	388
Au delà de 5 ans	1 381	1 234
Total	4 650	4 113
Constructions		
échéances en		
N + 1	223	203
N + 2	184	191
N + 3	160	185
N + 4	149	179
N + 5	125	159
Au delà de 5 ans	983	1 036
Total	1 824	1 953

Les loyers relatifs aux locations opérationnelles « avions » se sont élevés à 831 millions d'euros au 31 mars 2011 contre 721 millions d'euros au 31 mars 2010.

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.

34. COMMANDES DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES

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

<i>En millions d'euros</i>	2011	2010
Au 31 mars		
N + 1	1 050	1 065
N + 2	806	1 279
N + 3	369	640
N + 4	328	401
N + 5	90	101
Total	2 643	3 486

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 2011 diminue de 20 unités par rapport au 31 mars 2010 et s'élève à 56 appareils. Le nombre d'options diminue également par rapport au 31 mars 2010 de 5 unités et s'élève à 53 appareils.

Cette évolution s'explique par :

- la livraison de 26 appareils au cours de l'exercice ;
- 6 nouvelles commandes fermes ;
- l'annulation de 13 commandes en option ; et
- 8 nouvelles commandes en option.

Flotte long-courrier

Passage

Le groupe a réceptionné 2 Airbus A380 et 3 Boeing B777. Il a également réceptionné 1 Airbus A330 et a annulé 1 commande en option de ce même type d'appareil. Le groupe a passé une nouvelle commande Airbus A330.

Fret

Le groupe n'a reçu aucune livraison.

Flotte moyen-courrier

Le groupe a réceptionné 4 Boeing B737 et a annulé 4 commandes en option de ce même type d'appareil. Il a également réceptionné 3 Airbus A320 et a annulé 3 commandes en option de ce même type d'appareil.

Flotte régionale

Le groupe a reçu 3 Embraer 170 et a annulé 5 commandes en option de ce même type d'appareil. Il a réceptionné 4 Embraer 190 et a passé 5 nouvelles commandes de ce même type d'appareil. Il a également reçu 6 CRJ1000 et a passé 8 nouvelles commandes en option.

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	Total
Flotte long courrier – passage									
A380	au 31 mars 2011	Commandes fermes	2	2	2	2	-	-	8
		Options	-	-	-	-	1	1	2
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	2	2	2	3	1	-	10
		Options	-	-	-	1	1	-	2
A330	au 31 mars 2011	Commandes fermes	-	1	-	-	-	-	1
		Options	-	-	1	-	-	-	1
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	1	-	-	-	-	-	1
		Options	-	1	1	-	-	-	2
B777	au 31 mars 2011	Commandes fermes	3	5	-	1	3	-	12
		Options	-	-	3	3	3	3	12
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	3	3	7	2	-	-	15
		Options	-	1	4	4	3	-	12
Flotte long courrier – fret									
B777 F	au 31 mars 2011	Commandes fermes	1	-	-	-	-	-	1
		Options	-	-	-	-	-	3	3
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	-	1	-	-	-	-	1
		Options	-	-	1	2	-	-	3
Flotte moyen courrier									
A320	au 31 mars 2011	Commandes fermes	6	5	-	-	-	-	11
		Options	-	-	1	6	-	-	7
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	1	12	1	-	-	-	14
		Options	-	-	2	5	3	-	10
A321	au 31 mars 2011	Commandes fermes	1	-	-	-	-	-	1
		Options	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	-	1	-	-	-	-	1
		Options	-	-	-	-	-	-	-
B737	au 31 mars 2011	Commandes fermes	7	2	-	-	-	-	9
		Options	-	-	5	2	-	-	7
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	6	5	2	-	-	-	13
		Options	-	1	3	5	2	-	11
Flotte régionale									
Emb170	au 31 mars 2011	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-	-
		Options	-	-	5	-	-	-	5
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	3	-	-	-	-	-	3
		Options	-	3	3	4	-	-	10
Emb 190	au 31 mars 2011	Commandes fermes	2	3	-	-	-	-	5
		Options	-	3	3	-	-	-	6
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	4	-	-	-	-	-	4
		Options	-	2	2	2	-	-	6
CRJ 1000	au 31 mars 2011	Commandes fermes	7	1	-	-	-	-	8
		Options	4	2	2	2	-	-	10
	au 31 mars 2010	Commandes fermes	6	4	4	-	-	-	14
		Options	-	-	-	1	1	-	2

35. AUTRES ENGAGEMENTS

35.1. Engagements donnés

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2011	2010
Engagements d'achats, de souscription de titres	9	1
Engagements de cessions de titre	-	(2)
Avals, cautions et garanties donnés	98	79
Dettes garanties par des actifs nantis ou hypothéqués	6 203	6 076
Commandes de biens au sol	132	148

Le détail des nantissements et sûretés réelles du groupe s'établit comme suit au 31 mars 2011 :

<i>En millions d'euros</i>					
	Date de départ du nantissement	Date d'échéance du nantissement	Montant de l'actif nanti	Total du poste de bilan VNC	% correspondant
Immobilisations incorporelles	-	-	-	695	-
Immobilisations corporelles	Décembre 1999	Août 2021	7 579	13 151	57,63 %
Autres actifs financiers	Septembre 1986	Avril 2020	765	2 405	31,81 %
Total			8 344	16 251	51,34 %

Le montant de l'actif nanti sur les « autres actifs financiers » comprend un montant de 303 millions d'euros de valeurs mobilières de placement nanties dans le cadre de la garantie donnée à l'Union Européenne sur litige anti-trust.

35.2. Engagements reçus

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2011	2010
Avals, cautions et garanties reçus	278	215

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

36. Parties liées

36.1. Transactions avec les principaux dirigeants

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

Les avantages accordés aux deux principaux dirigeants et comptabilisés en charges se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2011	2010
Avantages à court terme	0,8	1,2
Avantages postérieurs à l'emploi	0,3	0,9
Total	1,1	2,1

Le montant des jetons de présence, se rapportant à l'exercice clos le 31 mars 2010, versés au cours de l'exercice clos le 31 mars 2011 aux membres du Conseil d'administration s'est élevé à 0,6 million d'euros.

36.2. Transactions avec les autres parties liées

Les montants cumulés des transactions réalisées avec les autres parties liées pour les exercices clos les 31 mars 2011 et 2010 se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2011	2010
Actif		
Créances client (net)	98	176
Autres débiteurs courants	3	10
Autres actifs non courants	23	5
Total	124	191

Passif		
Dettes fournisseurs	142	171
Autres dettes courantes	52	51
Autres dettes à long terme	41	48
Total	235	270

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 mars	2011	2010
Chiffre d'affaires	214	258
Redevances aéronautiques et autres loyers	(452)	(473)
Autres charges externes	(138)	(111)
Services aux passagers	(64)	(62)
Autres	(56)	(46)
Total	(496)	(434)

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) et la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Air France-KLM considère que les transactions effectuées avec ces tiers ont été conclues à des conditions normales et courantes. Les principales transactions concernent :

Groupe Air France-KLM

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 2011 et 2010, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 454 millions d'euros et 456 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 54 millions d'euros au 31 mars 2011 contre 55 millions d'euros au 31 mars 2010.

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 aérodrômes 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 108 millions d'euros au titre des exercices clos au 31 mars 2011 et au 31 mars 2010.

Amadeus (WAM)

La société Amadeus (WAM) était mise en équivalence dans les comptes du groupe jusqu'au 31 mars 2010. Suite à son introduction en bourse en avril 2010 (voir note 10), les titres d'Amadeus (WAM) ont été reclassés en « actifs disponibles à vente ».

Au titre de l'exercice clos le 31 mars 2011, le montant des transactions avec Amadeus (WAM) représente pour le groupe une charge de 102 millions d'euros contre 84 millions au titre de l'exercice clos le 31 mars 2010.

Transactions avec les entreprises mises en équivalence

Le groupe a réalisé au cours de l'exercice, des opérations, avec des entreprises associées mises en équivalence. Il s'agit notamment d'Alitalia.

Au titre de l'exercice clos le 31 mars 2011, le montant des transactions réalisé avec la société Alitalia représente pour le groupe un produit de 64 millions d'euros (contre 42 millions d'euros au 31 mars 2010) et une charge de 13 millions d'euros (contre 10 millions d'euros au 31 mars 2010).

37. TABLEAU DE FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDE

37.1. Prise de contrôle de filiales et participations, achat de participations minoritaires et de parts dans les sociétés non contrôlées

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

En millions d'euros

Au 31 mars	2011	2010
Trésorerie décaissée pour les acquisitions	(13)	(16)
Trésorerie des entités acquises	(33)	(2)
Sortie nette de trésorerie	(46)	(18)

- **Au 31 mars 2011**

Aucune acquisition significative n'a eu lieu sur l'exercice 2010-2011.

- **Au 31 mars 2010**

Aucune acquisition significative n'a eu lieu sur l'exercice 2009-2010.

37.2. Cessions de filiales et participations, cession de participations sans perte de contrôle et de parts dans les sociétés non contrôlées

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

En millions d'euros

Au 31 mars	2011	2010
Produit de cession d'actions propres	14	-
Trésorerie encaissée lors des cessions	-	3
Trésorerie des entités cédées	-	-
Entrée nette de trésorerie	14	3

- **Au 31 mars 2011**

Aucune cession significative n'a eu lieu sur l'exercice 2010-2011.

- **Au 31 mars 2010**

Aucune cession significative n'a eu lieu sur l'exercice 2009-2010.

37.3. Transactions non monétaires

Au cours des exercices clos le 31 mars 2011 et 2010, il n'y a eu aucune transaction non monétaire significative.

38. HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES

<i>En millions d'euros</i> Au 31 mars	Réseau KPMG			
	2011		2010	
	Montant	%	Montant	%
Audit				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	3,8	97%	3,8	97%
- Air France-KLM SA	0,7		0,8	
- Filiales intégrées globalement	3,1		3,0	
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	-	-	-	-
- Air France-KLM SA	-	-	-	-
- Filiales intégrées globalement	-	-	-	-
Sous-total	3,8	97%	3,8	97%
Autres prestations				
Juridique, fiscal, social	0,1	3%	0,1	3%
Technologies de l'information	-	-	-	-
Audit interne	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-
Total Air France-KLM	3,9	100%	3,9	100%

<i>En millions d'euros</i> Au 31 mars	Deloitte et Associés			
	2011		2010	
	Montant	%	Montant	%
Audit				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	3,6	97%	4,0	100%
- Air France-KLM SA	0,7		1,1	
- Filiales intégrées globalement	2,9		2,9	
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	-	-	-	-
- Air France-KLM SA	-	-	-	-
- Filiales intégrées globalement	-	-	-	-
Sous-total	3,6	97%	4,0	100%
Autres prestations				
Juridique, fiscal, social	0,1	3%	-	-
Technologies de l'information	-	-	-	-
Audit interne	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-
Total Air France-KLM	3,7	100%	4,0	100%

39. PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION AU 31 MARS 2011

Le périmètre comprend 156 sociétés consolidées et 30 sociétés mises en équivalence.

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 contrôle la société. Cette dernière est consolidée, en conséquence, par intégration globale.

39.1. Sociétés consolidées

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AIR FRANCE SA	France	Multi activités	100	100
KLM N.V.	Pays-Bas	Multi activités	99	49
MARTINAIR HOLLAND N.V. GROUP	Pays-Bas	Multi activités	99	49
AIR FRANCE GROUND HANDLING INDIA PVT LTD	Inde	Passage	51	51
BLUE LINK (EX FREQUENCE PLUS SERVICES)	France	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL AUSTRALIA	Australie	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL MAURITIUS	Ile Maurice	Passage	100	100
BLUE CONNECT	Ile Maurice	Passage	70	70
BRIT AIR	France	Passage	100	100
CITY JET	Irlande	Passage	100	100
CONSTELLATION FINANCE LIMITED	Irlande	Passage	100	100
CYGNIFIC B.V.	Pays-Bas	Passage	99	49
IAS ASIA INCORPORATED	Philippines	Passage	99	49
IASA INCORPORATED	Philippines	Passage	99	49
ICARE	France	Passage	100	100
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES EUROPE LIMITED	Royaume-Uni	Passage	99	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Passage	99	49
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Passage	99	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES AMERICAS L.P	Etats-Unis	Passage	99	49
KLM CITYHOPPER B.V.	Pays-Bas	Passage	99	49
KLM CITYHOPPER UK LTD	Royaume-Uni	Passage	99	49
COBALT GROUND SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Passage	99	49
KLM LUCHTVAARTSCHOOL B.V.	Pays-Bas	Passage	99	49
LYON MAINTENANCE	France	Passage	100	100
REGIONAL COMPAGNIE AERIENNE EUROPEENNE	France	Passage	100	100
SOCIETE D'EXPLOITATION AERONAUTIQUE	France	Passage	100	100
STICHTING STUDENTENHUISVESTING VliegVeld EELDE	Pays-Bas	Passage	99	49
TEAMTRACKERS SA	France	Passage	100	100
TEAMTRACKERS SRO	Rép. Tchèque	Passage	100	100
VLM AIRLINES NV	Belgique	Passage	100	100
BLUE CROWN B.V.	Pays-Bas	Fret	99	49
MEXICO CARGO HANDLING	Mexique	Fret	100	100
SODEXI	France	Fret	75	75
AIR FRANCE INDUSTRIE US	Etats-Unis	Maintenance	100	100
CRMA	France	Maintenance	100	100
EUROPEAN PNEUMATIC COMPONENT OVERHAUL AND REPAIR (EPCOR) B.V.	Pays-Bas	Maintenance	99	49

Groupe Air France-KLM

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
KLM UK ENGINEERING LIMITED	Royaume-Uni	Maintenance	99	49
AEROMAINTENANCE GROUP	Etats-Unis	Maintenance	100	100
TURBINE SUPPORT INTERNATIONAL LLC	Etats-Unis	Maintenance	60	60
ACNA	France	Autres	98	100
ACSAIR	France	Autres	50	51
AEROFORM	France	Autres	98	100
AFRIQUE CATERING	France	Autres	50	51
AIDA	Ile Maurice	Autres	77	77
AIR BLEU SERVICES	France	Autres	100	100
AIR CHEF	Italie	Autres	49	50
AIR FRANCE FINANCE	France	Autres	100	100
AIR FRANCE FINANCE IRELAND	Irlande	Autres	100	100
AIR FRANCE KLM FINANCE LIMITED	France	Autres	100	100
AIRPORT MEDICAL SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	79	49
AIRPORT MEDICAL SERVICES C.V.	Pays-Bas	Autres	79	49
ALL AFRICA AIRWAYS	Ile Maurice	Autres	80	80
AMSTERDAM SCHIPOL PIJPLEIDING BEHEER B.V.	Pays-Bas	Autres	59	49
AMSTERDAM SCHIPOL PIJPLEIDING C.V.	Pays-Bas	Autres	72	49
BASE HANDLING	France	Autres	98	100
BLUE YONDER IX B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
BLUE YONDER X B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
BLUE YONDER XII B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
BLUE YONDER XIII B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
BLUE YONDER XIV B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
BLUE YONDER XV	Pays-Bas	Autres	99	49
BRUNEAU PEGORIER	France	Autres	98	100
CARI	France	Autres	98	100
CATERING FDF	France	Autres	98	100
CATERING PTP	France	Autres	98	100
CELL K16 INSURANCE COMPANY	Royaume-Uni	Autres	99	0
CENTRE DE PRODUCTION ALIMENTAIRE	France	Autres	98	100
CULIN' AIR PARIS	France	Autres	98	100
DAKAR CATERING	Sénégal	Autres	64	65
ETS EQUIPMENT TECHNO SERVICES	Pays-Bas	Autres	99	49
EUROPEAN CATERING SERVICES	Etats-Unis	Autres	98	100
GIE JEAN BART	France	Autres	10	10
GIE SERVCENTER	France	Autres	98	100
GIE SURCOUF	France	Autres	100	100
GUINEENNE DE SERVICES AEROPORTUAIRES S.A.	Guinée	Autres	30	60
HANDICAIR	France	Autres	98	100
HEESWIJK HOLDING B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
JET CHEF	France	Autres	98	100
KES AIRPORT EQUIPMENT FUELLING B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KES AIRPORT EQUIPMENT LEASING B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM AIRLINE CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM CATERING SERVICES SCHIPOL B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM EQUIPMENT SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM FINANCIAL SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM FLIGHT CREW SERVICES GMBH	Allemagne	Autres	99	49
KLM HEALTH SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49

Groupe Air France-KLM

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
KLM INTERNATIONAL CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM INTERNATIONAL FINANCE COMPANY B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM OLIEMAATSCHAPPIJ B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KROONDUIF B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
LYON AIR TRAITEUR	France	Autres	98	100
MALI CATERING	Mali	Autres	70	99
INTERNATIONALE FINANCIERING EN MANAGEMENT MAATSCHAPPIJ B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
MARTINIQUE CATERING	France	Autres	91	93
MAURITANIE CATERING	Mauritanie	Autres	25	51
NAS AIRPORT SERVICES LIMITED	Kenya	Autres	58	100
O'FIONNAGAIN HOLDING COMPANY LIMITED	Irlande	Autres	100	100
ORION-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
ORLY AIR TRAITEUR	France	Autres	98	100
OUAGADOUGOU CATERING SERVICES	Burkina Faso	Autres	98	100
PASSERELLE	France	Autres	98	100
PASSERELLE CDG	France	Autres	64	66
PELICAN	Luxembourg	Autres	100	100
PMAIR	France	Autres	50	51
PRESTAIR	France	Autres	98	100
PYRHELIO-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
QUASAR-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
RIGEL-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
SAVEUR DU CIEL	France	Autres	98	100
SENCA	Sénégal	Autres	32	51
SEREP	Sénégal	Autres	57	59
SERVAIR (Cie d'exploitation des services auxiliaires aériens)	France	Autres	98	98
SERVAIR ABIDJAN	Côte d'Ivoire	Autres	74	76
SERVAIR CONGO	Congo	Autres	50	51
SERVAIR GHANA	Ghana	Autres	56	57
SERVAIR SATS	Singapour	Autres	50	51
SERVAIR SOLUTION ITALIA S.R.L.	Italie	Autres	98	100
SERVANTAGE	France	Autres	98	100
SERVASCO	Macao	Autres	59	60
SERVCLEANING	France	Autres	98	100
SERVLING	France	Autres	98	100
SESAL	Gabon	Autres	54	55
SIA KENYA HOLDING LIMITED	Kenya	Autres	58	59
SKYCHEF	Seychelles	Autres	54	55
SKYLOGISTIC	France	Autres	98	100
SOCIETE D'INVESTISSEMENT AEROPORTUAIRE	France	Autres	98	100
SOGRI	France	Autres	95	97
SORI	France	Autres	49	50
SPECIAL MEALS CATERING	France	Autres	98	100
SPICA-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
STICHTING GARANTIEFONDS KLM LUCHTVAARTSCHOOL	Pays-Bas	Autres	99	49
SYSTAIR	France	Autres	98	100
TAKEOFF 1 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 2 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 3 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 4 LIMITED	Irlande	Autres	100	100

Groupe Air France-KLM

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
TAKEOFF 5 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 6 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 7 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 8 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 9 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 10 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 11 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 12 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 13 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 14 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 15 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 16 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TOULOUSE AIR TRAITÉUR	France	Autres	98	100
TRANSAVIA AIRLINES BV	Pays-Bas	Autres	99	49
TRANSAVIA AIRLINES C.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
TRANSAVIA DENMARK APS	Danemark	Autres	99	49
TRANSAVIA FRANCE	France	Autres	99	100
TRAVEL INDUSTRY SYSTEMS B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
UILEAG HOLDING COMPANY LIMITED	Irlande	Autres	100	100
WEBLOK B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49

39.2. Sociétés mises en équivalence

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AIRCRAFT CAPITAL Ltd	Royaume-Uni	Autres	40	40
AEROLIS	France	Passage	50	50
ALITALIA	Italie	Passage	25	25
FINANCIERE LMP	France	Passage	40	40
HEATHROW CARGO HANDLING	Royaume-Uni	Fret	50	50
CSC INDIA	Inde	Fret	49	49
SPAIRLINERS	Allemagne	Maintenance	50	50
AEROSTRUCTURES MIDDLE EAST SERVICES	Les Emirats Arabes Unis	Maintenance	50	50
AEROTECHNIC INDUSTRIES	Maroc	Maintenance	50	50
COTONOU CATERING	Bénin	Autres	24	49
DOUAL' AIR	Cameroun	Autres	25	25
FLYING FOOD CATERING	Etats-Unis	Autres	48	49
FLYING FOOD JFK	Etats-Unis	Autres	48	49
FLYING FOOD MIAMI	Etats-Unis	Autres	48	49
FLYING FOOD SAN FRANCISCO	Etats-Unis	Autres	43	44
FLYING FOOD SERVICES	Etats-Unis	Autres	48	49
FLYING FOOD SERVICES USA	Etats-Unis	Autres	49	49
GUANGHOU NANLAND CATERING COMPANY	Chine	Autres	24	25
INTERNATIONAL AEROSPACE MANAGEMENT COMPANY S.C.R.L.	Italie	Autres	20	20
KENYA AIRWAYS LIMITED	Kenya	Autres	26	26

Groupe Air France-KLM

LOGAIR	France	Autres	49	50
LOME CATERING SA	Togo	Autres	17	35
MACAU CATERING SERVICES	Macao	Autres	17	34
MAINPORT INNOVATION FUND	Pays-Bas	Autres	25	25
NEWREST SERVAIR UK LTD	Royaume-Uni	Autres	39	40
PRIORIS	France	Autres	33	34
SCHIPOL LOGISTICS PARK CV	Pays-Bas	Autres	52	53
SERVAIR EUREST	Espagne	Autres	34	35
SKYENERGY B.V.	Pays-Bas	Autres	30	30
TERMINAL ONE GROUPE ASSOCIATION	Etats-Unis	Autres	25	25