



Rapport de Gestion 2005-06

Société anonyme au capital de 2 289 759 903 euros
Siège social : 2, rue Robert Esnault-Pelterie, 75007 Paris
Adresse postale : 45, rue de Paris, 95747 Roissy CDG Cedex
RCS Paris 552 043 002

Gouvernement d'entreprise

Le gouvernement d'entreprise

Le Conseil d'administration

Depuis l'assemblée générale du 15 septembre 2004, les statuts prévoient un nombre maximum de 18 administrateurs dont la durée du mandat est de six ans. Le nombre d'actions minimum d'administrateur est de dix actions pour les administrateurs autres que les administrateurs représentants de l'Etat qui ne sont pas tenus de détenir des actions de la société.

Composition du Conseil d'administration au 31 mars 2006

Au 31 mars 2006, le Conseil d'administration est composé de 16 membres dont

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

Au cours de l'exercice 2005-06, le Conseil a coopté deux nouveaux administrateurs, Frits Bolkestein et Didier Le Chaton. M. Bolkestein a été proposé par le gouvernement néerlandais, conformément aux accords d'octobre 2003 liés à la fusion d'Air France et de KLM, pour succéder à M. Duisenberg décédé en juillet 2005. M. Le Chaton remplace M. Paris démissionnaire le 12 juillet 2005 en tant qu'administrateur représentant les actionnaires salariés personnels navigants techniques. En effet, afin de ne pas laisser ce siège vacant jusqu'à l'assemblée générale du 12 juillet 2006 appelée à désigner le représentant de actionnaires salariés personnels navigants techniques, le Conseil a coopté M. Le Chaton qui a remporté la majorité des suffrages exprimés lors de la consultation écrite conformément aux dispositions de l'article 17 des statuts de la société et aux dispositions particulières de la loi du 9 avril 2003 modifiée concernant la désignation des administrateurs représentant les actionnaires salariés. Cependant, et toujours conformément à ces différentes dispositions, l'assemblée générale devra désigner le représentant des personnels navigants techniques salariés parmi les candidats ayant obtenu plus de 5% des suffrages exprimés lors de la consultation écrite.

Administrateurs nommés par l'Assemblée générale

Jean-Cyril Spinetta

Président-directeur général d'Air France-KLM

Première nomination : 23 septembre 1997

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2010

Nombre d'actions détenues dans la société : 65 240 actions (hors parts de FCPE).

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés

- Président-directeur général d'Air France,
- Administrateur d'Alitalia,
- Administrateur de Saint-Gobain,
- Administrateur d'Unilever,
- Représentant permanent d'Air France au Conseil d'administration de Le Monde Entreprises,
- Membre du Conseil d'orientation de Paris Europlace.

Mandats et fonctions ayant été exercés au cours des cinq dernières années

- Président du *Board of Governors* de IATA (Association internationale des transporteurs aériens) de juin 2004 à juin 2005,
- Président de l'AEA (Association européenne des transporteurs aériens) en 2001,
- Administrateur du CNES jusqu'en décembre 2002.

Né le 4 octobre 1943, Monsieur Spinetta est diplômé de l'Institut des Sciences Politiques de Paris et ancien élève de l'Ecole Nationale d'Administration.

Leo M. van Wijk

Vice-président du Conseil d'administration,

Président du Directoire de KLM,

Première nomination : 24 juin 2004

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2010,

Nombre d'actions détenues dans la société : 500 actions

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés

- Administrateur de Northwest Airlines,
- Membre du Conseil de surveillance de Martinair, d'Aegon N.V., de Randstad Holding N.V. et de Kennemer Gasthuis,
- Membre du Comité consultatif d'ABN AMRO holding.

Né le 18 octobre 1946, Monsieur van Wijk, de nationalité néerlandaise, est titulaire d'un master en sciences économiques.

Patricia Barbizet

Directeur général et administrateur d'Artémis

Première nomination : 3 janvier 2003

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2010,

Nombre d'actions détenues dans la société : 2 000 actions.

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés

- Vice Président du Conseil d'administration de Pinault-Printemps-Redoute,
- Membre du Conseil de surveillance et directeur général de Financière Pinault, Gucci, Yves Saint-Laurent,
- Administrateur de la FNAC, de Bouygues, de Christie's International plc. et de TF1,
- Représentant permanent d'Artémis au Conseil d'administration de Sebdo Le Point, l'Agefi,
- Président du Conseil de la société nouvelle du théâtre Marigny,
- Membre du Conseil de gérance de Château Latour,
- Président-directeur général de Piasa,
- Directeur général et administrateur de Palazzo Grassi.

Mandats et fonctions ayant été exercés au cours des cinq dernières années

- Membre du Conseil de surveillance de Yves Saint Laurent Haute Couture et Yves Saint-Laurent Parfums,
- Représentant permanent d'Artémis au Conseil d'administration de Bouygues et de Rexel.

Née le 17 avril 1955, Madame Barbizet est diplômée de l'Ecole Supérieure de Commerce de Paris.

Frits Bolkestein¹

Première nomination : 22 novembre 2005

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2011

Nombre d'actions détenues dans la société : 10 actions.

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés

- Membre du Conseil de surveillance de Nederlandsche Bank.

Né le 4 avril 1933, Monsieur Bolkestein, de nationalité néerlandaise, a été membre du Parlement européen de 1999 à 2004.

Giancarlo Cimoli

Président et administrateur délégué d'Alitalia

Première nomination : 19 juillet 2004

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2010

Nombre d'actions détenues dans la société : 10 actions.

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés

- Administrateur de Enia S.p.A. et de EnerTAD S.p.A.

Mandats et fonctions ayant été exercés au cours des cinq dernières années

- Président-directeur général de la société Ferroviere dello Stato jusqu'en avril 2004,
- Vice-président de la Fédération des industries de Rome jusqu'en mai 2002,
- Membre du Conseil exécutif de Assonime (Association des sociétés par action italiennes).

¹ Soumis à l'approbation de l'Assemblée générale du 12 juillet 2006

Né le 12 décembre 1939, Monsieur Cimoli, de nationalité italienne, est ancien élève de l'Institut Polytechnique de Milan.

Jean-François Dehecq

Président-directeur général de Sanofi-Aventis

Première nomination : 25 janvier 1995

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2010

Nombre d'actions détenues dans la société : 523 actions.

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés

- Administrateur de la Société Financière des Laboratoires de Cosmétologie Yves Rocher,
- Président et administrateur de Sanofi-Synthelabo Daiichi Pharmaceuticals Co,
- Administrateur de l'Agence Nationale de Recherche,
- Administrateur de l'ENSM de Paris,
- Administrateur de l'IFPMA (International Federation of Pharmaceutical Manufacturers Associations),
- Membre du Conseil de surveillance de l'Agence de l'Innovation Industrielle.

Mandats et fonctions ayant été exercés au cours des cinq dernières années

- Membre du Conseil de surveillance de Balmain jusqu'en mars 2002,
- Membre du Conseil de surveillance d'Aventis jusqu'en décembre 2004,
- Administrateur de Péchiney jusqu'en décembre 2003,
- Administrateur de Synthelabo Recherche jusqu'en janvier 2003,
- Administrateur de Sanofi-Synthelabo Inc jusqu'en 2006.

Né le 1^{er} janvier 1940, Monsieur Dehecq est diplômé de l'Ecole Nationale des Arts et Métiers.

Jean-Marc Espalioux

Première nomination : 14 septembre 2001

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2010

Nombre d'actions détenues dans la société : 601 actions.

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés

- Censeur au Conseil de surveillance de la Caisse Nationale des Caisses d'Epargne,
- Administrateur de Veolia Environnement.

Mandats et fonctions ayant été exercés au cours des cinq dernières années

- Président du directoire d'Accor et Président d'Accor UK jusqu'en janvier 2006,
- Administrateur de Club Méditerranée jusqu'en janvier 2006,
- Représentant permanent de Accor au Conseil de surveillance du Groupe Lucien Barrière jusqu'en janvier 2006,
- Administrateur de Vivendi jusqu'en 2001,
- Administrateur de Vivendi Universal jusqu'en 2002,
- Administrateur de Fiat France, Crédit Lyonnais et Vivendi Environnement jusqu'en 2003.

Né le 18 mars 1952, Monsieur Espalioux est diplômé de l'Institut des Sciences Politiques de Paris et ancien élève de l'Ecole Nationale d'Administration.

Pierre-Henri Gourgeon

Directeur général délégué d'Air France-KLM

Première nomination : 20 janvier 2005

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2011

Nombre d'actions détenues dans la société : 45 688 actions.

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés

- Directeur général délégué d'Air France et Représentant permanent d'Air France-KLM au Conseil d'administration d'Air France,
- Vice-Président et administrateur d'Amadeus GTD,
- Administrateur de Stéria.

Mandats et fonctions ayant été exercés au cours des cinq dernières années

- Administrateur d'Autoroutes du Sud de la France jusqu'en mars 2006,
- Président d'Amadeus GTD jusqu'en septembre 2005,
- Président d'Amadeus France et d'Amadeus France SNC jusqu'en avril 2002,
- Administrateur d'Amadeus France jusqu'en novembre 2003.

Né le 28 avril 1946, Monsieur Gourgeon est ancien élève de l'Ecole Polytechnique ainsi que de l'Ecole Nationale Supérieure de l'Aéronautique. Il est également diplômé de l'Institut de Technologie de Californie.

Cornelis J.A. van Lede

Première nomination : 24 juin 2004

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2010

Nombre d'actions détenues dans la société : 1 000 actions.

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés

- Président du Conseil d'administration de l'INSEAD (Institute of Business Administration),
- Administrateur de Reed Elsevier et de Sara Lee Corp,
- Président du Conseil de surveillance de Heineken,
- Membre du Conseil de surveillance de Akzo Nobel, Philips Electronics et de Air Liquide.

Mandats et fonctions ayant été exercés au cours des cinq dernières années

- Président du Conseil de surveillance de Nederlandsche Bank jusqu'en 2004,
- Président du directoire de Akzo Nobel NV jusqu'en 2002,
- Administrateur de Scania AB jusqu'en 2004.

Né le 21 novembre 1942, Monsieur van Lede, de nationalité néerlandaise, a été Président du directoire d'Akzo Nobel.

Floris A. Maljers

Première nomination : 24 juin 2004

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2010

Nombre d'actions détenues dans la société : 500 actions.

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés

- Président du Conseil d'administration de l'Ecole de Management de Rotterdam,
- Président de Roompot et de Recreatie Group,
- Administrateur de Rand Europe.

Mandats et fonctions ayant été exercés au cours des cinq dernières années

- Président d'Unilever NV et vice-président d'Unilever plc,
- Administrateur de SHV Holdings NV,
- Administrateur de BP plc,
- Administrateur de Het Concertgebouw NV.

Né le 12 août 1936, Monsieur Maljers, de nationalité néerlandaise, a été Président d'Unilever NV.

Pierre Richard

Président du Conseil d'administration de Dexia

Première nomination : 20 octobre 1997

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2010

Nombre d'actions détenues dans la société : 401 actions.

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés

- Président du Conseil de surveillance de Dexia Crédit Local,
- Vice-Président du Conseil d'administration de Dexia Banque Belgique et de Dexia Banque Internationale à Luxembourg,
- Administrateur du Crédit du Nord, du Monde et de Generali France,

- Membre en qualité d'expert du Conseil d'administration de la Banque Européenne d'Investissement,
- Vice-Président de l'Association française des banques et Membre du Comité exécutif de la Fédération bancaire française.

Né le 9 mars 1941, Monsieur Richard est ancien élève de l'Ecole Polytechnique.

Administrateurs représentant l'Etat

Pierre-Mathieu Duhamel

Directeur du Budget, Ministère de l'Economie, des Finances et l'Industrie

Première nomination : 15 janvier 2003,

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2010.

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés

- Administrateur de France Telecom SA, d'EDF et de la SNCF.

Né le 17 novembre 1956, Monsieur Duhamel est diplômé de l'Institut des Sciences Politiques de Paris et ancien élève de l'Ecole Nationale d'Administration.

Jean-Louis Girodolle

Sous-Directeur à la direction du Trésor

Agence des participations de l'Etat

Première nomination : 24 juin 2004,

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2010.

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés

- Administrateur de Renault, de la RATP, d'Autoroutes du Sud de la France et d'Aéroports de Paris.

Né le 2 août 1968, Monsieur Girodolle est diplômé de l'Institut des Sciences Politiques de Paris et ancien élève de l'Ecole Nationale d'Administration.

Claude Gressier

Président de la section des Affaires économiques

Conseil Général des Ponts et Chaussées

Première nomination : 24 juin 2004

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2010.

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés

- Administrateur des Autoroutes de France

Né le 2 juillet 1943, Monsieur Gressier est diplômé de l'Institut des Sciences Politiques de Paris, Ingénieur des Ponts et Chaussées et ancien élève de l'Ecole Polytechnique.

Administrateurs représentant les actionnaires salariés

Didier Le Chaton

Représentant les personnels navigants techniques

Première nomination : 26 janvier 2006¹

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2010.

Nombre d'actions détenues dans la société : 7 421 actions hors parts de FCPE.

Né le 3 février 1951, Monsieur Le Chaton est diplômé de l'Ecole Nationale de l'Aviation Civile et commandant de bord sur Boeing 747-400.

¹ Soumis à l'approbation de l'Assemblée générale du 12 juillet 2006

Christian Magne

Représentant les personnels au sol et navigant commercial

Première nomination : 14 septembre 2001,

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2010,

Nombre d'actions détenues dans la société : 233 actions et 359 parts de FCPE.

Né le 20 août 1952, Monsieur Magne est cadre financier.

Secrétaire du Conseil

Jean-Marc Bardy

Directeur juridique

Expérience et formation des membres du Conseil d'administration

Conseil d'administration d'Air France-KLM				Expérience professionnelle dominante des administrateurs		
Administrateur	Age au 31/03/2006	Date d'entrée au Conseil	Expérience acquise au 31/03/2006	Expérience	Expérience dans le secteur	Fonction actuelle
Jean-Cyril Spinetta	62 ans	23/09/1997	9 ans	Transport aérien (Air Inter et Air France)	13 ans	PDG d'Air France-KLM et d'Air France
Leo van Wijk	59 ans	24/06/2004	2 ans	Transport aérien (KLM)	35 ans	Président du directoire de KLM
Patricia Barbizet	51 ans	3/01/2003	3 ans	Industrie (Renault, groupe Pinault)	29 ans	Directeur général et administrateur d'Artémis
Frits Bolkestein	72 ans	22/11/2005	4,5 mois	Industrie (Shell) Administration (Parlement néerlandais et Commission européenne)	16 ans 26 ans	Administrateur de sociétés
Giancarlo Cimoli	66 ans	19/07/2004	2 ans	Industrie et transport aérien (Edison, Chemins de fer italiens et Alitalia)	21 ans	Président et Administrateur délégué d'Alitalia
Jean-François Dehecq	66 ans	25/01/1995	11 ans	Industrie (SNPA et Sanofi)	41 ans	PDG de Sanofi-Aventis
Jean-Marc Espalioux	54 ans	14/09/2001	5,5 ans	Services (CGE, Accor)	19 ans	Administrateur de sociétés
Pierre-Henri Gourgeon	59 ans	20/01/2005	1 an	Aéronautique et transport aérien	35 ans	Directeur général délégué d'Air France-KLM et directeur général délégué d'Air France
Cornelis van Lede	63 ans	24/06/2004	2 ans	Industrie (Shell, Akzo, Fédération des industries des Pays-Bas) Conseil (McKinsey & Company)	36 ans	Président du Conseil d'administration de l'INSEAD
Floris Maljers	69 ans	24/06/2004	2 ans	Industrie (Unilever)	35 ans	Président du Conseil d'administration de l'Ecole de Management de Rotterdam
Pierre Richard	65 ans	20/10/1997	9 ans	Service Public et Banque (CDC, Crédit local de France)	23 ans	Président du Conseil d'administration de Dexia
Pierre-Mathieu Duhamel	49 ans	15/01/2003	3 ans	Service Public	25 ans	Directeur du Budget
Jean-Louis Girodolle	37 ans	24/06/2004	2 ans	Service Public	13 ans	Sous-Directeur à la direction du Trésor
Claude Gressier	62 ans	24/06/2004	2 ans	Service Public	38 ans	Président de la section économique et transport du Conseil général des Ponts et Chaussées
Didier Le Chaton	55 ans	26/01/2006	3 mois	Transport aérien (Air France)	30 ans	Commandant de bord
Christian Magne	53 ans	14/09/2001	5 ans	Transport aérien (Air France)	32 ans	Cadre financier

Missions du Conseil d'administration

Le Conseil d'administration détermine les orientations de l'activité et veille à leur mise en œuvre. Dans la limite de ses attributions, il se saisit de toute question intéressant la bonne marche de la société et règle par ses délibérations, les affaires qui la concerne. En outre, il procède aux contrôles et vérifications qu'il juge opportuns.

Le Conseil d'administration a adopté le 17 juin 2004 un règlement intérieur. Modifié le 23 novembre 2005, il précise les modalités d'organisation et de fonctionnement du Conseil et fixe les droits et les devoirs des administrateurs en matière de règles d'information, de communication des dossiers, de confidentialité et de conflit d'intérêts. Il détermine entre autres, les attributions de chacun des quatre comités spécialisés institués au sein du Conseil : le comité d'audit, le comité de stratégie, le comité de rémunération et le comité de nomination.

Aucun administrateur exécutif n'a été désigné comme membre du comité d'audit.

Organisation du Conseil d'administration

Dans sa séance du 24 juin 2004, le Conseil d'administration a décidé de ne pas procéder à la dissociation des fonctions de Président et de Directeur général. En outre, il a nommé un Directeur général délégué et a déterminé ses pouvoirs.

Le Président est nommé par le Conseil d'administration ; il a tous pouvoirs pour assurer la direction de la société à l'exception des limitations résultant des dispositions du règlement intérieur du Conseil d'administration qui énoncent que le Président-directeur général doit obtenir l'approbation préalable du Conseil d'administration pour effectuer les opérations suivantes lorsque leur montant excède 150 millions d'euros :

- prendre ou céder toutes participations dans toutes sociétés créées ou à créer, participer à la création de toutes sociétés, groupements ou organismes, souscrire à toutes émissions d'actions, de parts sociales ou d'obligations ; et
- consentir tous échanges avec ou sans soulte portant sur les biens, titres ou valeurs de la société.

Le Directeur général délégué est chargé d'assister le Président-directeur général et dispose de pouvoirs étendus en matière économique, financière, commerciale et sociale. Il doit cependant soumettre à la signature du Président-directeur général les contrats portant sur une somme supérieure à 50 millions d'euros.

Indépendance des administrateurs

Le Conseil d'administration fonctionne selon les principes du gouvernement d'entreprise tels que présentés dans les rapports Vienot et Bouton relatifs à ce sujet. Toutefois, le Conseil n'a pas été amené à débattre de l'indépendance de ses membres au regard des critères fixés par le rapport Bouton compte tenu du mode de désignation d'une partie des administrateurs qui résulte tant de dispositions législatives particulières, notamment pour les représentants de l'Etat, que des accords conclus avec les sociétés KLM et Alitalia.

Déontologie et éthique

Le Conseil d'administration a adopté un code de déontologie et un code d'éthique. Le code de déontologie adopté par le Conseil d'administration le 25 mars 2004 et modifié le 22 novembre 2005, impose tant aux mandataires sociaux qu'aux dirigeants de la société, de s'abstenir d'effectuer des opérations sur les titres de la société, pendant le mois qui précède l'annonce des résultats annuels et pendant une période de vingt et un jours précédant l'annonce des résultats trimestriels et semestriels. Le code d'éthique financier détermine les principes auxquels doivent se conformer les principaux dirigeants de la société en matière d'informations financières.

Il n'y a aucun lien de parenté entre les membres du Conseil d'administration et, au cours des cinq dernières années, à la connaissance de la société, aucun administrateur n'a fait l'objet d'une condamnation pour fraude ou d'une incrimination ou sanction publique officielle prononcée par des autorités statutaires ou réglementaires, n'a été associé à une faillite, une mise sous séquestre ou une liquidation ou n'a, enfin, été empêché par un tribunal d'agir en qualité de membre d'un organe d'administration ou de surveillance d'un émetteur ou d'intervenir dans la gestion ou la conduite des affaires d'un émetteur.

A l'exception des accords conclus en octobre 2003 entre Air France et KLM et le gouvernement néerlandais, il n'existe pas d'arrangement ou d'accord conclu avec les principaux actionnaires, des clients, des fournisseurs ou autre, en vertu duquel un membre du Conseil d'administration a été sélectionné.

A la date du document de référence, il n'existe pas de contrat de service liant un membre du Conseil d'administration à Air France-KLM ou à l'une de ses filiales et prévoyant l'octroi d'avantages au terme du contrat.

Situation de conflit d'intérêt

Il n'existe pas, à la connaissance de la société, de conflits d'intérêts entre les devoirs des membres du Conseil d'administration à l'égard de la société et leurs intérêts privés ou d'autres devoirs. Il est précisé toutefois que l'Etat détient, au 31 mars 2006, 18,6% du capital d'Air France-KLM et la totalité du capital d'Aéroports de Paris. Monsieur Jean-Louis Girodolle, Sous-Directeur à la direction du Trésor /Agence des participations de l'Etat, représentant de l'Etat au Conseil d'administration d'Air France-KLM, est également représentant de l'Etat au Conseil d'administration d'Aéroports de Paris

Evaluation du Conseil d'administration

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a procédé pour la première fois à une évaluation de son fonctionnement au moyen d'un questionnaire adressé à chaque administrateur, comportant quatre thèmes :

- l'organisation et le fonctionnement du Conseil d'administration,
- l'exercice par le Conseil d'administration de ses attributions,
- les comités du Conseil,
- les pistes d'amélioration du fonctionnement du Conseil.

Les réponses au questionnaire ont donné lieu à la présentation d'une synthèse du résultat de cette évaluation lors de la séance du Conseil d'administration du 22 juin 2005. Les propositions d'amélioration du fonctionnement du Conseil ont été mises en œuvre au cours de l'exercice.

Fonctionnement du Conseil d'administration

Le nombre minimum de réunions du Conseil d'administration est fixé à cinq réunions par an. Les réunions du Conseil sont précédées de l'envoi cinq à sept jours avant celles-ci d'un dossier comportant l'ordre du jour et les points qui nécessitent une analyse particulière et une réflexion préalable, des notes de synthèse et/ou d'une documentation complète. Les questions évoquées en séance donnent lieu à des présentations vidéo ou orales, suivies par des débats. La langue de travail du Conseil est le français ; toutefois, chaque administrateur peut s'exprimer en français ou en anglais avec interprétation simultanée.

Activité du Conseil au cours de l'exercice 2005-06

Au cours de l'exercice 2005-06, le Conseil d'administration s'est réuni à sept reprises (dix réunions en 2004-05 dont deux réunions liées au rapprochement entre Air France et KLM). La durée des réunions du Conseil a été en moyenne de trois heures. Le taux de présence des administrateurs a été de 74,2% (80,7% en 2004-05) étant précisé que deux sièges d'administrateurs sont demeurés vacants respectivement pendant une période de quatre mois par suite du décès d'un administrateur, et de six mois par suite de la démission d'un autre administrateur.

Au cours de l'exercice, une séance entière du Conseil d'administration a été consacrée à la stratégie du groupe Air France-KLM et de ses principaux métiers (passage, cargo, maintenance) ainsi qu'aux aspects financiers de cette stratégie. En outre, les sujets suivants ont été abordés :

- Comptes intermédiaires et définitifs et présentation des comptes en normes IFRS et US GAAP,
- Prévisions budgétaires,
- Evolution du plan de flotte long-courrier et cargo,
- Rémunération des dirigeants sociaux,
- Politique du Groupe en matière de systèmes d'information,
- Relations avec Aéroports de Paris,
- Conventions réglementées et subdélégation donnée au Président-directeur général aux fins d'émettre des actions Air France-KLM à provenir de la conversion d'obligations (émises par Air France) à option de conversion et/ou d'échange en actions nouvelles ou existantes Air France-KLM.

Conventions réglementées

A la suite de la constitution du nouveau groupe Air France-KLM, le Conseil d'administration avait approuvé le 15 septembre 2004, la conclusion de convention de prestations de services entre la société holding Air France-KLM et sa filiale, la société Air France.

L'objet de ces conventions était de donner à la société Air France-KLM, dont l'ensemble des actifs et des personnels avait été transféré à Air France dans le cadre de la réalisation de la procédure d'apports partiels d'actifs, les moyens de son fonctionnement dans les domaines comptables, administratifs, financiers et juridiques.

Sur la base de cette autorisation, trois conventions avaient été conclues le 5 octobre 2004 entre Air France-KLM et Air France :

- une convention de prestations de services,
- une convention de trésorerie,
- une convention de domiciliation.

Ces conventions ont été conclues à des conditions normales. Toutefois, compte tenu du caractère global de ces prestations, il avait été demandé au Conseil d'en autoriser la conclusion au titre de l'article L.225-38 du Code de Commerce. Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a approuvé la conclusion de conventions similaires entre Air France-KLM et la société KLM.

Par ailleurs, le Conseil d'administration d'Air France-KLM a approuvé la conclusion avec les sociétés Air France d'une part, et KLM d'autre part, d'une convention de licence portant sur la marque "AIR FRANCE KLM".

Les comités du Conseil d'administration

Le comité d'audit

Composition

Au cours de l'exercice, la composition du comité d'audit est passée de cinq à six membres :

Pierre Richard, Président du comité, Jean-François Dehecq, Jean-Louis Girodolle, Floris Maljers, Christian Magne et Didier Le Chaton.

Les principaux responsables des questions comptables, juridiques, financières, du contrôle et de l'audit internes d'Air France-KLM et des filiales Air France et KLM assistent aux réunions.

Les Commissaires aux comptes ont été présents à toutes les réunions du comité d'audit tenues au cours de l'exercice. A la demande de son Président, ils ont pu s'entretenir avec les membres du comité hors la présence des responsables du groupe.

Missions

Les missions du comité comprennent l'examen des comptes consolidés, des principaux risques financiers, des résultats des travaux de l'audit interne, le programme des travaux, les conclusions et les recommandations des Commissaires aux comptes. Il approuve le montant des honoraires des Commissaires aux comptes et donne son approbation préalable à la réalisation de certaines de leurs prestations. Le comité doit également veiller à la qualité des informations permettant le respect des réglementations boursières. Le comité d'audit dispose des moyens nécessaires à l'accomplissement de sa mission ; il peut notamment se faire assister de personnes extérieures à la société.

Les principales missions du comité d'audit sont l'examen des comptes consolidés intérimaires et annuels avant qu'ils soient soumis au Conseil d'administration et des points suivants :

- le périmètre de consolidation ;
- la pertinence et la permanence des méthodes comptables adoptées pour l'établissement des comptes ;
- les principales estimations effectuées par la Direction ;
- les commentaires et les recommandations des Commissaires aux comptes et, le cas échéant, les ajustements significatifs résultant des travaux d'audit ;
- avec la Direction générale de la société, les principaux risques financiers et les engagements hors bilan ;
- le programme et les résultats des travaux de l'audit interne des filiales.

Activité

Au cours de l'année fiscale 2005-06, le comité d'audit s'est réuni cinq fois (quatre fois en 2004-05) avec un taux de présence de ses membres de 81,4% (81,7% en 2004-05) pour examiner les questions décrites ci-après.

Examen des comptes

Le comité a examiné les comptes trimestriels, semestriels et annuels avant leur présentation au Conseil d'administration. Il a procédé à une revue détaillée des états de synthèse des Commissaires aux comptes sur les comptes semestriels et annuels.

Une séance particulière a été consacrée au passage des comptes en norme IFRS et à l'examen des principaux postes concernés par les différences de traitement comptable résultant de leur application. Au cours de la même séance, le comité s'est fait commenter le tableau de réconciliation des comptes consolidés en normes américaines, faisant apparaître les différences de traitement comptable avec les comptes en normes françaises arrêtés par le Conseil d'administration.

Contrôle interne et audit interne

Le comité a accordé une attention particulière à la réalisation des travaux concernant la mise en place des procédures de contrôle interne, visant à s'assurer que le groupe dispose des procédures de contrôle nécessaires, pour fournir l'assurance raisonnable qu'il est en mesure de réunir, traiter et divulguer les informations requises en application de la loi Sarbanes-Oxley et de la loi sur la sécurité financière. Ainsi, le comité a procédé, lors de chacune de ses réunions, à l'examen de l'état d'avancement des travaux sur cette question.

La mise en place d'un audit interne groupe a fait l'objet de la même attention de la part du comité. En particulier, le comité s'est fait présenter la nouvelle organisation de l'audit interne du groupe, axée sur la réalisation d'audits communs, le respect d'une charte de fonctionnement de l'audit commune aux deux sociétés et la convergence vers un modèle commun de gestion des risques.

Examen des risques

Le comité d'audit a également passé en revue :

- les principes gouvernant les couvertures de change et de carburant
- le processus de "risk management" au sein de la société KLM
- la mise en place d'un projet de procédure d'alerte professionnelle.

Enfin, le comité a procédé à la revue des travaux de l'audit interne pour l'exercice 2005-06.

Le comité de stratégie

Composition

Le comité de stratégie est composé de sept administrateurs dont Jean-Cyril Spinetta, Président du comité, Leo van Wijk, Patricia Barbizet, Pierre-Mathieu Duhamel, Claude Gressier, Didier Le Chaton et Christian Magne. Assistent également aux réunions, le Directeur général délégué, le Directeur financier et le Secrétaire du Conseil d'administration.

Missions

Les attributions du comité comprennent l'étude des orientations stratégiques concernant l'activité du groupe, les évolutions de son périmètre en matière de flotte ou de filiales, l'acquisition ou la cession d'actifs aériens ou non aériens, la politique de sous-traitance aérienne et d'alliance.

Activité

Le comité de stratégie ne s'est pas réuni au cours de l'exercice. En effet, les administrateurs ont souhaité que la stratégie du groupe et des métiers (passage, cargo, maintenance) donne lieu à une séance particulière du Conseil d'administration. Cette séance s'est tenue le 26 janvier 2006.

Le comité des rémunérations

Composition

Le comité des rémunérations est composé de trois administrateurs : Jean-Marc Espalioux, Président du comité, Cornelis van Lede et Pierre Richard.

Mission

Le comité des rémunérations est chargé notamment de formuler des propositions quant au montant et à l'évolution de la rémunération des dirigeants sociaux. Il peut être saisi pour donner un avis sur la rémunération des cadres dirigeants du groupe ainsi que sur la politique menée en matière de plans d'options de souscription ou d'achat d'actions.

Activité

Le comité des rémunérations s'est réuni une fois au cours de l'exercice 2005-06 (deux fois en 2004-05). Le taux de présence de ses membres a été de 100% (100% en 2004-05).

La rémunération de base du Président-directeur général et du Directeur général délégué tant pour l'exercice 2004-05 que pour l'exercice 2005-06 ayant été déterminée par le Conseil d'administration du 23 novembre 2004 sur proposition du comité des rémunérations, celui-ci s'est réuni le 20 juin 2005 pour déterminer et proposer au Conseil d'administration, le montant de la part variable de ces rémunérations au titre de l'année 2004-05.

Le comité de nomination

Composition

Il est composé de trois membres dont Jean-Marc Espalioux, Président du comité, Patricia Barbizet et Jean-François Dehecq.

Missions

Le comité de nomination est chargé de faire des propositions au Conseil d'administration pour la nomination d'administrateur ainsi que pour la succession des dirigeants sociaux, notamment en cas de vacance imprévisible.

Le comité de nomination désigne aussi les membres du Comité de management stratégique après consultation du Président-directeur général d'Air France pour les membres représentant Air France et le Conseil de surveillance de KLM pour les membres représentant KLM.

Activité

Le comité de nomination s'est réuni une fois au cours de l'exercice (une fois en 2004-05). Le taux de présence des membres a été de 100% (100% en 2004-05).

Le comité de nomination a proposé au Conseil d'administration, sur la recommandation de l'Etat néerlandais, la nomination en qualité d'administrateur de Frits Bolkestein en remplacement de Willem Duisenberg, décédé en juillet 2005. M. Bolkestein a été coopté par le Conseil d'administration le 22 novembre 2005.

Les rémunérations

La rémunération des administrateurs

Modalités d'attribution des jetons de présence

Les administrateurs reçoivent au titre de leur mandat des jetons de présence dont le montant global a été déterminé par l'Assemblée générale du 24 juin 2004. Les modalités de rémunération des administrateurs sont les suivantes :

- 12 000 euros de partie fixe et,
- 12 000 euros de partie variable basée sur l'assiduité aux réunions du Conseil d'administration et aux Assemblées générales des actionnaires.

Les membres des comités perçoivent des jetons de présence complémentaires :

- pour le comité d'audit, le président et les membres perçoivent des jetons de présence respectivement de 10 000 euros et de 6 000 euros.
- pour les autres comités, le président et les membres reçoivent respectivement 7 000 euros et 4 000 euros.

Dans les sociétés privatisées, les représentants de l'Etat sont éligibles aux jetons de présence qui sont versés directement au Trésor Public.

Montants des jetons de présence attribués au titre de l'exercice 2005-06

Compte tenu des changements intervenus au cours de l'exercice, dix-huit administrateurs ont été éligibles aux jetons de présence.

Administrateurs

	Jetons de présence	
	2004-05	2005-06
Jean-Cyril Spinetta	31 000 euros	24 000 euros
Leo van Wijk	22 060 euros	24 000 euros
Patricia Barbizet	28 727 euros	26 500 euros
Frits Bolkestein	—	7 500 euros
Giancarlo Cimoli	9 091 euros	13 500 euros
Jean-François Dehecq	35 818 euros	26 500 euros
Pierre-Mathieu Duhamel	29 500 euros ⁽¹⁾	18 000 euros ⁽¹⁾
Willem F. Duisenberg†	15 878 euros	10 500 euros
Jean-Marc Espalioux	30 364 euros	29 000 euros
Jean-Louis Girodolle	19 560 euros ⁽¹⁾	28 500 euros ⁽¹⁾
Pierre-Henri Gourgeon	4 849 euros	24 000 euros
Claude Gressier	16 969 euros ⁽¹⁾	22 500 euros ⁽¹⁾
Didier Le Chaton	—	7 200 euros
Cornelis J.A. van Lede	17 878 euros	23 500 euros
Christian Magne	32 500 euros	30 000 euros
Floris Maljers	21 649 euros	27 000 euros
Christian Paris	26 909 euros	12 000 euros ⁽²⁾
Pierre Richard	29 636 euros	35 000 euros
Administrateurs ayant quitté leur fonction en 2004-05 à la suite de l'évolution du Conseil	180 820 euros	—
Total	553 028 euros	389 200 euros

(1) Montant versé au Trésor Public (2) Démissionnaire le 12 juillet 2005

La rémunération des mandataires sociaux

Modalités des rémunérations

Le comité des rémunérations a proposé au Conseil d'administration, qui l'a adopté le 23 novembre 2004, de fixer la rémunération du Président-directeur général à 750 000 euros avec un bonus cible de 60% et la rémunération du Directeur général délégué à 550 000 euros avec un bonus cible de 60% pour 2005-06 au titre de leurs fonctions dans la société Air France-KLM et dans la société Air France.

Les critères d'attribution du bonus sont les suivants :

- 50% lié à la réalisation des objectifs de résultats fixés dans le budget,
- 50% lié à la réalisation de nouveaux objectifs stratégiques dont gains de part de marché, maintien de l'équilibre économique.

En ce qui concerne « les engagements de toutes natures pris par la société au bénéfice de ses mandataires sociaux » visés par la loi du 26 juillet 2005, il est rappelé que, par délibération en date du 15 janvier 2004, le Conseil d'administration a décidé la mise en place d'un régime collectif de retraite différentielle en faveur des cadres dirigeants de la société Air France, dont le Président-directeur général et le Directeur général délégué.

Ce régime de retraite a pour objet de garantir à ces cadres, dès lors qu'ils réunissent des conditions particulières d'éligibilité (en particulier la condition d'ancienneté de 7 ans au sein d'Air France), un niveau de retraite annuelle compris entre 35 et 40% de leur rémunération moyenne annuelle, durant les trois dernières années d'exercice de leurs fonctions sans que le montant puisse excéder en toute hypothèse 40% de la rémunération moyenne des trois dernières années.

Il n'existe pas d'indemnités spécifiques prévues en cas de départ du Président-directeur général et du Directeur général délégué.

Les rémunérations du Président-directeur général et du Directeur général délégué d'Air France-KLM font l'objet d'une facturation à Air France à hauteur de la quote-part d'activité qu'ils consacrent à Air France, soit 50% en ce qui concerne le Président-directeur général et 70% en ce qui concerne le Directeur général délégué, conformément à la convention réglementée approuvée par le Conseil d'administration du 23 novembre 2004.

La rémunération du Président du directoire de KLM est décidée par le Conseil de surveillance de KLM. Il bénéficie également d'un plan de retraite géré dans le cadre de la loi néerlandaise. A ce titre, la société a contribué à ce plan à hauteur de 177 000 euros en 2005-06 (228 278 euros en 2004-05). Par ailleurs, M. van Wijk peut bénéficier d'une indemnité de départ égale à son dernier salaire augmenté d'un montant correspondant à la moyenne des bonus des trois dernières années si la société mettait un terme à son contrat avant janvier 2007.

Montants des rémunérations et avantages versés aux mandataires sociaux

Pour l'exercice 2005-06, le Conseil d'administration a accordé à M. Spinetta et à M. Gourgeon la totalité du bonus cible considérant que les critères d'attribution avaient été atteints.

(En euros) (Rappel 2004-05)	Rémunérations			Jetons de présence⁽³⁾	Total
	Fixe	Après ESA⁽¹⁾	Variable⁽²⁾		
Jean-Cyril Spinetta	750 000	612 720	330 000	24 000	966 720
Président-directeur général	(550 000)	—	(160 000)	(31 000)	(741 000)
Pierre-Henri Gourgeon	550 000	457 600	185 000	24 000	666 600
Directeur général délégué	(363 675)	—	(142 300)	(4 849)	(510 824)
Leo van Wijk	666 083	—	429 731	—	1 095 814
Président du directoire de KLM	(653 709)	—	(322 500)	—	(976 209)

(1) M. Spinetta et M. Gourgeon ont souscrit en avril 2005 à l'offre "échange salaires/actions Air France-KLM" proposée par l'Etat aux salariés d'Air France lors de la cession d'une partie de ses titres. Ils ont souscrit respectivement à 65 240 actions et à 44 769 actions.

(2) Au titre de l'exercice précédent.

(3) Y compris les jetons de présence versés par les filiales du groupe : M. Spinetta renonce aux jetons de présence au titre de son mandat au Conseil d'Air France. M. Gourgeon est le représentant d'Air France-KLM au Conseil d'Air France et, à ce titre, ne perçoit pas de jetons de présence. Les jetons de présence de M. van Wijk sont versés à KLM.

Options de souscription ou d'achat d'actions consentis aux mandataires sociaux d'Air France-KLM

La société Air France-KLM n'a pas mis en place de plan de souscription ou d'achat d'actions pour ses mandataires sociaux.

Options de souscription ou d'achat d'actions consentis aux mandataires sociaux d'Air France-KLM par les filiales

Les filiales Air France et KLM avaient émis, au bénéfice de leurs salariés ou de leurs propres dirigeants, des plans d'options de souscription ou d'achat d'actions donnant droit à des actions, qui à la suite du rapprochement, ont été transformées en options sur des actions Air France-KLM.

Au titre de KLM, M. van Wijk, administrateur d'Air France-KLM, a bénéficié des plans suivants.

Plans KLM au bénéfice de ses dirigeants et mandataires sociaux

	Plan 2001	Plan 2002	Plan 2003	Plan 2004	Plan 2005
Nombre d'actions pouvant être achetées	28 686	28 686	28 686	28 686	25 000 ⁽¹⁾
Date d'expiration	20 octobre 2006	19 octobre 2007	30 juin 2008	25 juin 2009	15 juillet 2010
Prix d'achat	20,44	12,80	6,48	13,19	13,11
Nombre d'actions souscrites au 31 mars 2006 . . .	—	28 686	28 686	—	—
Options d'achat annulées durant l'exercice	—	—	—	—	—
Options d'achat restantes	28 686	0	0	28 686	25 000

(1) Dont 8 330 options ont été accordées de manière inconditionnelle et le solde restant soumis à conditions

Au titre d'Air France, dans le cadre de l'offre "échange salaires/actions" de 1999 réservée aux personnels navigants techniques, M. Didier Le Chaton, administrateur représentant les actionnaires salariés, catégorie personnels navigants techniques, avait reçu des options sur des actions Air France, transformées en actions Air France-KLM.

Plan Air France réservé aux personnels navigants techniques ayant participé à l'ESA

	<u>Plan 1999</u>
Nombre d'actions pouvant être achetées	16 610
Date de départ	30 mai 2005
Date d'expiration	30 mai 2007
Prix d'achat	15,75
Nombre d'actions souscrites au 31 mars 2006	13 200
Options d'achat annulées durant l'exercice	—
Options d'achat restantes	3 410

Information sur les options de souscription ou d'achat d'actions consenties aux salariés du groupe Air France-KLM

Options de souscriptions d'actions consenties aux salariés non mandataires sociaux bénéficiant du nombre d'option le plus élevé	Nombre d'options attribuées/ Nombre d'actions souscrites ou achetées			
	Nombre total d'options attribuées/d'actions achetées ou souscrites	Prix moyen pondéré (en euros)	Date d'attribution	Nombre d'actions levées par date d'attribution
Options levées par les salariés non mandataires sociaux ayant procédé aux levées les plus importantes				
Air France⁽¹⁾				
Options consenties en 2005-06 (10 salariés)	—	—	—	—
Options levées en 2005-06 (10 salariés) ...	50 299	15,75	Mai 2000	50 299
KLM				
Options consenties en 2005-06 (10 salariés)	145 000 ⁽²⁾	13,11	Juillet 2005	—
Options levées en 2005-06 (10 salariés) ...	226 247		Plan 2001	28 685
			Plan 2002 A	97 531
			Plan 2002 B	13 974
			Plan 2003 B	86 057

(1) Plan réservé aux personnels navigants techniques d'Air France ayant participé à l'échange salaire/actions de 1999

(2) Au 31 mars 2006, un tiers des options était attribué de façon inconditionnelle et deux tiers sous réalisation de conditions.

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

Néant.

Le Comité de management stratégique (SMC)

Conformément aux accords conclus avec KLM, un Comité de management stratégique (*Strategic Management Committee*) a été mis en place le 6 mai 2004 au sein d'Air France-KLM pour une durée de trois ans. Au-delà de cette date, le Président du Conseil d'administration d'Air France pourra décider, soit de maintenir le SMC, soit de créer un autre organe équivalent.

Le SMC se réunit chaque quinzaine en alternance à Amsterdam et à Paris.

Composition du SMC

Le SMC est composé de huit membres, dont :

- le Président du Conseil d'administration d'Air France (Président du SMC) ;
- trois membres salariés d'Air France exerçant des fonctions de direction ;
- le Président du Directoire de KLM ;
- trois membres qui sont soit des membres du Directoire de KLM, soit des salariés de KLM exerçant des fonctions de direction.

Les membres du SMC sont désignés par le comité de nomination d'Air France-KLM après consultation et sur proposition du Président du Conseil d'administration d'Air France pour les membres représentant Air France et exerçant des fonctions de direction ; consultation et sur proposition des membres du Conseil de surveillance de KLM pour les membres représentant KLM pour la nomination des trois membres qui sont soit des membres du Directoire de KLM, soit des salariés de KLM exerçant des fonctions de direction.

Les membres du SMC sont rémunérés par les sociétés auxquelles ils appartiennent.

Expérience et formation des membres du SMC

	Membres du SMC			Expérience professionnelle dans le transport aérien des membres du SMC		
	Age au 31/03/2006	Date d'entrée au SMC	Expérience acquise au 31/03/2006		Expérience dans le secteur	Fonction actuelle
Jean-Cyril Spinetta	62 ans	6 mai 2004	2 ans	Transport aérien (Air Inter et Air France)	13 ans	PDG d'Air France-KLM et d'Air France
Leo van Wijk	59 ans	6 mai 2004	2 ans	Transport aérien (KLM)	35 ans	Président du directoire de KLM
Pierre-Henri Gourgeon	59 ans	6 mai 2004	2 ans	Aéronautique et transport aérien	35 ans	Directeur général délégué d'Air France-KLM et directeur général délégué d'Air France
Philippe Calavia	57 ans	6 mai 2004	2 ans	Banque Transport aérien (Air France)	6 ans 8 ans	Directeur financier d'Air France-KLM et directeur général délégué finance d'Air France
Peter Hartman	57 ans	6 mai 2004	2 ans	Transport aérien (KLM)	33 ans	Directeur général délégué de KLM et membre du directoire
Bruno Matheu	42 ans	6 mai 2004	2 ans	Transport aérien (UTA et Air France)	20 ans	Directeur général adjoint Marketing et réseau d'Air France
Michael Wisbrun	54 ans	8 décembre 2004	1,5 an	Transport aérien (KLM)	28 ans	Directeur général cargo de KLM
Cees van Woudenberg	57 ans	6 mai 2004	2 ans	Transport aérien (KLM)	17 ans	Directeur du contrôle et de l'audit internes d'Air France-KLM

Missions du SMC

Les décisions du SMC expriment la position commune d'Air France et de KLM pour toute décision stratégique significative touchant aux domaines commerciaux, financiers, techniques et opérationnels, notamment en ce qui concerne :

- la stratégie du groupe Air France-KLM vis-à-vis de ses concurrents, de ses partenaires et des autorités publiques ;
- la définition de l'orientation stratégique relative à la gestion des réseaux y compris le développement des hubs, les modifications significatives de la structure du réseau, l'introduction de lignes opérées par les deux compagnies, les accords avec d'autres opérateurs, le partage entre KLM et Air France des droits de trafic dans l'éventualité d'une décision au niveau européen de levée des restrictions en matière de nationalité ;
- le financement, la politique d'endettement et les investissements significatifs en termes de flotte, de systèmes d'information et tout autre projet significatif ;
- les investissements financiers significatifs et les accords de partenariat, de coopération et/ou d'alliances avec des partenaires aériens stratégiques ;
- la politique d'achat ;
- les budgets et la planification à moyen terme afin d'assurer la compatibilité de ces derniers avec la stratégie définie par le SMC ;
- la nomination des personnes clés au sein d'Air France et de KLM (sélectionnées sur la base de listes préparées respectivement par Air France et KLM) ;
- l'entrée de nouvelles compagnies aériennes dans le groupe Air France-KLM ;
- la politique en matière de ressources humaines couvrant des sujets communs à plusieurs sociétés du groupe ;
- toute décision relative à la compagnie aérienne néerlandaise Martinair, dont KLM est actionnaire ;
- toute décision réservée ou soumise à consultation préalable (telles que ces dernières sont décrites ci-après).

Le SMC émet des recommandations impératives sur les sujets susmentionnés au Conseil d'administration d'Air France, au Directoire et au Conseil de surveillance de KLM. Le Président du Directoire de KLM, le Président du Conseil d'administration d'Air France et tout président et administrateur ou personnel clé des entités combinées ou de leurs filiales selon le cas, ne peuvent prendre ou mettre en place des décisions relevant de la

compétence du SMC sans que celui-ci n'ait rendu préalablement sa recommandation impérative. Le SMC sert également de médiateur en cas de désaccords sur l'application des accords commerciaux bilatéraux ou la gestion des entités détenues ou gérées en commun par Air France et KLM.

Des sous-comités opérationnels ont été mis en place sous la direction du Comité de management stratégique traitant des sujets tels que le réseau, le prix et la gestion de la recette, les ventes et la distribution, les produits et les marques, le programme de fidélisation, l'ingénierie et la maintenance, les technologies de l'information, la réglementation et les accords de marketing.

Le Président du SMC préside les réunions du SMC et dispose d'une voix prépondérante dans l'éventualité d'une égalité des votes sur toute décision devant être soumise au SMC, à l'exception des décisions réservées résumées ci-après.

Le Président du SMC devra, jusqu'au 6 mai 2007, consulter le Président du Directoire de KLM avant d'exercer son droit de vote prépondérant en cas d'égalité des voix, relativement aux décisions suivantes :

- la coordination des offres de capacité d'Air France et de KLM, la planification et la détermination des jours de desserte sur des destinations communes ;
- la coordination afin d'éviter des pratiques déloyales à l'encontre de l'une des deux filiales, par tout partenaire ayant conclu une alliance avec l'autre filiale ;
- la planification de l'activité passage entre la France et les Pays-Bas.

Les décisions réservées suivantes nécessitent un accord unanime de l'ensemble des membres du SMC :

- toute décision portant modification des assurances conférées à KLM ;
- toute décision dont l'objet est :
 - le regroupement ou la création d'activités communes au sein des activités opérationnelles d'Air France et de KLM existantes au 16 octobre 2003, telles que l'intégration au sein d'une structure commune des activités cargo ou des activités de commissariat aérien ou toute réorganisation globale des activités opérationnelles suite au désinvestissement ou à l'arrêt d'une activité par Air France et KLM ;
 - la modification de l'affectation de dirigeants clés ou de l'intégralité d'une activité opérationnelle entre Air France et KLM ;
 - le calendrier, l'élaboration et la mise en place de toute décision relative aux deux sujets mentionnés ci-dessus ;
 - la conclusion d'un accord intra-groupe à des conditions autres que des conditions normales et courantes.

Toute décision du SMC rejetant une opération afférente à une décision réservée, sera impérative.

Le Comité des procédures d'informations financières

Etant cotée sur le New York Stock Exchange et donc soumise au *Sarbanes Oxley Act*, la société a décidé de suivre la recommandation de la SEC (Securities and Exchange Commission) dans le cadre de l'article 302 et a mis en place un Comité des procédures d'information financière au sein d'Air France-KLM.

Composition du Comité

Le Comité est composé des responsables des fonctions suivantes:

- la communication financière du groupe
- le contrôle interne du groupe
- les affaires comptables du groupe
- le contrôle de gestion du groupe
- l'audit interne du groupe
- les affaires juridiques du groupe

Le Comité s'appuie en outre sur les personnes responsables des principales activités des deux sociétés, ces personnes participant en tant que de besoin aux réunions plénières. Le Comité rend compte au Directeur financier du groupe.

Missions

Le Comité assiste le Président-directeur général et le Directeur financier d'Air France-KLM dans leur mission visant à s'assurer que la société remplit ses obligations en matière de diffusion de l'information auprès des investisseurs, du public et des autorités réglementaires et de marchés compétentes, notamment l'AMF en France, l'AFM aux Pays-Bas, la SEC et le NYSE aux Etats-Unis. Le Comité doit entre autres :

- organiser des évaluations régulières des procédures de contrôle de l'information et des procédures de contrôle interne mises en place par le groupe. Ces évaluations doivent être effectuées au minimum une fois par an et l'évaluation annuelle doit intervenir au moins 90 jours avant la publication du rapport annuel américain sous la forme de 20-F ;
- revoir et approuver la version définitive des projets de rapport, en particulier la version définitive du document de référence et du rapport annuel américain sous la forme de 20-F ;
- s'assurer que le Président-directeur général et le directeur financier reçoivent toutes les informations qu'ils pourraient demander afin de signer les certificats prévus par le *Sarbanes-Oxley Act* et les règles de la SEC.

Activité

Au cours de l'exercice 2005-06, le Comité s'est réuni à trois reprises. Une séance a été consacrée à la relecture du rapport annuel américain sous la forme de 20-F 2004-05. Deux séances ont été consacrées à la préparation du document de référence 2005-06 avec envoi de mémos d'instruction aux responsables des 14 parties identifiées du document de référence.

Capital et actionariat d'Air France-KLM

Le capital

Le capital d'Air France-KLM, au 31 mars 2006, est composé de 269 383 518 actions d'une valeur nominale de 8,5 euros, entièrement libérées sous forme nominative ou au porteur au choix du titulaire.

Evolution du capital au cours des trois derniers exercices

<u>Exercice au</u>	<u>Montant du capital</u>	<u>Nombre d'actions</u>
31 mars 2004	1 868 137 540	219 780 887
31 mars 2005	2 289 759 903	269 383 518
31 mars 2006	2 289 759 903	269 383 518

A l'issue de l'opération d'échange des titres KLM en titres Air France-KLM, il a été créé 49 602 631 actions nouvelles.

Autorisations d'augmentation de capital

L'assemblée générale extraordinaire en date du 12 juillet 2005 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.

<u>Nature de l'opération</u>	<u>Montant maximum des émissions</u>	<u>Solde disponible au 31 mars 2006</u>
Augmentation de capital par émission d'actions ou de valeurs mobilières donnant accès au capital		
avec droit préférentiel de souscription	500 millions d'euros	500 millions d'euros
sans droit préférentiel de souscription	500 millions d'euros	500 millions d'euros
Augmentation de capital par incorporation de réserves et/ou de primes	500 millions d'euros	500 millions d'euros
Augmentation de capital réservées aux adhérents à un plan d'épargne d'entreprise	3% du capital existant au moment de l'émission	
Emissions de valeurs mobilières donnant droit à des titres de créances sans donner lieu à augmentation de capital	1 milliard d'euros	1 milliard d'euros

Titres donnant accès au capital

Il existe des titres donnant accès au capital d'Air France-KLM.

En mai 2004, 45 093 299 bons de souscription et/ou d'achat d'action (BASA) créés en rémunération des actionnaires de KLM dont les caractéristiques sont les suivantes : trois BASA donnent droit à leur titulaire d'acquies ou de souscrire à deux actions Air France-KLM au prix d'exercice de 20 euros l'action entre le 6 novembre 2005 et le 6 novembre 2007. Au 31 mars 2006, 2 682 BASA ont été exercés donnant lieu à l'acquisition de 1 788 actions Air France-KLM. Au 31 mars, il reste 45 090 617 BASA donnant accès au capital de la société.

En avril 2005, la compagnie Air France a émis 21 951 219 obligations convertibles à tout moment en actions Air France-KLM nouvelles et/ou existantes à raison d'une action pour une obligation.

Autorisation de rachat d'actions par Air France-KLM

L'assemblée générale mixte du 12 juillet 2005 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 18 mois, à intervenir en bourse sur les actions de la société conformément au programme de rachat visé par l'AMF sous le numéro 05-584. Le prix maximum d'achat a été fixé à 25 euros et le prix minimum de vente à 8,5 euros. Air France-KLM s'est engagé à ne pas acquies plus de 5% de son capital. Les objectifs du programme de rachat sont l'animation du marché secondaire ou la liquidité du titre dans le cadre du contrat de liquidité signé avec SG Securities (Rothschild & Cie Banque depuis le 2 mai 2006), la remise de ces actions lors de l'exercice des droits attachés à des valeurs mobilières, l'attribution ou la cession des actions à des salariés et dirigeants du groupe et enfin la conservation et la remise ultérieure des actions à l'échange ou en paiement d'une acquisition.

Au 31 mars 2006, le groupe détenait 4 150 405 actions, soit 1,5% du capital, dont 4 129 358 titres détenues par ses filiales pour satisfaire l'exercice des différents plans de stocks options et 21 047 actions dans le cadre du contrat de liquidité. La valeur comptable des titres Air France-KLM auto-détenus s'élevait au 31 mars 2006 à 59,2 millions d'euros.

Pendant l'exercice et conformément à ce contrat et au précédent, le nombre de titres achetés s'est élevé à 6 823 078 actions à un prix moyen de 15,56 euros et le nombre de titres cédés s'est élevé à 7 804 828 actions à un prix moyen de 16,20 euros.

Dividende

Au cours des trois derniers exercices, Air France-KLM a distribué les dividendes suivants

<u>Exercice</u>	<u>Résultat par action publié (en euros)</u>	<u>Dividende versé (en centimes d'euro)</u>	<u>Avoir fiscal (en centimes d'euro)</u>
2002-03	0,55	6	3
2003-04	0,43	5	2,5
2004-05	1,36	15	0
2005-06	3,47	30	0

L'actionnariat d'Air France-KLM

La structure du capital

L'évolution de l'actionnariat d'Air France-KLM sur les trois derniers exercices est liée à :

- l'augmentation de capital de 2004 réservée aux actionnaires de KLM qui ont apporté leurs titres à l'offre d'échange et qui a entraîné la privatisation d'Air France-KLM par dilution de la part de l'Etat ;
- au désengagement de l'Etat qui a cédé 47,7 millions d'actions sur le marché en décembre 2004 et 21 millions d'actions aux salariés d'Air France en deux tranches en mars et en avril 2005.

<u>Exercice au</u>	<u>En % du capital</u>			<u>En % des droits de votes</u>		
	<u>31 mars 2006</u>	<u>31 mars 2005</u>	<u>31 mars 2004</u>	<u>31 mars 2006</u>	<u>31 mars 2005</u>	<u>31 mars 2004</u>
Etat	18,6	23,2	54,0	18,9	23,8	54,6
Salariés et anciens salariés	14,1	11,7	12,8	14,4	11,7	12,9
Autocontrôle	1,5	2,4	1,1	—	—	—
Flottant	65,8	62,7	32,1	66,7	64,5	32,5

L'actionnariat

Pour répondre aux obligations des entreprises de transport aérien de suivre et contrôler leur actionnariat, la société Air France-KLM procède à l'identification de ses actionnaires. Cette opération a lieu tous les trimestres depuis le franchissement à la baisse de la participation de l'Etat en décembre 2004.

L'analyse du TPI (titres au porteur identifiable) au 31 mars 2006 a été effectuée sur la base des seuils suivants : intermédiaires détenant un minimum de 132 000 actions et actionnaires détenant un minimum de 100 actions. En ajoutant les actionnaires au nominatif, 94,8% du capital a été identifié. 85 830 actionnaires ont été recensés dont 65 074 actionnaires individuels.

Sur la base du TPI au 31 mars 2006, Air France-KLM est détenu à plus de 50% par des actionnaires français. En conséquence, les conditions d'exercice des droits de trafic d'Air France sont remplies. Les conditions d'exercice des droits de trafic de KLM sont remplies, la majorité des droits de vote de la compagnie étant détenue par des fondations de droit néerlandais.

Air France-KLM n'a pas connaissance de l'existence de pactes d'actionnaires.

Répartition des actionnaires

Au 31 mars	Nombre de titres			En % du capital		
	2006	2005	2004⁽¹⁾	2006	2005	2004⁽¹⁾
Etat	50 015 397	62 628 068	118 723 224	18,6	23,2	54,0
Salariés	38 098 518	31 407 913	28 057 262	14,1	11,7	12,8
Actionnaires individuels	19 951 460	27 938 595	18 438 616	7,5	10,3	8,4
Institutionnels français	46 192 231	58 083 677	15 931 719	17,1	21,6	7,2
Actionnaires non-résidents	96 925 289	75 889 407 ⁽²⁾	25 883 182	36,0	28,2	11,8
Autocontrôle	4 150 405	6 483 270	2 428 039	1,5	2,4	1,1
Actionnaires non identifiés	14 050 218	6 952 588	10 318 845	5,2	2,6	4,7
Total	269 383 518	269 383 518	219 780 887	100,0	100,0	100,0

(1) sur la base du TPI réalisé au 21 avril 2004

(2) La progression des actionnaires non résidents entre 2004 et 2005 est liée à l'offre publique d'échange sur KLM

Analyse de l'actionnariat

Une étude complémentaire au TPI, réalisée pour identifier les actionnaires non-résidents, montre une forte concentration de ces actionnaires. En effet, les institutions européennes et nord américaines détiennent 86,5% des actions détenues à l'étranger.

Au 31 mars 2006	Nombre de titres	En % du capital
Actionnaires non-résidents	96 925 289	36,0
Europe dont :	47 007 645	17,4
Grande-Bretagne	24 114 629	8,9
Italie	5 237 576	1,9
Pays-Bas	3 890 230	1,4
Allemagne	3 534 996	1,3
Amérique du Nord	36 499 176	13,5
	dont 11 344 416 ADR	

Sur la base des déclarations disponibles au 31 mars 2006, les actionnaires suivants détiennent 0,5% ou plus du capital d'Air France-KLM.

Actionnaires	Nombre d'actions	En % du capital	Valeur de marché au 31 mars 2006
Alitalia	4 395 618	1,63	85 406 838
Barclays	17 352 202	6,44	337 153 285
BNP PAM Group	2 883 940	1,07	56 034 954
CDC	2 314 517	0,85	44 971 065
Cie d'investissement de			
Paris	3 349 720	1,24	65 085 060
CNCE	1 397 009	0,51	27 143 885
DNCA Finance	1 400 842	0,52	27 218 360
Tocqueville Finance	1 647 000	0,61	32 001 210
UBS	2 708 056	1,01	52 617 528

Activité

Faits marquants de l'année

Environnement et marché

L'année a été marquée par :

- une croissance mondiale très forte,
- une activité passage très dynamique, connaissant un coefficient d'occupation record,
- une activité cargo marquée par la faiblesse des exportations européennes,
- un cours du pétrole qui a augmenté de plus de 50%, franchissant le seuil record des 70\$ le baril le 13 avril 2006.

Air France-KLM

Le groupe applique les normes IFRS depuis le 1^{er} avril 2005. L'adoption de ces normes rend obligatoire la publication d'une année de chiffres comparatifs. La transition au référentiel actuel a été fixée au 1^{er} avril 2004.

Air France et KLM ont lancé en avril 2005 *Flying Blue*, le programme de fidélisation commun du groupe. Il compte plus de 10 millions de membres et a recensé 1,2 million de nouveaux adhérents depuis son lancement.

Depuis le 1^{er} avril 2005 en France et le 1^{er} janvier 2005 aux Pays-Bas, Air France et KLM ne versent plus de commissions aux agences de voyages, suivant ainsi le nouveau modèle économique développé en Europe après les Etats-Unis.

Air France a apporté en juillet 2005 ses titres Amadeus à l'offre publique d'échange lancée par WAM. Cette opération a dégagé une plus-value comptable de 504 millions d'euros et une trésorerie de 817 millions d'euros après une prise de participation dans WAM à hauteur de 23%.

Les autorités américaines, en décembre 2005, ont reporté l'octroi de l'immunité anti-trust globale à Air France, KLM, Alitalia, CSA Czech Airlines, Delta Air Lines et Northwest Airlines, mais ont cependant approuvé la demande de partage de codes déposée par les six compagnies, leur permettant de réaliser des synergies de réseaux.

L'exercice a été marqué par le développement des e-services et la mise en place d'applications communes à Air France et à KLM.

Air France-KLM, un avantage compétitif durable

Le groupe Air France-KLM poursuit une stratégie de croissance rentable qui s'appuie sur la complémentarité d'Air France et de KLM dans leurs trois métiers (passage, fret et maintenance), source de synergies importantes, et sur des efforts permanents en matière de coûts.

En matière de croissance mais tout en conservant une grande flexibilité, le groupe entend se développer sur des zones ciblées, afin de répondre à la demande des marchés les plus porteurs, tout en répondant aux besoins des clients en intégrant les évolutions du secteur. Dans le cadre du rapprochement des deux compagnies, cet objectif s'est complété d'une approche pragmatique et adaptée aux enjeux de chaque métier. Pour le transport de passagers, le groupe a mis en place une coordination des réseaux et des équipes mais conserve les deux marques, Air France et KLM. Dans le fret, une direction unique, la *Joint Cargo Team*, a été mise en place qui gère les activités de ventes, de distribution, le marketing et le réseau, la stratégie et le développement. Dans la maintenance aéronautique, le groupe a fait le choix de créer des centres d'expertise technique qui s'appuient sur les compétences de chaque compagnie.

La stratégie du groupe s'accompagne d'un contrôle strict des coûts qui se traduit par des plans d'économies engagés par les deux compagnies. Ceux-ci sont soutenus par le développement des nouvelles technologies et une gestion de la flotte alliant flexibilité et modernisation.

Le passager au cœur de la stratégie d'Air France-KLM

Air France-KLM met le client au cœur de sa stratégie non seulement en disposant du meilleur réseau du monde en termes de destinations et d'horaires mais également en développant une offre produits innovante, notamment avec la combinaison tarifaire, qui multiplie les possibilités d'acheminement et donne accès à des tarifs attractifs, et le programme de fidélisation commun, *Flying Blue*, issu de la fusion des programmes d'Air France et de KLM, ou encore en faisant la révolution des e-services.

Pour répondre au besoin d'autonomie, de simplicité, de transparence et de lisibilité exprimé par les passagers, le groupe développe l'utilisation des nouvelles technologies : généralisation du billet électronique, développement de l'enregistrement depuis des bornes libre-service ou sur les sites internet des deux compagnies. En constant développement, les e-services proposeront prochainement de nouvelles applications pour les entreprises.

Le développement des e-services et la simplification des processus offrent également au groupe de réelles opportunités de réduire les coûts tout en améliorant la qualité de service et la satisfaction des clients.

Des atouts fondamentaux

Un réseau équilibré

Le groupe Air France-KLM dispose d'un réseau équilibré. Présent sur l'ensemble des grands marchés, aucun des réseaux du groupe ne représente plus de 30% du chiffre d'affaires. Le groupe n'est donc dépendant en matière de résultat d'aucun marché en particulier. Par ailleurs, chaque secteur a démontré, depuis 2001, une sensibilité différente aux aléas politiques et économiques.

Deux hubs puissants

Le réseau équilibré du groupe est coordonné autour des deux hubs intercontinentaux de Roissy—Charles-de-Gaulle et Amsterdam-Schiphol qui figurent parmi les quatre plus importants en Europe. Par ailleurs, ces hubs qui combinent les flux de trafic de correspondance avec ceux de point à point, sont organisés sur des plates-formes aéroportuaires dont le potentiel de développement va accompagner la croissance du trafic aérien, renforçant ainsi le rôle des grands hubs intercontinentaux.

Avec la meilleure offre de correspondances hebdomadaires en moins de deux heures tant à CDG qu'à Schiphol, le groupe attire par ailleurs un important trafic de correspondance haute contribution. Ce qui témoigne de la qualité des deux hubs du groupe ; ce type de clientèle étant très exigeante en termes de flexibilité et de service.

Une alliance mondiale

Air France et KLM jouent un rôle moteur dans l'alliance SkyTeam, seconde alliance mondiale en parts de marché. Réunissant dix compagnies européennes, américaines et asiatiques, SkyTeam permet au groupe de répondre aux besoins du marché et de faire face à la concurrence à la fois dans le transport de passagers et le transport de fret.

Cette alliance mondiale propose de nouveaux produits (Asia Pass, ...) et développe son offre en direction des entreprises. SkyTeam est en plein développement et, après avoir accueilli Aeroflot en avril 2006, intégrera d'autres compagnies, notamment dans le cadre du programme des compagnies associées.

Une flotte moderne

Le groupe investit de manière continue dans de nouveaux appareils et exploite aujourd'hui une des flottes les plus rationalisées et modernes du secteur. Ces investissements présentent un triple avantage. Avec une flotte moderne, le groupe offre un meilleur confort à ses passagers, réalise de substantielles économies de carburant et respecte ses engagements de développement durable en limitant les émissions de bruits pour les riverains et les émissions de gaz à effet de serre.

Activité passage

Air France-KLM confirme son leadership parmi les compagnies européennes

Grâce à son réseau de 247 destinations dans 104 pays (saison été 2006) opéré à partir de deux *hubs* puissants reliés par une quinzaine de vols quotidiens, le groupe Air France-KLM a transporté 70 millions de passagers contre 65,8 millions en 2004-05, soit une hausse de 6,4%.

Le trafic a connu une très forte hausse (8,6%) pour des capacités en augmentation de 6,2% amenant ainsi le taux d'occupation au niveau record de 80,6% (+1,8 point). Le groupe confirme sa position de leader parmi les compagnies membres de l'*Association of European Airlines* (AEA). En effet, cette dernière a enregistré sur l'exercice 2005-06, une croissance de 4,8% des passagers, de 6,0% du trafic pour des capacités en augmentation de 4,4% et une amélioration de 1,1 point du taux d'occupation à 76%.

Exercice ⁽¹⁾ au	Trafic en PKT (en millions)			Offre en SKO (en millions)			Taux d'occupation (en %)		
	31/3/06	31/3/05	Variation en %	31/3/06	31/3/05	Variation en %	31/3/06	31/3/05	Variation en point
Long-courrier	151 427	138 591	9,3%	180 733	168 284	7,4%	83,8%	82,4%	+1,4
Moyen-courrier	37 825	35 620	6,2%	53 936	52 614	2,5%	70,1%	67,7%	+2,4
Total	189 253	174 211	8,6%	234 669	220 897	6,2%	80,6%	78,9%	+1,8

(1) Exercice 2004-05: Consolidation Air France et KLM sur 12 mois

Le trafic sur le réseau long-courrier a été très dynamique au cours de l'exercice. Il a augmenté de 9,3% pour des capacités en hausse de 7,4%. Le taux d'occupation a gagné 1,4 point à 83,8%. Le nombre de passagers transportés s'est élevé à 21,1 millions (+9,1%). Le chiffre d'affaires réalisé sur ce réseau est en progression de 13,5% à 9,4 milliards d'euros et représente 59% du chiffre d'affaires total passage régulier (57,1% au 31 mars 2005).

Le réseau long-courrier couvre 115 destinations (112 destinations à l'été 2005) dans 66 pays dont 49 destinations opérées par Air France seule et 33 destinations opérées par KLM seule. Seul un tiers des destinations est opéré par les deux compagnies. Sur ces destinations, grâce à la coordination des deux *hubs* soutenue par la combinaison tarifaire, le groupe offre un niveau élevé de fréquences quotidiennes. Le poids de ce réseau a très peu varié par rapport à 2004-05 avec 80% du trafic et 77% des capacités du groupe.

L'ensemble des secteurs a connu une activité élevée à l'exception du réseau Caraïbes et Océan Indien qui a été impacté par l'épidémie de chikungunya.

Le marché Amérique du Nord et Amérique du Sud couvre 28 destinations dans 10 pays dont 18 en Amérique du Nord et 10 dans 8 pays d'Amérique du Sud. Premier réseau du groupe tant en termes de trafic que de capacité, il représente 32,8% du trafic total (+1 point) et 30,6% des capacités contre 29,3% un an plus tôt. L'activité a été forte avec une progression de 11,6% du nombre de passagers à 8,4 millions et de 17,2% du chiffre d'affaires à 3,5 milliards d'euros. La quote-part dans le chiffre d'affaires passage régulier total a progressé de 1,5 point à 22,3%.

Sur les deux réseaux, l'activité a été forte avec, au total, une hausse de 12,0% du trafic pour des capacités en augmentation de 11,0%. Le coefficient d'occupation a affiché un taux très élevé de 86,3% (+0,8 point).

Sur l'Amérique du Nord, le groupe opère 18 destinations à partir de Paris et /ou d'Amsterdam et dispose, grâce à ses partenaires américains, d'un réseau élargi à l'ensemble des Etats-Unis. Pour répondre à la demande de sa clientèle se rendant vers les destinations pétrolières, KLM a lancé à l'hiver 2005-06 une liaison Amsterdam-Houston (Texas) en Boeing 737-700 équipés exclusivement en sièges affaires "KLM World Business Class". Cette nouvelle liaison est exploitée en partage de codes avec Northwest Airlines et vient en complément du vol déjà exploité par KLM entre Amsterdam et Houston. Elle complète l'offre d'Air France-KLM vers les destinations pétrolières et gazières, lancée en 2004 avec le programme *Dedicate* d'Air France principalement tourné vers l'Afrique. Par ailleurs, Air France a ajouté Detroit à ses destinations aux Etats-Unis.

Le réseau Amérique du Nord a enregistré un coefficient d'occupation record à 87,0% en hausse de 1,3 point avec un trafic en hausse de 8,8%. Air France a été élue en janvier 2006 "meilleure compagnie transatlantique 2005" par les lecteurs du mensuel américain *Global Traveler Magazine*. Ces mêmes lecteurs ont également désigné l'alliance *SkyTeam* dont sont membres Air France et KLM, "meilleure alliance aérienne 2005".

Le groupe Air France-KLM offre 10 destinations dans 8 pays d'Amérique du Sud à partir de Paris et /ou d'Amsterdam. Le dynamisme de ce marché s'est traduit par une forte augmentation des capacités (+20,4%) grâce notamment au lancement d'un vol direct depuis Paris vers Santiago du Chili, le plus long vol du réseau long-

courrier. Le trafic a suivi avec une progression de 19,9%, permettant ainsi au coefficient de se maintenir au niveau très élevé de 84,7%.

Le réseau Asie comprend 22 destinations dans 11 pays (saison été 2006). Au cours de l'exercice 2005-06, le groupe a inauguré de nouvelles liaisons vers l'Inde. A partir de Paris, des liaisons ont été lancées vers Bangalore et Chennai en coopération avec Delta et à partir d'Amsterdam vers Hyderabad. La Chine et l'Inde sont désormais les principaux marchés dans cette région avec 5 destinations chacun, suivi par le Japon avec 3 destinations.

Le marché Asie se place au deuxième rang des réseaux long-courriers et représente environ 22% du trafic total et 21% des capacités. Il a connu une activité très soutenue avec une hausse de 11,9% du trafic pour des capacités en augmentation de 7,0%. Le coefficient d'occupation s'est ainsi fortement amélioré en gagnant 3,7 points à 85,2%. Ce sont 4,6 millions de passagers qui ont voyagé sur ces lignes, soit une hausse de 12,7%. Le chiffre d'affaires a atteint 2,4 milliards d'euros (+14,4%) et représente 15,3% du chiffre d'affaires total passage régulier (14,7% au 31 mars 2005).

Avec 47 destinations dans 37 pays à partir de Paris et /ou d'Amsterdam, le réseau Afrique—Moyen-Orient est le troisième réseau long-courrier du groupe. Il représente 13,5% du trafic total et 14,0% des capacités comme 2004-05. Sur ce réseau encore, l'activité a été soutenue avec une hausse de 9,4% du trafic pour des capacités en augmentation de 10%. Le coefficient d'occupation est resté quasiment stable à 77,6% (-0,4 point). Le nombre de passagers a atteint 4,9 millions (+9,2%) et le chiffre d'affaires s'est établi à 2,2 milliard d'euros (+13,6%). Sa quote-part dans le chiffre d'affaires total passage régulier est 14,1% contre 13,7% un an plus tôt.

Le réseau africain comprend 32 destinations dans 25 pays. Les tensions politiques rencontrées par certains pays africains au cours de cet exercice ont pesé quelque peu sur le trafic (+7,4%) qui n'a pas suivi la hausse des capacités (+9,5%). Le coefficient d'occupation est ainsi en retrait de 1,6 point à 78,3%. En complément de l'offre classique, Air France a lancé en 2004 le réseau Dedicate destiné à faciliter les voyages professionnels vers les chantiers et les sites de production pétrolière et les zones d'activité économique dans des régions éloignées particulièrement en Afrique où il rencontre un grand succès sur les quatre destinations offertes.

Le réseau Moyen-Orient couvre 12 pays à travers 15 destinations. L'activité a été particulièrement bonne avec un trafic en hausse de 14,9% pour des capacités en augmentation de 11,2%, amenant le coefficient d'occupation à 75,8% en augmentation de 2,5 points.

Le réseau Caraïbes et Océan Indien offre 16 destinations dans 8 pays. Il représente 12,1% du trafic total et 11,9% des capacités. Le poids de ce réseau a diminué d'environ un point, la crise sanitaire qui a sévi dans cette région ayant amené une baisse de 2,8% des capacités et de 1,5% du trafic. Le nombre de passagers s'est élevé à 3,1 millions de passagers (-1,5%) et le chiffre d'affaires a atteint 1,16 milliard d'euros, soit une hausse de 1,5%. Sa quote part dans le chiffre d'affaires total passage régulier est ainsi passée de 7,8% au 31 mars 2005 à 7,3% au 31 mars 2006.

Le réseau moyen-courrier inclut l'Europe dont la France et l'Afrique du Nord. Il totalise 126 destinations (122 destinations à l'été 2005) dans 34 pays dont 46 destinations sont opérées par Air France et ses filiales régionales Régional, Brit Air et City Jet, 23 sont opérées par KLM et sa filiale régionale Cityhopper et 52 destinations sont opérées par les deux compagnies.

Ce réseau représente 20,0% du trafic et 23,0% des capacités total, en légère baisse sur l'exercice précédent, le groupe ciblant sa croissance sur le réseau long-courrier. 48,9 millions de passagers (+5,2%) ont voyagé avec le groupe et ont généré un chiffre d'affaires de 6,5 milliards d'euros, en augmentation de 5,9%. Le moyen-courrier représente 41,0% du chiffre d'affaires total passage régulier (42,7% au 31 mars 2005). L'augmentation du chiffre d'affaires reflète l'activité soutenue de ce secteur. En effet, le trafic a progressé de 6,2% pour des capacités en hausse de 2,5%. Le coefficient d'occupation a gagné 2,4 points à 70,1%. L'activité a été très bonne chez les deux compagnies avec, pour Air France, les bénéfices du plan de réorganisation de ce réseau lancé en 2004 qui a permis son retour à la rentabilité en deux ans au lieu de trois ans initialement prévus.

Exercice 2005-06

Chiffre d'affaires passage régulier

	Par destination			Par zone de vente		
	en M€	En % du total	Variation	en M€	En % du total	Variation
Europe (y compris France)	6 525	41,0%	+5,9%	10 726	67,5%	+8,0%
Amériques du Nord et du Sud . . .	3 543	22,3%	+17,2%	2 523	15,9%	+23,1%
Asie	2 433	15,3%	+14,4%	1 230	7,7%	+9,2%
Afrique-Moyen-Orient	2 246	14,1%	+13,6%	1 060	6,7%	+10,2%
Caraïbes et Océan Indien	1 155	7,3%	+1,5%	363	2,2%	+2,3%
Total	15 902	100,0%	+10,2%	15 902	100,0%	+10,2%

Une offre produit innovante

Flying Blue : 1,2 million de nouveaux adhérents depuis son lancement

En juin 2005, le groupe Air France-KLM a innové en lançant un programme unique de fidélisation. Les programmes Fréquence Plus d'Air France et *Flying Dutchman* de KLM ont été fusionnés pour donner naissance au premier programme de fidélisation avec 10 millions d'adhérents. Le lancement de ce programme a été une grande réussite et cette opération a été élue "Meilleur mailing International 2005" dans le cadre des Trophées de la Vente à Distance et du Marketing Direct. Le programme *Flying Blue* permet aux passagers d'Air France et de KLM de profiter du réseau combiné du groupe et d'accumuler des miles utilisables sur les quelques 18 000 vols quotidiens des compagnies membres de l'alliance SkyTeam, ainsi qu'auprès de 130 partenaires aériens ou non-aériens. Le succès de ce programme a été très rapide avec 1,2 million de nouveaux adhérents un an après son lancement dont 40% se sont inscrits via les sites internet d'Air France ou de KLM.

La révolution des e-services

L'année 2005 a été marquée par une forte croissance de l'utilisation des nouvelles technologies. Réserver son vol sur les sites internet d'Air France ou de KLM en choisissant son siège, imprimer sa carte d'embarquement chez soi ou sur une borne libre-service sont quelques-unes des applications "e-services" qui répondent au besoin d'autonomie, de simplicité, de transparence et de lisibilité exprimé par les passagers.

Dans ce domaine, KLM a été une des premières compagnies aériennes à proposer à ses clients de s'enregistrer eux-mêmes à partir d'une borne libre-service à l'aéroport de Schiphol. Aujourd'hui, 63% des passagers voyageant avec KLM au départ de Schiphol s'enregistrent par eux-mêmes soit en utilisant les bornes libre-service pour imprimer leur carte d'embarquement, soit en le faisant directement sur internet, une fonctionnalité que KLM a été la première à proposer en Europe.

En 2005-06, plus de 320 bornes libre-service Air France ou KLM étaient réparties dans 50 aéroports européens. Ce nombre devrait être porté à 500 dans près de 70 aéroports en 2006-07 avec de nouvelles fonctionnalités et un nombre de clients éligibles accrus. En 2006, un hall de départ à Schiphol ne sera dédié qu'aux bornes libre-service et comptoir de dépose bagages.

Le billet électronique qui a été introduit progressivement depuis 1998, est désormais utilisé par près de 70% des passagers d'Air France sur le réseau France et par 77% des passagers voyageant avec KLM dans le monde. Le billet électronique remplace progressivement le billet papier qui disparaîtra totalement fin 2007.

Pour accompagner le développement des e-services, les sites internet d'Air France et de KLM ont fait l'objet d'une large refonte. Les deux sites proposent désormais un accès plus rapide et direct à l'ensemble des e-services des deux compagnies. Depuis avril 2006, les clients d'Air France et de KLM peuvent s'enregistrer sur internet pour la quasi-totalité des destinations proposées par les deux compagnies.

Ce fort développement des e-services modifie les métiers du groupe à la fois à la vente et dans le traitement des clients en aéroport ; la réservation, l'achat du billet, l'enregistrement, la gestion des miles *Flying Blue* et le marketing direct pouvant tous être gérés "virtuellement" en utilisant le réseau internet. Les capacités de traitement offertes par ces technologies se traduisent également par un gain de productivité ainsi que par une réduction des coûts de distribution du groupe.

En constant développement, les e-services verront prochainement de nouvelles applications pour les entreprises avec notamment la mise en place de portails internet pour les PME.

L'activité passage, une rentabilité renforcée

Le groupe Air France-KLM a réalisé un chiffre d'affaires passage de 16,9 milliards d'euros au 31 mars 2006, en hausse de 10,2% sur l'exercice précédent. Le résultat d'exploitation s'est élevé à 686 millions d'euros, en progression de 78,6%.

La forte progression de l'activité du groupe Air France-KLM s'est accompagnée d'une hausse de la recette unitaire hors change mesurée au siège kilomètre offert sur l'ensemble des réseaux soutenue par la très forte reprise du trafic affaires. Par ailleurs, le groupe a été en mesure d'instaurer de nouvelles surcharges fuel pour compenser une partie de la hausse du prix du carburant. Au 31 mars 2006, elles s'élevaient à 16 euros sur le moyen-courrier et à 48 euros sur le long-courrier chez Air France et à 22 euros sur le moyen-courrier et à 52 euros chez KLM.

Le groupe a également procédé à la refonte de son système de rémunération des agences de voyages. KLM en janvier 2005 et Air France en avril 2005 ont mis fin au versement de commissions aux agences de voyages sur leur marché domestique.

Enfin, la complémentarité des deux compagnies a permis de dégager de nouvelles synergies au cours de cet exercice qui ont contribué aux bons résultats de l'activité passage. D'un montant total de 174 millions d'euros, elles proviennent essentiellement du marketing et de la gestion de la recette avec 114 millions d'euros dont 56 millions de la mise en place du programme unique de fidélisation, 33 millions de la poursuite de la rationalisation des réseaux et de nombreuses actions pour le solde. Au total, les synergies réalisées depuis la fusion dans l'activité passage s'élèvent à 246 millions d'euros.

Chiffres clés de l'activité passage

<u>Exercice au</u>	<u>31 mars 2006</u>	<u>31 mars 2005</u>	<u>Variation</u>
Chiffre d'affaires total passage	16 942	15 379	+10,2%
Chiffre d'affaires passage régulier	15 902	14 425	+10,2%
Recette unitaire en SKO (en cts)	6,78	6,53	+3,7%
Recette unitaire au PKT (en cts)	8,40	8,28	+1,5%
Coût unitaire au SKO	6,40	6,27	+2,0%
Résultat d'exploitation	686	384	+78,6%

A change constant, les recettes unitaires au passager kilomètre transporté et au siège kilomètre offert progressent respectivement de 1,2% et de 3,5%. Le passage à la commission zéro a limité leur hausse d'environ 1,5 point. Les coûts unitaires au siège kilomètre offert baissent de 2,4% à change et prix du pétrole constants.

Activité cargo

Air France-KLM Cargo, une nouvelle organisation

Après une phase de synchronisation des activités engagée fin 2004 et marquée par des échanges de capacités et la redistribution des offres, Air France Cargo et de KLM Cargo ont placé en octobre 2005 leurs ventes, leur distribution, leur marketing et réseaux, leur stratégie et leur développement sous une direction unique, la *Joint Cargo Team*.

Attendue par le marché et les clients, cette entité managériale unique répond au principe fondateur “un seul interlocuteur pour le client ” et permet au groupe d’offrir à l’ensemble de ses clients un contact, un contrat et un réseau uniques avec le choix de deux systèmes opérationnels, via Roissy ou via Schiphol, voire une combinaison des deux *hubs*.

Avec la *Joint Cargo Team*, l’ambition du groupe dans l’activité fret est claire : être le numéro un mondial du fret. Le groupe s’inscrit ici dans le processus de consolidation du secteur, caractérisé par des transitaires logisticiens de plus en plus concentrés et puissants et des compagnies asiatiques à fort développement. Air France-KLM entend se renforcer sur les marchés étrangers et offrir une puissance et une efficacité commerciales accrues à ses dix clients majeurs, représentant à eux seuls 42% de ses recettes. La gestion commune des activités fret devrait permettre d’optimiser le remplissage et d’augmenter la recette unitaire des deux compagnies.

Une équipe de 162 cadres, ayant des responsabilités mixtes Air France Cargo – KLM Cargo a été constituée pour diriger et coordonner l’organisation Air France-KLM Cargo dans le monde. Au 31 mars 2006, près de 50 bureaux commerciaux sur 160 étaient intégrés sous une direction unique Air France-KLM, renforçant l’identité unique auprès du client. Ce processus sera poursuivi en 2006-07.

Air France-KLM Cargo a une offre produits organisée autour de quatre familles de produits.

Dimension propose un transport aéroport / aéroport standard, n’exigeant pas de traitement spécifique. Ce produit générique de l’offre concerne principalement les groupages et plus généralement toutes les expéditions.

Cohesion est un produit sur mesure pour les envois import et export réguliers et les expéditions en flux tendu intégrés dans une logique de chaîne logistique. Ce produit est formalisé par un engagement contractuel réciproque entre un chargeur, un transitaire et les compagnies.

Variation propose une solution adaptée au transport de marchandises atypiques, de l’animal vivant au colis hors normes, des produits dangereux aux produits à forte valeur ajoutée.

Equation propose un envoi express et garantit un traitement prioritaire, à délais raccourcis, des expéditions qui sont embarquées sans réservation préalable sur le premier vol disponible en partance.

Ces produits sont également offerts par l’alliance SkyTeam Cargo qui a innové en profitant de l’expertise de KLM Cargo en matière de transport de produits pharmaceutiques pour créer une nouvelle gamme Variation Pharma. Cette nouvelle offre, commune aux huit compagnies membres de SkyTeam Cargo depuis mai 2005, implique un respect strict de la chaîne du froid, les produits pharmaceutiques nécessitant des températures stables, allant de -20°C à $+20^{\circ}\text{C}$, et l’utilisation de conteneurs isothermes pendant tout leur acheminement.

Cette nouvelle offre sur le réseau de SkyTeam Cargo correspond aux attentes des entreprises pharmaceutiques clientes qui recherchent sérieux, efficacité et rapidité pour leurs envois spéciaux dans le monde

L'activité cargo, une rentabilité en progression

L'activité cargo du groupe a été marquée par la faiblesse des exportations européennes qui s'est traduite par une baisse du coefficient de remplissage à 66,1% (-1,9 point). En effet, le trafic n'a progressé que de 3,5% pour des capacités en progression de 6,5%. Le fret est transporté pour moitié dans des avions tout cargo et pour moitié dans les soutes des avions de passagers. L'augmentation des capacités de l'activité passage influe donc sur celle de l'activité cargo. En revanche, le groupe a transporté 1,42 million de tonnes, soit une hausse de 3,1% par rapport à l'an passé.

	Trafic en TKT (en millions)			Offre en TKO (en millions)			Taux de remplissage (en %)		
	31/3/06	31/3/05	Variation en %	31/3/06	31/3/05	Variation en %	31/3/06	31/3/05	Variation en point
Moyen-courrier . . .	85	99	-14,1%	544	571	-4,7%	15,6%	17,3%	-1,7
Long-courrier	10 745	10 360	3,7%	15 850	14 828	6,9%	67,8%	69,9%	-2,1

(1) Exercice 2004-05 : Consolidation Air France et KLM sur 12 mois

Le transport de fret en Europe se faisant principalement par camion, l'activité du réseau européen du groupe Air France-KLM est limitée. Le tonnage transporté a baissé de 11,5% à 70 mille tonnes suivant ainsi la baisse de 14,1% du trafic. Le coefficient de remplissage a perdu 1,7 point à 15,6%.

Le réseau long-courrier représente aujourd'hui près de la totalité de l'activité tant en termes de trafic que de chiffre d'affaires.

Le réseau Amérique du Nord et Amérique du Sud représente 34% du trafic et des capacités et du tonnage comme en 2004-05. Il a enregistré un trafic en hausse de 2,8% pour des capacités en augmentation de 8,8%. Le coefficient de remplissage a en conséquence perdu 3,9 points à 65,9%. Le groupe a transporté sur ce réseau 492 mille tonnes (+2,6%). Le chiffre d'affaires a progressé de 15,9% à 833 millions d'euros. Il représente 31,2% du chiffre d'affaires du transport de fret (30,2% au 31 mars 2005).

Le réseau Asie a été très dynamique avec une hausse de 4,6% des tonnages à 607 mille tonnes. Les capacités ayant augmenté de 6,2%, le coefficient de remplissage est en baisse de 1,1 point mais reste au niveau très élevé de 73,0%. Avec un chiffre d'affaires de 1,26 milliard d'euros (+15,3%), il a renforcé sa position et constitue le premier réseau du groupe avec 47,1% du chiffre d'affaires du transport de fret (+1,2 point), 51% du trafic et 46% des capacités.

Le réseau Afrique et Moyen-Orient a connu une forte hausse des tonnages transportés qui sont passés de 172 mille tonnes à 184 mille tonnes (+7,0%). Ce réseau représente environ 10% du l'activité cargo du groupe. Le trafic a progressé de 4,4% pour une augmentation des capacités de 8,6%. Le coefficient de remplissage a perdu 2,4 points à 59,5%. Le chiffre d'affaires en revanche a progressé de 4,6% à 320 millions d'euros et représente 12,0% du chiffre d'affaires du transport de fret, soit le même niveau que l'année précédente.

Le réseau Caraïbes et Océan Indien a connu une certaine stabilité de l'offre (-0,3%) et un trafic en progression de 0,7%. Le coefficient de remplissage a atteint 53,7% (+0,5 point). Les tonnages transportés ont atteint 75 tonnes (+1,2%) générant un chiffre d'affaires de 186 millions. Ce réseau représente environ 7% de l'activité cargo.

Exercice 2005-06

Chiffre d'affaires

Transport de fret régulier

	Par destination			Par zone de vente		
	en M€	En % du total	Variation	en M€	En % du total	Variation
Europe (y compris France)	75	2,8%	-2,6%	1 169	43,7%	+5,0%
Amériques du Nord et du Sud . . .	833	31,2%	+15,9%	337	12,6%	+23,0%
Asie	1 259	47,1%	+15,3%	961	36,0%	+21,8%
Afrique-Moyen-Orient	320	12,0%	+4,6%	170	6,4%	+4,9%
Caraïbes et Océan Indien	186	7,0%	—	36	1,3%	-12,2%
Total	2 673	100,0%	+12,4%	2 673	100,0%	+12,4%

Le groupe Air France-KLM a réalisé un chiffre d'affaires cargo de 2,88 milliards d'euros, en hausse de 11,8% par rapport au 31 mars 2005. Le résultat d'exploitation a augmenté de 18,6% passant de 140 millions à

166 millions d'euros. La hausse du prix du pétrole qui pénalise plus fortement l'activité cargo a pu être limitée par les surcharges fuel. Par ailleurs, la nouvelle organisation de l'activité a généré 26 millions d'euros de synergies nouvelles venues en complément des 6 millions réalisés l'année dernière.

Chiffres clé de l'activité cargo

<u>Exercice au</u>	<u>31 mars 2006</u>	<u>31 mars 2005</u>	<u>Variation</u>
Chiffre d'affaires total cargo	2 882	2 576	+11,9%
Chiffre d'affaires transport de fret	2 673	2 379	+12,4%
Recette unitaire en TKO (en cts)	16,30	15,45	+5,5%
Recette unitaire au TKT (en cts)	24,68	22,75	+8,5%
Coût unitaire au TKO	15,07	14,33	+5,2%
Résultat d'exploitation	166	140	+18,6%

A taux de change constant, la recette unitaire à la tonne kilomètre transportée (RTKT) est en hausse de 6,8% et la recette unitaire à la tonne kilomètre offerte (RTKO) de 3,8%. Les coûts unitaires sont en baisse de 1,5% à change et prix du pétrole constants.

Activité maintenance

Le rapprochement d'Air France et de KLM a permis au groupe d'élargir sa palette de produits proposés en combinant les complémentarités en termes de types avion traités et de capacités de production des activités de maintenance d'Air France connues sous la marque Air France Industries (AFI) et celles de la division Engineering & Maintenance de KLM.

Dans un marché où la maintenance sous-traitée est en progression depuis plusieurs années, le groupe a signé de nombreux contrats de maintenance d'appareils en 2005-06, et assure la gestion de la flotte de plus de 300 clients, dont 150 compagnies aériennes, représentant plus de 800 avions.

Au cours de l'exercice, l'activité maintenance du groupe a réalisé un chiffre d'affaires tiers de 896 millions d'euros en progression de 12,1%. Son résultat d'exploitation a plus que doublé, passant de 25 millions d'euros au 31 mars 2005 à 54 millions au 31 mars 2006.

La spécialisation du groupe dans l'entretien des avions de nouvelle génération s'est confirmée avec le lancement des révisions moteurs CFM56-7 (B737NG), CF6-80 E1 (A330) et GE90 (B777), complétant ainsi les produits CFM56-3 (B737CG), le CFM56-5 (A320, A340) et CF6-80C2 (B747, B767, MD11...). Ce marché est porteur du fait de la croissance et du renouvellement des flottes qui introduisent une proportion grandissante d'avions de nouvelle génération.

Les activités de révision moteurs, principalement sur les CF6, CFM 56-7 et GE90, ainsi que d'équipements des flottes Boeing B777 et B737NG, et Airbus A320, A330 et A340 ont connu un fort développement au travers de contrats en support complet. Par ailleurs, les supports des A320, A330, A340, B767 et B747 ont conservé leur attrait et demeurent des produits phares du groupe.

Nouvelle organisation commune aux deux entités

L'organisation de l'activité maintenance du groupe a été simplifiée en répartissant les responsabilités techniques et de gestion de produits entre Air France Industries et KLM E&M. A chaque type d'avion, correspond une attribution des responsabilités de maintenance fondamentales ("Central Engineering Agency") ainsi que des responsabilités produit ("Product Leadership Agency") pour les moteurs et les équipements. Cette nouvelle organisation en "CEA" et "PLA", appliquée en 2005 sur certains types avions et moteurs, a permis de diminuer la sous-traitance et de spécialiser les investissements du groupe. Son déploiement sera poursuivi l'année prochaine.

Une politique d'achats commune basée sur une stratégie conjointe vis-à-vis des produits et des fournisseurs a été mise en place en 2005-06 et a permis de réaliser plus de la moitié des 25 millions d'euros d'économies dues aux synergies entre les deux entreprises. Par ailleurs, la création d'une force de vente conjointe a permis de réaliser 20 millions d'euros de recettes par des ventes croisées.

Une politique de partenariats avec les constructeurs et sur les marchés stratégiques

Le groupe s'engage dans des partenariats stratégiques avec les constructeurs tant sur les moteurs que sur les équipements de manière à renforcer son positionnement commercial sur l'entretien des avions de nouvelle génération.

Différents contrats ont été signés avec Boeing pour les équipements des B777 et B737NG, avec General Electric pour les moteurs GE90 équipant les B777 et CFM56-7 équipant les B737 NG, avec Engine Alliance pour les GP moteurs 7200 de l'Airbus A380.

Air France Industries a également créé Spairliners, une joint-venture avec Lufthansa Technik pour le support des équipements du futur A380. Les capacités de réparation y sont réparties entre les deux actionnaires et l'inventaire y est commun aux deux entreprises.

Air France-KLM entend par ailleurs capitaliser sur le développement commercial de ses joint-ventures aux Etats-Unis et en Chine :

- Aero Maintenance Group (AMG), dont Air France a acquis 40% en juin 2005 et basée à Miami, en Floride, est spécialisée dans le support des équipements et donne au groupe une présence sur le marché

américain. Elle permet de disposer d'une plate-forme logistique et d'une unité de réparation équipement, élément-clé dans le contrat de support équipements des B767 de LAN signé en 2005.

- Hangxin group, un atelier de réparation des équipements des avions de nouvelle génération situé en Chine, permet au groupe de profiter du fort taux de croissance de ce marché. Depuis la prise de contrôle par le groupe en mai 2002, Hangxin group a connu une croissance de 20% par an. En 2005, l'entreprise a continué à développer les capacités d'un nouvel atelier mécanique à Shanghai dans le cadre d'un programme d'investissement de 3,5 millions d'euros et y a mis en place de nouvelles capacités de maintenance et de réparation avionique.

Autres activités

Catering

L'activité de commissariat aérien du groupe, ou catering, est regroupée autour de Servair, filiale d'Air France, et de KLM Catering Services, filiale de KLM.

Les deux sociétés proposent 365 jours par an, à Air France, à KLM ainsi qu'à des compagnies tierces, une large gamme de services comprenant la production alimentaire, la restauration à bord pour les différentes classes de clients et pour les équipages, le nettoyage et l'armement des cabines. Servair et KLM Catering Services sont les premiers fournisseurs en matière de restauration d'Air France et de KLM et sont leaders sur leurs marchés domestiques respectifs.

Les deux entreprises sont essentiellement présentes sur le marché européen, et sont moins affectées par la crise qui touche ce secteur, et plus particulièrement le marché nord-américain, depuis 2001.

Implantée dans 27 pays, Servair est la troisième entreprise mondiale de commissariat aérien et a préparé en 2005 38 millions de plateaux-repas. L'entreprise détient 27% de Alpha Airport Limited et a constitué un réseau de partenaires qui s'est renforcé en 2005 par l'acquisition de Mauritanie Catering. Au cours de l'exercice, Servair a réalisé un chiffre d'affaires global de 573,3 millions d'euros et a dégagé un résultat d'exploitation de 7 millions d'euros.

Pour faire face aux changements rapides du marché du commissariat aérien, Servair a lancé en 2005 un plan d'entreprise, « Changer pour gagner », afin d'accroître la flexibilité, adapter la structure des coûts et améliorer la productivité de l'entreprise avec pour objectif de réaliser 27 millions d'euros d'économies sur trois ans. Au printemps 2006, Servair a ainsi ouvert une nouvelle base de handling sur l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle qui améliore la qualité du service de nettoyage de cabine tout en permettant un gain significatif de productivité.

KLM Catering Services est pour sa part uniquement basée à Schiphol et a préparé plus de 16,5 millions de repas en 2005. L'entreprise dégagé un résultat d'exploitation de 7 millions d'euros.

Pour que les plats soient variés et différencient clairement les deux compagnies de leurs concurrentes, Air France et KLM ont choisi de travailler avec des chefs renommés en France et en Europe. Pour l'Espace Première, Air France bénéficie des conseils de Guy Martin, chef du restaurant étoilé 'Le Grand Véfour' à Paris. Les vins servis à bord sont par ailleurs sélectionnés par Olivier Poussier, meilleur sommelier du monde 2000. Pour la World Business Class, KLM a choisi Cees Helder, honoré de trois étoiles Michelin pour son restaurant Parkheuvel à Rotterdam.

Le groupe a par ailleurs mis en place un système de contrôle de la qualité très strict, régulièrement audité par des organismes externes, s'assurant du respect des normes dans toute la chaîne de production ainsi qu'auprès des fournisseurs. Ces efforts ont été couronnés de succès en 2005 par les lecteurs du magazine allemand « Business Traveller » qui ont distingué Air France pour sa restauration à bord sur les vols vers l'Amérique du Nord et du Sud.

Transavia.com

Transavia.com est une filiale de KLM spécialisée dans les vols charters pour les tour-opérateurs et le transport aérien 'low-cost'. La compagnie exploite une flotte moderne de 27 Boeing 737-700 et 737-800 depuis les aéroports d'Amsterdam Schiphol et de Rotterdam vers plus de 70 destinations européennes.

Tout en conservant le transport aérien en cœur d'activité, transavia.com se positionne en tant qu'agence de voyages en ligne pour les loisirs ou pour affaires. Depuis début 2006, la compagnie propose sur son site internet des offres de séjours, les *transavia package deals*, où les vols sont exploités par transavia.com et les séjours sont proposés par des tour-opérateurs néerlandais partenaires.

Dans le cadre de son offre de transport 'low-cost', transavia.com propose plus de 20 destinations en Europe. En 2005, 93% des réservations directes ont été réalisées par internet, faisant de transavia.com un des leaders néerlandais de la vente en ligne. La compagnie permet également à ses passagers aux Pays-Bas de s'enregistrer dès 24 heures avant le départ et a développé, depuis l'été 2005, la vente d'articles de voyage et la réservation de taxis sur son site.

Sur l'exercice 2005-06, transavia.com a renforcé sa part de marché 'business to business' et a étendu son offre d'*e-services* aux tours-opérateurs en leur donnant accès, via un portail internet dédié, aux systèmes de réservation et de gestion des capacités.

Flotte

La flotte du groupe Air France-KLM au 31 mars 2006 s'élève à 575 avions dont 561 avions en exploitation contre respectivement 568 et 551 avions au 31 mars 2005.

La flotte principale comprend 387 avions, se répartissant en 165 avions long-courrier et 222 avions moyen-courrier. La flotte régionale comprend 188 avions (186 avions au 31 mars 2005).

229 avions sont détenus en pleine propriété (40% de la flotte contre 37% un an plus tôt), 151 avions sont en crédit-bail, soit 26% de la flotte (24% au 31 mars 2005) et 195 avions sont en location opérationnelle (34% de la flotte contre 39% au 31 mars 2005). A cette flotte s'ajoutent 4 avions détenus par une filiale du groupe Air Ivoire, dont 3 appareils en pleine propriété et 1 en location opérationnelle. Le nombre d'avions en commande ferme au 31 mars 2006 est de 48 appareils et les options sont en augmentation de 3 unités à 35 options.

La politique de flotte est élaborée à partir des principes suivants :

- Répondre aux besoins de renouvellement et de croissance de la flotte,
- Rester compatible avec les capacités financières du groupe,
- Protéger la valeur patrimoniale à moyen et long terme de la flotte,
- Préserver un niveau suffisant de flexibilité du plan de flotte.

L'analyse des besoins tant en termes de renouvellement que de croissance de la flotte repose sur l'évolution de l'âge des avions, la disponibilité des appareils de remplacement ainsi que sur les perspectives de développement de chaque segment de marché. A l'issue de ces analyses, un plan cible est défini en tenant compte des capacités financières prévisionnelles du groupe.

Pour protéger la valeur patrimoniale de la flotte, le choix des avions se porte sur des modèles disposant de perspectives d'exploitation à long terme et d'une valeur résiduelle potentielle favorable. Par ailleurs, le groupe privilégie une spécification des appareils aussi proche que possible du standard de l'industrie afin de favoriser un éventuel remplacement.

Enfin, la flexibilité dans la gestion de la flotte est un outil important d'optimisation dans un secteur soumis à des évolutions profondes et rapides. Cette flexibilité, opérée soit au travers de clauses de contrat, soit par le biais de contrats de location opérationnelle, permet d'ajuster les capacités au plus près de la demande en matière de trafic. Dans ses contrats, le groupe prévoit des clauses permettant, dans les limites de préavis contractuels, d'ajuster le calendrier des livraisons et/ou de modifier le modèle livré à l'intérieur d'une famille d'avions. Il finance, de façon systématique, environ un tiers de sa flotte en location opérationnelle. Cette politique, mise en place progressivement, permet au groupe de disposer chaque année d'un levier d'action sur environ 5% de ses capacités en restituant les appareils ou en étendant leur contrat.

Ainsi, sur les quatre prochains exercices, le plan de flotte mesuré en nombre de sièges peut varier à la hausse ou à la baisse selon les nécessités par rapport à la situation à l'été 2006. Pour la flotte long-courrier, le nombre de sièges à l'été 2010 pourra avoir augmenté de 21% pour accompagner la croissance ou baissé de 4% seulement en cas de ralentissement du trafic. Pour la flotte moyen-courrier, la flexibilité oscillera entre +6% et -20% de sièges à l'été 2010, en fonction de l'environnement économique.

Par ailleurs, les deux compagnies ont pris la décision d'accélérer la rationalisation de leurs flottes sous l'effet combiné d'un prix du pétrole très élevé et d'un dollar faible. En renouvelant sa flotte, Air France-KLM réduit également l'impact de son activité sur l'environnement tant en termes d'effet de serre que d'énergie sonore. Air France a décidé de remplacer les Boeing B747-200 et 300 de son réseau Caraïbes et Océan Indien par des Boeing B777-300ER et les avions cargo Boeing B747-200F par des Boeing B747-400ERF et des Boeing B777-200LRF. KLM a décidé de remplacer ses Boeing B767-300ER par des Airbus A330-200 et des Boeing B777-200ER. Ces renouvellements seront achevés à l'été 2010 pour Air France et à l'été 2007 pour KLM.

La flotte du groupe Air France

La flotte du groupe Air France totalisait 397 avions au 31 mars 2006, dont 258 dans la flotte Air France, 135 dans la flotte régionale et 4 chez Air Ivoire.

La flotte d'Air France

La flotte d'Air France comprend 258 avions au 31 mars 2006, dont 251 appareils en exploitation, 5 en instance de mise en exploitation ou de retrait, et 2 avions loués à des tiers. La flotte se répartit en 150 appareils moyen-courrier, 96 appareils long-courrier, et 12 cargo. La flotte a un âge moyen de 9,2 ans dont 7,4 ans pour la flotte long-courrier, 10 ans pour la flotte moyen-courrier et 12,8 ans pour la flotte cargo.

Sur l'exercice, les mouvements ont représenté 14 entrées et 10 sorties.

Dans la flotte moyen-courrier, sont entrés 3 Airbus A318, 2 Airbus A319-ER qui ont renforcé la flotte Dedicated et 2 Airbus A320. Les sorties ont porté sur 1 Airbus A320 et 4 Boeing B737-500. Le processus de rationalisation de la flotte moyen-courrier s'est ainsi poursuivi autour des modèles de la famille A320, allant de 123 sièges à 206 sièges, permettant de bénéficier de réductions des coûts d'exploitation et des coûts d'entretien du fait des spécifications communes des cockpits, des équipements et des moteurs. L'étape finale de cette rationalisation reste prévue pour l'été 2007 avec le retrait des derniers Boeing B737-500 encore exploités.

Dans la flotte long-courrier, 6 avions sont entrés : 4 Boeing B777-300ER et 2 Airbus A330-200 ; 5 avions sont sortis dont 1 B747-200, 1 B767-300 et 2 A340-300. Dans la flotte cargo, un Boeing B747-400 cargo est entré et un B747-200 cargo est sorti.

Les investissements aéronautiques sur l'exercice se sont élevés à 1,54 milliard d'euros (y compris les avances sur commandes et les opérations d'entretien immobilisées). Sur une flotte totale de 258 avions, 151 appareils sont détenus en pleine propriété, 17 en crédit-bail et 90 en location opérationnelle. Au 31 mars 2006, les commandes fermes s'élevaient à 33 appareils et les options à 17 appareils.

Flotte Air France

	Propriété			Crédit-bail			Location opérationnelle			Total			En exploitation		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
B747-400	8	8	9	1	1	1	7	7	5	16	16	15	16	16	15
B747-200/300	6	7	7	—	—	—	—	—	2	6	7	9	4	5	9
B777-200/300	19	16	14	4	4	2	15	14	9	38	34	25	37	34	25
A340-300	10	8	8	3	6	6	7	8	8	20	22	22	20	22	22
A330-200	6	4	3	1	1	1	9	9	9	16	14	13	16	13	12
B767-300	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—
B 747-400 Cargo	2	1	1	—	—	—	3	3	2	5	4	3	5	4	3
B 747-200 Cargo	5	5	5	1	1	1	1	2	4	7	8	10	7	8	10
Flotte long-courrier	56	50	48	10	13	11	42	43	39	108	106	98	105	102	96
A321-100/200	11	11	8	—	—	2	2	2	2	13	13	12	13	13	12
A320-100/200	49	49	44	3	3	5	16	15	17	68	67	66	66	67	65
A319-100	20	18	17	4	4	4	21	21	18	45	43	39	44	43	39
A318-200	12	9	5	—	—	—	—	—	—	12	9	5	12	9	5
B737-300/500	3	4	6	—	3	3	9	9	16	12	16	25	11	15	23
Flotte moyen-courrier	95	91	80	7	10	14	48	47	53	150	148	147	146	147	144
Total	151	141	128	17	23	25	90	90	92	258	254	245	251	249	240

La flotte régionale

Le pôle régional dispose d'une flotte de 135 avions de 100 sièges ou moins, dont 128 en exploitation et 5 avions loués à des compagnies tierces. Cette flotte est essentiellement organisée autour de quatre familles : la famille Embraer chez Régional, la famille Bombardier chez Brit Air, la famille Fokker commune à Régional et Brit Air (capacité 79 et 100 places) et la flotte BAE exploitée par City Jet.

Les mouvements de flotte sur la période se détaillent comme suit: pour Brit Air, 4 entrées dont 1 CRJ 700 et 3 Fokker 100 ; pour City Jet, 5 entrées BAE 146-200 et 3 sorties (2 BAE 146-200 et 1 BAE 146-300); pour Régional, sont entrés 2 Fokker 100 et sont sortis 3 Beech 1900, 2 Embraer 120-ER et 1 Saab 2000.

L'âge moyen de la flotte en exploitation est de 8,6 ans pour Brit Air, de 19,4 ans pour City Jet et 9,2 ans pour Régional.

Les investissements aéronautiques se sont élevés à 68 millions d'euros pour l'exercice. Sur une flotte totale de 135 appareils, 30 sont en pleine propriété, 50 en crédit-bail et 55 sont en loyer opérationnel. Les commandes fermes s'élevaient à 6 appareils au 31 mars 2006. Par ailleurs, il a été passé une commande groupée de 13 RJ 85 de seconde main, exploités jusqu'ici par une filiale de Northwest Airlines et destinés à remplacer la flotte de BAE 146 vieillissants de City Jet.

Flotte régionale

	Propriété			Crédit-bail			Location opérationnelle			Total			En exploitation		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
Brit Air															
Canadair Jet 700 ...	2	2	1	10	9	9	—	—	—	12	11	10	12	11	10
Canadair Jet 100 ...	2	2	2	11	11	11	6	6	6	19	19	19	19	19	19
F100-100	5	1	1	—	—	—	8	9	9	13	10	10	13	10	10
Total Brit Air	9	5	4	21	20	20	14	15	15	44	40	39	44	40	39
Régional															
Embraer RJ 145 ...	2	2	1	17	17	9	9	9	17	28	28	27	28	28	27
Embraer RJ 135 ...	2	2	3	3	3	2	4	4	4	9	9	9	9	9	9
Embraer 120	8	7	3	1	3	3	2	3	8	11	13	14	9	10	12
Fokker 100	1	1	—	1	1	—	7	5	—	9	7	—	9	6	—
Fokker 70	—	—	—	5	5	—	—	—	9	5	5	9	5	5	9
Beach 1900	3	6	6	1	1	1	1	1	1	5	8	8	—	—	—
SAAB 2000	—	—	—	—	—	—	5	6	6	5	6	6	5	6	6
Total Régional ...	16	18	13	28	30	15	28	28	45	72	76	73	65	64	63
City Jet															
BAE 146-200	5	5	1	1	1	—	13	11	14	19	17	15	19	17	15
Total City Jet	5	5	1	1	1	—	13	11	14	19	17	15	19	17	15
Total	30	28	18	50	51	35	55	54	74	135	133	127	128	121	117

La flotte du groupe KLM

La flotte du groupe KLM totalisait 182 avions au 31 mars 2006 dont 129 dans la flotte KLM et 53 dans la flotte régionale.

La flotte KLM

La flotte KLM comprend 129 avions, tous en exploitation. La flotte se répartit en 54 avions long-courrier, 72 moyen-courrier, et 3 cargo. Les avions de la flotte ont un âge moyen de 8,9 ans, dont 9 ans pour la flotte long-courrier, 9 ans pour le moyen-courrier et 2,7 ans pour la flotte cargo.

Sur l'exercice, les mouvements ont représenté 5 entrées et 4 sorties. Dans la flotte long-courrier, 4 avions sont entrés : 1 Boeing B777-200ER et 3 Airbus A330-200ER. 4 avions sont sortis : 4 Boeing B767-300ER. Dans la flotte moyen-courrier, 1 Boeing B737-700 est entré.

Sur une flotte totale de 129 appareils, 21 sont en pleine propriété, 66 en crédit-bail et 42 sont en location opérationnelle. Au 31 mars 2006, les commandes fermes s'élevaient à 9 appareils et les options à 18 appareils.

Flotte KLM

	Propriété			Crédit-bail			Location opérationnelle			Total			En exploitation		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
B747-400	6	6	6	16	16	16	—	—	—	22	22	22	22	22	22
B777-200	—	—	—	5	4	3	6	6	3	11	10	6	11	10	6
A330-200	—	—	—	3	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—	—
MD 11	—	—	—	8	8	8	2	2	2	10	10	10	10	10	10
B767-300	—	—	—	—	—	—	8	12	12	8	12	12	8	12	12
B 747-400 Cargo	—	—	—	3	3	3	—	—	—	3	3	3	3	3	3
Flotte long-courrier	6	6	6	35	31	30	16	20	17	57	57	53	57	57	53
B737-900	—	—	—	2	2	1	3	3	3	5	5	4	5	5	5
B737-800	3	6	6	23	20	19	4	4	4	30	30	29	30	30	29
B737-700	—	—	—	5	4	4	5	5	5	10	9	9	10	9	8
B737-400	6	6	5	—	—	2	7	7	7	13	13	14	13	13	14
B737-300	6	6	6	1	1	1	7	7	7	14	14	14	14	14	14
Flotte moyen-courrier	15	18	17	31	27	27	26	26	26	72	71	70	72	71	70
Total	21	24	23	66	58	57	42	46	43	129	128	123	129	128	123

La flotte régionale

La flotte régionale de KLM est composée d'une famille d'avion, le Fokker, et comprend 53 avions de 103 sièges ou moins, tous en exploitation. Les avions de la flotte régionale ont un âge moyen de 13,3 ans. En 2005-06, 3 Fokker 100 sont entrés et 1 Fokker 100 et 2 Fokker 50 sont sortis.

Sur une flotte totale de 53 appareils, 27 sont en pleine propriété, 18 en crédit-bail et 8 sont en location opérationnelle. Au 31 mars 2006, il n'y a aucune commande ferme ou option d'appareil régional.

Flotte régionale

	Propriété			Crédit-bail			Location opérationnelle			Total			En exploitation		
	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004	2006	2005	2004
KLM Cityhopper															
Fokker 70	18	18	16	3	—	1	—	3	3	21	21	20	21	20	20
Fokker 50	2	—	—	4	6	6	2	4	4	8	10	10	8	10	10
Total KLM Cityhopper	20	18	16	7	6	7	2	7	7	29	31	30	29	30	30
KLM Cityhopper UK															
Fokker 100	7	1	1	11	14	14	—	1	—	18	16	15	18	16	15
Fokker 50	—	—	—	—	—	—	6	6	6	6	6	6	6	6	6
BAE 146-100/300	—	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5	—	—	5
Total KLM Cityhopper UK ..	7	1	1	11	14	14	6	7	11	24	22	26	24	22	26
Total	27	19	17	18	20	21	8	14	18	53	53	56	53	52	56

Risques et gestion des risques

Facteurs de risques

Risques liés à l'industrie aérienne européenne

Risques liés aux caractères cyclique et saisonnier de l'industrie du transport aérien

Les conditions économiques locales, régionales et internationales ont un impact sur les activités du groupe. Les périodes de faible activité économique ou de crise sont susceptibles d'affecter la demande de transport, tant au niveau tourisme qu'au niveau affaires, et d'avoir un impact sur les résultats financiers du groupe. En outre, durant de telles périodes, le groupe pourrait devoir accepter la réception de nouveaux avions ou être dans l'incapacité de céder des avions inutilisés en des termes financiers acceptables.

Risques liés à l'évolution des réglementations et législations internationales, nationales ou régionales

Les activités du groupe sont fortement réglementées, notamment en ce qui concerne les droits de trafic, les normes applicables à l'exploitation (les plus importantes étant ce qui concerne la sécurité, le bruit des avions, l'accès aux aéroports et l'allocation des créneaux horaires). Des lois et des réglementations supplémentaires et des augmentations de taxes (aéronautiques et aéroportuaires) pourraient accroître les charges opérationnelles ou réduire les recettes du groupe. La capacité des transporteurs à exploiter les lignes internationales est susceptible d'être modifiée dès lors que les accords entre les gouvernements seraient modifiés. De futures lois ou réglementation pourraient avoir un effet négatif sur l'activité du groupe.

Risques liés aux attentats, menaces d'attentats, instabilité géopolitique, épidémies ou menaces d'épidémies

Les attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis ont eu un effet important sur le transport aérien. Les compagnies aériennes ont connu des baisses de recettes et des hausses de coûts liés notamment à la baisse de la demande, aux assurances, à la sécurité. Certains avions ont également enregistré une baisse de leur valeur. Le phénomène de la pneumopathie atypique a entraîné une baisse importante du trafic aérien et des recettes générées en Asie. Tout attentat futur ou menace d'attentat ou action militaire, tout comme l'existence d'une épidémie ou la perception qu'une épidémie pourrait se produire, pourraient avoir un effet négatif sur le trafic passager du groupe.

Risques de distorsion de concurrence entre transporteurs aériens communautaires et américains

A la suite des événements du 11 septembre 2001, les compagnies américaines reçoivent d'importantes subventions de la part des autorités fédérales américaines, tant en termes d'assurances, de sécurité, de fonds de pension. Par ailleurs, quatre des compagnies les plus importantes se sont placées sous la protection du chapitre 11 de la loi américaine sur les faillites qui leur permet de se restructurer sans remettre en cause leur plan de développement en matière de capacités. Ainsi, les transporteurs aériens américains bénéficient d'avantages concurrentiels significatifs par rapport à leurs concurrents européens, opérant des liaisons aériennes sur l'Atlantique Nord.

Risques de perte de créneaux horaires

La desserte des grands aéroports européens, compte tenu de leur saturation, est subordonnée à l'obtention par tout transporteur aérien de créneaux horaires qui sont attribués dans les conditions définies par le Règlement n°95/93 du Conseil des Ministres de la Commission européenne du 18 janvier 1993. En application de ce texte, la série de créneaux horaires détenus par un transporteur aérien doit être utilisée à hauteur de 80% au moins sur la période pour laquelle ils ont été attribués. Les créneaux non utilisés sont perdus par ce transporteur et versés dans un "pool". Le texte ne prévoit pas de dérogation à cette règle lorsque, par suite d'une chute brutale du trafic consécutive à des événements exceptionnels, les transporteurs aériens sont amenés à réduire sensiblement leur activité et à ne plus utiliser les créneaux à concurrence de 80% sur la période considérée. Cependant, la Commission européenne a modifié le Règlement 95/93 pour déroger temporairement à la règle de la perte de créneaux inutilisés à la suite du 11 Septembre et du conflit en Irak et de l'épidémie de SRAS, les compagnies européennes ayant été amenées à diminuer leurs capacités pour faire face aux crises.

Risques relatifs à l'environnement

Le transport aérien est soumis à de nombreuses législations et réglementations en matière d'environnement. Celles-ci concernent notamment l'exposition au bruit, les émissions gazeuses, l'utilisation des substances

dangereuses et le traitement des déchets et sites contaminés. Ainsi, au cours des dernières années, les autorités françaises, néerlandaises, européennes et américaines ont adopté diverses réglementations, notamment relatives à la nuisance sonore et à l'âge des avions, qui mettent à la charge des transporteurs aériens des taxes et obligations de mise en conformité. Le respect des différentes réglementations en matière d'environnement pourrait entraîner des dépenses supplémentaires pour le groupe et imposer aux filiales de nouvelles restrictions en ce qui concerne leurs équipements et installations, ce qui pourrait avoir un effet négatif sur l'activité, la situation financière ou les résultats du groupe.

Risques liés à l'activité du groupe

Risques liés à l'intégration des activités d'Air France et de KLM

Le développement du groupe nécessite l'intégration de deux activités importantes et complexes qui, jusqu'au tout début de l'exercice 2004-05, étaient exploitées séparément. Le groupe pourrait rencontrer des difficultés dans l'intégration des activités des compagnies Air France et KLM et ne pas réaliser l'ensemble des objectifs et synergies poursuivis.

Risques de dilution de la participation d'Air France-KLM dans KLM

L'Etat néerlandais détient une option de souscription d'un certain nombre d'actions préférentielles B de KLM lui permettant de détenir la majorité des droits de vote dans la société. L'Etat néerlandais peut exercer cette option dans le cas où un pays tiers apparaissant sur une liste déterminée de pays, considérerait qu'une partie substantielle du capital social de KLM n'était plus détenue par des ressortissants néerlandais et, en conséquence, lui imposerait des restrictions significatives à l'exploitation de lignes aériennes vers son territoire. Dans le cas où l'Etat néerlandais exercerait son option, les droits économiques d'Air France-KLM dans KLM seraient conservés mais sa participation serait diluée en termes de droits de vote.

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

Dans le cadre du rapprochement d'Air France et de KLM, certaines assurances ont été données à l'Etat néerlandais afin de préserver la qualité du réseau de KLM à Schiphol ; ces assurances mettent des obligations à la charge des deux sociétés. En outre, Air France-KLM a donné à KLM des assurances afin de préserver certains principes fondateurs du rapprochement. Ces assurances pourraient limiter la capacité du groupe à s'adapter aux changements affectant son environnement économique et concurrentiel et pourraient avoir un effet négatif sur ses activités et sa situation financière.

Risques liés aux engagements pris par Air France vis-à-vis de la Commission européenne

Afin de s'assurer de la décision de la Commission européenne autorisant le rapprochement d'Air France et de KLM, un certain nombre d'engagements ont été pris par Air France et KLM, notamment la possibilité de mettre à disposition de créneaux de décollage et d'atterrissage à des concurrents sur certains aéroports. La mise en œuvre de ces engagements ne devrait pas avoir d'effet négatif substantiel sur les activités d'Air France et de KLM.

easyJet a, le 14 juin 2004, fait appel de la décision rendue par la Commission européenne ayant autorisé le rapprochement entre Air France et KLM. Dans l'éventualité où cette décision serait remise totalement ou partiellement en cause, la Commission devra ré-examiner le rapprochement entre Air France et KLM selon les conditions établies par le jugement de première instance.

Risques liés à la concurrence des autres transporteurs aériens et des transporteurs ferroviaires

L'industrie aérienne est extrêmement concurrentielle. La libéralisation du marché européen le 1er avril 1997 et la concurrence entre les transporteurs ont entraîné une baisse des tarifs et une augmentation du nombre de concurrents.

Concernant le court et le moyen-courrier, à partir de ou vers la France, les Pays-Bas et d'autres pays européens, le groupe est en concurrence avec des moyens de transport alternatifs. En particulier, le TGV français concurrence directement la Navette Air France pour le transport entre Paris et les grandes villes françaises. Le train Eurostar vers Londres concurrence directement les vols d'Air France et de KLM vers Londres. Une extension des réseaux des trains à grande vitesse en Europe est susceptible d'avoir un effet négatif sur l'activité et les résultats économiques du groupe.

Air France et KLM sont également concurrencées par des compagnies *low-cost*. Le pourcentage des lignes sur lesquelles Air France et KLM sont en concurrence avec ces compagnies a augmenté de manière importante au cours des dix dernières années. Une telle concurrence est susceptible de se poursuivre, voire de s'intensifier. D'autre part, l'utilisation d'internet permet à la clientèle de comparer les tarifs sur une ligne donnée. Une telle concurrence pourrait avoir un impact négatif sur l'activité du groupe et sa situation économique.

Risques liés à l'évolution des alliances commerciales

Le maintien et le développement des alliances et des relations stratégiques avec des compagnies partenaires seront essentiels pour l'activité du groupe. Air France et KLM sont membres de l'alliance SkyTeam qui comprend, Aeromexico, Alitalia, CSA Czech Airlines, Continental, Delta Airlines, Korean Air, Northwest et Aeroflot depuis avril 2006. Le succès de l'alliance dépend en partie des stratégies poursuivies par les partenaires sur lesquelles Air France et KLM ont un contrôle limité. L'absence de développement d'une alliance ou la décision par certains membres de ne pas participer pleinement ou de se retirer de l'alliance, pourrait avoir un effet négatif sur l'activité et la situation financière du groupe.

Une consolidation accrue dans le secteur aérien est attendue, notamment au travers d'alliances. Dès lors, la perte ou l'absence de développement de ces alliances stratégiques pourrait avoir un impact négatif sur l'activité et la situation financière du groupe.

Risques liés aux financements

Air France et KLM ont pu financer leurs besoins en capitaux en sécurisant leurs emprunts grâce à leurs avions qui ont constitué une sûreté attrayante pour les prêteurs. Cela pourrait ne plus être le cas dans le futur. Tout obstacle prolongé à la levée de capitaux réduirait la capacité d'emprunt du groupe et toute difficulté à trouver des financements à des conditions acceptables pourraient avoir un effet négatif sur l'activité et les résultats économiques du groupe.

Risques liés à la négociation des accords collectifs et aux conflits sociaux

Les charges de personnel représentent environ 30% des charges d'exploitation d'Air France-KLM. Le niveau des salaires a donc un effet sur les résultats opérationnels. La rentabilité du groupe pourrait être affectée dans l'hypothèse où il ne parviendrait pas à conclure des accords collectifs selon des termes satisfaisants. Par ailleurs, toute grève ou arrêt de travail pourrait avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats économiques.

Risques liés à l'utilisation de prestations de tiers

Les activités du groupe sont dépendantes de prestations de tiers, notamment celles des contrôleurs aériens et des officiers de la sécurité publique. De plus, le groupe fait appel à des sous-traitants sur lesquels il n'a pas de contrôle direct. Toute interruption des activités desdits tiers (du fait d'une série de grèves ou toute augmentation des taxes ou prix des services) pourraient avoir un effet négatif sur l'activité et les résultats financiers du groupe.

Risques liés à la fermeture du Terminal 2E à Roissy-CDG

A la suite de l'effondrement d'une partie de la jetée d'embarquement du Terminal 2E et de sa fermeture, Air France a été obligée de réorganiser ses activités entre les différents terminaux qu'elle loue à Aéroports de Paris à CDG. La fermeture prolongée du Terminal 2E, en dépit des compensations qu'Air France pourrait obtenir d'Aéroports de Paris, pourrait avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats économiques.

Gestion des risques

Gestion des risques de marché

La gestion des risques de marché d'Air France-KLM est pilotée par le *Risk Management Committee* (RMC) qui est composé du directeur général exécutif et du directeur général délégué finance d'Air France et du directeur général exécutif et du directeur général délégué finance de KLM.

Le RMC se réunit au début de chaque trimestre et décide, après examen du reporting groupe sur les risques, des couvertures à mettre en place, avec des horizons différents selon les marchés :

- pluriannuels pour le carburant et les investissements en devise et le risque de taux ; annuel pour les taux et l'exposition devise du résultat d'exploitation
- ratios de couverture à atteindre, délai pour respecter ces objectifs et éventuellement types d'instrument de couverture à privilégier.

Ces décisions sont mises en oeuvre au sein de chaque compagnie par les services Trésorerie et Achats carburant, dans le respect des procédures de délégation de pouvoirs. Des réunions régulières sont organisées entre les services achats 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 niveaux de trésoreries sont suivis quotidiennement par les services Trésorerie de chaque compagnie, qui produisent tous les mois un document complet retraçant, 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 un état de suivi des limites par contrepartie. Ce reporting est transmis aux directions générales.

La politique de couverture de carburant est menée par le service carburant qui sont également en charge de l'achat du produit physique.

La qualité des contreparties est vérifiée par les directions financières. Un reporting hebdomadaire est fourni aux directions générales. Celui-ci reprend principalement les opérations réalisées durant la semaine, la valorisation de l'ensemble des positions, les pourcentages couverts ainsi que la ventilation des instruments et sous jacents utilisés, les niveaux moyens de couvertures et les prix nets résultant. L'ensemble de ces données couvre l'exercice en cours et les 3 suivants. Par ailleurs, un reporting hebdomadaire groupe Air France-KLM (dit Reporting SMC), consolide les chiffres des deux compagnies et réalise une actualisation budgétaire.

La mise en place de couvertures vise à réduire l'exposition d'Air France-KLM et donc à préserver les marges budgétées. Les instruments utilisés sont des termes, des swaps et des options. Les procédures internes de gestion des risques prévoient l'interdiction d'utiliser des instruments qualifiables de trading. De façon générale, aucun trading ni spéculation ne sont autorisés.

Risque de change

Le groupe réalise la plus grande partie de son chiffre d'affaires en euros. Cependant, en raison de ses activités internationales, le groupe encourt un risque de change sur les principales devises mondiales et plus particulièrement le dollar américain, la livre sterling et le yen. Les variations de change desdites devises vis-à-vis de l'euro ont donc un impact sur les résultats financiers du groupe.

S'agissant du dollar américain, le montant des dépenses telles que les dépenses de carburant, les loyers opérationnels et une partie des dépenses de maintenance, excèdent 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. Le groupe estime que son exposition nette au dollar américain hors investissements est au total de 2,4 milliards de dollars pour l'exercice en cours. S'agissant de la livre sterling et du yen, le montant des recettes excède le montant des dépenses. Toute variation significative à la baisse de ces devises vis-à-vis de l'euro pourrait donc avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats financiers.

Afin de réduire leur exposition aux variations de change, Air France et KLM ont mis en place des politiques de couverture. Concernant le dollar, les deux compagnies ont une politique de couverture systématique consistant à couvrir au minimum 30% de l'exposition nette sur 12 mois glissants, ce pourcentage pouvant être ensuite

renforcé durant l'exercice jusqu'à 70%, en fonction des conditions et des anticipations de marché. S'agissant des autres devises, les couvertures peuvent atteindre, selon les conditions de marché, entre 30% et 70% du chiffres d'affaires anticipé sur l'exercice en cours et parfois sur les deux ou trois prochains exercices.

En matière d'investissements, le groupe est largement exposé à la hausse du dollar contre euro. En effet, Les avions et les pièces détachées sont payés en dollars américains. Dans ce domaine, la procédure de couverture du risque de change prévoit une couverture minimum systématique de 30% en début d'exercice. Durant cet exercice, le groupe a continué à profiter du niveau toujours bas du dollar pour poursuivre son programme de couverture de ses investissements aéronautiques. Au 31 mars 2006, le groupe a acheté à terme 3,4 milliards de dollars afin de couvrir majoritairement ses investissements sur les cinq prochains exercices.

S'agissant du risque de change sur la dette financière, celui-ci est aujourd'hui relativement limité. Au 31 mars 2006, 87% de la dette nette du groupe après prise en compte des instruments financiers dérivés est émis ou converti en euros, réduisant ainsi très fortement le risque de fluctuation de change sur la dette.

Devises (en millions)	Exposition d'exploitation 2006-07		
	Dollar américain	Livre sterling	Yen
Position nette avant gestion	(2 390)	478	63 300
Couverture de change	1 500	(186)	(20 000)
Position nette après gestion	(890)	292	43 300

Malgré cette politique active de couverture, tous les risques de change ne sont pas couverts, en particulier en cas de forte variation d'une devise. Le groupe et ses filiales pourraient alors rencontrer des difficultés dans la gestion des risques liés aux taux de change, ce qui pourrait avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats financiers.

Risque de taux d'intérêt

La dette financière est généralement contractée, tant par Air France que par KLM à taux variable, conformément aux pratiques de marché. Cependant, les compagnies visent à réduire leur exposition au risque de taux. A cet effet, tirant parti du niveau historiquement bas des taux d'intérêt durant les trois dernières années, 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.

Au 31 mars 2006, après prise en compte de la trésorerie placée à taux variable, l'exposition nette aux taux d'intérêts est négative de 1,2 milliard d'euros, la trésorerie placée à taux variable excédant le montant de la dette à taux variable. Air France-KLM est ainsi exposé à la baisse des taux d'intérêts. En tenant compte de la position à renouveler à moins d'un an, l'exposition aux taux d'intérêts est faible, puisque toute variation de 1% du taux d'intérêt sur douze mois aurait un impact de 3 millions d'euros au niveau des résultats.

Risque sur actions

Les placements financiers d'Air France et KLM dans le cadre de leur gestion de trésorerie ne sont pas réalisés sur le marché des actions (que ce soit en direct ou via des OPCVM actions).

Au 31 mars 2006, Air France-KLM détenait directement ou indirectement un portefeuille d'actions de sociétés cotées d'un montant net de 98,7 millions d'euros. Une variation globale à la baisse de 1% représente un risque de 0,98 million d'euros.

Risques relatifs au prix du carburant

Les risques liés au prix du carburant avion sont couverts conformément à la stratégie commune du Groupe Air France-KLM qui prévoit que doivent être au moins respectés les impératifs suivants :

Pourcentage à couvrir :

- Exercice fiscal en cours (N) : 50% des volumes consommés
- Exercice fiscal suivant (N+1) : 25% des volumes consommés
- Exercice N+2 : 5% des volumes consommés

Sous Jacents :

Pour l'exercice fiscal en cours, au moins 30% des volumes consommés seront couverts en Jet.

Au delà de ce minimum en Jet sur l'exercice en cours, le choix du sous jacent est laissé à la discrétion d'Air France et de KLM à la condition que ce choix se porte sur des sous jacents compatibles au sens de la norme IAS 39.

Sur les exercices suivants, le choix du sous jacent est laissé à la discrétion d'Air France et de KLM à la condition que ce choix se porte sur des sous jacents compatibles au sens de la norme IAS 39.

Instruments :

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

Au 31 mars 2006, sur l'exercice 2006-07, le groupe Air France-KLM présentait la dépense carburant suivante :

Chiffres en millions de USD

Dépense Brute avant couverture : 6 357

Pourcentage de couverture : 74,5%

Gain Couverture : 1 044

Dépense nette : 5 313

Prix moyen d'achat en équivalent Brent IPE : 53,1 \$/bl

Au delà de 2006-07, le groupe affichait au 31 mars 2006 les pourcentages de couverture suivants :

2007-08 : 33,8%

2008-09 : 21%

2009-10 : 11,4%

Risques de liquidité

En ce qui concerne le groupe Air France-KLM, le solde des flux de trésorerie liés aux investissements au 31 mars 2006 est largement couvert par les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles, ce qui a permis la diminution du ratio d'endettement net du groupe qui est passé de 0,94 au 31 mars 2005 à 0,56 au 31 mars 2006.

Air France dispose au 31 mars 2006 d'une ligne de crédit non tirée de 1,2 milliard d'euros négociée auprès d'un pool élargi de 19 banques, dont 0,13 milliard tombent à échéance en avril 2010 et 1,07 milliard en avril 2011.

Ce crédit est subordonné à l'obligation pour le groupe Air France de respecter les obligations suivantes :

- les charges d'intérêt nettes augmentées d'un tiers des loyers de location opérationnelle ne doivent pas représenter plus d'un tiers de l'excédent brut d'exploitation augmenté des loyers de location opérationnelle ;
- les actifs immobilisés du bilan, non affectés en garantie, doivent être au moins égaux aux dettes non garanties.

Ces ratios sont calculés semestriellement et, au 31 mars 2006, sont largement respectés.

Pour le financement de ses investissements, le groupe Air France privilégie les ressources à long terme. Il a par ailleurs diversifié ses sources de financement, principalement d'origine bancaire, en mettant en place une titrisation de créance de prêts hypothécaires en juillet 2003 (voir note 29.5 de l'annexe sur les comptes consolidés) et en émettant des OCEANE (Obligations Convertibles en Actions Nouvelles ou Existantes) en avril 2005 (voir note 29.3 de l'annexe sur les comptes consolidés).

En ce qui concerne KLM, le solde des flux de trésorerie liés aux investissements a été couvert en 2005-06 par les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles. Un cash flow libre a amélioré le bilan de KLM ainsi que la position de la dette nette.

Pour financer ses appareils, KLM dispose d'un accès au financement export qui permet à la compagnie de bénéficier pour ses emprunts de la garantie des grandes agences de crédit export américaines s'agissant du financement d'avions Boeing et européennes pour le financement d'avions Airbus. Sur l'année, les investissements pour la nouvelle flotte se sont élevés à 442 millions d'euros.

KLM a également conclu différents accords de financement sur le marché bancaire pour refinancer des appareils existants.

KLM a diversifié progressivement ses sources de financement : durant l'été 2005, KLM a levé 174 millions d'euros de crédit-bail immobilier et a également conclu l'ouverture d'une ligne de crédit de 540 millions d'euros pour une durée de cinq ans auprès d'un consortium de banques internationales.

En ce qui concerne la gestion des risques de liquidité, KLM dispose d'une trésorerie de plus de 1,5 milliard d'euros au 31 mars 2006 tandis que la ligne de crédit d'un montant de 540 millions d'euros est complètement disponible.

Malgré des marchés financiers encore peu ouverts à l'égard des compagnies aériennes en général, KLM et Air France continuent à bénéficier de financements à des taux d'intérêt attractifs. Le coût moyen apparent de la dette du groupe—après swap—s'élève à 4,29% au 31 mars 2006.

Au total, le groupe considère que les conditions d'accès au marché financier des ses deux principales filiales Air France et KLM, le niveau de trésorerie de 3,7 milliards d'euros au 31 mars 2006 et la totale disponibilité des lignes de crédit syndiqué non tirées totalisant 1,74 milliard d'euros rendent compte d'une gestion prudente du risque de liquidité.

Au cours des prochaines années, le groupe continuera à laisser à chacune de ses deux filiales la responsabilité de sa politique de financement. Cette stratégie permet en effet à chacune de tirer plein bénéfice de ses relations avec ses banques partenaires. Par ailleurs, cette segmentation permet à KLM de bénéficier des financements de crédit-export. Pour autant, les deux sociétés s'échangent des informations sur leur stratégie de financement et sur la nature des opérations envisagées.

Risques de placement

Les trésoreries d'Air France et de KLM sont placées principalement dans des instruments à court terme et liquides, essentiellement des OPCVM monétaires et monétaires dynamiques, dont l'horizon de placement recommandé est inférieur à 18 mois.

Elles sont également investies en billets de trésorerie et certificats de dépôts court termes, notés A1 ou P1.

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

Gestion des risques d'assurance

Politique du groupe en matière d'assurances

Depuis le 1^{er} décembre 2004, Air France et KLM placent en commun leurs risques aériens auprès du marché de l'assurance afin de bénéficier de l'effet de taille d'un tel placement.

Assurances souscrites par Air France

Dans le cadre de son activité de transporteur aérien, Air France a souscrit pour son compte et celui de ses filiales aériennes françaises et européennes, une police d'assurances aériennes couvrant les dommages aux avions, sa responsabilité vis-à-vis de ses passagers ainsi que sa responsabilité générale vis-à-vis des tiers du fait de son activité.

Cette police a été souscrite selon la législation française avec un apériteur français, La Réunion Aérienne et, parmi les co-assureurs, des assureurs français AXA et AFA et une réassurance internationale.

Elle couvre la responsabilité civile d'Air France à hauteur de 2 milliards de dollars ainsi que des garanties spécifiques contre les actes de terrorisme pour les dommages causés au tiers à hauteur de 1 milliard de dollars.

Enfin, dans le cadre de sa politique de gestion et de financement de ses risques pour une meilleure protection de ses activités, de son personnel et de son patrimoine, Air France a souscrit différentes polices pour assurer ses sites industriels, son parc mobilier et ses activités annexes au transport aérien avec des niveaux de couvertures en fonction des garanties disponibles sur le marché et de la quantification des risques raisonnablement escomptables.

Air France a souscrit par ailleurs des couvertures spécifiques ou locales pour respecter la réglementation en vigueur dans les pays où elle a une représentation.

Assurances souscrites par KLM

KLM a souscrit des assurances appropriées et concurrentielles aux fins de couvrir ses risques opérationnels. Par le biais d'un groupement d'achats, en vertu duquel plusieurs polices sont souscrites pour un même groupe, KLM a été en mesure de négocier les primes les moins onéreuses du marché.

De son côté, KLM a souscrit pour son compte et celui de ses filiales, une police d'assurances aériennes couvrant les dommages aux avions, sa responsabilité vis-à-vis de ses passagers ainsi que sa responsabilité générale vis-à-vis des tiers du fait de son activité.

Elle couvre la responsabilité civile de KLM à hauteur de 2 milliards de dollars. Enfin, dans le cadre de sa politique de gestion et de financement de ses risques pour une meilleure protection de ses activités, de son personnel et de son patrimoine, KLM a souscrit différentes polices pour assurer ses sites industriels, son parc mobilier et ses activités annexes au transport aérien avec des niveaux de couvertures en fonction des garanties disponibles sur le marché et de la quantification des risques raisonnablement escomptables.

Faits exceptionnels et litiges

Dans le cadre de l'exercice normal de leurs activités, la société et ses filiales sont impliquées dans des litiges, pour lesquelles elles ne prévoient pas nécessairement des provisions dans leurs états financiers (voir note 35 de l'annexe sur les comptes consolidés).

Données environnementales et sociales

Informations sociales du groupe Air France-KLM

L'effectif moyen pondéré du groupe Air France-KLM s'est élevé à 102 422 personnes équivalent temps plein pour l'exercice 2005-06, en progression de 0,3% par rapport à l'exercice précédent :

	<u>2005-06</u>	<u>2004-05</u>	<u>Evolution</u>
Personnel au sol (PS)	74 258	74 462	-0,3%
<i>cadres</i>	13 048	12 996	0,4%
<i>agents de maîtrise/techniciens</i>	29 729	29 364	1,2%
<i>employés</i>	31 481	32 102	-1,9%
Personnel navigant commercial (PNC)	20 294	19 829	2,3%
Personnel navigant technique (PNT)	7 870	7 786	1,1%
Total	<u>102 422</u>	<u>102 077</u>	<u>0,3%</u>

En raison des différences que présentent les législations sociales française et néerlandaise, et conformément aux modalités du rapprochement, chaque compagnie poursuit sa propre politique de ressources humaines tout en veillant à réaliser un rapprochement socialement responsable.

Ressources humaines et politique sociale d'Air France

Sous l'influence des e-technologies, des attentes de nos clients et de la concurrence, les métiers de l'entreprise évoluent rapidement. Les ressources humaines accompagnent ces changements en développant une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences afin d'utiliser au mieux l'opportunité des départs en retraite des années à venir et facilitent la mobilité professionnelle et géographique, conditions indispensables de préservation du modèle social de la compagnie.

Emploi : stabilité des effectifs et accompagnement du changement

L'année 2005-06 a vu la poursuite de la stabilisation des effectifs de la compagnie dans un contexte de croissance de l'activité. La croissance des effectifs de 0,8% en équivalent temps plein porte principalement sur les personnels navigants commerciaux (+1,6%). La politique de maîtrise des effectifs se traduit principalement par une priorité donnée aux ressources internes, un accent particulier mis sur la mobilité professionnelle et géographique et un suivi précis des embauches.

Les embauches en CDI se sont élevées à 1 625 en France en 2005. L'augmentation des embauches pour les personnels au sol s'explique notamment par le remplacement des départs à la retraite, qui après plusieurs années de forte augmentation se stabilisent depuis 2004.

Le pourcentage de salariés à temps partiel pour l'ensemble de la compagnie s'élève à 18% en 2005, contre 19% en 2004. Cette diminution s'explique principalement par le départ à la retraite de personnel au sol en pré-retraite progressive (en temps partiel à 50%).

En 2005, Air France a fait appel à l'intérim pour un montant de 25 M€. La stratégie de la compagnie étant de se concentrer sur les tâches concernant son cœur de métier, elle fait appel à la sous-traitance pour les domaines d'intervention suivants : assistance aéroportuaire, manutention, gardiennage, nettoyage, certains développements informatiques...

Le développement de l'employabilité des salariés passe également par la formation en fonction de l'évolution des besoins. La sécurité est la première priorité de l'aérien et les formations à caractère technique et réglementaire représentent environ 45% des actions de formation. Les dépenses imputables au plan de formation 2005 représentent près de 200 M€, soit 8,7% de la masse salariale, niveau très supérieur aux obligations légales. En 2005, le taux d'accès à la formation a atteint 92%, tout personnel confondu. Le plan de formation concerne toutes les étapes de la vie professionnelle et l'accompagnement des mobilités. En février 2006, la Direction de la Formation a été certifiée ISO 9001.

Dans le cadre de l'application des dispositifs de la loi relative à la formation professionnelle tout au long de la vie du 4 mai 2004, l'entreprise cherche à favoriser la consommation des comptes de droit individuel à la formation (DIF) et à développer les périodes de professionnalisation.

Rémunération et partage de la valeur créée

Cette année, conformément à l'accord salarial du 10 mai 2005 (PS et PNC), les mesures générales ont représenté en moyenne une augmentation de 1,6% auxquelles s'ajoutent des mesures individuelles (avancement, promotion et ancienneté).

Conformément à l'accord d'intéressement du 26 septembre 2002 et à ses avenants, les résultats de l'exercice clos au 31 mars 2005 ont rendu possible le versement de 3281 K€ d'intéressement répartis entre tous les salariés d'Air France. Une prime exceptionnelle d'intéressement de 200€ a de plus été versée à l'ensemble des salariés pour un montant total de 11 021K€.

Aucune différence de salaire significative n'est à noter à Air France entre les femmes et les hommes à emploi, ancienneté et organisation du temps de travail équivalents.

Dialogue social : transposition du statut et politique contractuelle

En 2005-06, Air France a poursuivi le travail de transposition du statut et des règlements du personnel en conventions d'entreprise (une convention commune et 3 conventions spécifiques pour chaque catégorie de personnel PS, PNC et PNT) avec les organisations professionnelles. Ces conventions ont été signées par des organisations syndicales représentant une très large majorité des personnels de l'entreprise et s'appliquent à partir du 6 mai 2006. Elles préservent l'ensemble des droits et acquis du personnel. Par ailleurs, le personnel au sol est désormais soumis à la Convention Collective du Transport Aérien (CCNTA).

L'année 2005-06 a été également particulièrement riche pour la politique contractuelle menée par Air France depuis de nombreuses années. Au cours de cet exercice les accords suivants ont été renouvelés : Charte de l'Alternance (18 juillet 2005), Accord sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes (06 avril 2006), Accord sur l'insertion sociale et professionnelle des personnes handicapées (28 février 2006), Accord sur l'intéressement et la participation (1^{er} août 2005), Accord sur la Mutuelle (16 septembre 2005), Accord sur l'exercice de la fonction médecin du travail au sein des services de santé Air France (21 décembre 2005). Un accord du 16 décembre 2005 a permis de créer les Commissions Locales Activités Sociales et Culturelles pour organiser la vie sociale locale suite à la mise en place des nouveaux périmètres des CE. Par ailleurs, les négociations de deux accords collectifs catégoriels (personnel au sol et personnel navigant technique) étaient en cours en avril 2006.

Santé et sécurité au travail

Développer la sécurité et préserver la santé des salariés constituent des exigences fortes pour l'entreprise depuis longtemps. En 2005, une Charte du management de la prévention pour la sécurité au travail a été signée par l'ensemble des directions opérationnelles. Leur engagement porte sur la mise en œuvre d'actions visant à améliorer la prévention, selon des contrats d'objectifs spécifiques aux différents métiers de l'entreprise pour la période 2006-2008.

Le coefficient de fréquence des accidents du travail en France se stabilise à 5,75 fin 2005, il recouvre de fortes disparités par population (PS : 3,8%, PNC : 12,4%, PNT : 2,6%). En 2005, les dépenses de sécurité d'Air France se sont élevées à près de 20M€ en France.

Pour plus d'information sur les données et actions mises en œuvre en matière de santé et de sécurité au travail se référer au rapport développement durable 2005-06 d'Air France-KLM

Diversité et responsabilité sociale

Depuis plusieurs années, Air France mène une politique sociale fondée sur l'intégration par l'emploi et le respect de la diversité, et dans l'esprit de laquelle s'inscrivent la charte sociale et éthique d'Air France (25 juin 2001) et la charte de prévention des harcèlements au travail (03 novembre 2003). Cette politique s'applique en particulier dans les domaines suivants : l'égalité hommes / femmes, l'insertion des travailleurs handicapés, l'insertion de jeunes et l'insertion territoriale.

L'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes fait l'objet d'un accord spécifique renouvelé en 2006. Cette politique s'articule autour d'engagements majeurs : développer la mixité (la part des femmes est passé de 31% en 1991 à 43% de l'effectif global en 2005), améliorer l'équilibre entre vie professionnelle et vie

familiale, promouvoir l'égalité des chances dans le déroulement de carrière, garantir l'égalité salariale entre femmes et hommes, adapter les conditions de travail ...

A travers un accord spécifique renouvelé en 2005, Air France s'est engagée dès 1991 dans une démarche d'insertion professionnelle des personnes handicapées. Ainsi, plus de 900 K€ ont été consacrés à l'adaptation des postes de travail et au transport des personnes handicapées en 2005. Par ailleurs, 81 embauches ont été réalisées pour la période 2003-2005 (dont 25 en 2005). C'est grâce à cette politique volontaire que 1878 salariés handicapés collaborent aujourd'hui à l'avenir de l'entreprise, ce qui porte le taux de travailleurs handicapés à 6,6% en 2005, supérieur au minimum légal obligatoire de 6%. L'application de la loi du 11 février 2005 à partir du 1^{er} janvier 2006, ramènera ce taux à un niveau nettement inférieur du fait de l'intégration des personnels navigants dans l'assiette de calcul et de la fin de la pondération liée à la gravité du handicap. L'effort doit donc se poursuivre : le sixième accord sur l'insertion sociale et professionnelle des personnes handicapées, renouvelé en 2006, prévoit 75 embauches pour la période 2006-2008 (dont 32 dès 2006).

Air France attache une importance particulière à l'insertion professionnelle des jeunes. Sur la période 2002-2005, 1000 contrats en alternance ont pu être proposés par l'entreprise, dont 686 entre avril 2005 et mars 2006. Avec un taux d'intégration dans les métiers de 90%, l'alternance représente le tiers des embauches en contrat à durée indéterminée (CDI) et fait depuis 1997 l'objet d'une charte renouvelée en 2005.

Depuis de nombreuses années, Air France se mobilise en faveur des territoires où elle opère, et continue à jouer un rôle prépondérant en matière d'insertion territoriale pour les bassins d'Orly et de Roissy dont elle est le premier employeur. Air France a été à l'initiative de la création de plusieurs organismes, qu'elle continue de soutenir activement : l'association JEREMY, qui favorise l'insertion professionnelle des jeunes riverains de Roissy-CDG ; l'Afmaé qui constitue des gisements de compétences et de qualifications par l'intermédiaire du Centre de Formation des Apprentis (CFA) des métiers de l'aérien, l'association Air Emploi qui informe et oriente sur les parcours de formation des métiers de l'aérien et enfin l'association Pays de Roissy, qui agit pour le développement économique local.

Air France s'est impliqué depuis longtemps dans l'aide aux populations défavorisées, notamment vis à vis des enfants en difficulté, à travers sa Fondation, créée en 1992 et son soutien auprès d'autres associations, notamment Groupe Développement, «Aviation sans frontières »,... et est associée à l'Inserm pour l'aide aux enfants atteints de maladies graves.

Pour plus d'information sur les données et actions mises en œuvre en matière d'insertion territoriale et d'action humanitaire, se référer au rapport développement durable 2005-06 d'Air France-KLM

Ressources humaines et politique sociale de KLM

Les employés de KLM se caractérisent par leur grande diversité ainsi que par la variété des disciplines pratiquées, de leurs expériences et spécialisations. KLM encourage ainsi ses employés à faire preuve de la flexibilité nécessaire pour gérer cette diversité, mais également à se montrer disposés et aptes à saisir les occasions qui leur sont offertes. Ainsi motivés, ils trouvent dans l'environnement dynamique du secteur aérien un cadre de choix pour valoriser leurs capacités tout en accordant la priorité absolue à la fiabilité et au professionnalisme.

Employabilité durable et contrôle des coûts

L'employabilité durable et le contrôle des coûts sont les principaux objectifs de la politique de KLM en matière d'emploi. KLM a mis en place quatre axes permettant d'améliorer l'employabilité durable : flexibilité, mobilité, santé et participation. La flexibilité permet à KLM d'équilibrer charge de travail et main d'œuvre. Par mobilité, on entend la possibilité pour le personnel d'adopter toutes les méthodes de travail et d'occuper une grande variété de fonctions adaptées. La santé est une condition de base pour la productivité, la flexibilité et la mobilité présentes et futures. Quant à la participation, KLM la définit comme le taux auquel les employés peuvent continuer à travailler au cours des différentes étapes de leur vie.

La maîtrise des coûts est un autre objectif important. Obtenir une productivité plus élevée en augmentant l'efficacité a un impact sur le personnel. Afin de réduire la charge de travail, KLM entend ainsi réaliser des gains de productivité principalement en travaillant de manière plus intelligente, par exemple en mobilisant moins de personnel pendant les heures creuses tout en augmentant la flexibilité aux heures de pointe.

L'effectif total du groupe KLM (équivalents temps plein) est passé de 30 045 à 30 118 entre les exercices 2004-05 et 2005-06. La plupart des mesures structurelles ont été réalisées en 2003 et 2004. Avec 1 345 départs aux Pays-Bas en 2005, KLM a retrouvé un niveau normal en la matière.

Après les évaluations structurelles de 2003, qui ont eu un effet à la baisse sur les recrutements en contrats à durée indéterminée (CDI), 609 nouveaux employés ont été recrutés en CDI aux Pays-Bas en 2004 et 1 066 en 2005, (613 PS, 341 PNC et 112 PNT). Les contrats à durée déterminée (CDD) aux Pays-Bas augmentent également, dans la catégorie personnel navigant commercial (300 employés) et personnel au sol (415 employés).

Le temps partiel des employés de KLM aux Pays-Bas concerne 36% des effectifs totaux en 2005, en légère hausse par rapport à 2004 (35%).

Salaires et indemnités

Conformément à la convention collective (CLA), les salaires ont augmenté de 1% en août 2005. En juillet 2005, les employés ont reçu une prime ponctuelle représentant 4% de leur salaire de juillet. Les bons résultats ont également permis de distribuer une prime ponctuelle de 200 € pour tous les employés, en décembre 2005. En avril 2006, les salaires des employés augmenteront de 1% et en janvier 2007, de 0,75%.

Dialogue social

Sur la base de leurs intérêts communs en matière d'emploi, KLM et les syndicats ont au fil des années établi une relation positive et constructive. Jusqu'à 2003, KLM a favorisé la mise en place de 4 conventions collectives (Personnel au sol, personnel navigant technique, Personnel navigant commercial et Officiers mécaniciens navigants). A la suite de l'externalisation de la fonction d'officier mécanicien navigant, KLM applique actuellement trois conventions collectives.

KLM a récemment introduit dans sa politique d'emploi le thème « des relations syndicales aux relations humaines ». Par conséquent, les négociations collectives préalables à la convention collective 2005 se sont centrées sur le renforcement de la confiance, le management par objectif et la simplification de procédures complexes. Le nouvel accord collectif a été conclu pour une durée de 27 mois (2005-2007). Outre les principes de base mentionnés ci-dessus, les piliers de l'accord ont été l'employabilité durable pour tous les membres du personnel et la maîtrise des coûts.

A la suite des évolutions sociales aux Pays-Bas et des changements de la législation néerlandaise relative au droit du travail, le nouvel accord collectif inclut également des accords communs sur les retraites, les projets de levensloopregeling (NdT : règlement d'épargne destiné à financer des congés à prendre en cours de carrière), l'assurance-maladie et le paiement du salaire au cours de la deuxième année de maladie.

Santé et sécurité sur le lieu de travail

Pour KLM, protéger la santé des employés est toujours un objectif important. Les changements qui ont affecté le système de soins médicaux et de sécurité sociale aux Pays-Bas ont amené KLM à se centrer encore plus sur la prévention et le style de vie. Les effets de cette nouvelle politique, également soutenue par le gouvernement, sont visibles au niveau du taux d'absentéisme pour maladie, qui a continué à chuter pendant l'année, de 5,9% en 2004 à 5,6% en 2005.

La prévention des accidents de travail est une préoccupation importante pour les cadres supérieurs de KLM, d'autant plus que la sécurité au travail est devenue un thème à part entière pour l'Occupational Safety & Environment Board (Comité environnement et sécurité au travail). Ce comité est chargé de l'évaluation des incidents sérieux et accidents ainsi que du suivi des rapports d'accidents et des actions correctives. Au sein de KLM, aucun incident mortel n'a eu lieu. Le nombre total d'accidents entraînant une absence sur le lieu de travail a enregistré une baisse de 10% par rapport à l'année précédente, alors que le nombre total de jours non travaillés à la suite d'un accident et ayant fait l'objet d'un rapport a augmenté.

Formation des salariés

KLM aide son personnel à planifier évolution personnelle et professionnelle et facilite les projets de formation complémentaire à tous les niveaux. Ainsi, la KLM Academy a par exemple été mise en place pour améliorer la qualité du potentiel de la gestion et de l'organisation de KLM. Au cours de l'exercice écoulé,

plusieurs ateliers ont été menés, permettant à des experts aux talents reconnus de partager leur expérience avec autrui. Les thèmes abordés ont notamment été la gestion du changement, de l'innovation, la gestion stratégique des coûts ainsi que la prise en compte des différences culturelles et comportementales. Le programme d'évolution des cadres pour les hauts potentiels de KLM a été élargi et compte un module supplémentaire. Intitulé « Focus on your Future » (« Cap sur votre avenir »), il offre aux participants un programme pluriannuel d'ateliers, des entretiens avec un coach, un suivi par un tuteur et un atelier final répondant aux thèmes soumis par les participants eux-mêmes.

Responsabilité sociale

En tant qu'employeur, KLM s'emploie activement à faire correspondre les formations aux besoins du secteur. En janvier 2006 par exemple, KLM et l'Université de Breda pour les Sciences Appliquées ont signé un accord portant sur le développement des connaissances et l'innovation en matière de Gestion de l'Aviation et d'Imaginerie. KLM pense que ces deux problématiques sont amenées à devenir des thèmes très importants pour la compétitivité future du secteur aérien. L'Université de Breda pour les Sciences Appliquées permet de développer un nouveau programme.

La maintenance et l'entretien jouent un rôle de plus en plus important dans la vie d'un avion. C'est pourquoi Air France-KLM sponsorise la chaire de Maintenance, Réparations et Entretien (MRO) à la Faculté d'Ingénierie aérospatiale de l'Université de Delft.

En juillet 2005, la KLM Flight Academy d'Eelde et l'Université Hanze de Groningue ont signé un accord par lequel ils proposent un cours unique combiné Gestion de la technologie / Pilote de ligne. Ce cours répond à une tendance amenée à se développer à l'avenir, puisque les pilotes de ligne seront de plus en plus des gestionnaires du vol et feront le lien entre les personnes / passagers, la technologie et les organismes en charge du contrôle aérien.

En collaboration avec l'Aéroport d'Amsterdam-Schiphol, KLM lutte contre le chômage des jeunes grâce à un projet permettant aux jeunes défavorisés de suivre une formation lorsqu'ils signent un contrat avec l'un des deux employeurs. KLM a signé une convention avec le Centre d'éducation régional de l'Aéroport d'Amsterdam et s'engage à proposer des stages aux étudiants de formation technique. Les étudiants obtenant leur Licence de maintenance aéronautique se voient proposer un contrat de travail de trois ans.

KLM travaille également avec la Fondation pour la lecture et l'écriture afin de proposer des possibilités (cours d'alphabétisation par exemple), pour le personnel en difficulté à ce niveau-là.

En 2006, KLM a été nommé employeur favori aux Pays-Bas par les étudiants issus de minorités ethniques et a remporté le Prix des employeurs, car l'entreprise enregistre le plus haut degré de satisfaction du personnel en 2005.

Enfin, depuis 1999, KLM soutient des programmes d'aide aux enfants défavorisés par l'intermédiaire notamment de son programme KLM AirCares, programme de mécénat caritatif.

Pour plus d'information sur les données et actions mises en œuvre en matière de contribution territoriale et d'action humanitaire, se référer au rapport développement durable 2005-06 d'Air France-KLM

Indicateurs sociaux du groupe Air France-KLM

Note méthodologique

En 2005-06, sous l'égide du Comité des procédures d'informations financières, il a été établi un mémo d'instructions relatif aux indicateurs sociaux et au périmètre retenu.

Le périmètre retenu pour le Groupe Air France est celui de la société Air France et de ses principales filiales (Servair SA, Brit Air, Régional, OAT, ACNA, BPC, CRMA, Fréquence plus, Sodexi), ce qui représente environ 96% du périmètre comptable de l'ensemble du Groupe Air France en termes d'effectifs.

Les indicateurs sont présentés dans le tableau séparément pour la société Air France et pour ces filiales.

Les informations présentées dans le tableau pour « KLM » recouvrent la compagnie KLM et KLM Cityhopper, soit environ 76% du périmètre comptable de l'ensemble du Groupe KLM en termes d'effectifs.

Remarques

Les taux relatifs aux accidents du travail d'Air France et de KLM ne sont pas comparables. Cette différence s'explique en partie par les otites barotraumatiques retenues dans le suivi des accidents du travail d'Air France et non retenues au sein de KLM ;

La législation néerlandaise et française n'attribuant pas la même définition du travailleur handicapé, les indicateurs d'Air France et de KLM relatifs aux salariés handicapés ne sont pas comparables

Les processus de recueil d'informations de KLM étant plus précis (SAP HR depuis 2005), les données 2004 ont été réactualisées. Elles concernent les informations KLM sur les effectifs, les entrées et sorties, les temps partiels et le pourcentage de femmes par catégorie.

A l'heure où nous publions, certaines données n'ont pu être transmises par l'ensemble de nos filiales. C'est notamment le cas de Régional qui, pour l'année 2005, a été en mesure de fournir uniquement des informations concernant les effectifs et le nombre d'accidents du travail.

Les taux d'absentéisme ne sont pas comparables entre Air France et KLM. Les méthodes de calcul diffèrent.

	AIR FRANCE				KLM ⁽³⁾				FILIALES ^{(a)(4)}			
	2003	2004	2005	05/04	2003	2004	2005	05/04	2003	2004	2005	05/04
EFFECTIF TOTAL AU 31/12 (contrat à durée indéterminée et contrat à durée déterminée) :												
Personnel au Sol	45 921	45 387	45 688	0,7%	21 862	19 366	19 550	1,0%	8 770	8 666	8 445	-2,6%
Personnel Navigant												
Commercial	13 572	13 582	13 947	2,7%	7 654	7 895	8 163	3,4%	640	671	723	7,7%
Personnel Navigant Technique	4 154	4 187	4 238	1,2%	2 298	2 269	2 333	2,8%	877	898	940	4,7%
Total	63 647	63 156	63 873	1,1%	31 814	29 530	30 046	1,7%	10 287	10 235	10 108	-1,2%
PART DES FEMMES PAR CATEGORIE AU 31/12 :												
Personnel au Sol	39%	39%	40%	2,1%	25%	24%	25%	3%	33% ^(b)	33% ^(b)	33% ^(b)	1%
Personnel Navigant												
Commercial	66%	66%	66%	-0,1%	84%	84%	84%	-0,6%	89% ^(b)	89% ^(b)	87% ^(b)	-2%
Personnel Navigant Technique	4%	5%	5%	4,3%	4%	4%	4%	-1,5%	3% ^(b)	3% ^(b)	3% ^(b)	-7%
Part de femmes dans le groupe au 31/12												
	42%	43%	43%	1,6%	43%	44%	44%	0,8%	34%	34%	34%	0,6%
ORGANISATION DU TEMPS DE TRAVAIL :												
% de femmes à temps partiel	32%	33%	33%	-2%	66%	63%	68%	8%	N.A.	N.A.	N.A.	
% d'hommes à temps partiel	10%	10%	9%	-10%	12%	8%	14%	70%	N.A.	N.A.	N.A.	
% de temps partiels au 31/12	18%	19%	18%	-3%	34%	35%	36%	2%	7%	8%	11% ^(c)	3%
montant total versé aux sociétés d'intérim (M€)												
	15,5	18,1	25	38%	N.A.	N.A.	N.A.		25,7 ^(d)	25,3 ^(d)	6 ^(e)	16%
EMBAUCHES EN CONTRAT A DUREE INDETERMINEE :												
Personnel au Sol	815	637	994	56%	427	420	981	134%	483	402	465 ^(f)	33%
Personnel Navigant												
Commercial	743	387	519	34%	2	349	518	48%	1	8	0 ^(f)	0%
Personnel Navigant Technique	232	152	112	-26%	82	97	112	15%	43	38	6 ^(f)	-25%
nombre de recrutement en contrat à durée indéterminée												
	1 790	1 176	1 625	38%	511	866	1 611	86%	527	448	471 ^(f)	32%
DEPARTS :												
Personnel au Sol	682	1 017	1 135	12%	524	2 144	3 322	55%	391 ^(b)	403 ^(b)	403 ^(b,f)	10%
Personnel Navigant												
Commercial	333	276	317	15%	77	549	311	-43%	7 ^(b)	4 ^(b)	4 ^(b,f)	0%
Personnel Navigant Technique	143	112	116	4%	52	64	123	92%	7 ^(b)	7 ^(b)	7 ^(b,f)	0%
Total	1 158	1 405	1 568	12%	2 611	3 660	1 345	-63%	437	439	473 ^(f)	21%
Dont retraite	525	976	1 060	9%	332	363	332	-9%	36	60	43 ^(f)	-28%
Dont licenciements (incluant économique)	314	172	157	-9%	297	393	532	35%	200	231	271 ^(f)	30%
Dont démissions	235	188	250	33%	1 958	2 861	450	-84%	184	142	151 ^(f)	30%
Dont décès	84	69	101	46%	24	43	31	-28%	17	6	8 ^(f)	33%
ABSENTEISME :												
Pour maladie												
Personnel au Sol	3,7%	3,3%	3,3%	-1%	6,5%	6,5%	5,9%	-9%	N.A.	N.A.	N.A.	
Personnel Navigant												
Commercial	6,2%	5,8%	4,9%	-17%	5,3%	5,1%	5,4%	6%	N.A.	N.A.	N.A.	
Personnel Navigant Technique	2,3%	2,1%	2,7%	29%	4,5%	4,3%	4,2%	-2%	N.A.	N.A.	N.A.	
Pour accident du travail												
Personnel au Sol	0,5%	0,5%	0,5%	-4%	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	
Personnel Navigant												
Commercial	0,6%	0,8%	0,9%	11%	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	
Personnel Navigant Technique	0,1%	0,2%	0,2%	29%	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	
Pour maternité												
Personnel au Sol	0,9%	0,9%	0,9%	-5%	0,4%	0,5%	0,4%	-20%	N.A.	N.A.	N.A.	
Personnel Navigant												
Commercial	3,8%	3,9%	3,8%	-2%	2,3%	2,2%	2,1%	-5%	N.A.	N.A.	N.A.	
Personnel Navigant Technique	0,4%	0,3%	0,4%	38%	0,1%	0,2%	0,1%	-50%	N.A.	N.A.	N.A.	
nombre d'accords collectifs signés												
	7	3	9		4	4	3		N.A.	N.A.	N.A.	
HYGIENE ET SECURITE :												
taux de fréquence des accidents du travail												
	24,1	22,7	23,05	1,5%	8,80	11,06	11,16	0,9%	N.A.	N.A.	N.A.	
taux de gravité des accidents du travail												
	0,87	0,93	0,88	-5,4%	0,11	0,09	0,10	10,1%	N.A.	N.A.	N.A.	
dépenses pour la sécurité (M€)												
	15,3	18,2	N.A.		1,0	0,8	4,2		N.A.	N.A.	N.A.	
nombre d'accidents du travail												
	2 683	3 029	3 113	2,8%	430	526	528	0,4%	N.A.	N.A.	N.A.	
nombre de décès dus à un accident du travail												
	1	0	1		0	0	0		N.A.	N.A.	N.A.	

	AIR FRANCE				KLM ⁽³⁾				FILIALES ^{(a)(4)}			
	2003	2004	2005	05/04	2003	2004	2005	05/04	2003	2004	2005	05/04
FORMATION :												
% de la masse salariale consacrée à la												
formation continue	9,3%	8,7%	8,7%		N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	
Personnel au Sol	5,1%	5,6%	5,4%		N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	
Personnel Navigant Commercial	10,3%	8,9%	8,9%		N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	
Personnel Navigant Technique	18,6%	15,5%	16,3%		N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	
nombre d'heures de formation par												
salarié			43		N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	
Personnel au Sol			33		N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	
Personnel Navigant Commercial			36		N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	
Personnel Navigant Technique			166		N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	
taux de participation (nombre d'agents												
formés/effectif)			92%		N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	
PERSONNEL HANDICAPE :												
nombre de salarié handicapé	1 637	1 759	1 878	6,8%	1 302	1 336	1 211	-9,4%	N.A.	N.A.	N.A.	
taux d'emploi (référence à la loi du 10												
juillet 1987)	5,6%	6,2%	6,6%	6,5%	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	
Nombre de travailleurs handicapés												
recrutés dans l'année	25	31	25	-19,4%	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	

les données en italiques ne concernent que Air France Métropole et DOM ou KLM Hollande

- (a) Filiales comprises : Servair SA, Brit Air, Régional, OAT, ACNA, BPC, Fréquence plus, Sodexi
- (b) valeur manquante pour la filiale Brit Air
- (c) valeur manquante pour Régional et Servair SA
- (d) valeur manquante pour Sodexi
- (e) valeur manquante pour Régional, Servair SA, BPC et OAT
- (f) valeur manquante pour Régional

Données environnementales

Air France et KLM ont deux systèmes de management environnemental distincts et mènent une politique environnementale adaptée à leur contexte.

Toutefois, les deux directions Environnement travaillent côte à côte sur un grand nombre de sujets et les synergies sont menées dès que possible.

L'identification des sujets communs est en cours en vue d'harmonisation voire de traitement commun.

C'est le cas par exemple de l'impact de l'activité aérienne sur le changement climatique qui fait l'objet d'une politique commune Air France-KLM.

Sur des projets tels que la mise en place d'un outil de reporting environnemental ou la constitution du rapport développement durable, les travaux sont menés de manière conjointe.

Air France

Management de l'environnement

Depuis des années, le groupe Air France s'est engagé à assurer son développement tout en respectant son environnement. Au delà des investissements continus consacrés au renouvellement de sa flotte avec des avions aux caractéristiques environnementales toujours meilleures, l'Environnement pour le groupe Air France est un engagement collectif qui se traduit par la définition d'un plan d'actions impliquant tous les salariés de l'entreprise et de ses filiales.

Au printemps 2002, la Direction générale d'Air France a décidé de structurer une fonction Environnement avec la désignation de correspondants Environnement dans chacune des Directions. L'animation de cette fonction a été confiée à la Direction Environnement et Développement Durable du Secrétariat Général.

Les Directions d'Air France sont responsables de la conformité réglementaire et de l'impact environnemental de leurs activités. Chacune décline la politique environnementale de l'entreprise dans son domaine, au travers d'un plan d'actions spécifique.

Chaque Direction a désigné dans sa structure un correspondant environnement, qui est le plus souvent hiérarchiquement rattaché au responsable Qualité-Sécurité-Environnement.

Les correspondants Environnement ont pour rôle de :

- démultiplier dans leur entité les orientations environnementales de la Compagnie en matière de stratégie, de formation et de communication ;
- animer les démarches environnement des services et coordonner les plans d'actions ;
- élaborer des tableaux de bord, analyser les résultats et d'identifier les actions correctives et préventives.

Démarches d'évaluation ou de certification en matière d'environnement

Air France poursuit progressivement une politique de certification ISO 14001.

La Direction industrielle d'Air France a pour objectif une certification SMI (système de management intégré), pour 90% de ces sites industriels, avec une échéance fixée à mi-2007. La certification ISO 14001 est bien sûr incluse dans le périmètre de la certification SMI.

Dans les autres secteurs de l'entreprise comme Air France Cargo ou la Direction de l'Exploitation, les principes de la norme ISO 14001 servent de base au système de management environnemental. Une démarche de certification est pour l'instant à l'étude dans ces directions.

Mesures prises pour assurer la conformité du groupe aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'environnement

Un outil de référentiel et de veille réglementaire a été commandé au cabinet Huglo-Lepage spécialisé dans le droit environnemental. Ce référentiel, est utilisable par l'ensemble des directions opérationnelles. Il a été développé dans le but de rassembler l'ensemble des textes réglementaires, de les interpréter en fonction de nos activités et de permettre, par un système de tri, à chaque entité locale d'accéder aux textes de loi qui lui sont propres.

Par ailleurs, la mise en place au sein de la DGI au 1er avril d'un outil de reporting et de management facilite le suivi de la performance environnemental et la détection au plus tôt de toute anomalie ou dépassement de seuil en automatisant le processus de remontée d'information.

Air France Cargo s'assure de sa conformité réglementaire par la réalisation de bilans environnementaux de site dont le contenu est basé sur les arrêtés préfectoraux d'autorisation d'exploitation. Les plans d'actions environnementaux d'Air France Cargo reprennent les conclusions de ces bilans.

Management des risques environnementaux

Identification des risques

La maîtrise des risques se base sur une évaluation précise des risques existants. Pour les installations certifiées ISO 14001 (Air France Industries), l'identification et le management des risques font partie intégrante des standards de la norme. Dans les autres sites, des états des lieux sont réalisés afin d'établir une cartographie des risques environnementaux associés aux activités.

Contrôle des activités à risques

Les besoins de prévention ou de correction sont mises en œuvre par les différents plans d'actions des entités.

Par ailleurs la mise en place, prévue pour cette année, d'un outil de reporting environnemental pour l'ensemble du groupe (déjà déployé au sein de la direction générale industrielle) garantit l'exhaustivité du suivi des activités à risques et de détecter au plus vite toute anomalie et de mettre en place les actions correctives nécessaires.

Montant des provisions et garanties pour risques en matière d'environnement

Provisions

La société Air France a provisionné les montants suivants au titre des risques en matière d'environnement :

- 1.7 millions d'euros pour la dépollution du site de Montaudran
- 0.7 millions d'euros pour la dépollution des installations industrielles d'Orly

Garanties

La société Air France a souscrit une assurance de responsabilité civile des risques d'atteintes à l'Environnement dans la limite de 50 millions d'euros par sinistre et par année d'assurance, montant assorti de sous-limites spécifiques selon les lieux et/ou les activités. En cas de sinistre des franchises sont prévues.

En matière de prévention des risques, les principales directions d'Air France et de ses filiales exposées aux risques environnementaux disposent de structures QSE. Ces structures internes participent régulièrement à des études de vulnérabilité sur les sites dont celles exigées par les assureurs.

Montant des indemnités versées et des actions menées pour compenser les impacts environnementaux

Indemnités liées à l'activité aérienne

Au titre de l'exercice 2004-05, Air France paiera 375 800 euros d'amende essentiellement suite à des départs retardés de vols en fin de soirée, en infraction à la réglementation de l'aéroport de Roissy.

Pour l'année 2005, Air France a versé au titre de la TNSA (taxe sur les nuisances sonores aériennes) 9,9 millions d'euros pour l'ensemble de son activité métropolitaine. Le produit de cette taxe est intégralement reversé comme aide à l'insonorisation des riverains. Air France participe activement aux comités (CCAR) en charge du contrôle de la répartition du produit de cette taxe afin de s'assurer de sa bonne utilisation.

Indemnités et actions liées aux installations au sol

La seconde phase de la réhabilitation et de dépollution du site industriel de Montaudran, après 50 années d'activités, suit son cours (son coût estimé est de 2,5 millions d'euros). Pour rappel, cette action est menée suite à une mise en demeure de la DRIRE consécutive à l'arrêt des activités sur le site, sans poursuite judiciaire à l'encontre d'Air France.

Dépenses et investissements en matière d'environnement

Les éléments d'informations de dépenses environnementales sont partiellement disponibles et concernent la Direction Générale Exploitation d'Air France qui a investi 292 000 euros en matériels divers.

Conditions d'utilisation des sols

Au titre du principe de précaution, la direction immobilière d'Air France fait effectuer des forages avant toute nouvelle construction sur un site, afin de vérifier l'éventuelle présence de pollution dans les sols. Cette mesure garantit les futurs ouvrages et leurs occupants de tout risque sanitaire, qui pourrait se révéler au fil du temps.

D'autre part, Air France, bien que locataire de la majorité de ses locaux, a décidé d'appliquer les recommandations réglementaires applicables aux propriétaires en matière d'amiante.

Des diagnostics amiante ont été réalisés sur tous les bâtiments où travaillent des collaborateurs Air France. La campagne s'est achevée en 2005 et a concerné environ 300 bâtiments.

Les études ont conclu à la présence ponctuelle d'amiante sans qu'il ait obligation de désamiantage. Un programme de surveillance a été mis en place.

Mesures prises pour améliorer l'efficacité énergétique

Les principaux leviers d'amélioration de l'efficacité énergétique sont :

Le renouvellement de notre flotte d'avions et de notre parc de véhicules ;

L'amélioration continue des procédures opérationnelles liées aux avions et aux véhicules de manière à limiter les consommations de carburant ;

La mise en place d'un suivi informatisé de la consommation de carburant des véhicules immatriculés (janvier 2006) ;

Le suivi trimestriel des consommations d'énergies dans les différentes directions de l'entreprise ;

La sensibilisation du personnel aux économies d'énergies ;

La prise en compte de la notion d'économie d'énergie dès la conception de nos nouvelles installations (cf. sites industriels de Villeneuve-le-Roi et de Blagnac, nouvelle cité du personnel navigant à Roissy).

Objectifs assignés aux filiales du groupe

Les filiales d'Air France sont impliquées dans le processus de management environnemental du groupe. Elles assistent aux comités de suivi des plans d'actions organisés par la Direction de l'Environnement et du Développement Durable et participent à la mise en œuvre des divers projets environnementaux, comme par exemple la veille réglementaire.

En conséquence de sa certification iso 14001(1999), CRMA, filiale de la DGI, suit un programme annuel de surveillance qui permet de vérifier la conformité réglementaire de ses installations et de ses activités. Les écarts constatés sont pris en compte dans le plan d'action correctif et préventif.

KLM

Management de l'environnement

En 1999, KLM a mis en place un système de management de l'environnement conforme à la norme ISO 14001. Cette norme internationale de management de l'environnement est fondée sur l'approche qualité de Deming : (planification des objectifs, mise en œuvre, vérification, revue de direction)

Les responsabilités environnementales ont fait l'objet d'un recensement pour l'ensemble des directions de KLM. Un membre du Conseil de direction est responsable de la politique environnementale au plus haut niveau de l'entreprise. Chaque Direction a nommé un correspondant Environnement chargé de coordonner les actions environnementales et d'en informer la direction. Au niveau de la direction générale, la Délégation à l'Environnement assiste le Conseil de direction ainsi que les différentes directions ; il contrôle également la communication interne et externe sur l'environnement.

Dans le cadre de ses engagements pour le développement de sa politique environnementale, KLM a mis en place un vaste programme annuel afin d'améliorer ses performances, d'assurer le management de l'environnement et développer activement la communication interne et externe.

La Délégation à l'Environnement tient trimestriellement des réunions avec les correspondants environnementaux auxquelles le directeur concerné assiste.

Démarches d'évaluation ou de certification en matière d'environnement

Toutes les activités de KLM N.V (sauf les services au sol dans les escales KLM) sont certifiées ISO 14001. Suite aux modifications apportées récemment à cette norme, KLM a dû adapter en conséquence son système de management. La norme prévoit désormais une évaluation de la conformité à toutes les exigences et non plus aux seules exigences légales. De même, il est désormais nécessaire de conserver des enregistrements des résultats de cette évaluation. En effet, la nouvelle norme exige une évaluation plus approfondie de tous les aspects sur lesquels la société peut avoir un impact. KLM vérifie donc s'il convient de développer sa politique de management des chaînes d'approvisionnement, actuellement centrée sur les procédures d'achat.

Mesures prises pour assurer la conformité du groupe aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'environnement

Les principes de la norme ISO 14001 (version 2004) servent de base au système de management de KLM. A ce titre, un inventaire de toutes les exigences à respecter doit être mené chaque année. Les entités sont responsables du contrôle de leur conformité réglementaire; leurs actions sont ensuite contrôlées par des audits internes et externes. Les résultats de ces vérifications et des audits ainsi que le suivi des mesures correctives sont régulièrement étudiés par le Conseil de Direction.

Toutes les occurrences environnementales sont contrôlées et les autorités en sont informées. Au cours de l'exercice 2005-06, 221 occurrences ont été enregistrées. Il s'agissait principalement d'écoulements liquides sans conséquence environnementale- et ont fait l'objet de discussions conformément aux normes environnementales de KLM.

Afin de respecter les exigences législatives et réglementaires des services au sol de KLM en dehors des Pays-Bas, KLM a mis en place un code de bonnes pratiques environnementales dans ses escales.

Management des risques environnementaux

L'identification et le management des risques environnementaux font partie intégrante du système de management ISO 14001 de KLM. Chaque année, les entités concernées contrôlent et actualisent leurs dossiers environnementaux afin d'identifier les risques et de définir des mesures pour en atténuer les effets. Des équipes d'audit interne et externe ont pour mission de contrôler les dossiers et l'application des mesures correctives.

Les risques environnementaux sont intégrés au système global de management des risques de KLM établi trimestriellement. Dans le cadre de ces systèmes, les risques sont identifiés, les impacts évalués et des propositions d'action sont définies.

Montant des provisions et garanties pour risques en matière d'environnement

KLM n'a pas de provisions financières ou de garanties spécifiques pour les risques environnementaux. Les provisions financières habituelles de KLM s'appliquent.

Montant des indemnités versées et des actions menées pour compenser les impacts environnementaux

En 2005, KLM a versé 22,4 millions d'euros au titre des taxes sur les nuisances sonores, pour l'isolation acoustique et le dédommagement de la dépréciation des biens immobiliers aux alentours de l'aéroport de Schipol (art. 77 du code de droit aérien néerlandais)

Dépenses et investissements liés à l'environnement

La politique de KLM consiste à intégrer complètement le management environnemental aux activités de l'entreprise. Cela signifie qu'il n'est pas possible de déterminer avec exactitude les dépenses et les bénéfices liés à l'environnement. KLM établit toutefois une liste des dépenses les plus importantes ayant un lien direct avec la législation environnementale ou le management environnemental.

Les dépenses les plus importantes en matière d'environnement sont les dépenses relatives aux nuisances sonores (voir aussi ci-dessus les dépenses liées à l'isolation acoustique) Les réglementations concernant les nuisances sonores ont conduit à la modification des procédures de décollage et d'atterrissage ainsi qu'à une modification des couloirs de navigation afin d'éviter les zones les plus urbanisées. KLM estime que ces mesures lui ont coûté 10 millions d'euros l'année dernière.

En 2005-06, les dépenses destinées au traitement des nuisances sonores et des eaux usées et aux procédures de nettoyage, se sont élevées à 3,4 millions d'euros.

Au cours de cet exercice, KLM a dépensé environ 4 millions d'euros pour son système de management environnemental, les activités de communication externe et les mesures pour inciter le personnel à utiliser les transports en commun.

Conditions d'utilisation des sols

KLM a traité tous les problèmes de contamination des sols ou des nappes phréatiques à l'extérieur des locaux. Lorsque la décontamination n'a pas pu être effectuée complètement, des mesures d'endiguement ont été mise en place et se sont révélées efficaces.

Mesures visant à optimiser l'utilisation de l'énergie

En 2005, KLM a conclu avec le Ministère de l'Economie le deuxième accord pluriannuel sur l'optimisation de la consommation d'énergie dans ses bâtiments. Dès 1989, KLM a mis en place toute une série de mesures destinées à économiser l'énergie, ce qui lui a permis de diminuer sa consommation de 46%. Dans le cadre de ce second accord, KLM s'engage à encore réduire sa consommation d'énergie de 6% à 20% à compter de 2007.

Objectifs pour les filiales du Groupe

Les filiales de KLM ont mis en place leurs propres politiques environnementales et systèmes de management ; chacune décline la politique environnementale dans son domaine et met en place des mesures visant à respecter les exigences législatives et réglementaires relatives à l'environnement. Elles ont également défini des objectifs pour améliorer les performances environnementales. Les aspects environnementaux de KLM Cityhopper et des services de catering de KLM figurent dans les indicateurs environnementaux de KLM.

Indicateurs environnementaux du groupe Air France-KLM

En 2005-06, sous l'égide du Comité des procédures d'informations financières, il a été établi un mémo d'instructions relatif aux indicateurs environnementaux et au périmètre retenu.

Dans le domaine environnemental, le périmètre retenu pour le groupe Air France est celui de la société Air France et de ses principales filiales (Servair SA, Brit Air, Régional, ACNA, CRMA). Pour KLM, les données recouvrent la compagnie KLM et sa filiale KLM Cityhopper.

Opérations aériennes (Air France et KLM)

Indicateurs environnementaux		Unité	2003-04	2004-05	2005-06	Variation pro-forma	2005-06 Air France	2005-06 KLM
Consommations								
Consommations de matières premières : carburant		ktonnes	7 625	8 026	8 373	4%	5 392	2 981
Emissions								
Emissions de gaz à effet de serre	Emissions de CO2	ktonnes	24 064	25 327	26 422	4%	17 012	9 410
Emissions de substances participant à l'acidification et à eutrophication	Emissions de NOx	ktonnes	115,3	123,5	131,9**	7%**	89,1	42,8
	Dont basse altitude (< 3000 ft)	ktonnes	7,1	7,5	7,6	2%	5,6	2
	Emissions de SOx	ktonnes	3 430	4 605	6 421	39%	4 135	2 286
	Dont basse altitude (< 3000 ft)	ktonnes	0,26	0,33	0,44	32%	0,30	0,14
Délestages de carburant en vol	Nombre de délestages		24*	20*	21*	5%*	21	ND
	Carburant délesté	tonnes	1 707	1 343	1 046	-22%	525	521
Autres émissions	Emissions de HC	ktonnes	4,8	4,2	4,0**	-7%**	2,4	1,6
	Dont basse altitude (< 3000 ft)	ktonnes	1,2	1,2	1,1	-7%	0,86	0,27
Gène sonore								
Indicateur d'énergie bruit global***		10 ¹⁵ J	1,48*	1,81	1,79	-0,01%	1,41	0,38

* : données Air France uniquement

** : données KLM uniquement

*** : données Air France calculées sur l'année calendaire.

Opérations au sol (Air France et KLM)

Indicateurs environnementaux		Unité	2003-04	2004-05	2005-06	Variation pro-forma	2005-06 Air France	2005-06 KLM
Consommation								
Consommations d'eau		m3	1 172 613	1 229 812	1 210 237	-2%	953 794	256 443
Consommations de matières premières : fuel		m3	ND	7 357	7 371	0%	7 371	0
Consommation	Consommation d'électricité	MWh	355 499	371 986	386 839	4%	285 539	101 300
	Consommation Eau surchauffée	MWh	388 875	156 371	146 939	-6%	146 939	0
	Consommation Eau glacée	MWh		3 020	4 148	37%	4 148	0
	FOD	MWh		10 204	7 927	-22%	7 927	0
	Gaz	MWh		252 706	237 196*	-6%*	65 746	171 450
	Consommation d'énergies renouvelables	MWh	0	0	0		0	0
Emissions								
Emissions de gaz à effet de serre		tonnes	71 300	76 235	75 893	0,4%	32 588	43 305
Emissions de substances contribuant à la pollution photochimique								
	CO2	tonnes						
	Composés organiques*** volatiles (poids contenu dans les produits utilisés)	tonnes	276	252	188	-25%	131	57
	NOx	tonnes	366**	355**	285**	-20%**	ND	285
	SOx	tonnes	43**	42**	47**	12%**	ND	47
Déchets								
Production de déchets								
	Quantité de déchets industriels banals	tonnes	49 144	48 966	46 715	-5%	31 563	15 152
	Quantité de déchets industriels spéciaux	tonnes	5 132	8 323	5 721	-35%	4 626	1 095
	% de déchets recyclés	%	27%**	37%**	28%**	-24%**	ND	28%
Effluents								
Effluents participant à l'acidification et à eutrophication								
	Nitrates	kg	3 667	5 387	3 468	-36%	3 058	410
	Phosphores	Kg	386	926	322	-65%	316	5,1
Rejets de métaux toxiques								
	Métaux toxiques (CrVI, Cd, Ni, Cu, Hg, Pb)	Kg	74	63	78	26%	73,3	4,9

* : données Air France uniquement

** : données KLM uniquement

*** : données comptabilisées sur l'exercice IATA pour Air France.

Commentaires sur les comptes

Commentaires sur les comptes

Résultats de l'exercice clos le 31 mars 2006

Les états financiers publiés à compter de l'exercice 2005-06 incluant des états financiers comparatifs 2004-05 sont établis selon les normes comptables internationales édictées par l'IASB (International Accounting Standards Board) et approuvées par l'Union européenne à la date de préparation de ces états financiers.

En mai 2004, Air France-KLM a clôturé l'offre publique d'échange sur les titres de la société KLM. Au terme de cette offre et des acquisitions complémentaires intervenues au cours de l'exercice 2004-05, la participation d'Air France-KLM dans KLM s'élevait à 97,3% au 31 mars 2005. La société KLM et ses filiales ont intégré le périmètre de consolidation depuis mai 2004 et sont consolidées par la méthode de l'intégration sur 11 mois d'activité au 31 mars 2005.

Pour permettre la comparaison entre l'exercice 2004-05 et l'exercice 2005-06, des comptes consolidés au 31 mars 2005 pro forma non audités ont été établis sur la base, d'une part des normes internationales et d'autre part de 12 mois d'activité pour le groupe KLM.

Tous les commentaires et évolutions ci-après sont données sur la base des comptes comparatifs pro forma.

<u>(en millions d'euros)</u>	Exercice au 31 mars			
	<u>2006</u>	<u>2005 pro forma non audités</u>	<u>Variation (*)</u>	<u>2005 publié normes françaises</u>
Chiffre d'affaires	21 448	19 467	10,2%	19 078
Résultat d'exploitation courant	936	553	69,3%	N/A
Résultat des activités opérationnelles	1 455	1 931	N/A	497
Résultat net des activités poursuivies	921	1 691	N/A	359
Résultat net part du groupe	913	1 704	N/A	351
Résultat net par action non dilué (en €)	3,47	6,59	N/A	1,30

(*) Compte tenu d'une part, de la plus-value réalisée au cours de l'exercice 2005-06 à l'occasion de l'apport des titres de la société Amadeus à l'offre publique d'achat et d'autre part, de la reprise de l'écart d'acquisition négatif relatif à l'entrée du groupe KLM sur l'exercice 2004-05, les variations du résultat des activités opérationnelles et des résultats nets ne sont pas représentatives.

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires consolidé de la période s'élève à 21,4 milliards d'euros, en augmentation de 10,2% par rapport à l'exercice précédent. Tous les secteurs d'activité, passage, fret, maintenance et autres, enregistrent une progression qui ressort respectivement à 10,2%, 11,9%, 12,1% et 2,1%. La recette unitaire mesurée équivalent siège kilomètre offert (ESKO) a augmenté de 4,0% (3,5% hors change).

Résultat d'exploitation courant

Le résultat d'exploitation courant est en forte augmentation à 936 millions d'euros, traduisant ainsi la progression du chiffre d'affaires et la maîtrise des coûts qui ont permis de limiter l'évolution des charges d'exploitation courantes et notamment le coût du carburant qui accuse une hausse significative de 867 millions d'euros soit +31,9% par rapport à l'exercice précédent. Les charges d'exploitation ont progressé de 8,4% à 20,51 milliards d'euros. Hors carburant, elles ne progressent que de 4,5%.

Les coûts unitaires mesurés à l'équivalent siège kilomètre offert (ESKO) progressent de 2,2% pour une production mesurée en ESKO en hausse de 6,2%. Ils diminuent de 2,7% à change et pétrole constants.

Les **charges externes** passent de 10,9 milliards d'euros à 12,1 milliards d'euros, soit une augmentation de 10,8%. Hors effet de l'augmentation de la facture pétrolière, elles sont en augmentation de 3,8% et se ventilent comme suit :

<u>En millions d'euros</u>	<u>Exercice clos au 31 mars</u>		<u>Variation en %</u>
	<u>2006</u>	<u>2005 pro forma non audités</u>	
Carburant avions	3 588	2 721	31,9%
Affrètements aéronautiques	605	565	7,1%
Loyers opérationnels	637	611	4,3%
Redevances aéronautiques	1 610	1 504	7,0%
Commissariat	405	399	1,5%
Achats de prestations en escale	1 203	1 100	9,5%
Achats, consommations entretien aéronautique	740	683	8,3%
Frais commerciaux et de distribution	1 232	1 435	(14,2)%
Autres charges	2 070	1 898	9,1%
Total	<u>12 090</u>	<u>10 916</u>	<u>10,8%</u>

Carburant avions

Le poste de carburant s'élève à 3,59 milliards d'euros (2,72 milliards au 31 mars 2005), soit une hausse de 32% décomposée en un effet volumes de 4%, un effet défavorable de change de 2%, une hausse du prix du carburant de 41% et des effets couverture de 15%. Les couvertures ont permis un montant d'économies de 953 millions d'euros, soit 21% de la facture avant couverture.

Affrètements aéronautiques.

Les affrètements aéronautiques ont progressé de 7,1% à 605 millions d'euros. Cette hausse est liée principalement aux accords de code share avec Air Europa et Portugalia.

Loyers opérationnels

Les loyers opérationnels ont atteint 637 millions d'euros contre 611 millions d'euros à la période précédente soit 4,3%.

Redevances aéronautiques

Les redevances aéronautiques ont augmenté de 7,0% pour atteindre 1,6 milliard d'euros contre 1,5 milliard d'euros au 31 mars 2005. Cette variation provient essentiellement de la prise en charge de la redevance sur les passagers en correspondance.

Commissariat

Les frais de commissariat ont augmenté de 1,5% à 405 millions d'euros contre 399 millions d'euros au 31 mars 2005 sous l'effet de l'évolution du nombre de passagers transportés.

Achats de prestations en escale

Ils sont en augmentation de 9,5% à 1,2 milliard d'euros.

Achats, consommations entretien aéronautique

Ils s'élèvent à 740 millions d'euros, en augmentation de 8,3% au 31 mars 2005.

Frais commerciaux et de distribution

A 1,23 milliard d'euros, ils sont en diminution de 14,2% (1,4 milliard d'euros au 31 mars 2005) sous l'effet du passage à la commission zéro vis à vis des agences de voyages aux Pays-Bas depuis janvier 2005 et en France depuis avril 2005.

Autres charges

Les autres charges s'élèvent à 2,1 milliards d'euros au 31 mars 2006 contre 1,9 milliard au 31 mars 2005 .

Les **frais de personnel** s'élèvent à 6,4 milliards d'euros contre 6,1 milliards d'euros au 31 mars 2005, soit une hausse de 3,6% tandis que les effectifs sont quasi-stables à 102 422 salariés.

Les **impôts et taxes** s'élèvent à 228 millions d'euros et sont stables par rapport à l'année précédente.

Les **dotations aux amortissements et provisions** ressortent à 1,8 milliard d'euros contre 1,6 milliard d'euros au 31 mars 2005.

La contribution au chiffre d'affaires et au résultat d'exploitation courant (REC) par secteur d'activité est la suivante :

Exercice clos au (en millions d'euros)	31 mars 2006		31 mars 2005 pro forma non audité	
	Chiffre d'affaires	REC	Chiffre d'affaires	REC
Passage	16 942	686	15 379	384
Fret	2 882	166	2 576	140
Maintenance	896	54	799	25
Autres	728	30	713	4
Total	21 448	936	19 467	553

Résultat opérationnel

Il ressort à 1,46 milliard d'euros après prise en compte de la plus-value de 504 millions d'euros, relatif à l'offre publique d'achat réalisée par la société WAM en juillet 2005 sur les titres Amadeus.

Au 31 mars 2005, il s'établit à 1,9 milliard d'euros incluant notamment la reprise en résultat de l'écart d'acquisition négatif dégagé dans le cadre de l'acquisition du groupe KLM d'un montant de 1,35 milliard d'euros.

Le coût net de l'endettement financier ressort à 224 millions d'euros au 31 mars 2006 contre 229 millions au 31 mars 2005 qui avait enregistré un produit non récurrent de 38 millions d'euros liés au débouclage de deux financements.

La charge d'impôts s'élève à 256 millions d'euros contre 133 millions d'euros au 31 mars 2005, dont 135 millions correspondant à l'impôt payé sur des plus-values dont Amadeus.

La part dans les résultats des entreprises mises en équivalence ressort à -23 millions d'euros au 31 mars 2006 contre un résultat positif de 73 millions d'euros au 31 mars 2005. La variation est due d'une part, au test de valeur d'actif réalisé sur la société Martinair détenue à 50% par le groupe KLM qui a engendré l'enregistrement d'une perte de 59 millions d'euros sur l'exercice 2005-06 et d'autre part, à la cession d'Amadeus en juillet 2005.

Le résultat net consolidé part du groupe s'établit après prise en compte des intérêts revenant aux tiers pour 8 millions d'euros, à 913 millions d'euros au 31 mars 2006 à comparer à 1,71 milliard d'euros au 31 mars 2005 incluant la reprise en résultat de l'écart d'acquisition négatif de KLM d'un montant de 1,35 milliard d'euros.

La contribution par trimestre est respectivement de 112 millions d'euros, 717 millions d'euros, 77 millions d'euros et 7 millions d'euros au 31 mars 2006.

Résultats sociaux de la société Air France-KLM

Les accords de rapprochement entre Air France et KLM ont donné lieu à la création d'une société holding Air France-KLM qui détient ces deux sociétés opérationnelles.

La société holding du groupe est née de l'apport par Air France (devenue ensuite Air France-KLM) de la quasi totalité de ses éléments d'actif et de passif à la société Air France opérationnelle désormais dénommée Société Air France.

En sa qualité de société holding, la société Air France-KLM n'a pas d'activité opérationnelle. Le résultat d'exploitation est composé d'une part des redevances perçues au titre de l'utilisation du logo AIR FRANCE KLM par les deux sociétés opérationnelles, d'autre part des frais de communication financière, des honoraires de commissariat aux comptes et des charges salariales des mandataires sociaux. Il ressort à -9,6 millions d'euros au 31 mars 2006 essentiellement dû à la charge de taxe professionnelle non récurrente payée cette année.

Les charges financières incluent une dépréciation des titres de participation de la société Alitalia pour un montant de -7,3 millions d'euros.

Le résultat net est négatif de 1,5 million d'euros après prise en compte des dividendes perçus, des produits financiers relatifs à l'OCEANE, des charges financières et de l'impôt.

Il n'y a pas d'amortissements excédentaires ou de dépenses somptuaires.

Adoption des normes IFRS (International Financial Reporting Standards)

A compter de l'exercice ouvert au 01 janvier 2005, ce qui signifie pour le groupe Air France-KLM à compter du 01 avril 2005, les comptes consolidés des sociétés cotées européennes conformément au règlement européen n° 1606/2002 du 19 juillet 2002, sont établis en application des normes comptables internationales édictées par l'IASB.

L'adoption de ces normes rend obligatoire la publication d'une année de chiffres comparatifs, ce qui fixe la transition du référentiel actuel au référentiel IAS/IFRS au 01 avril 2004, date à laquelle le groupe a établi un bilan retraité.

Pour permettre la comparaison, le groupe a établi des tableaux de passage des capitaux propres et du bilan au 1^{er} avril 2004 du référentiel comptable français vers le référentiel comptable international désormais applicable, ainsi qu'une note descriptive des principaux impacts. (cf chapitre états financiers consolidés au 31 mars 2006).

Investissements et financements du groupe

Les investissements corporels et incorporels réalisés au cours de l'exercice ressortent à 2,54 milliards d'euros, contre 2,13 milliards d'euros au cours de l'exercice précédent.

Les cessions ressortent à 1,08 milliard d'euros dont 817 millions d'euros de trésorerie nette reçue lors de la transaction Amadeus et 227 millions de produits de cession d'immobilisations.

Au total, les flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement ressortent à (1,51) milliard d'euros.

Ils sont largement couverts par les flux de trésorerie générés par l'exploitation d'un montant de 2,66 milliards d'euros.

L'endettement financier net s'élève à 4,4 milliards d'euros, les capitaux propres y compris les intérêts minoritaires ressortent à 7,9 milliards d'euros au 31 mars 2006. Le ratio d'endettement ressort à 0,56 au 31 mars 2006 après prise en compte des instruments financiers.

Evénements postérieurs à la clôture

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