

## Leader mondial

**240** destinations dans **105** pays  
**3** métiers **73,5** millions de passagers  
transportés **1,4** million de tonnes  
de fret transportées **900** avions traités  
en maintenance

## Croissance rentable

**23,1** milliards de chiffre d'affaires  
**1,2** milliard de résultat d'exploitation  
**103 000** collaborateurs

<b>Chiffres clés</b>	<b>2</b>	<b>Rapport financier</b>	<b>79</b>
		Commentaires sur les comptes	80
		Investissements et financements	84
		Propriétés immobilières, usines et équipements	86
		Comptes consolidés	89
		Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés	189
		Comptes sociaux	191
		Rapport général des Commissaires aux comptes	203
		Rapport des Commissaires aux comptes sur les conventions réglementées	205
<b>Gouvernement d'entreprise</b>	<b>5</b>	<b>Informations complémentaires</b>	<b>209</b>
Le Conseil d'administration	6	Historique	210
La Direction du groupe Air France-KLM	19	Renseignements à caractère général	212
Bourse et actionariat	21	Renseignements relatifs au capital	213
		Renseignements sur le marché du titre Air France-KLM	218
		Renseignements relatifs aux accords conclus dans le cadre du rapprochement entre Air France et KLM	220
		Environnement législatif et réglementaire du transport aérien	226
		Glossaire	229
		Information et contrôle	233
		Honoraires des Commissaires aux comptes	234
		Table de concordance	235
<b>Activité</b>	<b>23</b>		
Marché et environnement	24		
La stratégie d'Air France-KLM	26		
Faits marquants de l'année	27		
Activité passage	28		
Activité cargo	33		
Activité maintenance	36		
Autres activités	38		
Flotte	40		
<b>Données sociales et environnementales</b>	<b>45</b>		
Données sociales	46		
Données environnementales	54		
<b>Risques et gestion des risques</b>	<b>61</b>		
Facteurs de risques	62		
Gestion des risques	65		
Rapport du Président du Conseil d'administration sur le contrôle interne	69		
Rapport des Commissaires aux comptes	77		

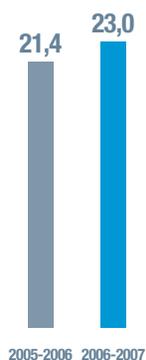


Le présent document de référence a été déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 22 juin 2007, conformément à l'article 212-13 du règlement général de l'AMF. Il pourra être utilisé à l'appui d'une opération financière s'il est complété par une note d'opération visée par l'Autorité des marchés financiers.

# Chiffres clés

## Chiffre d'affaires

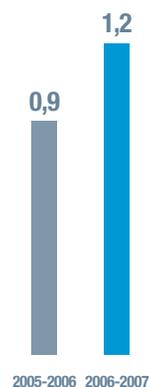
En milliards d'euros



Le chiffre d'affaires a augmenté de 1,63 milliards d'euros (+7,6%), reflétant le très fort niveau d'activité sur l'ensemble de l'année.

## Résultat d'exploitation

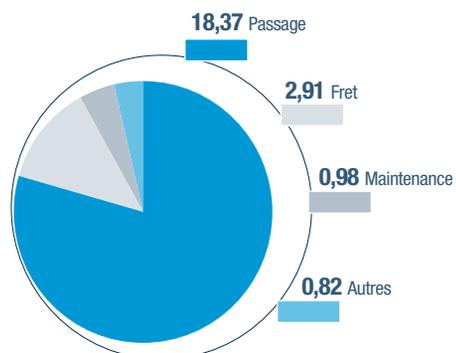
En milliards d'euros



Le résultat d'exploitation affiche une hausse de 32,5% à 1,24 milliard d'euros, malgré une hausse de 18,7% du carburant.

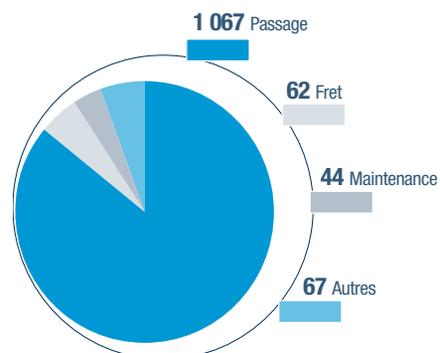
## Répartition du chiffre d'affaires par métier

En milliards d'euros



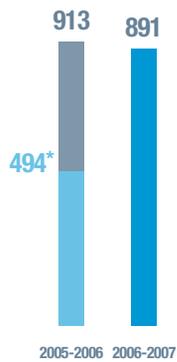
## Répartition du résultat d'exploitation par métier

En millions d'euros



## Résultat net part du groupe

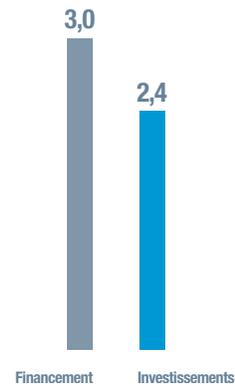
En millions d'euros  
\*Hors Amadeus



Le résultat net par action s'est établi à 3,35 euros au 31 mars 2007. Le dividende est en progression de +60% à 48 centimes d'euro par action.

## Financement des investissements

2006-07



Les investissements se sont élevés à 2,38 milliards d'euros. Ils ont été financés par un cash flow opérationnel de 2,85 milliards d'euros et de produits de cessions d'immobilisations de 160 millions d'euros. Au 31 mars 2007, le cash flow libre s'établit à 632 millions d'euros.

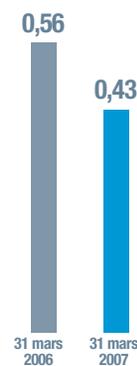
## Structure financière

### ► Dettes nettes



La structure du bilan s'est encore améliorée avec des dettes nettes de 3,59 milliards d'euros, en baisse de 789 millions d'euros, et des fonds

### ► Ratio d'endettement



propres de 8,41 milliards d'euros. Le ratio d'endettement du groupe a été ainsi ramené à 0,43 au 31 mars 2007



Cette page est laissée en blanc volontairement.

# Gouvernement d'entreprise

# 1.

<b>Le Conseil d'administration</b>	<b>6</b>
<b>La Direction du groupe Air France-KLM</b>	<b>19</b>
<b>Bourse et actionariat</b>	<b>21</b>

## Le Conseil d'administration

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'État qui ne sont pas tenus de détenir des actions de la société.

### Composition du Conseil d'administration au 31 mars 2007

Au 31 mars 2007, le Conseil d'administration comprenait 15 membres dont :

- ◆ 10 administrateurs nommés par l'Assemblée ;
- ◆ 2 représentants des actionnaires salariés nommés par l'Assemblée ;
- ◆ 3 représentants de l'État nommés par arrêté.

Au mois de janvier 2007, Giancarlo Cimoli, Président et administrateur délégué d'Alitalia a présenté sa démission. Ce siège était vacant au 31 mars 2007. Par ailleurs, Bruno Bézard, Directeur général de l'Agence des Participations de l'État, a succédé à Jean-Louis Girodolle en tant qu'administrateur représentant de l'État (arrêté en date du 14 mars 2007).

### 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 de Saint-Gobain ;
- ◆ Administrateur d'Alcatel-Lucent ;
- ◆ 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 :

- ◆ Administrateur d'Alitalia jusqu'en janvier 2007 ;
- ◆ 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'École nationale d'administration.

#### Leo M. van Wijk

*Vice-Président du Conseil d'administration*

*Président du Directoire de KLM jusqu'au 31 mars 2007*

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 et Yves Saint-Laurent ;
- ◆ Administrateur de la FNAC, de Bouygues, de TF1 et de la société nouvelle du théâtre Marigny ;
- ◆ Président et administrateur de Christie's International plc ;
- ◆ Représentant permanent d'Artémis au Conseil d'administration de Sebdo Le Point et de l'Agefi ;
- ◆ 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 et Président du Conseil de surveillance de Yves Saint Laurent Haute Couture et de Yves Saint Laurent Parfums ;
- ◆ Représentant permanent d'Artémis au Conseil d'administration de Bouygues et de Rexel ;
- ◆ Président du Conseil d'administration de la société nouvelle du théâtre Marigny.

Née le 17 avril 1955, Madame Barbizet est diplômée de l'École supérieure de commerce de Paris.

## Frits Bolkestein

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 ;
- ◆ Conseil auprès de PricewaterhouseCoopers.

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

## Jean-François Dehecq

*Président du Conseil d'administration 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 Veolia Environnement ;
- ◆ 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'IFPMA (International Federation of Pharmaceutical Manufacturers Associations) ;
- ◆ Vice-Président de l'EFPIA (European Federation of Pharmaceutical Industries and Associations) ;
- ◆ Membre du Conseil de surveillance de l'Agence de l'innovation industrielle ;
- ◆ Président de l'Association nationale de la recherche technique ;
- ◆ Membre de la Fondation française pour la recherche sur l'épilepsie.

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

- ◆ Président-directeur général de Sanofi-Aventis jusqu'au 31 décembre 2006 ;
- ◆ Membre du Conseil de surveillance de Balmain jusqu'en mars 2002 et d'Aventis jusqu'en décembre 2004 ;
- ◆ Administrateur de Péchiney jusqu'en décembre 2003, de Synthelabo Recherche jusqu'en janvier 2003 et de Finance Management jusqu'en septembre 2006 ;
- ◆ Administrateur de Fujisawa Sanofi-Synthelabo Inc jusqu'en 2005 ;
- ◆ Président du CNAM (Conservatoire National des Arts et Métiers) jusqu'en 2005 ;
- ◆ Membre du Conseil France de l'INSEAD jusqu'en 2004.

Né le 1<sup>er</sup> janvier 1940, Monsieur Dehecq est diplômé de l'École nationale des Arts et Métiers.

## Jean-Marc Espalioux

*Président-directeur général de Financière Agache Investissement*

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 ;
- ◆ Membre du Conseil de surveillance du groupe Flo.

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 ;
- ◆ Membre du Conseil de surveillance du Club Méditerranée jusqu'en janvier 2006 ;
- ◆ Représentant permanent d'Accor au Conseil de surveillance du groupe Lucien Barrière jusqu'en janvier 2006 ;
- ◆ 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'École nationale d'administration.

**Pierre-Henri Gourgeon**

*Directeur général délégué d'Air France-KLM*

Première nomination : 25 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 du Conseil d'administration d'Amadeus GTD ;
- ◆ Administrateur de Steria.

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'École polytechnique ainsi que de l'École 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, de Sara Lee Corp et d'Air Liquide ;
- ◆ Président du Conseil de surveillance de Heineken ;
- ◆ Membre du Conseil de surveillance de Philips Electronics et de Stork.

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 2003 ;
- ◆ 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'École 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 1933, Monsieur Maljers, de nationalité néerlandaise, a été Président d'Unilever N.V.

**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 d'administration de Dexia Crédit Local ;
- ◆ Vice-Président du Conseil d'administration de Dexia Banque Belgique et de Dexia Banque Internationale à Luxembourg ;
- ◆ Administrateur du journal *Le Monde* et de Generali France Holding et de EDF Energies Nouvelles ;
- ◆ Membre du Conseil d'administration en qualité d'expert de la Banque Européenne d'Investissement ;
- ◆ Vice-Président de l'Association française des banques et Membre du Comité exécutif de la Fédération bancaire française.

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

- ◆ Administrateur du Crédit du Nord jusqu'en février 2007 ;
- ◆ Administrateur de FSA jusqu'en 2006.

Né le 9 mars 1941, Monsieur Richard est ancien élève de l'École polytechnique.

## Administrateurs représentant l'État

### Bruno Bézard

*Directeur général de l'Agence des participations de l'État*

Première nomination : 14 mars 2007

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2013

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés :

♦ Administrateur d'EDF, La Poste, Areva, France Telecom et Thalès.

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

♦ Administrateur de France Télévision, Renault et de la SNCF.

Né le 19 mai 1963, Monsieur Bézard est ancien élève de l'École polytechnique et de l'École nationale d'administration.

### Claude Gressier

*Président de la section des Affaires économiques du 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 ;

♦ Administrateur de la SNCF.

Né le 2 juillet 1943, Monsieur Gressier est diplômé de l'École polytechnique, Ingénieur des Ponts et Chaussées et ancien élève de l'Institut des sciences politiques de Paris.

### Philippe Josse

*Directeur du Budget, Ministère de l'économie, des finances et de l'industrie*

Première nomination : 16 mai 2006

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2012

Mandats et fonctions actuels dans d'autres sociétés :

♦ Administrateur d'EDF et de la SNCF.

Né le 23 septembre 1960, Monsieur Josse est titulaire d'un DEA de droit, diplômé de l'Institut des sciences politiques de Paris et ancien élève de l'École nationale d'administration.

## Administrateurs représentant les actionnaires salariés

### Didier Le Chaton

*Représentant les personnels navigants techniques*

Première nomination : 26 janvier 2006

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 : 4 032 actions et 3 186 parts de FCPE.

Né le 3 février 1951, Monsieur Le Chaton est diplômé de l'École nationale de l'aviation civile et commandant de bord sur Boeing 747-400.

### 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 246 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

Administrateur	Expérience au sein du Conseil d'administration			Expérience professionnelle		
	Âge au 31/03/2007	Date d'entrée au Conseil	Expérience acquise au 31/03/2007	Secteur	Expérience dans le secteur	Fonction actuelle
<b>Jean-Cyril Spinetta</b>	63 ans	23/09/1997	10 ans	Service Public Transport aérien (Air Inter et Air France)	14 ans	PDG d'Air France-KLM et d'Air France
<b>Leo van Wijk</b>	60 ans	24/06/2004	3 ans	Transport aérien (KLM)	36 ans	Président du directoire de KLM jusqu'au 31 mars 2007
<b>Patricia Barbizet</b>	52 ans	3/01/2003	4 ans	Industrie (Renault, groupe Pinault)	30 ans	Directeur général et administrateur d'Artémis
<b>Bruno Bézard</b>	44 ans	14/03/2007	0,5 mois	Service Public	19 ans	Directeur général de l'Agence des participations de l'État
<b>Frits Bolkestein</b>	73 ans	22/11/2005	1,5 an	Industrie (Shell) Administration (Parlement néerlandais et Commission européenne)	16 ans 26 ans	-
<b>Jean-François Dehecq</b>	67 ans	25/01/1995	12 ans	Industrie (SNPA et Sanofi)	42 ans	Président du Conseil d'administration de Sanofi-Aventis
<b>Jean-Marc Espalioux</b>	55 ans	14/09/2001	6,5 ans	Services (CGE, Accor)	20 ans	PDG de Financière Agache Investissement
<b>Pierre-Henri Gourgeon</b>	60 ans	20/01/2005	2 ans	Aéronautique et transport aérien	36 ans	Directeur général délégué d'Air France-KLM et Directeur général délégué d'Air France
<b>Philippe Josse</b>	46 ans	16/05/2006	11 mois	Service Public	11 ans	Directeur du Budget
<b>Cornelis van Lede</b>	65 ans	24/06/2004	3 ans	Industrie (Shell, Akzo, Fédération des industries des Pays-Bas) Conseil (McKinsey & Company)	36 ans	Président du Conseil d'administration de l'INSEAD
<b>Floris Maljers</b>	73 ans	24/06/2004	3 ans	Industrie (Unilever)	35 ans	Président du Conseil d'administration de l'École de Management de Rotterdam
<b>Pierre Richard</b>	66 ans	20/10/1997	10 ans	Banque (CDC, Crédit local de France)	24 ans	Président du Conseil d'administration de Dexia
<b>Claude Gressier</b>	64 ans	24/06/2004	3 ans	Service Public	39 ans	Président de la section économique et transport du Conseil général des Ponts et Chaussées
<b>Didier Le Chaton</b>	56 ans	26/01/2006	15 mois	Transport aérien (Air France)	31 ans	Commandant de bord
<b>Christian Magne</b>	54 ans	14/09/2001	6 ans	Transport aérien (Air France)	33 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 inspiré des rapports Bouton et Vienot. Modifié le 23 novembre 2004 puis le 30 août 2006, 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.

À l'exception du comité de stratégie, aucun autre comité ne compte parmi ses membres de dirigeants sociaux.

## 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 soule 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'État, que des

accords conclus avec la société KLM et, jusqu'à la démission de son représentant, avec la société 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.

À 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.

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'État détient, au 31 mars 2007, 17,9% du capital d'Air France-KLM et 68,4% du capital d'Aéroports de Paris.

### Évaluation du Conseil d'administration

Au cours de l'exercice, le Conseil d'administration a fait procéder par un cabinet indépendant à une mission d'évaluation de son fonctionnement.

Plusieurs thèmes ont été abordés lors de l'évaluation :

- ◆ l'organisation et le fonctionnement du Conseil d'administration ;
- ◆ la composition et l'implication du Conseil ;
- ◆ les domaines d'intervention du Conseil ;
- ◆ les relations du Conseil avec le Président et la direction générale de l'entreprise ;
- ◆ l'organisation et le fonctionnement des Comités.

Les entretiens avec les administrateurs ont fait l'objet d'une restitution anonyme lors de la présentation de la synthèse au Conseil d'administration du 23 mai 2007. Un prochain Conseil d'administration examinera les modifications éventuelles à apporter aux règles actuelles de fonctionnement.

### 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 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.

Le secrétariat du Conseil est assuré par le Directeur juridique.

#### Activité du Conseil au cours de l'exercice 2006-07

Au cours de l'exercice 2006-07, le Conseil d'administration s'est réuni à huit reprises (sept réunions en 2005-06). La durée des réunions du Conseil a été en moyenne de trois heures. Le taux de présence des administrateurs a été de 87,25% (74,2% en 2005-06) étant précisé que deux sièges d'administrateurs sont demeurés vacants au cours du dernier trimestre de l'exercice pendant lequel le Conseil s'est réuni à 3 reprises.

Au cours de ces réunions, les sujets suivants ont été abordés :

- ◆ comptes intermédiaires et définitifs et examen de leur réconciliation en normes US GAAP,
- ◆ prévisions budgétaires,
- ◆ rémunération des dirigeants sociaux,
- ◆ transposition des statuts du personnel dans des conventions d'entreprise,
- ◆ développement du groupe dans les pays émergents,
- ◆ stratégie de développement du segment loisir à partir du marché France (création de la compagnie transavia.com France),
- ◆ information sur la répartition du capital,
- ◆ retard du programme A380,
- ◆ organisation du groupe pour la phase II du rapprochement avec KLM,
- ◆ projets du groupe en matière d'énergies nouvelles,
- ◆ stratégie de couverture en matière de carburant.

Comme en 2005-06, le Conseil d'administration a tenu une réunion annuelle dédiée à la stratégie du groupe dans ses différents métiers (passage, cargo, maintenance). L'analyse stratégique du groupe dans le domaine de la consolidation du transport aérien tant en Europe qu'aux États-Unis a également été débattue au cours de la même réunion.

### Conventions réglementées

Il n'y a pas eu de nouvelles conventions réglementées au cours de l'exercice 2006-07. Les conventions autorisées au cours d'exercices antérieurs ont continué leurs effets. Il s'agit des conventions suivantes :

- ◆ conventions de prestations de services entre Air France-KLM d'une part et Air France et KLM d'autre part,
- ◆ convention de trésorerie et de domiciliation entre Air France-KLM et Air France,
- ◆ convention de licence de marque entre Air France-KLM d'une part et Air France et KLM d'autre part,
- ◆ convention entre Air France-KLM et Air France relative à l'émission par Air France d'une OCEANE convertible en actions Air France-KLM,
- ◆ convention relative à la rémunération du Président-directeur général et du Directeur général délégué.

Il a existé par ailleurs, une convention entre Air France-KLM et Alitalia qui a été soumise à l'article L. 225-40 du Code de commerce jusqu'à la démission des administrateurs au début de 2007.

## Les comités du Conseil d'administration

### Le comité d'audit

#### Composition

Conformément à la charte qui régit son fonctionnement, le comité d'audit doit être composé de trois à six membres.

Le comité est composé de six membres : Pierre Richard, Président du comité, Jean-François Dehecq, le représentant de l'Agence des Participations de l'État, 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. À la demande de son Président, ils ont pu s'entretenir avec les membres du comité hors la présence des responsables du groupe.

#### Missions

Le comité a pour principales attributions d'examiner les comptes consolidés intérimaires et annuels afin d'éclairer le Conseil d'administration sur leur contenu et de veiller à l'exhaustivité, la fiabilité et la qualité des informations, y compris prévisionnelles, fournies aux actionnaires et au marché.

Il évalue la cohérence et l'efficacité du dispositif de contrôle interne et examine les risques significatifs afin de garantir la qualité de l'information financière fournie par la société.

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 procédures permettant le respect des réglementations boursières. Il 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 précisément :

- ◆ 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 principaux risques financiers et les engagements hors bilan significatifs,
- ◆ les commentaires et les recommandations des Commissaires aux comptes et, le cas échéant, les ajustements significatifs résultant des travaux d'audit,
- ◆ le programme et les résultats des travaux de l'audit externe.

### Activité

Au cours de l'année fiscale 2006-07, le comité d'audit s'est réuni cinq fois (cinq fois en 2005-06) avec un taux de présence de ses membres de 66% (81,4% en 2005-06). La durée des séances a été en moyenne de 2 h 30.

Les questions suivantes ont été examinées.

### 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 ainsi que les points d'audit significatifs.

Une séance particulière a été consacrée à la présentation des comptes en normes US GAAP ainsi qu'à la note de réconciliation entre les comptes IFRS et les comptes en US GAAP établie pour le rapport annuel américain établi sous la forme 20-F, certaines différences de traitement comptable existant entre les normes internationales et les normes américaines.

### Contrôle interne et audit interne

Le comité a procédé, lors de chacune de ses réunions, à l'examen de l'état d'avancement du projet sur le contrôle interne (*SOX Progress Report*) qui concerne 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. C'est ainsi que le comité s'est fait communiquer les éléments d'information concernant les différentes étapes du projet (documentation, *testing*, etc.) et les observations des Commissaires aux comptes relatives à ces différentes étapes.

### Examen des risques

Le comité d'audit a également passé en revue :

- ◆ la stratégie du groupe en matière de couverture du carburant, l'impact de ces couvertures sur les dépenses de carburant et leur sensibilité aux fluctuations du prix du pétrole,
- ◆ l'évolution de la situation financière des fonds de pension de KLM,
- ◆ les risques associés à l'activité industrielle du groupe (risques industriels et environnementaux, navigabilité et sécurité des vols),
- ◆ les travaux de l'audit interne et ses résultats.

Enfin, le comité d'audit a été informé de l'évolution des enquêtes conduites par les autorités de la concurrence dans le secteur du cargo.

### 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, Philippe Josse, 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 s'est réuni le 10 novembre 2006 afin d'étudier la création de transavia.com France, filiale commune d'Air France et de transavia.com offrant au départ de Paris-Orly, des vols moyen-courrier réguliers et non réguliers à bas prix sur des destinations touristiques en Europe et autour du bassin méditerranéen.

### 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 le 12 juin 2006 (une fois en 2005-06). Le taux de présence de ses membres a été de 100% (100% en 2004-05).

Pour l'exercice 2006-07, le comité a proposé que la part fixe des rémunérations du Président et du Directeur général délégué, déterminée lors du Conseil d'administration du 23 novembre 2004 au titre de l'exercice 2005-06, soit inchangée.

Il a également proposé de fixer, au titre de l'exercice 2005-06, la part variable de la rémunération à 85% de la rémunération fixe des dirigeants sociaux. Cette partie variable a été versée au cours de l'exercice 2006-07.

S'agissant enfin de la part variable de la rémunération du Président et du Directeur général délégué au titre de l'exercice 2006-07 versée au cours de l'exercice 2007-08, le comité des rémunérations a proposé au Conseil d'administration d'adopter des modalités nouvelles pour sa détermination. Celle-ci, dont le montant pourra atteindre 100% de la rémunération fixe, comprend une part quantitative et une part qualitative :

- ◆ la part quantitative est assise sur la progression du résultat opérationnel du groupe,
- ◆ la part qualitative est fondée sur quatre critères (poursuite de la construction du groupe, favoriser la mise en place de la nouvelle équipe managériale groupe, contribution à la valorisation du titre Air France-KLM, proposition et mise en œuvre de la stratégie arrêtée par le Conseil d'administration) dont la réalisation sera appréciée par le comité.

**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. Par ailleurs, et jusqu'au 4 mai 2007, le comité de nomination avait la compétence pour en désigner les membres du Comité de management stratégique après consultation, selon les cas, du Président-directeur général d'Air France et/ou du Conseil de surveillance de KLM.

**Activité**

Le comité de nomination ne s'est pas réuni au cours de l'exercice (une fois en 2005-06 avec un taux de présence de 100%).

## 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'État sont éligibles aux jetons de présence qui sont versés directement au Trésor Public.

#### Montants des jetons de présence attribués au titre de l'exercice 2006-07

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

Administrateurs	2006-07	2005-06
Jean-Cyril Spinetta	31 000 euros	24 000 euros
Leo van Wijk	28 000 euros	24 000 euros
Patricia Barbizet	25 333 euros	26 500 euros
Bruno Bézard	1 333 euros <sup>(1)</sup>	-
Frits Bolkestein	22 666 euros	7 500 euros
Giancarlo Cimoli	9 333 euros <sup>(2)</sup>	13 500 euros
Jean-François Dehecq	27 333 euros	26 500 euros
Jean-Marc Espalioux	25 666 euros	29 000 euros
Jean-Louis Girodolle	19 466 euros <sup>(1) (2)</sup>	28 500 euros <sup>(1)</sup>
Pierre-Henri Gourgeon	24 000 euros	24 000 euros
Claude Gressier	26 666 euros <sup>(1)</sup>	22 500 euros <sup>(1)</sup>
Philippe Josse	26 666 euros <sup>(1)</sup>	-
Didier Le Chaton	34 000 euros	7 200 euros
Cornelis J.A. van Lede	25 333 euros	23 500 euros
Christian Magne	34 000 euros	30 000 euros
Floris Maljers	28 666 euros	27 000 euros
Pierre Richard	38 000 euros	35 000 euros
Montants versés à des administrateurs ayant quitté leurs fonctions en 2005-06	-	40 500 euros
<b>Total</b>	<b>427 461 euros</b>	<b>389 200 euros</b>

<sup>(1)</sup> Montant versé au Trésor Public.

<sup>(2)</sup> Démissionnaires en janvier 2007.

## La rémunération des mandataires sociaux

### Modalités des rémunérations

Conformément aux propositions du comité de rémunération et au titre de leurs fonctions dans la société Air France-KLM et dans la société Air France, le Conseil d'administration a fixé, au titre de l'exercice 2006-07, la rémunération du Président-directeur général et du Directeur général délégué au même niveau qu'en 2005-06, soit 750 000 euros et 550 000 euros respectivement et le bonus cible au titre de l'exercice 2005-06 à 85% de leur rémunération.

Les critères d'attribution du bonus ont été 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.

### Montants des rémunérations et avantages versés aux mandataires sociaux

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

(En euros) (Rappel 2005-06)	Rémunérations brutes			Jetons de présence <sup>(3)</sup>	Total
	Fixe	Après ESA <sup>(1)</sup>	Variable <sup>(2)</sup>		
<b>Jean-Cyril Spinetta</b> Président-directeur général	750 000 (750 000)	600 240 (612 720)	637 500 (330 000)	31 000 (24 000)	1 268 740 (966 720)
<b>Pierre-Henri Gourgeon</b> Directeur général délégué	550 000 (550 000)	449 200 (457 600)	467 500 (185 000)	24 000 (24 000)	940 700 (666 600)
<b>Leo van Wijk</b> Président du directoire de KLM	675 679 (666 083)	- -	467 415 (429 731)	- -	1 143 094 (1 095 814)

<sup>(1)</sup> M. Spinetta et M. Gourgeon ont souscrit en avril 2005 à l'offre « échange salaires/actions Air France-KLM » proposée par l'État 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.

<sup>(2)</sup> Au titre de l'exercice précédent.

<sup>(3)</sup> 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.

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. À ce titre, la société a contribué à ce plan à hauteur de 186 000 euros en 2006-07 (177 000 euros en 2005-06).

### 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 2004	Plan 2005	Plan 2006
Nombre d'actions pouvant être achetées	28 686	28 686	25 000 <sup>(1)</sup>	25 000 <sup>(2)</sup>
Date d'expiration	20 octobre 2006	25 juin 2009	10 juillet 2010	26 juillet 2011
Prix d'achat	20,44	13,19	13,11	17,83
Nombre d'actions souscrites au 31 mars 2007	28 686	-	-	-
Options d'achat annulées durant l'exercice	-	-	-	-
Options d'achat restantes	0	28 686	25 000	25 000

<sup>(1)</sup> Dont 16 660 options ont été accordées de manière inconditionnelle et le solde restant soumis à conditions.

<sup>(2)</sup> 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	Plan 1999
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 2007	-
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 Options levées par les salariés non-mandataires sociaux ayant procédé aux levées les plus importantes	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
<b>Air France <sup>(1)</sup></b>				
Options consenties en 2006-07 (10 salariés)	-	-	-	-
Options levées en 2006-07 (10 salariés)	50 299	15,75	Mai 2000	50 299
<b>KLM</b>				
Options consenties en 2006-07 (10 salariés)	145 000 <sup>(2)</sup>	17,83	Juillet 2006	-
Options levées en 2006-07 (10 salariés)	267 923	16,47	Plan 2001 A Plan 2001 B Plan 2002 A Plan 2002 B Plan 2003 B	154 902 5 737 64 124 14 474 28 686

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

<sup>(2)</sup> 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.

**État récapitulatif des opérations sur les titres de la société Air France-KLM réalisées au cours de l'exercice**

Personne concernée	Date de l'opération	Nature de l'opération	Prix unitaire (En euros)	Montant de l'opération (En euros)	Type d'instrument financier	Lieu de l'opération
<b>Leo van Wijk</b> Vice-Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM	4 octobre 2006	Souscription	20,44	586 342	Actions	Euronext
		Cession	24,26	695 922	Actions	
<b>Didier Le Chaton</b> Administrateur d'Air France-KLM	3 avril 2006	Cession	18,15	3 629	Actions	Euronext
	23 février 2007	Cession Cession	33,88 33,89	5 368 33 893	Autres instruments financiers	Euronext
<b>Peter Hartman</b> Membre du Comité de management stratégique d'Air France-KLM Directeur général délégué et membre du directoire de KLM	21 septembre 2006	Souscription	20,44	586 342	Actions	Euronext
		Cession	23,05	661 212	Actions	
<b>Michael Wisbrun</b> Membre du Comité de management stratégique d'Air France-KLM Directeur général de KLM Cargo	20 octobre 2006	Souscription	20,44	234 529	Actions	Euronext
		Cession	25,70	293 422	Actions	
<b>Cees van Woudenberg</b> Membre du Comité de management stratégique d'Air France-KLM Directeur du contrôle et de l'audit internes d'Air France-KLM	7 septembre 2006	Souscription	20,44	586 342	Actions	Euronext
	11 décembre 2006	Cession	21,60	619 619	Actions	Euronext
		Cession	7,10	35 500	Autres instruments financiers	
	14 décembre 2006	Cession	7,80	23 400	Autres instruments financiers	Euronext

## La Direction du groupe Air France-KLM

Conformément aux accords conclus avec KLM, un Comité de management stratégique (*Strategic Management Committee*) avait été mis en place le 6 mai 2004 au sein d'Air France-KLM pour une durée de trois ans. À l'issue de cette période, il était laissé au Président d'Air France le choix entre maintenir cette structure ou instaurer un autre organe de direction. Le Président a choisi de remplacer le Comité de management stratégique par un Comité exécutif groupe qui devrait prendre ses fonctions à la fin du mois de juin 2007.

### Le Comité de management stratégique (SMC)

Le SMC s'est réuni chaque quinzaine en alternance à Amsterdam et à Paris pour prendre des décisions, notamment en matière de coordination des réseaux et des *hubs*, de budgets et plans à moyen terme, de plans de flotte et d'investissement ainsi que d'alliances et de partenariats.

### Composition du SMC

Le SMC était 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 ont été 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 après consultation et sur proposition des membres du Conseil de surveillance de KLM pour les membres représentant KLM.

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

*Pour plus d'informations sur le rôle et les attributions du SMC, se reporter à la section « Renseignements relatifs aux accords conclus dans le cadre du rapprochement entre Air France et KLM ».*

### Expérience et formation des membres du SMC

Au 31 mars 2007	Expérience au sein du SMC			Expérience professionnelle	
	Âge	Date d'entrée	Expérience	Secteur	Expérience
<b>Jean-Cyril Spinetta</b> PDG d'Air France-KLM et d'Air France	63 ans	6 mai 2004	3 ans	Transport aérien (Air Inter et Air France)	14 ans
<b>Leo van Wijk</b> Président du directoire de KLM	60 ans	6 mai 2004	3 ans	Transport aérien (KLM)	36 ans
<b>Pierre-Henri Gourgeon</b> Directeur général délégué d'Air France-KLM et Directeur général délégué d'Air France	60 ans	6 mai 2004	3 ans	Aéronautique et transport aérien	36 ans
<b>Philippe Calavia</b> Directeur financier d'Air France-KLM et Directeur général délégué finance d'Air France	58 ans	6 mai 2004	3 ans	Banque Transport arien (Air France)	6 ans 9 ans
<b>Peter Hartman</b> Directeur général délégué de KLM et membre du directoire	58 ans	6 mai 2004	3 ans	Transport aérien (KLM)	34 ans
<b>Bruno Matheu</b> Directeur général adjoint Marketing et réseau d'Air France	44 ans	6 mai 2004	3 ans	Transport aérien (UTA et Air France)	21 ans
<b>Michael Wisbrun</b> Directeur général de KLM Cargo	55 ans	8 décembre 2004	2,5 ans	Transport aérien (KLM)	29 ans
<b>Cees van Woudenberg</b> Directeur du contrôle et de l'audit internes d'Air France-KLM	59 ans	6 mai 2004	3 ans	Transport aérien (KLM)	18 ans

## Le Comité exécutif groupe

Le Comité exécutif prendra ses fonctions à la fin de juin 2007. Comme le SMC, il continuera à se réunir chaque quinzaine en alternance à Amsterdam et à Paris pour prendre les décisions nécessaires au bon fonctionnement de l'activité du groupe dans le cadre de la stratégie approuvée par le Conseil d'administration.

Le Comité exécutif est composé de 11 membres qui tout en assurant une responsabilité au niveau du groupe Air France-KLM conservent leurs fonctions au sein de chaque entité. Ils sont ainsi rémunérés par les sociétés auxquelles ils appartiennent.

## Le comité des procédures d'informations financières

Étant 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 États-Unis. Le comité doit entre autres :

- ◆ organiser des évaluations régulières des procédures de contrôle interne relatif à l'élaboration de l'information comptable et financière 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, le comité s'est réuni une fois (trois fois en 2005-06) pour assurer la préparation du document de référence 2006-07 et du rapport annuel américain sous la forme 20-F. À la suite de cette réunion, des mémos d'instruction ont été adressés aux responsables des 14 sections identifiées du document de référence. Les sections rédigées sont ensuite revues par les responsables et les documents dans leur version finale sont revus par le comité des procédures d'informations financières.

## Bourse et actionariat

### L'action Air France-KLM en bourse

Le titre Air France-KLM est présent dans le CAC 40 depuis le 18 juin 2007, les indices Euronext 100 ainsi que DJ Eurostoxx 300. Il est également inclus des indices sectoriels : FTSE Cyclical services,

FTSE Transport, FTSE Airlines et Airports. Enfin, il figure dans 4 indices de développement durables (ASPI Eurozone, FTSE4Good, DJSI World 2006 et le DJSI Stoxx 2006), ainsi que dans l'indice de l'actionariat salarié en France (IAS).

	2006-07	2005-06	2004-05
Cours le plus haut (en euros)	36,30	20,50	15,33
Cours le plus bas (en euros)	15,93	11,78	11,28
Cours au 31 mars (en euros)	34,15	19,43	13,87
Nombre de titres en circulation au 31 mars	269 398 500	269 383 518	269 383 518
Capitalisation boursière au 31 mars (en milliards d'euros)	9,2	5,2	3,7

Source : Euronext

### Politique de dividende

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

Exercice	Résultat net par action (en euros)	Dividende versé (en euro)
2004-05	6,61 <sup>(1)</sup>	0,15
2005-06	3,47	0,30
2006-07 <sup>(2)</sup>	3,35	0,48 <sup>(2)</sup>

<sup>(1)</sup> Montant après retraitement en IFRS ; montant publié au 31 mars 2005 : 1,36 euro.

<sup>(2)</sup> Soumis à l'assemblée du 12 juillet 2007.

L'objectif du groupe est d'avoir une politique de dividende soutenue, fonction de la croissance des résultats hors éléments exceptionnels. La mise en paiement du dividende intervient le quatrième jour ouvré après l'assemblée générale qui approuve le dividende.

### Dialogue régulier avec les actionnaires individuels et les investisseurs

Le groupe Air France-KLM informe le marché mensuellement de son activité à travers les chiffres du trafic et trimestriellement de l'évolution de ses résultats et de ses orientations stratégiques. Si le groupe adapte sa communication au profil de ses actionnaires et investisseurs, l'ensemble des informations est disponible sur le site internet financier en français, en anglais et pour certaines d'entre elles, en néerlandais.

### Relations avec les investisseurs

Le service Relations investisseurs est à l'écoute des analystes financiers et des investisseurs institutionnels. Au-delà des conférences téléphoniques ou des réunions d'information organisées au moment des résultats, les dirigeants du groupe partent régulièrement à la rencontre des investisseurs institutionnels et analystes financiers lors de *roadshows* en Europe, aux États-Unis et en Asie. Par ailleurs, la Journée Investisseurs permet à ceux-ci de rencontrer les dirigeants opérationnels du groupe.

## Relations avec les actionnaires individuels

Le service Relations avec les actionnaires individuels a une politique active envers les actionnaires privés. Chaque trimestre, un avis financier reprenant les résultats est publié dans un large plan média en France et aux Pays-Bas. Tous les trois mois, la lettre *Correspondances*, qui fait le point sur l'activité du groupe et du secteur, est envoyée par email ou par poste, aux 7 000 membres du Club d'actionnaires. Cette lettre est également disponible en 3 langues sur le site internet.

Air France-KLM publie aussi un mémento de l'actionnaire individuel reprenant l'ensemble des informations pratiques liées au titre et aux différents modes de détention en France, aux Pays-Bas et aux États-Unis. Édité en français, en anglais et en néerlandais, ce document est disponible dans sa version interactive sur le site internet et peut être obtenu sur simple demande.

Le groupe participe régulièrement, en partenariat avec la presse économique, à des réunions d'information réservées à ses actionnaires individuels. Celles-ci constituent une occasion pour le groupe de faire le point sur sa stratégie, ses résultats et les problématiques du secteur et de répondre aux préoccupations des actionnaires. Des visites de site sont également organisées pour les membres du club.

Le service Relations actionnaires est à l'écoute des actionnaires grâce au numéro vert **0800 320 310**. Il peut être également joint par courrier électronique.

Enfin, le Comité Consultatif Représentatif des Actionnaires Individuels (CCRAI) constitue, depuis 2000, un lieu de travail, de réflexion et de propositions sur la communication d'Air France-KLM en direction de ses actionnaires individuels.

## Un site internet dédié

Le site financier du groupe ([www.airfranceklm-finance.com](http://www.airfranceklm-finance.com)) reprend l'ensemble des informations diffusées par le groupe (communiqués, présentations, notes d'opérations, discours, etc.). Les documents comme le document de référence et son abrégé, et le guide de l'actionnaire sont disponibles en format interactif, facilitant ainsi la recherche ciblée d'informations. Un système d'alertes par e-mail permet à chacun d'être informé lors de la publication de communiqués et de recevoir un rappel lors de la tenue d'un événement financier défini dans l'agenda.

Le site internet est également accessible en version PDA (assistant personnel) et à partir d'un téléphone portable à l'adresse [www.airfranceklm-finance.mobi](http://www.airfranceklm-finance.mobi). Une version simplifiée du site reprenant les communiqués de presse, le cours de bourse et l'agenda y est présentée.

## Une communication financière récompensée

La communication financière d'Air France-KLM a été récompensée en 2006 par le prix du meilleur rapport annuel du SBF 120, par le troisième prix Boursoscan et par le *Outstanding investor relations site award* aux États-Unis. Ces distinctions ont mis en valeur la transparence, la clarté et la qualité de l'information d'Air France-KLM en direction de tous ses actionnaires.

# Activité

# 2.

<b>Marché et environnement</b>	<b>24</b>
<b>La stratégie d'Air France-KLM</b>	<b>26</b>
<b>Faits marquants de l'année</b>	<b>27</b>
<b>Activité passage</b>	<b>28</b>
<b>Activité cargo</b>	<b>33</b>
<b>Activité maintenance</b>	<b>36</b>
<b>Autres activités</b>	<b>38</b>
<b>Flotte</b>	<b>40</b>

## Marché et environnement

### Transport aérien et économie mondiale, des développements profondément liés

Au cours des vingt dernières années, le transport aérien a enregistré une croissance annuelle deux fois plus rapide que la croissance mondiale. Son dynamisme a été soutenu par la croissance des pays de l'OCDE dont il a constitué un facteur essentiel de développement. Dans ce contexte, les compagnies aériennes ont appuyé leur développement sur la croissance de leur pays d'origine. Aujourd'hui, de nouvelles zones telles que la Chine, l'Asie émergente ou l'Europe de l'Est connaissent des taux de croissance forts. Dans ce nouveau contexte économique, la mondialisation des échanges soutient désormais la croissance du transport aérien et nourrit le développement sur tous les marchés des compagnies aériennes de dimension internationale, leur permettant ainsi de s'affranchir de l'évolution de l'économie de leur pays d'origine.

### Une nouvelle dynamique

Après deux années remarquables, l'année 2006 s'est affirmée comme une nouvelle année de croissance économique mondiale exceptionnelle avec un taux de croissance de 3,9%, proche du record de 4,1% de 2004. Un dynamisme qui s'est traduit par une demande mondiale de transport aérien forte et une hausse de 5,9% du trafic international de passagers mesuré en passager-kilomètre transporté (PKT). Les perspectives pour les cinq prochaines années restent, elles aussi, très favorables. Portée par le dynamisme des économies émergentes (Chine, Inde, Amérique latine, Moyen-Orient) mais aussi la bonne tenue de l'économie américaine, l'économie mondiale devrait continuer à croître à un rythme annuel supérieur à 3%. Et, compte tenu du lien étroit entre la demande de transport aérien et le dynamisme économique, on peut raisonnablement s'attendre à un taux de croissance annuel du trafic entre l'Europe et le reste du monde de l'ordre de 6% sur cette période.

Nourri par le développement économique global, le transport aérien est aussi un élément essentiel. Près de 2,2 milliards de passagers ont emprunté cette année les compagnies aériennes dans le monde pour des besoins tant professionnels que touristiques. À l'horizon de 2010, ce chiffre pourrait atteindre 2,7 milliards de passagers.

### Un secteur créateur d'emplois

Il génère environ 29 millions d'emplois directs, indirects et induits dans le monde (source : ATAG mars 2006). En Europe, chaque million de passagers transportés permet la création de 3 000 à 4 000 emplois. En 2005, plus de 7,5 millions d'emplois européens dépendaient ainsi du transport aérien. Les compagnies aériennes contribuent activement à la richesse nationale par les taxes acquittées et par le développement

d'une activité qui ne peut être délocalisée. En France, par exemple, le secteur emploie directement plus de 115 000 personnes et à chaque emploi direct correspond un emploi indirect, notamment dans la construction aéronautique et deux emplois induits. Enfin, il contribue de manière positive au commerce extérieur de la France avec un solde positif de 0,5 milliard d'euros en 2005 (0,8 milliard d'euros en 2004) de la balance des services de transport aérien (source : Comptes de transports juin 2006).

### Des performances financières qui se redressent et se rééquilibrent

Après une longue succession de crises et cinq années consécutives de pertes lourdes (plus de 40 milliards de dollars cumulés), 2006 devrait marquer le quasi-retour à l'équilibre financier du transport aérien mondial. Portée par un contexte économique favorable, une croissance contenue des capacités et des gains continus d'efficacité, et malgré une facture pétrolière record de 112 milliards de dollars, en hausse de 23%, l'industrie du transport aérien devrait, sur la base des dernières estimations de IATA, afficher une perte nette de 0,5 milliard de dollars en 2006. Un redressement qui n'en cache pas moins des dynamiques contrastées entre les différentes régions.

Après avoir enregistré près de 35 milliards de dollars de pertes nettes sur les cinq dernières années et alors qu'il abandonnait encore 10 milliards en 2004, le transport aérien américain devrait dégager un résultat net positif en 2007 selon IATA et l'ATA (Association américaine du transport aérien). Confrontées à l'inadéquation structurelle grandissante de leur modèle de *hub* moyen-courrier/moyen-courrier et à une conjonction de facteurs conjoncturels défavorables, l'ensemble des compagnies de réseau américaines est entré en 2001 dans un processus d'adaptation long et difficile qui semble enfin porter ses fruits.

En dépit d'une croissance impressionnante de nombreux marchés d'Asie et un bénéfice estimé par IATA à 1,7 milliard de dollars en 2006, les compagnies asiatiques dans leur globalité auront vu leur performance divisée par deux en l'espace de deux ans. Moins couvertes que leurs homologues européennes, elles ont été plus lourdement pénalisées par la hausse du carburant. Plus globalement, dans une région confrontée à une pénurie de main-d'œuvre qualifiée (notamment de personnel navigant), c'est l'ensemble de leur structure de coût qui est mise sous tension. En outre, dans un environnement concurrentiel exacerbé par le processus de libéralisation en cours dans la région, elles ont inévitablement subi une pression baissière sur leurs recettes unitaires. Enfin, réalisant souvent une part d'activité importante dans le Cargo, elles sont directement touchées par la faiblesse relative du secteur.

Le secteur européen continue *a contrario* à bien profiter de la conjoncture porteuse. Les compagnies membres de l'AEA affichent, en 2006, une hausse du trafic de 5,2% pour des capacités en augmentation de 4,4%. Le coefficient d'occupation gagne 0,5 point à 76,5% (source : AEA). Plus de 343 millions de passagers (+4,5%) ont voyagé de et vers les 49 pays inclus dans le périmètre de l'AEA. Selon les estimations de IATA, les compagnies européennes devraient dégager en 2006 un résultat net de 2,6 milliards de dollars, en hausse sensible par rapport au 1,6 milliard enregistré en 2005. Dans un contexte de croissance de capacité modérée, les 3 majors européennes, Air France-KLM, British Airways et Lufthansa, ont bénéficié depuis plus d'un an du dynamisme du trafic et tout particulièrement du trafic « Affaires ». Bénéficiant ainsi de hausses significatives de leurs recettes unitaires et par ailleurs mieux couvertes contre la hausse du carburant que leurs homologues américaines et asiatiques, elles ont toutes vu leurs résultats progresser. En revanche, les autres compagnies régulières disposant de flottes et de réseaux plus modestes n'ont pu profiter pleinement de ce contexte. Moins attractives pour les passagers « Affaires », elles n'ont pas bénéficié du dynamisme de ce trafic.

### Un environnement exigeant

Si depuis ses débuts, le transport aérien a dû apprendre à vivre et se développer dans un environnement exigeant et sous contraintes, l'ampleur de la pression ainsi exercé s'est accentuée depuis maintenant plusieurs années : pétrole devenu cher et qui devrait le rester, mesures de sûreté toujours plus draconiennes, préoccupations environnementales, infrastructures saturées, droits du passagers renforcés, etc., autant de facteurs qui, ainsi accumulés, contribuent à complexifier l'organisation du transport aérien et à mettre ses coûts sous pression.

### Des marchés toujours plus disputés

Sous l'effet conjugué du mouvement mondial de libéralisation du secteur et des effets profonds produits par la révolution internet, le transport aérien est un secteur dans lequel la concurrence s'est amplement développée. Au-delà de la compétition à laquelle se livrent les majors européennes sur l'ensemble de leurs secteurs d'activité, de nouvelles formes de concurrence ont émergé et continuent à se développer.

En long-courrier, ces compagnies sont désormais confrontées à l'émergence d'une concurrence de plus en plus intense, en bout de ligne, sur la plupart des zones géographiques : développement rapide et ambitieux des compagnies du Golfe, émergence des nouveaux acteurs chinois et indiens aux ambitions internationales croissantes, redéploiement sur le transatlantique de transporteurs américains restructurés, etc.

En moyen-courrier, les compagnies *low-cost* ont développé des positions fortes et continuent à développer leur présence. Constitué d'un nombre d'acteur qui reste important (environ 35 compagnies en 2006), ce secteur continue à être dominé par deux compagnies qui, à elles seules, pèsent près de 40% de l'offre *low-cost*. En 2006, avec 28% de leurs vols effectués sur des parcours domestiques et 72% sur des liaisons intra européennes, elles représentent presque 30% de l'offre mesurée en SKO (siège kilomètre offert) sur le marché européen. Présentes sur les cinq plus importants marchés domestiques européens, leur part de marché (mesurée en SKO) varie sensiblement d'un marché à l'autre : 50% en Grande-Bretagne, 37% en Allemagne, 10% en Espagne, 5% en France.

Enfin, sur le marché domestique français, le transport aérien est confronté à la concurrence du train à grande vitesse (TGV) qui domine le marché et qui y limite l'intérêt des compagnies *low-cost*. En effet, leur part de marché a baissé puis stagné sur les trois dernières années. Ainsi, en 2006, avec un nombre de passagers transportés estimé à 84 millions de passagers, le TGV continue à s'octroyer 80% du marché, lorsque Air France, avec 20 millions de passagers, détient une part de marché de 19% et les *low-cost*, 1% du marché avec 1,3 million de passagers.

## La stratégie d'Air France-KLM

### Une stratégie de croissance rentable

Le groupe Air France-KLM poursuit une stratégie de croissance rentable en s'appuyant sur des atouts et la complémentarité d'Air France et de KLM dans leurs trois métiers principaux (passage, fret et maintenance). Ces atouts fondamentaux sont sources de synergies importantes tant en termes de revenus que de coûts. 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 vente, 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 de croissance du groupe s'accompagne d'autre part d'un contrôle strict des coûts qui se traduit par des plans d'économies engagés par les deux compagnies.

Enfin, l'exercice 2006-07 marque la fin de la première phase de trois ans de la fusion. Le groupe ouvre une nouvelle phase avec plus d'intégration grâce à la mise en place du Comité exécutif groupe et le lancement d'un plan d'économies triennal commun remplaçant les plans spécifiques des deux compagnies arrivés à échéance en mars 2007.

Cette stratégie de croissance rentable s'est traduit sur ces trois dernières années par :

- ◆ un chiffre d'affaires multiplié par 1,3,
- ◆ un résultat d'exploitation multiplié par 3,4,
- ◆ un ratio d'endettement divisé par 2,7,
- ◆ un cours de bourse multiplié par 2,3.

### Des avantages compétitifs durables

#### Un réseau puissant et équilibré

Le groupe Air France-KLM dispose du réseau le plus important entre l'Europe et le reste du monde. Ainsi sur les 178 destinations long-courrier opérées par les compagnies membres de l'AEA (Association européenne de transport aérien) à l'été 2007, Air France-KLM offre 111 destinations, soit 62% du total contre 48% pour British Airways et 44% pour Lufthansa et Swiss. Par ailleurs, le groupe offre 42 destinations uniques qui ne sont opérées ni par British Airways ni par Lufthansa.

Présent sur l'ensemble des grands marchés, le groupe dispose d'un réseau équilibré. Aucun marché n'est dominant avec une part de marché supérieure à 30% du chiffre d'affaires.

### Deux hubs coordonnés sur des plates-formes aéroportuaires en développement

Le réseau du groupe est coordonné autour des deux hubs intercontinentaux de Roissy-Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol qui figurent parmi les quatre plus importants d'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 encore le rôle des grands hubs intercontinentaux. En effet, Air France va bénéficier de l'ouverture progressive de nouvelles infrastructures aéroportuaires entre 2007 et 2012 qui vont permettre d'accueillir ses passagers dans d'excellentes conditions et faire de Roissy-CDG une référence européenne.

### Une alliance mondiale pour renforcer le réseau

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. En 2006, Aéroflot a rejoint Aéromexico, Air France, Alitalia, Continental, CSA, Delta Airlines Airways, KLM, Korean Airways et Northwest Airlines.

### 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 sonores pour les riverains et les émissions de gaz à effet de serre.

### Une offre produit innovante

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, les e-services ou encore l'enrichissement de l'offre cabine.

### Des synergies et des plans d'économies pour renforcer la rentabilité du groupe

La complémentarité des deux compagnies permet de dégager des synergies importantes. Estimées à l'origine à 495 millions au terme de 5 ans (2008-09), elles ont été revues régulièrement à la hausse. Aujourd'hui, elles ont été ré-estimées à 865 millions (+75%) à la même échéance. Par ailleurs, de nouvelles synergies viendront compléter ces montants, grâce notamment à l'intégration informatique qui se met en place progressivement jusqu'en 2010-11. À l'issue de cette période, les synergies cumulées devraient atteindre un milliard d'euros.

Parallèlement, les deux compagnies mènent des efforts continus en matière de contrôle des coûts. Le programme triennal d'économies d'Air France et le plan de restructuration de KLM à échéance au 31 mars 2007 ont respecté leurs objectifs de 900 millions d'euros chez Air France et de 730 millions chez KLM. Pour une gestion plus efficace, les deux compagnies ont préparé un nouveau plan d'économies sur 3 ans qui, pour la première fois, est commun et intègre la part des synergies de coûts restant à venir soit 212 millions. « Challenge 10 », mis en œuvre depuis le 1<sup>er</sup> avril 2007, a pour objectif un montant total d'économies de 1,4 milliard d'euros, soit une baisse des coûts unitaires de 3% à l'issue de la période.

## Faits marquants de l'année

### Environnement et marché

L'année 2006 a connu une croissance mondiale en hausse de 4,9% (+4,8% en 2005) et l'année 2007 devrait être encore marquée par une croissance soutenue (+4,7%) (*source : FMI*). Elle s'est accompagnée d'une activité passage très dynamique (+5,2% en tonnes kilomètre produites) qui a permis au secteur du transport aérien dans son ensemble de se redresser en dégageant sur l'année 2006, des profits de l'ordre de 13 milliards de dollars après 111 milliards de dépenses de carburant. En effet, le Brent s'est établi sur l'année à 61,10 dollars par baril contre 54,5 un an plus tôt (*source : IATA*).

Au mois d'août 2006, une tentative d'attaque terroriste à l'aéroport de Heathrow qui a entraîné de nouvelles mesures de sécurités d'abord sur les vols à destination de la Grande-Bretagne, des États-Unis et d'Israël, puis étendues depuis le 6 novembre à l'ensemble des vols au départ des plates-formes européennes.

Enfin, le 2 mars 2007, la Commission européenne et les États-Unis ont signé un accord de ciel ouvert entre l'Europe et États-Unis qui entrera en vigueur en mars 2008.

### Air France-KLM

Soutenu par la croissance mondiale, Air France-KLM a connu un très bon niveau d'activité dans le passage avec une croissance de 5,4% et un coefficient d'occupation en augmentation de 0,8 point à 81,4%. En revanche, l'activité cargo s'est dégradée au cours de l'été 2006 compte tenu d'une conjoncture marquée par un déséquilibre des flux entre l'Europe et la Chine et d'un contexte concurrentiel très agressif.

En juin 2006, la compagnie Air France a été informée du second retard dans la livraison des avions Airbus A380. Les premiers avions devraient entrer dans la flotte à la saison été 2009 soit avec deux années de retard sur le programme. Cependant, Air France a pris toutes les mesures pour que ce retard ne pénalise pas son plan de développement.

Depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2006, les passagers sont soumis à la taxe de solidarité au départ des aéroports français. Cette taxe, collectée par les compagnies aériennes, est reversée à l'Agence française de développement en faveur des pays pauvres.

Dans le cadre de sa privatisation, la compagnie Air France est passée depuis mai 2006 au régime du secteur privé, ce qui représente une charge complémentaire de l'ordre de 150 millions d'euros en année pleine.

La forte augmentation du cours de bourse a favorisé l'exercice de 14,5 millions de bons de souscription amenant la création de 9,9 millions de titres au 31 mars 2007 pour un montant de 193,5 millions d'euros.

## Activité passage

Le transport de passagers est le premier métier du groupe Air France-KLM. Il représente 80% du chiffre d'affaires et 86% du résultat d'exploitation au 31 mars 2007.

### Deux hubs puissants coordonnés autour du premier réseau mondial

Organisé autour de deux hubs puissants reliés par une quinzaine de vols quotidiens, le groupe offre un réseau de 240 destinations dans 105 pays dont 118 destinations long-courrier et 122 destinations moyen-courrier.

Les hubs du groupe situés à Paris CDG et à Amsterdam Schiphol relient les vols moyen-courrier aux vols long-courrier en combinant des flux faibles. En effet, seules cinq villes européennes disposent d'un potentiel supérieur à 100 000 passagers annuels de et vers plus de cinq destinations intercontinentales. Le hub se révèle donc un outil économiquement efficace qui limite les nuisances en mettant en pratique le « co-voiturage » à grande échelle.

Le groupe Air France-KLM dispose de la meilleure offre en Europe avec, chaque semaine, 27 888 opportunités de correspondances long-courrier/moyen-courrier en moins de deux heures (été 2007).

Cette organisation permet d'offrir aux passagers un nombre important de fréquences par destination et donc une large gamme d'horaires. Un passager peut ainsi choisir entre 11 vols quotidiens pour New York, cinq vols pour Tokyo ou encore quatre vols vers Beijing ou Shanghai. Pour organiser au mieux son voyage, il peut aussi faire le voyage aller-retour en passant par Paris et par Amsterdam. Cette offre sans équivalent en Europe attire un important trafic de correspondance haute contribution.

En s'appuyant sur l'alliance SkyTeam, le groupe renforce encore sa présence mondiale avec 728 destinations dans 149 pays reliés par 16 615 vols quotidiens.

Doté d'une flotte de 569 avions en exploitation opérant environ 2 500 vols quotidiens, le groupe Air France-KLM a transporté 73,5 millions de passagers en 2006-07 (70 millions en 2005-06), soit une hausse de 5%.

### Un environnement économique porteur

Dans un contexte économique favorable générant une forte demande de transport aérien, le groupe Air France-KLM a amélioré son coefficient d'occupation qui a atteint le niveau très élevé de 81,4% grâce à un trafic en hausse de 5,4% pour des capacités en augmentation de 4,4%. Le groupe a confirmé sa position de leader parmi les compagnies membres de l'Association of European Airlines (AEA) avec une part de marché mesurée en trafic de 27,1% à fin 2006 en progression d'environ un point depuis la fusion.

	Destinations		Offre en SKO (En millions)		Trafic en PKT (En millions)		Taux d'occupation (En %)		Nombre de passagers (En milliers)		Chiffre d'affaires (En M€)	
	2006-07	2005-06	2006-07	2005-06	2006-07	2005-06	2006-07	2005-06	2006-07	2005-06	2006-07	2005-06
Europe	122	126	56 748	53 936	40 219	37 826	70,9	70,1	51 312	48 903	7 079	6 689
Amérique du Nord	19	18	50 449	49 366	43 391	42 954	86,0	87,0	6 419	6 335	2 730	2 472
Amérique latine	10	10	23 915	22 438	21 162	19 030	88,5	84,8	2 306	2 073	1 283	998
Asie/Pacifique	24	24	51 791	47 992	44 934	40 898	86,8	85,2	5 209	4 680	2 686	2 371
Afrique/ Moyen-Orient	49	47	34 928	32 949	27 304	25 565	78,2	77,6	5 142	4 882	2 362	2 216
Caraiibes/Océan Indien	16	16	27 236	27 987	22 500	22 980	82,6	82,1	3 096	3 142	1 201	1 157
<b>Total</b>	<b>240</b>	<b>241</b>	<b>245 066</b>	<b>234 669</b>	<b>199 510</b>	<b>189 253</b>	<b>81,4</b>	<b>80,6</b>	<b>73 484</b>	<b>70 015</b>	<b>17 341</b>	<b>15 903</b>

## Un réseau long-courrier très dynamique

Le trafic sur le réseau long-courrier confirme son dynamisme. Soutenu par la croissance mondiale, il a augmenté de 5,2% au cours de l'exercice après une hausse de 9,3% l'année précédente. Le coefficient d'occupation a gagné 0,8 point à 84,6% compte tenu d'une augmentation des capacités de 4,2% (+7,4% au 31 mars 2006). Le nombre de passagers transportés s'est élevé à 22,2 millions (+5,0%).

Le chiffre d'affaires réalisé sur ce réseau est en progression de 11,4% à 10,26 milliards d'euros et représente 59% du chiffre d'affaires total passage régulier comme au 31 mars 2006.

Le réseau long-courrier couvre 118 destinations (115 destinations à l'été 2006) dans 69 pays dont 47 destinations opérées par Air France et 35 destinations opérées par KLM. Seul un tiers des destinations est opéré par les deux compagnies. Le poids de ce réseau a très peu varié par rapport à l'année dernière 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 est resté impacté par l'épidémie de chikungunya.

Le marché **Amérique du Nord et Amérique latine** couvre 29 destinations dans 10 pays. Premier réseau du groupe tant en termes de trafic que de capacité, il représente 32% du trafic total et 30% des capacités. Le groupe a connu, sur l'année, un bon niveau d'activité avec une hausse du trafic de 4,1% pour des capacités en augmentation de 3,6%. Le coefficient d'occupation s'est ainsi amélioré d'un demi-point pour s'établir au niveau très élevé de 86,8%. 8,7 millions de passagers (+3,8%) ont emprunté ce réseau. Malgré la faiblesse du dollar, le chiffre d'affaires s'est élevé à 4,01 milliards, soit une hausse de 15,7%. Sa quote-part dans le chiffre d'affaires passage régulier est de 23% (+1 point).

♦ Sur l'**Amérique du Nord**, le groupe opère 19 destinations à partir de Paris et/ou d'Amsterdam et dispose, grâce à ses partenaires américains, d'un réseau élargi à l'ensemble des États-Unis. Après avoir lancé la desserte de Detroit en 2006, Air France ouvre, à l'été 2007, une nouvelle route vers Seattle et KLM renforce ses fréquences, particulièrement vers la côte ouest des États-Unis. Le groupe est la troisième compagnie européenne sur l'Atlantique nord au départ d'Europe avec une part de marché mesurée en offre de l'ordre de 10%. En juin 2006, Air France et KLM ont célébré le soixantième anniversaire de l'ouverture de leurs lignes vers New York. Sur ce réseau, le coefficient d'occupation a atteint 86% (-1 point) compte tenu d'une hausse de 1% du trafic pour des capacités en augmentation de 2,2%. Le groupe a transporté 6,4 millions de passagers (+1,5%).

♦ Le groupe Air France-KLM offre 10 destinations dans 8 pays d'**Amérique latine** à partir de Paris et/ou d'Amsterdam. Après les très fortes progressions de capacité de ces dernières années (+20,4% en 2005-06), l'augmentation des capacités a été plus modérée (+6,6%). Le trafic est resté très dynamique avec une augmentation de 11,2% (19,9% un an plus tôt). Le coefficient d'occupation s'est encore amélioré pour s'établir à 88,5% (+3,7 points). Air France-KLM occupe la première place, parmi les opérateurs européens, sur ce réseau avec une part de marché mesurée en offre d'environ 22%. Le nombre de passagers, ayant choisi le groupe, a augmenté de 11% à 2,3 millions.

Le réseau **Asie-Pacifique** comprend 24 destinations dans 11 pays. Le 20 septembre 1966, Air France devenait la première compagnie occidentale à desservir la Chine en se posant à l'aéroport de Hong Qiao de Shanghai. 40 ans plus tard, le groupe Air France-KLM est devenu le premier opérateur européen de et vers la Chine en passagers transportés avec 69 vols hebdomadaires vers cinq destinations. L'Inde est également un marché important avec 43 liaisons hebdomadaires vers 5 destinations, suivi par le Japon avec 3 destinations reliées par 48 vols hebdomadaires. Par ailleurs, à partir de Singapour et depuis le début de la saison été 2007 à partir de Hong Kong, Air France offre des vols vers l'Australie en partage de code avec Qantas. Le groupe Air France-KLM est le premier groupe aérien européen sur cette région avec une part de marché mesurée en offre d'environ 12%.

Le marché **Asie** se place au deuxième rang des réseaux long-courriers et représente environ 22% du trafic total (+1 point) et 21% des capacités. Il a connu une activité très soutenue avec une hausse de 9,9% du trafic pour des capacités en augmentation de 7,9%. Le coefficient d'occupation s'est amélioré de 1,5 point à 87,0%. Ce sont 5,2 millions de passagers qui ont voyagé sur ces lignes (+11,3%). Le chiffre d'affaires a atteint 2,7 milliards d'euros (+13,3%) et représente environ 15% du chiffre d'affaires total passage régulier.

Avec 49 destinations dans 39 pays à partir de Paris et/ou d'Amsterdam, le réseau **Afrique – Moyen-Orient** est le troisième réseau long-courrier du groupe. Il représente de l'ordre de 14% du trafic et des capacités. Sur ce réseau encore, l'activité a été soutenue avec une hausse de 6,8% du trafic pour des capacités en augmentation de 6,0%. Le coefficient d'occupation a légèrement progressé (+0,6 point) à 78,2%. Le groupe a transporté 5,1 millions de passagers (+5,3%) pour un chiffre d'affaires de 2,4 milliards d'euros (+6,6%). Sa quote-part dans le chiffre d'affaires total passager régulier est de l'ordre de 14%.

♦ Le **réseau africain** comprend 35 destinations dans 28 pays. Contrairement à l'année précédente, le trafic a été dynamique avec une hausse de 7,2% pour des capacités en augmentation de 5,3%. Le coefficient d'occupation a gagné 1,4 point à 79,7%. 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 offre quatre destinations. KLM a complété cette offre vers les destinations pétrolières et gazières avec une liaison à partir d'Amsterdam vers Houston aux États-Unis. Avec une part de marché mesurée en offre de l'ordre de 25%, Air France-KLM est le premier transporteur européen vers l'Afrique.

♦ Le **réseau Moyen-Orient** couvre 11 pays à travers 14 destinations. L'activité a été marquée par les tensions dans cette zone. En effet, le trafic progresse de 5,8% pour des capacités en hausse de 7,8%, faisant perdre 1,4 point au coefficient d'occupation (74,4%). Air France-KLM occupe la place de leader au départ de l'Europe vers cette région avec une part de marché mesurée en offre de l'ordre de 8%.

Le réseau **Caraïbes et Océan Indien** offre 16 destinations dans 9 pays. Il représente 11% du trafic et des capacités. Depuis juin 2006, les vols d'Air France au départ de Paris-Orly et à destination de Fort-de-France et de Pointe-à-Pitre sont assurés par de nouveaux Boeing 777-300ER, dernier-né de la famille Boeing. Ces nouveaux avions spécialement aménagés pour ces destinations génèrent d'importantes économies de carburant. À bord, les derniers modèles des nouveaux Espaces de voyages y sont déclinés dans toutes les cabines afin d'offrir aux passagers les dernières innovations technologiques ainsi qu'une meilleure qualité de service. Depuis janvier 2007, ils desservent également Saint-Denis de La Réunion et Cayenne en Guyane. Chaque année, Air France transporte plus de 1,4 million de passagers entre Paris-Orly et les départements d'outre-mer.

Toujours marqué par la crise sanitaire de l'année dernière, le trafic a baissé de 2,1% pour une diminution de 2,7% des capacités. Le taux d'occupation a gagné 0,5 point au niveau élevé de 82,6%. Le nombre de passagers s'est élevé à 3,1 millions de passagers (-1,5%) et le chiffre d'affaires a atteint 1,2 milliard d'euros, en hausse de 3,8%. Sa quote-part dans le chiffre d'affaires total passage régulier est restée stable à 7%.

## Forte activité sur le réseau moyen-courrier

Le réseau moyen-courrier inclut l'Europe dont la France et l'Afrique du Nord. Il totalise 122 destinations (126 destinations à l'été 2006) dans 36 pays dont 46 destinations sont opérées par Air France et ses filiales régionales Régional, Brit Air et City Jet, 25 sont opérées par KLM et sa filiale régionale Cityhopper et 51 destinations sont opérées par les deux compagnies. Le réseau moyen-courrier relie principalement l'Europe au reste du monde grâce aux deux *hubs* du groupe. En effet, 52% et 65% des passagers respectivement à CDG et à Schiphol sont en correspondance vers un vol long-courrier.

Le marché domestique français en point à point est assuré principalement au départ d'Orly, notamment grâce à « La Navette » qui, depuis son lancement en 1996, a transporté près de 60 millions de passagers dont 60% voyagent pour des raisons professionnelles. Ils bénéficient de départs fréquents, d'horaires étalés sur toute la journée, d'une excellente ponctualité, d'un accès aux e-services et d'une politique tarifaire attractive. Afin de mieux répondre aux attentes de cette clientèle, le hall 2 de l'aéroport de Paris-Orly ouest a été entièrement rénové.

Premier réseau du groupe, le moyen-courrier représente 20% du trafic et 23% des capacités, en stabilité sur l'exercice précédent. Plus de 51,3 millions de passagers (+4,9%) ont voyagé avec le groupe et ont généré un chiffre d'affaires de 7,1 milliards d'euros, en augmentation de 5,8%, soit près de 41% du chiffre d'affaires total passage régulier (42% au 31 mars 2006). L'augmentation du chiffre d'affaires reflète l'activité soutenue de ce secteur. En effet, le trafic a progressé de 6,3% pour des capacités en hausse de 5,2%. Le coefficient d'occupation a gagné 0,7 point à 70,9%.

## Le passager au cœur de la stratégie

L'environnement commercial change : l'offre concurrentielle s'élargit ; s'y ajoutent les nouvelles responsabilités du transport aérien (sécurité, environnement, politiques consuméristes) ; enfin, le comportement des clients tant individuels qu'entreprises évoluent vers plus d'exigence et de plus de personnalisation. Air France-KLM se doit d'y apporter des réponses de leader européen. Parmi ces réponses, figurent l'enrichissement de l'offre produit, le développement des e-services pour faciliter le voyage ou encore l'innovation dans le confort à bord.

### Une offre produit enrichie

Avec CityJet for Air France, Air France a développé un nouveau service à partir du cœur de Londres. Depuis le 26 mars 2007, CityJet for Air France relie London City à dix différentes villes européennes avec près de 70 vols quotidiens. Produit exclusif avec une heure limite d'enregistrement réduite à dix minutes et toutes les facilités offertes par les e-services, il est principalement destiné à une clientèle affaires.

Lancé en juin 2005, *Flying Blue*, programme unique de fidélisation aux deux compagnies, a rencontré très vite un vif succès. En deux ans, le nombre d'adhérents a augmenté de 26%, passant de 10 à 12,6 millions. Au cours de l'année 2006, plus de 7% des membres actifs ont utilisé les deux compagnies.

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 quelque 16 600 vols quotidiens des compagnies membres de l'alliance SkyTeam, ainsi qu'auprès de 130 partenaires aériens ou non aériens. Les adhérents de *Flying Blue* sont consommateurs de e-services : plus de 50% des nouveaux membres se sont inscrits sur internet et 90% des billets prime dont des e-tickets. Pour faciliter l'organisation de ces voyages, une nouvelle fonctionnalité a été lancée en 2006. Sur un seul écran, les membres peuvent visualiser les dates disponibles pour utiliser leur billet prime sur une période allant jusqu'à deux mois autour de la date demandée.

*Flying Blue* a déjà été récompensé à cinq reprises par des prix valorisant le programme de fidélité leader en Europe.

Air France et KLM expérimentent depuis l'été 2006 l'impression et la lecture d'étiquettes bagages intégrant une puce RFID (*Radio Frequency Identification*) sur les bagages de passagers des vols entre Roissy-Charles-de-Gaulle et Amsterdam-Schiphol. Cette puce est encodée dans l'étiquette bagages du passager ou sur les conteneurs bagages. Des capteurs dans l'aéroport permettent à la compagnie d'en connaître la localisation en temps réel et de pouvoir apporter une meilleure information au passager quant à la livraison des bagages, leur acheminement ou encore leur sécurisation. Ce nouveau système d'étiquettes RFID, commun à Air France et KLM, est également utilisé sur les vols Paris-Tokyo et sera étendu progressivement à l'ensemble des destinations desservies par les deux compagnies. À long terme, cette nouvelle technologie remplacera le système actuel du code-barres.

### Les e-services pour faciliter le voyage

Réserver son vol sur les sites internet des compagnies en choisissant son siège, imprimer sa carte d'embarquement de chez soi ou sur une borne libre-service, voyager avec un billet électronique sont quelques-unes des applications « e-services » qui répondent aux besoins d'autonomie, de simplicité, de transparence et de lisibilité exprimé par les passagers. Mais cette autonomie des clients doit être accompagnée car la relation client reste au cœur du métier d'Air France-KLM. Ainsi le développement du e-CRM (nouvelles technologies d'information et de communication) assure la connaissance, la reconnaissance et la réponse aux clients. Les exemples sont nombreux. L'internet mobile permet d'obtenir quels que soient le lieu et l'heure des informations personnalisées en temps réel. Le ROC (rappel opérationnel du client) en est un autre exemple. Il permet de gérer les aléas du transport aérien en informant les clients par SMS ou appel des retards tout en leur offrant des solutions alternatives.

Depuis avril 2006, les passagers d'Air France et de KLM peuvent s'enregistrer à partir des sites internet des deux compagnies pour

la quasi-totalité des destinations qu'elles proposent. S'ils sont détenteurs d'un billet électronique, ils peuvent choisir en ligne leur numéro de siège et imprimer leur carte d'embarquement de 24 heures à 30 minutes avant l'heure limite d'enregistrement du vol. À l'aéroport, il leur suffit de déposer leurs bagages à l'un des comptoirs « dépose bagages » spécialement dédiés, et ensuite de se rendre directement en salle d'embarquement.

Ce sont également plus de 20 000 clients qui utilisent chaque jour les 500 bornes libre-service Air France ou KLM réparties dans 63 aéroports dans le monde. L'offre s'est encore élargie. En effet, dès décembre 2006, KLM a été la première compagnie européenne à offrir des bornes libre-service réservées aux vols avec correspondance. Air France va développer cette offre à partir de l'été 2007 et l'objectif est de disposer de 100 de ces bornes à Schiphol et 70 à CDG en 2008.

### Air France et KLM investissent dans le confort de leurs cabines

Au cours des deux prochaines années, KLM va investir plus de 100 millions d'euros pour le remplacement, la rénovation et la mise à jour de ses flottes long-courrier, moyen-courrier ainsi que de la flotte régionale de la compagnie KLM Cityhopper. De nouveaux fauteuils seront installés dans la World Business Class (WBC) à bord des Boeing 747-400 et des MD-11. L'intérieur des cabines sera entièrement rénové, proposant de nouvelles couleurs, de nouveaux éclairages et de nouveaux sièges plus confortables sur les Boeing 737.

Air France propose pour sa part depuis novembre 2006 à ses clients de l'Espace Affaires long-courrier un nouveau fauteuil d'une longueur de deux mètres en position lit, un des plus grands du marché. En mai 2007, un quart de la flotte long-courrier d'Air France en sera équipée. Le confort des classes arrière a également été amélioré avec aussi de nouveaux fauteuils.

## Chiffres clés de l'activité passage

Exercice au	31 mars 2007	31 mars 2006	31 mars 2005 pro forma non audités *
Nombre de passagers (En milliers)	73 484	70 015	65 822
Chiffre d'affaires total passage (En M€)	18 366	16 942	15 379
Chiffre d'affaires passage régulier (En M€)	17 341	15 902	14 425
Recette unitaire en SKO (En cts d'€)	7,66	6,78	6,53
Recette unitaire au PKT (En cts d'€)	8,69	8,40	8,28
Coût unitaire au SKO (En cts d'€)	6,56	6,40	6,27
<b>Résultat d'exploitation (En M€)</b>	<b>1 067</b>	<b>686</b>	<b>384</b>

\* Air France et KLM consolidés sur 12 mois.

Le chiffre d'affaires de l'activité passage a atteint 18,37 milliards d'euros (+8,4%) et le résultat d'exploitation 1,07 milliard (+56%). La marge d'exploitation ajustée de la part des loyers opérationnels a progressé de 1,6 point à 6,8%.

La forte progression de l'activité du groupe Air France-KLM s'est accompagnée d'une hausse des recettes unitaires au passager kilomètre transporté et au siège kilomètre offert respectivement de 5,1% et de 4,1% hors change. Les coûts unitaires au siège kilomètre offert sont stables à change et prix du pétrole constants.

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 96,7 millions d'euros, elles proviennent essentiellement du marketing et de la gestion de la recette avec 67,1 millions d'euros et 29,6 millions d'euros du commercial. Au total, les synergies réalisées depuis la fusion dans l'activité passage s'élèvent à 342,7 millions d'euros dont 214,5 millions d'euros de synergies de revenus et 128,2 millions de synergies de coûts.

## Activité cargo

Deuxième métier du groupe, l'activité cargo représente près de 13% du chiffre d'affaires du groupe.

### Le marché du fret aérien plus difficile en 2006 mais les perspectives restent favorables

Après des années de forte croissance due à l'ouverture du commerce mondial, le fret aérien connaît une croissance molle, inférieure depuis deux ans à la croissance du commerce mondial. Il y a plusieurs explications au ralentissement de cette activité. La première est la concurrence du transport maritime avec l'arrivée de navires de grande capacité dont les performances sont en amélioration. Parallèlement, un certain nombre de produits high-tech ont vu leur prix de vente diminuer, rendant leur transport par le maritime plus attractif car la hausse du prix du carburant a entraîné une forte augmentation des prix du cargo aérien. La deuxième explication vient de la concentration des intégrateurs qui détiennent des positions fortes face aux différents modes de transport qu'ils arbitrent en maintenant une pression sur les prix. La troisième explication est le déséquilibre des échanges entre l'Asie et particulièrement la Chine et l'Europe. Le rapport des flux qui était de 1 à 2 en 2000 est passé de 1 à 8 en 2006, obligeant les transporteurs à dimensionner leurs capacités pour le flux le plus important et donc faire la moitié du voyage en état de surcapacité. Enfin, la logistique au sol se complexifie avec les contraintes de sûreté couplées aux exigences commerciales de flexibilité, rapidité et fiabilité des chaînes logistiques.

Cependant, l'industrie du fret aérien dont les cycles sont plus marqués que ceux du transport de passagers, dispose de perspectives favorables avec la croissance des pays émergents et la mondialisation. Le trafic mondial en millions de tonnes devrait progresser de 5,2% par an jusqu'en 2011 pour atteindre 111,9 millions de tonnes (source : Roland Berger ACT Worldwide and Regional forecast 2005-2010).

### Air France-KLM Cargo, le leader européen du fret aérien

Air France-KLM Cargo, leader européen et mondial hors intégrateurs, détient une part de marché de 29,6% en 2006 (+0,2 point) parmi les compagnies aériennes de l'AEA (*Association of European Airlines*) et de 7% au plan mondial (-0,2 point). Au cours de l'exercice, le groupe a transporté plus de 1,4 million de tonnes de fret dont 50% dans les soutes des avions passagers et 50% dans 16 avions tout cargo.

### Une organisation intégrée

Air France Cargo et de KLM Cargo ont placé dès octobre 2005 leurs ventes, leur distribution, leur marketing et la gestion des réseaux et la communication sous une direction unique, la Joint Cargo Team, tandis que d'autres fonctions sont coordonnées. Une équipe de 120 managers dirige et coordonne l'organisation Air France-KLM Cargo dans le monde. Au 31 mars 2007, toutes les fonctions commerciales étaient intégrées sous une direction unique. Ce sont aujourd'hui 2 200 salariés sur 5 700 qui travaillent sous la bannière Air France-KLM Cargo. Cette intégration va se poursuivre dans les services achats et les systèmes d'information.

Cette organisation 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*. Par ailleurs, depuis août 2006, les clients disposent d'une entrée unique à l'ensemble des services grâce au site internet commun aux deux compagnies.

### Une offre produit adaptée aux besoins spécifiques des clients

Air France-KLM Cargo a une offre produit et réseau organisée autour de quatre familles de produits répondant aux besoins spécifiques des industriels et des marchés.

- ◆ **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 et représente 55% du chiffre d'affaires (57% en 2006-05).
- ◆ **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. Sa part dans le chiffre d'affaires est restée stable à 25%.
- ◆ **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. Cette gamme de produits a gagné deux points, passant à 8% des ventes en 2006-07.
- ◆ **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. Il représente 12% du chiffre d'affaires (+1 point).

Cette gamme d'offres est également offerte par l'alliance SkyTeam Cargo. Fondée en 2000, cette alliance est la première alliance mondiale dans le cargo. Regroupant huit membres (Aeromexico Cargo,

Air France Cargo, Alitalia Cargo, CSA Cargo, Delta Air Logistics, KLM Cargo, Korean Air Cargo et Northwest Airlines Cargo), elle couvre 545 destinations dans 127 pays.

## Une conjoncture plus difficile en 2006-07

L'activité cargo du groupe a connu un retournement de conjoncture au cours de l'été 2006. En effet, après un premier trimestre (avril-juin) très dynamique, la demande a faibli, particulièrement au départ de l'Europe. Pour faire face à cette situation, Air France-KLM a ajusté ses capacités en retirant de la flotte par anticipation deux Boeing 747-200 dont les performances énergétiques n'étaient plus compatibles avec les objectifs économiques et environnementaux du groupe.

Au total, les capacités sont restées quasiment stables (+0,6%) et le trafic a progressé de 1,4% amenant le coefficient d'occupation à 66,6% (0,6 point).

	Offre en TKO (En millions)		Trafic en TKT (En millions)		Taux de remplissage (En %)		Nombre de tonnes (En milliers)		Chiffre d'affaires (En M€)	
	2006-07	2005-06	2006-07	2005-06	2006-07	2005-06	2006-07	2005-06	2006-07	2005-06
Europe	554	544	86	85	15,5	15,6	68	70	71	76
Amérique du Nord et du Sud	5 404	5 615	3 679	3 700	68,1	65,9	484	492	833	832
Asie/Pacifique	7 699	7 502	5 497	5 479	71,4	73,0	624	607	1 239	1 259
Afrique/Moyen-Orient	1 825	1 673	1 132	995	62,1	59,5	205	184	354	320
Caraïbes/Océan Indien	1 008	1 061	593	570	58,8	53,8	77	75	194	186
<b>Total</b>	<b>16 490</b>	<b>16 394</b>	<b>10 986</b>	<b>10 830</b>	<b>66,6</b>	<b>66,1</b>	<b>1 458</b>	<b>1 428</b>	<b>2 691</b>	<b>2 673</b>

Le transport de fret sur le réseau **Asie** a augmenté de 2,8% à 624 mille tonnes. Le chiffre d'affaires a baissé de 1,6% à 1,24 milliard d'euros. L'Asie reste le premier réseau du groupe, représentant 50% du trafic et 47% des capacités et du chiffre d'affaires du transport de fret.

Le réseau **Afrique** et **Moyen-Orient** a connu une nouvelle forte hausse des tonnages transportés qui sont passés de 184 mille tonnes à 205 mille tonnes (+11,4%). Ce réseau représente environ 10% de l'activité cargo du groupe. Le trafic a progressé de 13,8% pour une augmentation des capacités de 9,0%. Le coefficient de remplissage

a gagné 2,6 points à 62,1%. Le chiffre d'affaires a progressé de 11% à 354 millions d'euros et représente 12% du chiffre d'affaires du transport de fret.

Le réseau **Caraïbes** et **Océan Indien** a connu une baisse de l'offre (-4,9%) et un trafic en progression de 3,9%. Le coefficient de remplissage s'est amélioré de 5 points à 58,8%. Les tonnages transportés ont atteint 77 mille tonnes (+3,0%) générant un chiffre d'affaires de 194 millions (+4,3%). Ce réseau représente environ 5% de l'activité cargo.

## Chiffres clés de l'activité cargo

Exercice au	31 mars 2007	31 mars 2006	31 mars 2005 pro forma non audités *
Tonnage transporté (En milliers)	1 458	1 428	1 385
Chiffre d'affaires total cargo (En M€)	2 908	2 882	2 576
Chiffre d'affaires transport de fret (En M€)	2 691	2 673	2 379
Recette unitaire à la TKO (En cts d'€)	16,32	16,30	15,45
Recette unitaire à la TKT (En cts d'€)	24,49	24,68	22,75
Coût unitaire à la TKO (En cts d'€)	15,84	15,07	14,33
<b>Résultat d'exploitation (En M€)</b>	<b>62</b>	<b>166</b>	<b>140</b>

\* Air France et KLM consolidés sur 12 mois.

Le groupe Air France-KLM a réalisé un chiffre d'affaires cargo de 2,91 milliards d'euros, en hausse de 0,9% par rapport au 31 mars 2006. La faiblesse du taux de remplissage et l'utilisation d'avions trop consommateurs de pétrole ont pesé sur la rentabilité de l'activité. La marge d'exploitation ajustée de la part des loyers opérationnels est ainsi passée de 6,4% au 31 mars 2006 à 2,7%, en baisse de 3,7 points. À taux de change constant, la recette unitaire à la tonne kilomètre

transportée (RTKT) est en hausse de 0,9% et la recette unitaire à la tonne kilomètre offerte (RTKO) de 1,8%. Le coût unitaire progresse de 0,6% à change et prix du pétrole constants.

Au cours de l'exercice, l'activité cargo a réalisé 15 millions d'euros de synergies qui porte le total réalisé depuis la fusion à 48 millions.

## Activité maintenance

La maintenance aéronautique est le troisième métier du groupe Air France-KLM avec un chiffre d'affaires tiers de l'ordre de 4% du chiffre d'affaires du groupe. Ce chiffre d'affaires réalisé avec des clients externes représente environ un tiers du chiffre d'affaires total de cette activité, la maintenance entretenant également les flottes d'Air France et de KLM.

### Un marché en croissance

Le marché de l'entretien aéronautique, estimé à 41,6 milliards de dollars en 2006, devrait croître d'environ 4,3% par an jusqu'en 2011. Cependant, la croissance sera marquée par de fortes disparités régionales. À ce jour, trois zones représentent plus de 80% du marché (l'Amérique du Nord avec 39%, l'Europe avec 27% et l'Asie du Sud-Est avec 17%) mais leur taux de croissance est estimé aux environs de 3% par an. En revanche, le taux de croissance en Chine, en Inde et au Moyen-Orient sera supérieur à 9%. Enfin, la maintenance sous-traitée monte en puissance, passant de 32% en 1990 à 75% en 2010. Mais la concurrence s'intensifie. D'abord avec les constructeurs qui offrent à leurs clients des solutions de maintenance de plus en plus intégrées et ensuite les acteurs indépendants qui se consolident.

### Air France-KLM, n° 2 mondial de la maintenance aéronautique multi-produits

Les activités de MRO (Maintenance, Repair & Overhaul) du groupe reposent essentiellement sur deux centres de profit : Air France Industries (AFI) et KLM Engineering & Maintenance (KLM E&M). Elles entretiennent la flotte d'Air France et de KLM ainsi que celle d'environ 150 clients, représentant plus de 900 avions traités. Le chiffre d'affaires total des activités de MRO du groupe s'élève à 2,9 milliards d'euros.

Les principales activités de la maintenance sont l'entretien des avions (45%), la révision des équipements (23%) et la révision des moteurs (32%).

### Un modèle opérationnel commun

Air France Industries et KLM E&M ont mis en place un modèle opérationnel s'appuyant sur une stratégie commune de développement et d'investissement, un rapprochement des forces de ventes des prestations industrielles et une coordination étroite des actions d'achat et de la politique fournisseur. Assurant une interface unique avec le marché, cette organisation est complétée par la mise en place progressive des répartitions des responsabilités techniques d'ingénierie des avions du groupe (*Central Engineering Agency – CEA*) et des responsabilités technico-économiques de gestion de produits (*Product Leadership Agency – PLA*) s'appliquant aux moteurs et aux équipements. Cette nouvelle organisation en CEA et PLA, lancée en 2005 sur certains types avions et moteurs, s'est étendue en 2006 et continuera à être développée sur l'exercice suivant.

Ce modèle opérationnel associé à l'organisation basée sur les PLA et CEA, vise à simplifier le fonctionnement du métier, mais aussi à bâtir les bases cohérentes d'un réseau de maintenance aéronautique à vocation mondiale. Basé sur un développement ciblé et rentable, ce réseau doit valoriser les atouts du groupe sur les produits Support Équipements et Moteurs et permettre un positionnement compétitif sur les activités de Grand Entretien Cellule.

### Un développement soutenu des produits support équipements et moteurs

Pour ce qui concerne l'activité de support équipements et moteurs, le métier de la maintenance met en œuvre plusieurs leviers de développement.

#### Produits support équipement

Les **partenariats** sont engagés avec des constructeurs afin de renforcer le positionnement commercial et de réaliser des économies d'échelle. Ainsi, le nombre de Boeing 777 traités *via* le partenariat de Boeing a progressé de 30% sur l'exercice pour atteindre 115 appareils. De même, KLM E&M se positionne avec la filiale EPCOR sur les révisions de groupes auxiliaires de puissance (APU) des avions de nouvelle génération Boeing 737 NG, Airbus 330/340 et Boeing 777, ceci en coopération avec le constructeur Honeywell.

La présence **géographique et la proximité** client sont des éléments essentiels. Cela prend la forme du déploiement du réseau logistique du groupe avec l'ouverture des centres logistiques de Bangkok, pour soutenir le contrat de support total Nok Air et de Singapour pour couvrir

la région Asie du Sud-Est. Notre filiale AMG et ses filiales jouent à la fois le rôle de relais logistique pour les régions Amériques Nord et Sud et de développement des capacités locales de réparation d'équipements tout comme le Hangxin Group en Chine.

Les **services intégrés**, la **disponibilité stratégique des stocks** et les **effets d'échelle** sur les produits phares sont également des leviers importants. La confiance et la satisfaction des clients se sont traduites en 2006-07 par le renouvellement des contrats majeurs support A340 Virgin Atlantic, A340 et A319 Air Mauritius pour AFI ainsi que le positionnement de KLM E&M sur le support Boeing 747-400F (contrats Martinair et TNT).

### Produits support moteurs

Le développement de l'activité moteurs est principalement basé sur l'effet d'échelle apporté par la flotte du groupe et les partenariats stratégiques avec les constructeurs motoristes. Ainsi, en 2006, KLM E&M a débuté la révision des CF6-80 E1 (moteur des A330 du groupe)

et a bénéficié de visites moteurs CFM56-7 en provenance de General Electric. De son côté, AFI a développé avec ce dernier la capacité de révision des moteurs GE90. Deux premiers contrats avec des clients externes ont été conclus durant ce même exercice. Ce partenariat inclut le développement de réparations de pièces GE90 qu'effectue la filiale CRMA pour le compte du groupe et de General Electric.

### Partenariats d'échange de charges

Ils impliquent l'envoi de travaux cellules vers des compagnies situées dans des zones géographiques à coût de main d'œuvre compétitif, contribuent à consolider ces chiffres d'affaires par l'obtention en contrepartie d'activités Moteurs et Support Equipements. Ces partenariats contribuent également à la baisse des coûts de Grand Entretien Cellule pour le groupe. Les compagnies partenaires en 2006-07 sont TAP, Royal Air Maroc, Malev et Adria Airways pour les petits porteurs ; Thai Airways et South African Airways pour les gros porteurs.

## Chiffres clés de l'activité maintenance

Exercice au	31 mars 2007	31 mars 2006	31 mars 2005 pro forma non audités *
Nombre d'avions traités	900	800	800
Chiffre d'affaires total (En M€)	2 864	2 688	2 600
Chiffre d'affaires externe (En M€)	977	896	777
<b>Résultat d'exploitation (En M€)</b>	<b>44</b>	<b>54</b>	<b>48</b>

\* Air France et KLM consolidés sur 12 mois.

Le chiffre d'affaires total de l'activité maintenance a progressé de 6,6% soutenu par la progression du chiffre d'affaires réalisé avec des clients tiers (+9,1%). Cette croissance a été principalement réalisée sur les activités de révision des équipements et des moteurs. Les pertes enregistrées sur l'activité entretien des avions ont pesé sur la rentabilité globale de l'activité maintenance dont le résultat d'exploitation est en baisse de 19% à 44 millions.

Au cours de l'exercice, l'activité maintenance a réalisé 13 millions d'euros de synergies qui porte le total réalisé depuis la fusion à 45 millions.

## Autres activités

Les autres activités comprennent l'activité catering du groupe et l'activité charter de KLM. Elles représentent environ 3,5% du chiffre d'affaires du groupe.

### Catering

L'activité de catering ou commissariat aérien, 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.

Après une crise au début des années 2000, le secteur du catering est en phase de stabilisation, en dépit de certains marchés qui demeurent affectés, à l'instar du marché nord-américain notamment. Toutefois Servair et KLM Catering Services sont essentiellement présents sur le marché européen, moins affecté par cette conjoncture.

Les deux sociétés sont leaders sur leur marché domestique et préparent plus de 65 millions plateaux-repas par an, dont 44 millions pour Servair et 21 millions pour KLM Catering Services. Pour se différencier clairement de leurs concurrents, 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.

### Chiffres clés de l'activité catering

Exercice au	31 mars 2007	31 mars 2006
Nombre de plateaux traités <i>(En millions)</i>	63	60
Chiffre d'affaires total <i>(En M€)</i>	739	711
Chiffre d'affaires externe	187	145
<b>Résultat d'exploitation <i>(En M€)</i></b>	<b>16</b>	<b>7,5</b>

Pour faire face aux changements rapides du marché du catering, Servair avait 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 la société. L'objectif est de réaliser 27 millions d'euros d'économies en 3 ans, au travers d'un plan transformation du catering, une réorganisation des services fonctionnels et un plan performance achat. Près de 9 millions d'euros auront été dégagés sur l'exercice 2006-07. De son côté, KLM Catering Services avait lancé la même année un plan *Operational Excellence* dont l'objectif est de baisser les coûts unitaires de 2% par an sur les cinq ans à venir.

La modernisation de l'outil industriel est également un axe important retenu par Servair : la nouvelle base de *handling* ouverte au printemps 2006 en zone réservée sur l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle sera prochainement utilisée pour la préparation du catering de vols moyen-courrier d'Air France, en complément des vols opérés par les filiales aériennes du groupe Air France.

Le système de contrôle de la qualité mis en place par le groupe fait intervenir, au niveau de Servair, dans le cadre de travaux d'un comité scientifique, 40 experts en hygiène, microbiologie et qualité qui font réaliser 50 000 analyses par an auprès d'un laboratoire dûment accrédité. L'efficacité de ce système de contrôle a été reconnu car Air France est la première compagnie aérienne dans le monde à être certifiée à la norme ISO 22000 pour la sécurité de sa restauration à bord. Cette certification constitue, pour Air France et ses clients, l'assurance d'une chaîne alimentaire maîtrisée et d'obligations réglementaires respectées.

Un groupe de travail s'est constitué en 2006 entre Servair et KLM Catering Services afin d'identifier des synergies et de les mettre en place. Des économies annuelles évaluées à 1 million d'euros en sont attendues.

## 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 de 28 Boeing 737-700 et 800 depuis les aéroports d'Amsterdam Schiphol, Eindhoven et de Rotterdam. Elle assure des vols réguliers vers 25 destinations et des vols charter vers plus de 70 destinations européennes. Elle propose également des vols spéciaux ou encore loue des avions avec ou sans équipage.

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.

Au cours de l'exercice 2006-07, le groupe Air France-KLM a décidé de développer transavia.com à partir du marché français pour répondre aux attentes de la clientèle loisirs moyen-courrier et à celle des voyageurs avec des affrètements de vols charter. Basée à Orly-Sud, elle opérera une flotte homogène avec celle de transavia.com et s'appuiera sur le savoir-faire et les outils existants. Détenue à 60% par Air France et à 40% par transavia.com, son vol inaugural à destination de Porto a eu lieu le 12 mai 2007. Dans les mois à venir, elle desservira le Maroc, la Tunisie et la Grèce.

### Chiffres clés de transavia.com

Exercice au	31 mars 2007	31 mars 2006	31 mars 2005
Nombre de passagers ( <i>En millions</i> )	5,2	4,8	4,5
Chiffre d'affaires ( <i>En M€</i> )	584	512	449
<b>Résultat d'exploitation (<i>En M€</i>)</b>	<b>35</b>	<b>23</b>	<b>23</b>

## Flotte

### La flotte Air France-KLM

#### Une flotte jeune

La flotte du groupe Air France-KLM au 31 mars 2007 s'élève à 592 avions dont 569 avions en exploitation contre respectivement 575 et 561 avions au 31 mars 2006.

La flotte principale comprend 393 avions, se répartissant en 154 avions long-courrier, 16 avions cargo et 223 avions moyen-courrier. La flotte régionale comprend 195 avions.

275 avions sont détenus en pleine propriété (46% de la flotte contre 40% un an plus tôt), 133 avions sont en crédit-bail, soit 22% de la flotte (26% au 31 mars 2006) et 184 avions sont en loyer opérationnel (31% de la flotte contre 34% au 31 mars 2006). Le nombre d'avions en commande ferme au 31 mars 2007 s'élève à 47 appareils et les options à 34 (48 et 35 respectivement au 31 mars 2006).

#### Une politique de flotte active

Le groupe Air France-KLM mène une politique de flotte active dont les objectifs sont de répondre à l'évolution du trafic en respectant une cohérence technologique dans la flotte et en limitant l'impact de son activité sur l'environnement.

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. À 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 anticipation de valeur résiduelle potentielle favorable. Par ailleurs, le groupe cherche à privilégier une spécification des appareils aussi proche que possible du standard de l'industrie afin de favoriser un éventuel remplacement.

Au sein du groupe, la gestion active de la flotte a permis de dégager des synergies. Près de trois millions d'euros ont été réalisés au cours de l'exercice portant le total depuis le rapprochement des deux compagnies à près de huit millions. Ces synergies proviennent soit d'approche commune de fournisseurs, soit de transfert d'avions entre filiales.

### La flexibilité, un outil d'optimisation

La flexibilité du plan de 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, en moyenne, 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 pourra varier à la hausse ou à la baisse selon les nécessités. À l'été 2011 par rapport à l'été 2007, le nombre de sièges de la flotte long-courrier pourra avoir soit augmenté de 21% pour accompagner la croissance, soit baissé de 3% en cas de ralentissement de l'activité. Pour la flotte moyen-courrier, la variation peut aller de +12% à -12% sur la même période.

### Des mesures en faveur de l'environnement

Les deux compagnies ont pris la décision d'accélérer la rationalisation de leurs flottes en remplaçant des avions dont l'efficacité énergétique ne correspond plus aux exigences environnementales du groupe. Au cours de l'exercice, Air France a remplacé ses Boeing B747-300 de son réseau Caraïbes et Océan Indien par des Boeing B777-300ER, réduisant ainsi de 21% les émissions de CO<sub>2</sub> en 2006 et de 28% en 2007 pour cette flotte.

En mai 2007, Air France a pris la décision de renouveler sa flotte Boeing B747-400 et une partie de sa flotte moyen-courrier. En conséquence, 18 avions B747-400 dont 13 avions passage et 5 avions cargo, seront remplacés par 18 avions B777. Les livraisons s'échelonneront entre 2007 et 2013. Ces investissements vont permettre de renforcer l'efficacité énergétique de la flotte long-courrier qui va passer d'une consommation de 4,23 litres au passager sur 100 kilomètres à une consommation de 3,44 litres, soit une baisse de près de 19%. Le remplacement des B747-400 va amener une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de cette flotte entre 23 et 28% à horizon 2012 par rapport au niveau de 2006.

Au niveau de la flotte des Airbus A320, Air France a lancé une commande de 30 Airbus A320-21 dernière génération dont 19 avions de remplacement et 11 avions pour assurer la croissance. Ces avions seront livrés entre 2009 et 2012.

KLM a pris, en 2005-06, la décision de renouveler ses Boeing B767-300ER par des Airbus A330 et des Boeing B777-200. Ces renouvellements seront achevés à l'été 2009.

## La flotte du groupe Air France

La flotte du groupe Air France totalisait 405 avions au 31 mars 2007 dont 261 avions dans la flotte principale et 144 avions dans la flotte régionale.

### La flotte d'Air France

La flotte d'Air France comprend 261 avions au 31 mars 2007 dont 256 appareils en exploitation. La flotte se répartit en 149 appareils moyen-courrier, 99 appareils long-courrier, et 13 cargo. La flotte a un âge moyen de 8,8 ans dont 6,7 ans pour la flotte long-courrier, 9,8 ans pour la flotte moyen-courrier et 12,8 ans pour la flotte cargo.

Sur l'exercice, les mouvements ont représenté 17 entrées et 14 sorties. Par ailleurs, un Boeing B747-400 passage est en cours de conversion en avion cargo. Dans la flotte long-courrier passage, 6 Boeing B777-300ER sont entrés et 3 avions sont sortis (1 Airbus A340-300 et 2 Boeing B747-300). Depuis l'été 2006, Air France n'exploite plus de Boeing B747-300. La flotte cargo a vu l'arrivée d'un Boeing B747-400ERF.

Le processus de rationalisation de la flotte moyen-courrier s'est poursuivi au cours de l'exercice avec la sortie de 8 Boeing B737-500. Il sera achevé en juillet 2007. La flotte moyen-courrier sera alors totalement organisée 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. Au 31 mars 2007, 6 Airbus A318, 2 Airbus A319, un Airbus A320 et 321 étaient entrés dans la flotte.

Les investissements aéronautiques sur l'exercice se sont élevés à 1,3 milliard d'euros (y compris les avances sur commandes et les opérations d'entretien immobilisées). Sur une flotte de 261 avions, 164 appareils sont détenus en pleine propriété (63%), 12 en crédit-bail (5%) et 85 en loyer opérationnel (33%). Au 31 mars 2007, les commandes fermes s'élevaient à 22 appareils et les options à 15 appareils.

Au cours de l'année, Air France a été informé du nouveau délai dans la livraison des Airbus A380 qui a été repoussée de février 2008 à avril 2009 créant ainsi un déficit de capacités. Cependant, le groupe a pu accélérer la livraison de deux Boeing B777-300ER et en louer un troisième, permettant ainsi de restaurer le niveau de croissance envisagé.

### La flotte régionale

La flotte régionale 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 et la flotte BAE chez City Jet. Elle comprend 144 avions de 100 sièges ou moins dont 127 en exploitation et 17 non exploités. Ces derniers se répartissent en 11 avions chez CityJet et 6 avions chez Régional.

Au cours de l'exercice, Régional a reçu ses deux premiers Embraer 190 sur une commande de 6 avions et a sorti 3 Embraer 120ER et 5 SAAB 2000 ; Brit Air a reçu un Fokker 100 et transféré un Fokker 100 chez CityJet ; City Jet a acquis sur le marché secondaire 14 BAE Avro RJ85 en remplacement de sa flotte de BAE 146. Sur les 14 avions, 11 avions étaient en cours de visite au 31 mars 2007. La compagnie a également intégré le Fokker 100 de Brit Air.

L'âge moyen de la flotte en exploitation est 11,3 ans. Il est de 9,4 ans pour Brit Air, de 18,8 ans pour City Jet, 9,8 ans pour Régional.

Les investissements aéronautiques se sont élevés à 150 millions d'euros pour l'exercice. Sur une flotte totale de 144 appareils, 47 sont en pleine propriété, 47 sont en crédit-bail et 50 sont en loyer opérationnel. Les commandes fermes s'élevaient à 11 appareils et les options à 8 appareils au 31 mars 2007.

## La flotte du groupe KLM

La flotte du groupe KLM totalisait 187 avions au 31 mars 2007 dont 132 dans la flotte KLM et 55 dans la flotte régionale.

### La flotte KLM

La flotte KLM comprend 132 avions dont 131 en opération. La flotte se répartit en 74 avions moyen-courrier, 55 long-courrier et 3 cargo. Les avions de la flotte ont un âge moyen de 9,1 ans, dont 8,7 ans pour la flotte long-courrier, 9,8 ans pour le moyen-courrier et 3,7 ans pour la flotte cargo. Les investissements aéronautiques sur l'exercice se sont élevés à 0,6 milliard d'euros (y compris les avances sur commandes et les opérations d'entretien immobilisées).

Sur l'exercice, les mouvements ont représenté 10 entrées et 7 sorties. Dans la flotte long-courrier, 3 Boeing B777-200ER et 5 Airbus A330-200ER tandis que 7 Boeing B767-300ER étaient sortis. Avec ces sorties, KLM ne dispose plus de Boeing B767-300 en exploitation. Dans la flotte moyen-courrier, 2 Boeing B737-800 sont entrés.

Sur une flotte totale de 132 appareils, 31 sont en pleine propriété, 60 en crédit-bail et 41 sont en loyer opérationnel. Au 31 mars 2007, les commandes fermes s'élevaient à 14 appareils et les options à 11 appareils.

### La flotte régionale

La flotte régionale de KLM est mono-avion. Elle comprend 55 Fokker de 103 sièges ou moins, tous en exploitation. Les avions de la flotte régionale ont un âge moyen de 14,2 ans. Cette année, la flotte s'est enrichie de deux Fokker 100. Les investissements se sont élevés à 6 millions d'euros.

Sur une flotte de 55 appareils, 33 sont en pleine propriété, 14 en crédit-bail et 8 sont en loyer opérationnel. Au 31 mars 2007, il n'y a aucune commande ferme ou option d'appareil régional.

## Flotte Air France

Au 31 mars	Propriété			Crédit-bail			Location opérationnelle			Total			En exploitation		
	2007	2006	2005	2007	2006	2005	2007	2006	2005	2007	2006	2005	2007	2006	2005
<b>Long-courrier</b>															
B747-400	9	8	8	-	1	1	7	7	7	16	16	16	15	16	16
B747-300/200	4	6	7	-	-	-	-	-	-	4	6	7	-	4	5
B777-200/300	25	19	16	4	4	4	15	15	14	44	38	34	44	37	34
A340-300	10	10	8	3	3	6	6	7	8	19	20	22	19	20	22
A330-200	6	6	4	1	1	1	9	9	9	16	16	14	16	16	13
B767-300	-	-	1	-	-	-	-	-	-	-	-	1	-	-	-
B747-400 cargo	2	2	1	-	-	-	4	3	3	6	5	4	6	5	4
B747-200 cargo	6	5	5	-	1	1	1	1	2	7	7	8	7	7	8
<b>Total</b>	<b>62</b>	<b>56</b>	<b>50</b>	<b>8</b>	<b>10</b>	<b>13</b>	<b>42</b>	<b>42</b>	<b>43</b>	<b>112</b>	<b>108</b>	<b>106</b>	<b>107</b>	<b>105</b>	<b>102</b>
<b>Moyen-courrier</b>															
A321-100/200	11	11	11	-	-	-	3	2	2	14	13	13	14	13	13
A320-100/200	52	49	49	-	3	3	16	16	15	68	68	67	68	66	67
A319-100	19	20	18	4	4	4	22	21	21	45	45	43	45	44	43
A318-200	18	12	9	-	-	-	-	-	-	18	12	9	18	12	9
B737-300/500	2	3	4	-	-	3	2	9	9	4	12	16	4	11	15
<b>Total</b>	<b>102</b>	<b>95</b>	<b>91</b>	<b>4</b>	<b>7</b>	<b>10</b>	<b>43</b>	<b>48</b>	<b>47</b>	<b>149</b>	<b>150</b>	<b>148</b>	<b>149</b>	<b>146</b>	<b>147</b>
<b>Total</b>	<b>164</b>	<b>151</b>	<b>141</b>	<b>12</b>	<b>17</b>	<b>23</b>	<b>85</b>	<b>90</b>	<b>90</b>	<b>261</b>	<b>258</b>	<b>254</b>	<b>256</b>	<b>251</b>	<b>249</b>

## Flotte régionale

Au 31 mars	Propriété			Crédit-bail			Location opérationnelle			Total			En exploitation		
	2007	2006	2005	2007	2006	2005	2007	2006	2005	2007	2006	2005	2007	2006	2005
<b>Brit Air</b>															
Canadair Jet 700	3	2	2	9	10	9	-	-	-	12	12	11	12	12	11
Canadair Jet 100	2	2	2	11	11	11	5	6	6	18	19	19	18	19	19
Fokker 100-100	5	5	1	-	-	-	8	8	9	13	13	10	13	13	10
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>9</b>	<b>5</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>20</b>	<b>13</b>	<b>14</b>	<b>15</b>	<b>43</b>	<b>44</b>	<b>40</b>	<b>43</b>	<b>44</b>	<b>40</b>
<b>Régional</b>															
Embraer RJ 145	2	2	2	17	17	17	9	9	9	28	28	28	28	28	28
Embraer RJ 135	2	2	2	3	3	3	4	4	4	9	9	9	9	9	9
Embraer 190	-	-	-	-	-	-	2	-	-	2	-	-	2	-	-
Embraer 120	8	8	7	-	1	3	-	2	3	8	11	13	8	9	10
Fokker 100	4	1	1	-	1	1	6	7	5	10	9	7	9	9	6
Fokker 70	-	-	-	5	5	5	-	-	-	5	5	5	5	5	5
Beach 1900	3	3	6	1	1	1	1	1	1	5	5	8	-	-	-
SAAB 2000	-	-	-	-	-	-	-	5	6	-	5	6	-	5	6
<b>Total</b>	<b>19</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	<b>26</b>	<b>28</b>	<b>30</b>	<b>22</b>	<b>28</b>	<b>28</b>	<b>67</b>	<b>72</b>	<b>76</b>	<b>61</b>	<b>65</b>	<b>64</b>
<b>City Jet</b>															
BAE146-200	5	5	5	1	1	1	14	13	11	20	19	17	20	19	17
AVRO RJ 85	13	-	-	-	-	-	1	-	-	14	-	-	3	-	-
<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>15</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>34</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>23</b>	<b>19</b>	<b>17</b>
<b>Total</b>	<b>47</b>	<b>30</b>	<b>28</b>	<b>47</b>	<b>50</b>	<b>51</b>	<b>50</b>	<b>55</b>	<b>54</b>	<b>144</b>	<b>135</b>	<b>133</b>	<b>127</b>	<b>128</b>	<b>121</b>

## Flotte KLM

Au 31 mars	Propriété			Crédit-bail			Location opérationnelle			Total			En exploitation		
	2007	2006	2005	2007	2006	2005	2007	2006	2005	2007	2006	2005	2007	2006	2005
<b>Long-courrier</b>															
B747-400	11	6	6	11	16	16	-	-	-	22	22	22	22	22	22
B777-200	-	-	-	6	5	4	8	6	6	14	11	10	14	11	10
A330-200	-	-	-	6	3	-	2	-	-	8	3	-	8	3	-
MD 11	2	-	-	6	8	8	2	2	2	10	10	10	10	10	10
B767-300	-	-	-	-	-	-	1	8	12	1	8	12	-	8	12
B747-400 cargo	-	-	-	3	3	3	-	-	-	3	3	3	3	3	3
<b>Total</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>32</b>	<b>35</b>	<b>31</b>	<b>13</b>	<b>16</b>	<b>20</b>	<b>58</b>	<b>57</b>	<b>57</b>	<b>57</b>	<b>57</b>	<b>57</b>
<b>Moyen-courrier</b>															
B737-900	-	-	-	2	2	2	3	3	3	5	5	5	5	5	5
B737-800	6	3	6	20	23	20	6	4	4	32	30	30	32	30	30
B737-700	-	-	-	5	5	4	5	5	5	10	10	9	10	10	9
B737-400	6	6	6	-	-	-	7	7	7	13	13	13	13	13	13
B737-300	6	6	6	1	1	1	7	7	7	14	14	14	14	14	14
<b>Total</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>28</b>	<b>31</b>	<b>27</b>	<b>28</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>74</b>	<b>72</b>	<b>71</b>	<b>74</b>	<b>72</b>	<b>71</b>
<b>Total</b>	<b>31</b>	<b>21</b>	<b>24</b>	<b>60</b>	<b>66</b>	<b>58</b>	<b>41</b>	<b>42</b>	<b>46</b>	<b>132</b>	<b>129</b>	<b>128</b>	<b>131</b>	<b>129</b>	<b>128</b>

## Flotte régionale

Au 31 mars	Propriété			Crédit-bail			Location opérationnelle			Total			En exploitation		
	2007	2006	2005	2007	2006	2005	2007	2006	2005	2007	2006	2005	2007	2006	2005
<b>KLM Cityhopper</b>															
Fokker 70	18	18	18	3	3	-	-	-	3	21	21	21	21	21	20
Fokker 50	6	2	-	-	4	6	2	2	4	8	8	10	8	8	10
<b>Total</b>	<b>24</b>	<b>20</b>	<b>18</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>29</b>	<b>30</b>
<b>KLM Cityhopper UK</b>															
Fokker 100	9	7	1	11	11	14	-	-	1	20	18	16	20	18	16
Fokker 50	-	-	-	-	-	-	6	6	6	6	6	6	6	6	6
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>7</b>	<b>1</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>26</b>	<b>24</b>	<b>22</b>	<b>26</b>	<b>24</b>	<b>22</b>
<b>Total</b>	<b>33</b>	<b>27</b>	<b>19</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>8</b>	<b>14</b>	<b>55</b>	<b>53</b>	<b>53</b>	<b>55</b>	<b>53</b>	<b>52</b>

# 2. **Activité**



Cette page est laissée en blanc volontairement.

# Données sociales et environnementales 3.

**Données sociales** 46

---

**Données environnementales** 54

---

## Données sociales

L'effectif moyen du groupe Air France-KLM s'élève à 103 050 pour l'exercice 2006-07, en légère progression (+0,6%).

Exercice	2006-07	2005-06	2004-05
Personnel au sol	74 329	74 258	74 462
Personnel navigant commercial (PNC)	20 701	20 294	19 829
Personnel navigant technique (PNT)	8 020	7 870	7 786
<b>Total</b>	<b>103 050</b>	<b>102 422</b>	<b>102 077</b>

### La politique sociale Air France-KLM

Le rapprochement entre Air France et KLM se poursuit autour des valeurs communes d'écoute, de respect, de confiance et dans le cadre du modèle « un groupe, deux compagnies, trois métiers ». En raison des différences de législation sociale entre les deux pays, les stratégies de ressources humaines demeurent distinctes et chacune poursuit sa propre politique de ressources humaines tout en favorisant les initiatives communes. C'est dans ce cadre qu'une nouvelle étape est franchie avec la mise en place d'activités communes notamment au sein des Achats, de l'Informatique, du Commercial et du Réseau.

Depuis février 2006, un comité de groupe européen « Air France-KLM » remplace les comités de groupe européens d'Air France et de KLM. Il assure l'information et la consultation des salariés sur les questions concernant le groupe ainsi que sur les matières à caractère transnational. Il est constitué de 37 membres, dont 10 Français, 6 Néerlandais et 21 Européens venant de 16 pays nommés ou élus pour quatre ans. Il a mis en place un groupe de travail sur les indicateurs sociaux afin d'avoir au niveau du groupe une vision d'ensemble commune et comparable.

Air France-KLM a lancé en 2006 deux programmes de formation réunissant des cadres des deux compagnies. Ces séminaires sont dispensés par l'IMD de Lausanne et HEC de Paris.

### Emploi

Dans un contexte de croissance de l'activité et de nouveaux gains de productivité dus notamment à l'évolution des technologies et à leurs conséquences sur l'emploi, Air France poursuit sa politique de protection de l'emploi durable et d'adaptation aux nouveaux métiers. L'accord triennal de gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences, signé en 2006, fixe le cadre de l'accompagnement de ces grands projets de changement et traduit la poursuite de la politique d'Air France basée sur l'anticipation, la transparence sur les métiers en décroissance ou en croissance et la mobilité professionnelle. La priorité est donnée aux ressources internes. Il s'agit pour Air France de s'adapter pour être toujours plus performant mais en protégeant l'humain.

L'exercice 2006-07 a vu la poursuite de la stabilisation des effectifs dans un contexte de croissance de l'activité. Les recrutements en contrat à durée indéterminée (CDI) en France se sont élevés à 1 994 salariés.

Les recrutements de personnels au sol ont légèrement progressé sur l'année dernière du fait du remplacement des départs en retraite. Depuis le 6 mai 2006, Air France est entrée dans le champ d'application du droit commun et applique l'accord de branche du 13 avril 2005 qui prévoit la mise à la retraite des salariés âgés de plus de 60 ans et de moins de 65 ans dès lors qu'ils réunissent les conditions pour pouvoir bénéficier d'une retraite à taux plein. Les départs à la retraite ont ainsi concerné 1 221 personnes.

Le pourcentage de salariés à temps partiel pour l'ensemble de la compagnie s'élève à 19% contre 18% en 2005.

En 2006, Air France a fait appel à l'intérim pour un montant de 37 millions d'euros et à la sous-traitance pour les domaines ne concernant pas son cœur de métier tels que l'assistance aéroportuaire,

la manutention, le gardiennage, le nettoyage et le développement d'applications informatiques spécifiques.

KLM mène une politique de l'emploi qui combine emploi durable et contrôle des coûts. La flexibilité, la mobilité, la santé et la participation sont les axes de cette politique.

Le marché du travail aux Pays-Bas commence à se tendre avec un risque de manque de salariés qualifiés. Aussi KLM a renforcé sa coopération avec plusieurs centres de formation afin d'attirer et de former des techniciens qualifiés.

La mobilité professionnelle des salariés à l'intérieur de la compagnie renforce les compétences des salariés et les prépare aux changements nécessaires pour maintenir le niveau de compétitivité.

Le nombre de salariés au 31 décembre 2006 s'élève à 30 669. 1648 recrutements ont été faits au cours de l'année. Les emplois à mi-temps, aux Pays-Bas, représentent 36% des emplois comme en 2005, dont 67% sont occupés par des femmes.

## Formation

Air France a dépensé 209 millions d'euros dans le cadre de son plan de formation 2006, représentant 8,7% de la masse salariale, un niveau supérieur aux obligations légales.

Le plan de formation concerne toutes les étapes de la vie professionnelle et l'accompagnement des mobilités. Les formations à caractère technique et réglementaire ont représenté près de 50% des actions menées. En 2006, le taux d'accès à la formation a atteint 94% de l'ensemble du personnel.

Dans le cadre de la loi du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle tout au long de la vie, Air France poursuit ses actions en vue de favoriser l'utilisation par les salariés de leur droits individuels à la formation (DIF) et développe les périodes de professionnalisation.

Il n'y a pas d'obligation de formation imposée par la loi néerlandaise. Cependant, KLM considère que la formation est un des éléments clés pour faciliter la mobilité et l'adaptation aux changements. Ainsi, KLM offre à ses salariés une gamme étendue de possibilités de formation, allant de la formation spécifique au poste à la formation dans un institut renommé. La formation professionnelle est de plus en plus considérée comme un processus permanent favorisant l'adaptation aux changements rapides.

La *KLM Academy*, centre de formation interne à KLM à destination des cadres, a réadapté son programme aux cadres opérationnels promus. Enfin, les cadres et les salariés recrutés d'autres sociétés, ont accès à un programme intensif sur Air France-KLM. Les cadres à haut potentiel sont suivis au cours de leur carrière et sont encouragés à évoluer en changeant de poste. La *KLM Academy* réfléchit à des programmes réservés à ce groupe de cadres.

## Rémunération et partage de la valeur créée

Conformément à l'accord salarial signé pour la période 2006-07 pour les personnels au sol et personnels navigants commerciaux, les mesures générales chez Air France ont représenté en moyenne pour l'exercice 2006 une augmentation de 1% auxquelles se sont ajoutées des mesures individuelles telles que l'avancement, la promotion et l'ancienneté, et la revalorisation (+1,7%) des primes et indemnités liées à l'emploi. Par ailleurs, un bonus exceptionnel de 500 euros a été versé en avril 2006 à l'ensemble des personnels sol et navigant commercial.

Conformément à l'accord du 1<sup>er</sup> août 2005, il a été versé 43,4 millions d'intéressement au titre de l'exercice 2005-06 (au titre de 2004-05 3,3 millions d'intéressement et une prime exceptionnelle de 11 millions d'euros). En complément du dispositif d'intéressement, un nouvel accord de participation a été signé le 28 septembre 2006. Au titre de l'exercice 2006-07, le montant total de la participation et de l'intéressement payé s'élèvera à environ 90 millions d'euros.

Les différences de salaire entre les hommes et les femmes d'Air France à emploi, ancienneté et organisation du temps de travail équivalents ne sont pas significatives.

KLM, conformément à la convention collective, a procédé à une augmentation générale des salaires de 1% en avril 2006 et de 0,75% en janvier 2007. Une nouvelle convention collective, applicable rétroactivement au 1<sup>er</sup> avril 2007, est en cours de rédaction.

## Dialogue social

L'exercice 2006-07 s'est traduit par une intense activité de la politique contractuelle marquant ainsi l'engagement social durable pour les années à venir.

Les conventions d'entreprise sont entrées en vigueur le 6 mai 2006 et ont marqué l'entrée d'Air France dans le champ d'application du droit commun.

Face à un environnement en mutation constante et pour maintenir sa compétitivité, l'entreprise doit s'adapter en permanence. Pour accompagner ces changements qui, pour la plupart, ont des impacts forts sur les métiers, un accord triennal pour la gestion prévisionnelle des emplois a été signé le 26 juillet 2006. Cet accord permet d'anticiper les évolutions des métiers et propose des dispositifs facilitant l'acquisition de nouvelles compétences pour accompagner les mobilités professionnelles et géographiques lorsque celles-ci sont nécessaires.

L'engagement de l'entreprise en matière de responsabilité sociale et de respect de la diversité s'est trouvé renforcé par la signature et le renouvellement d'un certain nombre d'accords (insertion professionnelle des personnes handicapées, égalité hommes/femmes, alternance, charte de la diversité, mutuelle, médecine du travail...).

La signature en juillet 2006 d'un avenant à l'accord d'intéressement du 1<sup>er</sup> août 2005 et la signature le 28 septembre 2006 d'un accord de participation permettront d'améliorer la reconnaissance de l'engagement des salariés.

Enfin, un accord complémentaire à l'accord salarial concernant le personnel au sol et le personnel navigant commercial, conclu pour la période 2006-07, a été signé en avril 2007.

KLM a établi avec les organisations syndicales une relation constructive sur la base d'intérêts communs en matière d'emploi. KLM applique trois conventions collectives, une pour le personnel au sol, une pour le personnel navigant commercial et une pour le personnel navigant technique.

### Santé et sécurité au travail

Dans le cadre de la mise en œuvre de la charte du management de la prévention pour la sécurité au travail signée en 2005 par l'ensemble des directions opérationnelles d'Air France, l'année 2006 a été marquée par la mise en œuvre d'un certain nombre d'actions visant l'amélioration continue de la sécurité des salariés. L'objectif fixé étant de porter l'entreprise au niveau d'une référence en matière de sécurité au travail et de parvenir d'ici trois ans à une baisse significative du taux de fréquence de ses accidents.

Ces actions ont concerné notamment la création d'un guide du management destiné à l'encadrement supérieur et intermédiaire pour le guider dans la pratique quotidienne de la maîtrise des risques, le déploiement d'un système d'informations commun permettant de favoriser les synergies en matière de réduction des accidents, la généralisation de formations spécifiques à destination des salariés mais aussi des managers.

Fin 2006, le coefficient de fréquence des accidents du travail en France s'est établi à 5,54. Il recouvre des disparités en fonction des populations (personnel au sol : 3,51 ; personnel navigant commercial : 11,68 ; personnel navigant technique : 1,89)

En 2006, les dépenses de sécurité d'Air France se sont élevées à près de 9 millions d'euros.

Au sein de KLM, l'*Occupational Safety & Environment Board* (Comité environnement et sécurité du travail) est chargé d'évaluer les accidents ainsi que de suivre des rapports et des mesures correctives. L'année 2006 a été marquée par un accident mortel à la maintenance de KLM. Une enquête a été menée par les autorités compétentes en coopération avec le management de la société. Il en est résulté que les procédures de sécurité n'étaient pas en cause, mais celles-ci ont été renforcées afin d'éviter tout accident similaire.

Le nombre d'accidents du travail entraînant un arrêt de travail a augmenté de 11%. Le nombre de jours de travail perdus à cause d'accidents a augmenté de 25%. L'augmentation du nombre d'accidents est liée au développement d'outils facilitant l'enregistrement de ces accidents. La compagnie considère qu'elle dispose ainsi d'une base efficace pour mettre en place des actions correctives.

Les modifications de la législation néerlandaise sur la santé et la sécurité au travail sont en cours d'intégration dans la politique de KLM.

KLM considère que la santé des salariés est importante dans le cadre de l'emploi. Aussi, des campagnes de prévention, des aides à l'acquisition de bicyclettes ou à des abonnements de sport sont offerts aux salariés. Enfin, une salle de sports a été créée chez KLM Cargo.

Le taux d'absentéisme s'est stabilisé à 5,6% en 2006.

### Diversité, responsabilité sociale et sociétale

Air France poursuit sa politique sociale fondée sur l'intégration par l'emploi et le respect de la diversité.

L'engagement d'Air France dans la politique de l'alternance est marquée par 10 ans de contractualisation autour d'un large consensus, réaffirmé lors de la 4<sup>e</sup> charte de l'alternance pour la période 2005-2008 signée par l'ensemble des organisations syndicales personnel au sol et personnel navigant commercial.

Depuis 10 ans, 10 000 alternants ont ainsi été formés dont 2 500 apprentis (parmi lesquels 50% de femmes). 90% de ces alternants ont été embauchés à l'issue de leur contrat dans les principaux métiers (entretien aéronautique, exploitation, commercial, informatique, personnel navigant technique et commercial).

Air France, par le biais d'un réseau d'associations qu'elle a mis en place, poursuit ses actions en faveur de l'égalité des chances en créant une dynamique territoriale pour l'accès à l'emploi. À titre d'exemple, l'association *AirEmploi* pour l'information sur les métiers de l'aérien, l'association des entreprises des aéroports franciliens *Jeremy* pour l'insertion des jeunes riverains sur les métiers aéroportuaires, la mise en œuvre d'un site relais de la *Fondation de la deuxième chance*, pour accompagner des projets permettant à des personnes en grande difficulté personnelle de sortir de ces situations et enfin la signature le 1<sup>er</sup> mars 2007 d'une convention-cadre pour la période 2007-2012 entre l'association ingénieurs pour l'école (IPE) et le ministère de l'éducation nationale qui permet de détacher 11 ingénieurs d'Air France auprès de l'éducation nationale afin de renforcer la coopération l'entreprise et l'école, etc.

Toutes ces actions sont mises en œuvre en partenariats avec la région, l'Éducation nationale, les centres de formation d'apprentis (CFA), les associations territoriales et institutionnelles.

Air France est active vis-à-vis du développement des régions où elle opère ; ainsi, à Roissy, elle a créé et soutient l'association « Pays de Roissy-CDG » qui, en rapprochant entreprises, élus locaux et résidents, permet l'aboutissement de projets concernant le développement économique, le logement, le transport, la culture, la formation et la recherche.

Air France a mis en place en juin 2006, un site Internet de recrutement « e-tic » qui permet aux candidats externes de postuler en ligne et d'enregistrer leur candidature selon un modèle de *curriculum vitae* universel. Par ailleurs, depuis décembre 2005, toute personne susceptible d'utiliser des outils de sélection, de consulter des dossiers de candidats ou d'être informée de données confidentielles est tenue de se soumettre aux obligations éthiques et morales de la charte de déontologie du service sélection et recrutement.

Au sein de l'entreprise, le 2<sup>e</sup> accord sur l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes, renouvelé en avril 2006 pour la période 2006-2009, est basé sur la définition d'objectifs et d'actions assortis d'indicateurs de suivi.

C'est ainsi qu'à l'appui d'actions concrètes telles que la formation et l'information des managers et des responsables ressources humaines ou encore la réalisation d'une étude avec des experts externes pour analyser la rémunération moyenne entre les femmes et les hommes, les progrès réalisés pourront être mesurés.

À la fin de l'année 2006, les femmes représentent 42,4% de l'effectif global.

La politique engagée par Air France depuis 15 ans pour l'intégration des personnes handicapées s'est poursuivie en 2006 par le renouvellement de l'accord sur l'insertion professionnelle des personnes handicapées pour la période 2006-2008.

Pour la sixième fois et malgré la modification de la loi qui impose de nouvelles règles de comptabilisation plus contraignantes pour atteindre l'objectif de 6% d'emploi, l'entreprise poursuit ses actions en faveur des salariés handicapés. En 2006, 26 embauches ont été réalisées, l'objectif fixé pour 2007 est de 32 embauches. La direction des achats participe à la réalisation de l'objectif d'embauches en développant la sous-traitance vers le secteur adapté et protégé avec un objectif de réalisation de 30% de l'obligation d'emploi à l'horizon 2008.

L'accord signé en 2006 a fixé un budget de 9 millions d'euros pour la période 2006-2008 qui permet notamment de financer les actions de maintien dans l'emploi, adaptation des postes de travail, actions de formation, etc.

En 2006, près de 2,2 millions d'euros ont ainsi été investis (40% au titre des actions de maintien dans l'emploi, 12% pour l'adaptation des postes de travail, 12% au titre d'actions de formation, etc.).

Air France poursuit son implication dans l'aide aux populations défavorisées notamment au travers de la Fondation Air France créée en 1992 et qui a pour vocation de soutenir des projets en faveur des enfants et des jeunes malades, handicapés ou en grande difficulté en France ou dans les pays où Air France est présente.

La Fondation travaille en partenariat avec des associations et des ONG dans le domaine de l'éducation et de la formation pour l'enfance et la jeunesse et leur apporte un soutien financier et technique.

La Fondation soutient aussi des projets présentés par le personnel d'Air France lorsque ceux-ci sont déjà engagés dans des associations d'aide à l'enfance.

En 2006, comme en 2005, KLM a été choisi Employeur favori par les étudiants des minorités ethniques à l'issue d'un sondage réalisé par le cabinet Intermediair and Ebbinge.

KLM a poursuivi les actions menées en coopération avec l'aéroport de Schiphol pour lutter contre le chômage des jeunes et permettre aux jeunes défavorisés de suivre une formation. La compagnie a également continué ses actions avec la Fondation néerlandaise pour la lecture et l'écriture qui offre des cours d'alphabétisation aux adultes.

Dans le cadre de sa convention collective, KLM garantit à ses salariés qui ont perdu au moins 35% de leurs capacités de maintenir leur emploi chez KLM ou de leur trouver un emploi hors du groupe. Les syndicats ont approuvé cette initiative unique aux Pays-Bas.

KLM Aircare et l'université de médecine d'Amsterdam ont signé un partenariat pour améliorer les soins médicaux destinés aux enfants du Kenya. Des spécialistes employés par l'université vont auprès de médecins kenyans pour leur assurer une formation complémentaire dans ce domaine.

Trois fondations charitables liées à KLM se sont coordonnées pour créer un centre pour enfants handicapés à Medan en Indonésie à la suite du tsunami.

En coopération avec le musée de la photographie d'Amsterdam, KLM aide les jeunes photographes à travers le prix Paul Huf.

*Pour plus d'information, se référer au rapport de développement durable 2006-07 d'Air France-KLM.*

	Air France <sup>(1)</sup>				KLM <sup>(2)</sup>				Filiales Air France <sup>(3)</sup>			Filiales KLM <sup>(4)</sup>
	2004	2005	2006	06/05	2004	2005	2006	06/05	2004	2005	2006	2006
<b>Effectif total au 31/12 (contrat à durée indéterminée et contrat à durée déterminée)</b>												
Personnel au sol	45 387	45 688	<b>45 231</b>	(1,0%)	19 366	19 550	19 599	0%	8 666	8 445	8 645	3 825
Personnel navigant commercial	13 582	13 947	<b>14 184</b>	2%	7 895	8 163	8 587	5%	671	723	982	1 234
Personnel navigant technique*	4 187	4 177	<b>4 198</b>	1%	2 269	2 333	2 483	6%	898	940	1 114	1 010
<b>Total</b>	<b>63 156</b>	<b>63 812</b>	<b>63 613</b>	<b>(0%)</b>	<b>29 530</b>	<b>30 046</b>	<b>30 669</b>	<b>2%</b>	<b>10 235</b>	<b>10 108</b>	<b>10 741</b>	<b>6 069</b>
<b>Part de femmes dans le groupe au 31/12</b>												
Personnel au sol	39%	40%	41%	2%	24%	25%	30%	21%	33%	33%	34%	42%
Personnel navigant commercial	66%	66%	65%	(1%)	84%	84%	83%	0%	80%	79%	77%	85%
Personnel navigant technique	5%	5%	6%	15%	4%	4%	4%	2%	4%	3%	4%	6%
<b>Part des femmes</b>	<b>43%</b>	<b>43%</b>	<b>44%</b>	<b>2%</b>	<b>40%</b>	<b>41%</b>	<b>43%</b>	<b>4%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>34%</b>	<b>45%</b>
<b>Organisation du temps de travail</b>												
% de femmes à temps partiel	33%	33%	33%	6%	63%	68%	67%	(1%)	N.A.	N.A.	13%	41%
% d'hommes à temps partiel	10%	9%	8%	(5%)	8%	14%	14%	2%	N.A.	N.A.	5%	10%
<b>% de temps partiels au 31/12</b>	<b>19%</b>	<b>18%</b>	<b>19%</b>	<b>5%</b>	<b>35%</b>	<b>36%</b>	<b>36%</b>	<b>0%</b>	<b>8%</b>	<b>8%</b>	<b>6%</b>	
Montant total versé aux sociétés d'intérim (M€)	18,1	25	30	20%	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	25,6	23	N.A.	
<b>Embauches en contrat à durée indéterminée</b>												
Personnel au sol*	637	994	1 231	24%	420	981	912	(7%)	402	496	496	163
Personnel navigant commercial*	387	519	629	21%	349	518	576	11%	8	54	133	0
Personnel navigant technique*	152	112	134	20%	97	112	196	75%	38	48	70	160
<b>Nombre de recrutement en contrat à durée indéterminée*</b>	<b>1 176</b>	<b>1 625</b>	<b>1 994</b>	<b>23%</b>	<b>866</b>	<b>1 611</b>	<b>1 841</b>	<b>14%</b>	<b>448</b>	<b>598</b>	<b>699</b>	<b>323</b>

	Air France <sup>(1)</sup>				KLM <sup>(2)</sup>				Filiales Air France <sup>(3)</sup>			Filiales KLM <sup>(4)</sup>
	2004	2005	2006	06/05	2004	2005	2006	06/05	2004	2005	2006	2006
<b>Départs</b>												
Personnel au sol	1 017	1 135	1 297	14%	3 276	1 016	790	(22%)	417	494	521	736
Personnel navigant commercial**	276	317	360	14%	296	232	253	9%	8	48	117	568
Personnel navigant technique**	112	116	94	(19%)	88	97	46	(53%)	14	13	48	37
<b>Total</b>	<b>1 405</b>	<b>1 568</b>	<b>1 751</b>	<b>12%</b>	<b>3 660</b>	<b>1 345</b>	<b>1 495</b>	<b>11%</b>	<b>439</b>	<b>555</b>	<b>686</b>	<b>1 341</b>
Dont retraite	976	1 060	1 221	15%	363	332	290	(13%)	60	47	48	19
Dont licenciements (incluant économique)	172	157	158	1%	393	532	184	(65%)	231	293	303	734
Dont démissions	188	250	279	12%	2 861	450	582	29%	142	205	325	585
Dont décès	69	101	68	(33%)	43	31	33	6%	6	10	10	3
<b>Absentéisme <sup>(5)</sup></b>												
<b>Pour maladie <sup>(5)</sup></b>												
Personnel au sol	3,3%	3,3%	3,1%	(6%)	6,5%	5,9%	5,4%	(8%)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Personnel navigant commercial	5,8%	6,8%	5,4%	(21%)	5,1%	5,4%	6,3%	17%	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Personnel navigant technique	2,1%	2,7%	2,4%	(12%)	4,3%	4,2%	3,9%	(7%)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
<b>Pour accident du travail <sup>(5)</sup></b>												
Personnel au sol	0,5%	0,5%	0,7%	43%	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Personnel navigant commercial	0,8%	0,9%	0,9%	0%	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Personnel navigant technique	0,2%	0,2%	0,2%	(9%)	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

	Air France <sup>(1)</sup>				KLM <sup>(2)</sup>				Filiales Air France <sup>(3)</sup>			Filiales KLM <sup>(4)</sup>
	2004	2005	2006	06/05	2004	2005	2006	06/05	2004	2005	2006	2006
<b>Pour maternité <sup>(5)</sup></b>												
Personnel au sol	0,9%	0,9%	1,1%	26%	0,5%	0,4%	0,4%	0%	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Personnel navigant commercial	3,9%	3,8%	3,8%	0%	2,2%	2,1%	2,0%	(5%)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Personnel navigant technique	0,3%	0,4%	0,3%	(17%)	0,2%	0,1%	0,1%	0%	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Nombre d'accords collectifs signés	3	9	22		4	3	3		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
<b>Hygiène et sécurité <sup>(6)</sup></b>												
Taux de fréquence des accidents du travail <sup>(6)*</sup>	34	34,2	33,43	(2%)	11,06	11,16	11,07	(0,01)	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Taux de gravité des accidents du travail <sup>(6)</sup>	0,93	0,88	0,85	(3%)	0,09	0,1	0,1	0,14	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Dépenses pour la sécurité (M€)	18,2	12,2	9	(26%)	0,8	4,2	N.A.		3,0	2,2	N.A.	N.A.
Nombre d'accidents du travail <sup>(6)</sup>	3 029	3 113	3 006	(3%)	526	528	539	0,02	N.A.	N.A.	N.A.	198
Nombre décès du à un accident du travail	0	1	1	N.A.	0	0	1		0	0	0	0
<b>Formation</b>												
% de la masse salariale consacrée à la formation continue	8,7%	8,7%	8,7%	0%	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Personnel au sol	5,6%	5,4%	5,6%	3%	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Personnel navigant commercial	8,9%	8,9%	8,7%	(3%)	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Personnel navigant technique	15,5%	16,3%	16,0%	(2%)	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Nombre d'heures de formation par salarié		43	47	10%	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Personnel au sol		33	36	9%	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.

	Air France <sup>(1)</sup>				KLM <sup>(2)</sup>				Filiales Air France <sup>(3)</sup>			Filiales KLM <sup>(4)</sup>
	2004	2005	2006	06/05	2004	2005	2006	06/05	2004	2005	2006	2006
Personnel navigant commercial		36	37	4%	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Personnel navigant technique		166	181	9%	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Taux de participation (nombre d'agents formés/ effectif)		92%	94%	2%	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Personnel au sol	N.A.	90%	91%	1%	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Personnel navigant commercial	N.A.	95%	99%	4%	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
Personnel navigant technique	N.A.	98%	100%	2%	N.A.	N.A.	N.A.		N.A.	N.A.	N.A.	N.A.
<b>Personnel handicapé</b>												
Nombre de salariés handicapés <sup>(7)*</sup>	1 759	1 878	1 320		1 336	1 211	1 125	(7%)	250	236	208	
Taux d'emploi (référence à la loi du 11 février 2005, applicable depuis le 1 <sup>er</sup> janvier 2006)	6,2%	6,6%	2,6%		N.A.	N.A.			N.A.	N.A.	N.A.	
Nombre de travailleurs handicapés recrutés dans l'année	31	25	26	4%	N.A.	N.A.			N.A.	N.A.	2	

**Les données en italiques ne concernent que Air France Métropole et DOM ou KLM Hollande.**

N.A. Non disponible

(1) Air France Métropole et DOM + expatriés + personnel local CI, sauf données en italique.

(2) KLM Hollande + personnel local (KL international), sauf données en italique.

(3) Filiales AF comprises : Britair, City Jet, CRMA, Cygnific, Fréquence Plus, groupe Servair, Régional, Sodexi qui représentent 90% de l'ensemble des filiales.

(3)\* Les R/R sont calculés hors effectif City Jet.

(4) Filiales KL comprises: KCS, KES, KHS, KLC UK, KLC BV, KLM ground service, Transavia, KLC UK Engineering Ltd.

Les données des filiales KLM sont communiquées pour la première année.

(5) Les taux d'absentéisme ne sont pas comparables entre Air France et KLM, les méthodes de calcul diffèrent.

(6) Les taux relatifs aux accidents de travail d'Air France et de KLM ne sont pas comparables. Cette différence s'explique notamment par la non prise en compte par KLM dans le suivi de leurs accidents de travail des otites barotraumatiques et des lombalgies, principaux cas d'accidents professionnels à Air France.

(7) Référence à la loi du 11 février 2005, applicable depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, en raison du nouveau périmètre le R/R n'est pas affiché.

(7)\* Pour Air France : la nouvelle réglementation exclut les salariés handicapés qui ne sont plus en activités depuis au moins 6 mois ; pour KLM : les "non-salaried staff" sont inclus.

\* Certaines données pour 2005 ont pu être modifiées, mais leur impact n'est pas significatif.

\*\* Données modifiées ; les embauches de City Jet ont été ajoutées.

## Données environnementales

Le groupe Air France-KLM s'est engagé à assurer son développement tout en respectant son environnement. Au-delà des investissements continus consacrés au renouvellement de la flotte avec des avions aux caractéristiques environnementales plus efficaces, l'environnement pour Air France et KLM constitue un engagement collectif impliquant tous les salariés des entreprises et de leurs filiales.

Les deux compagnies ont mis en place deux systèmes de management environnemental distincts adaptés à leur propre contexte. Toutefois, les deux directions environnement travaillent ensemble sur un grand nombre de sujets, et notamment sur la mise en place d'un outil de *reporting* environnemental commun ou la réalisation du rapport développement durable du groupe.

L'impact de l'activité aérienne sur le changement climatique fait par ailleurs l'objet d'une politique commune à Air France et à KLM.

### Management de l'environnement

La direction générale d'Air France a décidé en 2002 d'une structure décentralisée de sa fonction environnement dont l'animation a été confiée à la direction Qualité 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. Elles déclinent la politique environnementale de l'entreprise dans leur domaine au travers d'un plan d'actions spécifiques.

Chaque direction a désigné dans sa structure un correspondant environnement qui est 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 identifier les actions correctives et préventives.

Les responsabilités environnementales ont fait l'objet d'un recensement pour l'ensemble de l'organisation. Au plus haut niveau de management, le Comité exécutif est responsable des aspects environnementaux. Chaque direction a nommé un correspondant environnement chargé de coordonner les actions environnementales et d'en informer la direction.

Au niveau du Comité exécutif, la délégation à l'environnement assiste, conseille et rend compte des différentes actions environnementales menées. La performance environnementale et les résultats des audits sont régulièrement présentés au comité santé, sécurité et environnement.

L'année 2006 a été marquée par la mise en place de l'outil de *reporting* développement durable OSYRIS (*Operational System for Reporting on Sustainability*) avec la participation de la société française Enablon. Le module environnement de cet outil, basé sur une technologie Internet, a pour but de faciliter la remontée et la consolidation des données de toutes les directions d'Air France et de ses filiales et du groupe KLM. Le projet a impliqué l'ensemble des acteurs de l'environnement du groupe. L'outil, limité à ce jour aux activités sol, permettra de suivre les performances environnementales et d'en fixer les objectifs.

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 Qualité, Environnement et Développement durable et participent à la mise en œuvre des divers projets environnementaux, comme la mise en place du *reporting* environnemental ou la veille réglementaire. Elles rapportent selon les mêmes méthodes et il leur est demandé de participer aux efforts de réduction de l'empreinte environnementale du groupe.

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

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.

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 leurs performances environnementales. Les aspects environnementaux de KLM Cityhopper et de KLM Catering Services figurent dans les indicateurs environnementaux de KLM.

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

Air France poursuit progressivement une politique de certification ISO 14001 incluse dans le périmètre de la certification SMI. La Direction générale industrielle d'Air France a décidé de viser l'excellence pour l'environnement au sein du Système de Management Intégré, en s'engageant dans une démarche de certification ISO 14001 à travers une certification unique, multinorme, multisite, sur l'ensemble de son périmètre. La filiale Servair a par ailleurs obtenu cette année la certification ISO 14001 de ses centres de nettoyage en région parisienne.

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.

Toutes les activités de KLM, à l'exception des services au sol dans les escales KLM, sont certifiées ISO 14001. Les processus identifiés sont planifiés, contrôlés et vérifiés par des audits de façon à garantir la conformité avec les exigences environnementales. Par ailleurs, le système de management est revu annuellement par le Comité exécutif. Récemment, la norme ISO 14001 a été modifiée, et KLM a dû intégrer ces révisions dans son système de management. En effet, la nouvelle norme exige une évaluation plus approfondie de tous les aspects sur lesquels l'entreprise peut avoir un impact. KLM vérifie donc s'il convient de développer sa politique de gestion des approvisionnements au-delà des procédures d'achat.

### Mesures prises pour assurer la conformité du groupe Air France-KLM aux dispositions législatives et réglementaires relatives à l'environnement

Un outil de référentiel et de veille réglementaire (REVER) a été mis en place par Air France en 2005 avec l'aide du cabinet juridique Huglo-Lepage, spécialisé dans le droit environnemental. Ce référentiel, utilisable par toutes les directions opérationnelles, rassemble l'ensemble des textes réglementaires, adaptés à chaque activité et permet à chaque entité locale d'accéder aux textes de loi qui lui sont propres grâce à un système de tri. Les filiales d'Air France Régional et BritAir ont participé au projet et utilisent le référentiel législatif.

Dans toutes les directions de la compagnie (Air France Cargo, Direction de l'exploitation, Direction générale industrielle) mais également dans ses filiales (Servair), l'année 2006 a été marquée par une démarche de vérification des installations classées pour l'environnement (ICPE). De nombreux audits ont été réalisés sur sites afin s'assurer de leur classification (soumis à déclaration, à autorisation) en regard des seuils fixés par les arrêtés préfectoraux. Air France s'engage dans une politique de suivi systématique des activités soumises à la réglementation des installations classées. Le suivi est également assuré pour les activités des sous-traitants dans les locaux mis à disposition par Air France.

Pour KLM, les principes de la norme ISO14001 (version 2004) servent de base au système de management. À 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 et 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 de KLM. Toutes les occurrences environnementales sont contrôlées et les autorités en sont informées.

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

## Management des risques environnementaux

Chez Air France, la maîtrise des risques se base sur une évaluation précise des risques existants. Pour les installations certifiées ISO 14001 d'Air France Industries, l'identification et la gestion 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.

L'identification et la maîtrise 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.

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

Par ailleurs, le déploiement en 2007 du module relatif à la remontée des incidents environnementaux de l'outil de *reporting* OSYRIS pour l'ensemble des directions opérationnelles d'Air France au niveau de chaque site en France permettra de définir et de mettre en place des plans de prévention des risques au niveau groupe.

## Émissions de gaz à effet de serre

Le protocole de Kyoto, définit pour 2012 un objectif de réduction de 5% des émissions de gaz à effet de serre par rapport aux niveaux de 1990. Sur les six gaz répertoriés par le protocole, seul le CO<sub>2</sub> est produit par le transport aérien.

Depuis plusieurs années, Air France s'engage à réduire ses émissions au travers de trois actions principales :

- ◆ le renouvellement de sa flotte, pour introduire des avions toujours plus performants ;
- ◆ l'articulation du modèle opérationnel autour des *hubs* ;
- ◆ l'optimisation des mesures opérationnelles.

L'Union européenne a proposé, en décembre 2006, un projet de directive visant à intégrer le transport aérien dans le système d'échanges de permis d'émissions. Air France-KLM soutient cette initiative et s'oppose aux taxes ou aux redevances qui ne constituent pas, à son sens, une réponse au problème du changement climatique.

### Conditions d'utilisation des sols

Air France a choisi d'appliquer systématiquement une démarche H.Q.E. (haute qualité environnementale) pour tous ses nouveaux projets de construction, et de viser la certification pour les bâtiments tertiaires.

Le premier projet à s'intégrer dans cette démarche est la réhabilitation de l'ancien siège d'Air Inter où la direction générale des systèmes d'information doit s'installer fin 2008.

La démarche H.Q.E. s'intéresse à l'impact environnemental global avec une recherche d'économie des ressources consommées et de réduction des déchets. Elle cible également l'environnement à l'intérieur des bâtiments à travers sa qualité et son adaptation aux utilisateurs.

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

### Mesures prises pour limiter la consommation d'eau

Ces dernières années, Air France a considérablement réduit sa consommation d'eau, ceci grâce au contrôle des processus, à la responsabilisation des équipes et à la conception environnementale des outils et des postes de travail. Les actions entreprises pour réduire la consommation intègrent l'installation de compteurs, la réutilisation des eaux de rinçage et le remplacement des systèmes de pompage de la nappe phréatique par des systèmes en circuits fermés ou alternatifs. Servair, en particulier, a mis en place cette année des outils pour suivre au plus près les consommations de leurs machines à laver industrielles très consommatrices en eau.

### Mesures visant à limiter les nuisances sonores

Outre les actions menées par Air France pour limiter l'impact sonore de son exploitation :

- ◆ renouvellement de sa flotte, avec un retrait anticipé de ses avions les plus bruyants (B747-200 et 300),
- ◆ application de procédures « moindre bruit »,
- ◆ abandon des vols entre minuit et 5 heures du matin à Roissy CDG (à la seule exception du vol en provenance de Nouméa),
- ◆ participation aux programmes d'insonorisation des riverains,

Il est intéressant de noter les initiatives suivantes concernant l'exercice 2006 :

- ◆ la Direction générale industrielle a décidé de réhabiliter pour les A320, l'aire de point fixe qui était utilisée précédemment pour les Concorde, en intégrant toutes les dernières normes de sécurité du travail et d'environnement au-delà de la réglementation. En effet, cette aire considérée comme un laboratoire pour la sécurité du travail et l'environnement, est équipée de silencieux atténuant considérablement la propagation du bruit, et d'aménagements en vue de d'assurer la meilleure protection disponible à ce jour des salariés ;
- ◆ Régional a également créé une nouvelle zone spécifique de point fixe sur sa base de Clermont-Ferrand pour limiter l'impact sonore sur les communes avoisinantes.

### Mesures prises pour améliorer l'efficacité énergétique

Pour Air France, les principaux leviers d'amélioration de l'efficacité énergétique sont :

- ◆ le renouvellement de la flotte d'avions afin de conserver une flotte jeune et de disposer des appareils parmi les plus performants du marché ;
- ◆ le renouvellement du parc de véhicules et d'engins pour augmenter la part de la propulsion électrique (avec pour objectif de faire progresser la part d'engins électriques de 34% à 58% à l'horizon 2020) ;
- ◆ l'amélioration continue des procédures opérationnelles liées aux avions et aux véhicules de manière à limiter les consommations de carburant ;
- ◆ le suivi informatisé de la consommation de carburant des véhicules immatriculés ;
- ◆ la politique de mise en place de compteurs sur les sites d'Air France pour assurer le suivi des consommations d'eau et d'énergies ;
- ◆ le *reporting* semestriel des consommations d'énergie dans les différentes directions de l'entreprise ;
- ◆ la sensibilisation du personnel aux économies d'énergie ;
- ◆ la prise en compte de la notion d'économie d'énergie dès la conception de nos nouvelles installations (engagement dans la démarche HQE).

Dès 1989, KLM a mis en place différentes mesures destinées à économiser l'énergie électrique, ce qui lui a permis de diminuer sa consommation de 46%. KLM a conclu avec le ministère de l'Économie néerlandais le deuxième accord pluriannuel sur l'optimisation de la consommation d'énergie dans ses bâtiments selon lequel la compagnie s'engage à poursuivre la réduction de sa consommation d'énergie de 6% à 20% à compter de 2007. KLM poursuit un vaste plan de renouvellement de sa flotte d'avions et de véhicules. Le renouvellement de la flotte avions a pour résultat une amélioration nette de l'efficacité énergétique.

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

La société Air France a souscrit une assurance de responsabilité civile des risques d'atteinte 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.

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

### **Indemnités liées à l'activité aérienne**

En 2006, Air France a payé 0,3 million d'euros d'amende au titre de l'exercice 2005 pour des infractions à la réglementation bruit de l'aéroport de Roissy visant à limiter les nuisances sonores. La compagnie a également versé au titre de la TNSA (taxe sur les nuisances sonores aériennes) 16,4 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.

En 2006, KLM a versé près de 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 Schiphol, en respect de l'article 77 du Code de droit aérien néerlandais.

### **Indemnités et actions liées aux installations au sol**

La seconde phase de la réhabilitation et de dépollution du site industriel de Montaudran, devrait s'achever à la fin de l'année 2007. Pour rappel, cette action est menée à la suite d'une mise en demeure de la Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement (DRIRE) consécutive à l'arrêt des activités sur le site, sans poursuite judiciaire à l'encontre d'Air France. Air France a investi près de 3,5 millions d'euros dans cette opération depuis 2004.

En outre, la Direction générale industrielle a versé, en 2006, 45 000 euros au titre de la taxe sur les activités polluantes.

### **Dépenses et investissements en matière d'environnement**

Les éléments d'informations concernant les investissements en matière d'environnement sont disponibles pour les trois directions opérationnelles d'Air France (Direction générale industrielle, Air France Cargo, Direction de l'exploitation). Les chiffres consolidés sont les suivants :

- ◆ 1,9 million d'euros identifiables comme investissements en matière d'environnement (travaux, mise en conformité, etc.) ;
- ◆ 0,5 million d'euros comme dépenses d'entretien des installations à caractère environnemental (stations d'épuration, bacs de rétention, réseaux d'eaux usées, etc.)

À ce jour, la démarche de collecte des informations concernant les dépenses environnementales est encore très neuve à Air France. Tant au niveau du périmètre couvert que de l'exhaustivité des indicateurs récoltés, une poursuite des efforts sera nécessaire pour traiter entièrement cet aspect.

La politique de KLM intègre complètement le management environnemental aux activités de l'entreprise, ce qui ne permet pas de déterminer avec exactitude les dépenses et les bénéfices liés à l'environnement. KLM a toutefois établi une liste des dépenses les plus importantes ayant un lien direct avec la législation environnementale ou le management environnemental. Celles-ci concernent les dépenses relatives aux nuisances sonores et à l'isolation acoustique mentionnées dans la partie précédente.

KLM estime par ailleurs que les réglementations concernant les nuisances sonores ayant 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 autour de l'aéroport de Schiphol lui ont coûté 10 millions d'euros pour l'exercice 2006-07.

En 2006-07, les dépenses de KLM liées au traitement des déchets et des eaux usées ainsi qu'aux procédures de nettoyage, se sont élevées à 2,3 millions d'euros. Au cours de cet exercice, KLM a dépensé environ 3,2 millions d'euros pour son système de management environnemental (charges salariales incluses), les activités de communication externe et les mesures pour inciter le personnel à utiliser les transports en commun.

*Pour plus d'information, se référer au rapport de développement durable 2006-07 d'Air France-KLM.*

## Indicateurs environnementaux du groupe Air France-KLM

En 2005-06, sous l'égide du Comité des procédures d'informations financières (*Disclosure Committee*) d'Air France-KLM, avec la participation des commissaires aux comptes, un mémo d'instruction relatif aux indicateurs environnementaux et au périmètre retenu, a été établi.

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 pour Air France-KLM

Indicateurs environnementaux	Unité	2004-05	2005-06	2006-07	Variation pro forma	2006-07 groupe Air France	2006-07 KLM	
<b>Consommations</b>								
Consommations de matières premières : carburant	ktonnes	8 020	8 373	8 537	2%	5 479	3 058	
<b>Émissions</b>								
Émissions de gaz à effet de serre	Émissions de CO <sub>2</sub>	ktonnes	25 327	26 422	26 914	2%	17 260	9 654
	Émissions de NO <sub>x</sub>	ktonnes	123,5	131,9	133,5	1,2%	91,2	42,3
	Dont basse altitude (< 3 000 ft)	ktonnes	7,5	7,6	7,7 ***		5,4 **	2,3
	Émissions de SO <sub>x</sub>	tonnes	4 605	6 421	6 865	1%	4 202	2 654
Émissions de substances participant à l'acidification et à eutrophication	Dont basse altitude (< 3 000 ft)	tonnes	330	441	428	(4%)	268	180
	Nombre de délestages		20 *	21 *	23 *	10%	23	ND
Délestages de carburant en vol	Carburant délesté	tonnes	1 343	1 046	1 758	68%	1 100	658
	Émissions de HC	ktonnes	4,2	4,0	3,5	(13%)	2,44	1,11
Autres émissions	Dont basse altitude (< 3 000 ft)	ktonnes	1,2	1,1	1,0 ***		0,74 **	0,29
<b>Gène sonore</b>								
Indicateur d'énergie bruit global **	1 0 <sup>12</sup> kJ	1,81	1,79	1,66	(7,3%)	1,35	0,31	

\* Données Air France uniquement.

\*\* Données Air France calculées sur l'année calendaire.

\*\*\* Filiales Air France non comprises.

## Opérations au sol pour Air France-KLM

Indicateurs environnementaux	Unité	2004	2005	2006	Variation pro forma	2006 groupe Air France	2006 KLM	
<b>Consommation</b>								
Consommations d'eau	Milliers de m <sup>3</sup>	1 230	1 210	1 054	-13%	794	260	
Consommation d'électricité	MWh	371 986	386 839	393 265	1,7%	291 802	101 462	
Consommation d'énergies	Eau surchauffée	MWh	156 371	146 939	146 158	-0,5%	146 158	0
	Eau glacée	MWh	3 020	4 148	9 977	74%	9 977	0
	FOD	MWh	10 204	7 927	4 741	-40%	4 741	0
	Gaz	MWh	252 706	237 196	163 899	N.R.	67 289	96 610
	Consommation d'énergies renouvelables	MWh	0	0	0		0	0
<b>Emissions</b>								
Émissions de gaz à effet de serre (liés au confort climatique, véhicules et engins)	CO <sub>2</sub> tonnes	76 235	75 893	75 238	-5,1%	31 649	43 689	
Émissions de substances contribuant à la pollution photochimique	Composés organiques volatiles (poids contenu dans les produits utilisés) **	tonnes	252	188	187	0,5%	128	59
Émissions de substances participant à l'acidification et à eutrophication	NO <sub>x</sub> ***	tonnes	245	221	178	-20%	ND	178
	SO <sub>x</sub> ***	tonnes	1	2	3		ND	3
<b>Déchets</b>								
Production de déchets	Quantité de déchets industriels non-dangereux	tonnes	48 966	46 715	42 316	-9,4%	25 382	16 934
	Quantité de déchets industriels dangereux	tonnes	4 975	5 721	5 465	-4,5%	4 286	1 178
	% de déchets recyclés	%	37%	28% *	27% *		24%	32%
<b>Effluents</b>								
Effluents participant à l'acidification et à eutrophication	Oxydes d'azote	kg	5 387	3 468	9 119	163%	6 646	2 472
	Phosphores	kg	926	322	489	52%	484	5
Rejets de métaux toxiques	Métaux toxiques (CrVI, Cd, Ni, Cu, Pb)	kg	63	78	51	-35%	48	3,3

\* Donnée remise à jour cette année en raison de facteurs de conversion non homogènes entre Air France et KLM.

\*\* Données comptabilisées sur l'exercice IATA pour Air France.

\*\*\* Données KLM uniquement.

# 3.

## Données sociales et environnementales

---

Cette page est laissée en blanc volontairement.

# Risques et gestion des risques

# 4.

<b>Facteurs de risques</b>	<b>62</b>
<b>Gestion des risques</b>	<b>65</b>
<b>Rapport du Président du Conseil d'administration sur le contrôle interne</b>	<b>69</b>
<b>Rapport des commissaires aux comptes</b>	<b>77</b>

## 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 à des conditions financières acceptables.

L'industrie aérienne est saisonnière. La demande est plus faible en Europe durant les mois d'hiver. En conséquence, le résultat d'exploitation du premier semestre (avril-septembre) et du second semestre (octobre-mars) ne sont pas comparables.

#### 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 concernent 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 impactée dès lors que les accords entre les gouvernements seraient modifiés. De futures lois ou réglementations 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 États-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 notamment sur le réseau 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

À la suite des événements du 11 septembre 2001, les compagnies américaines ont reçu d'importantes subventions de la part des autorités fédérales américaines 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, ce qui leur a permis de se restructurer sans remettre en cause leur plan de développement à moyen terme en matière de capacités. Ainsi, les transporteurs aériens américains ont bénéficié et 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 à ces 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.

La Commission européenne a décidé en décembre de 2006 d'intégrer le transport aérien, à partir de 2011, dans le système d'échange des permis d'émissions (ETS) dont les modalités ne sont pas encore définies.

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

L'État 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'État 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'État 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'État néerlandais

Dans le cadre du rapprochement d'Air France et de KLM, certaines assurances ont été données à l'État 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 des créneaux de décollage et d'atterrissage à la disposition de 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.

L'appel fait en juin 2004 par easyJet contre la décision de la Commission européenne autorisant le rapprochement entre Air France et KLM a été rejeté par la Cour de première instance le 4 juillet 2006.

### 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 1<sup>er</sup> avril 1997 et la concurrence entre les transporteurs ont entraîné une baisse des tarifs et une augmentation du nombre de concurrents.

Le 22 mars 2007, la Commission européenne et les États-Unis ont signé un accord de ciel ouvert applicable à partir de mars 2008. Alors que les compagnies ne sont aujourd'hui autorisées à opérer des vols vers États-Unis qu'à partir de leurs pays, cet accord autorisera n'importe quelle compagnie européenne, à partir de n'importe quel aéroport européen, à opérer des vols vers les États-Unis. Cet accord pourrait renforcer la concurrence à CDG et à Schiphol mais aussi permettre à Air France et KLM d'élargir leurs réseaux et de renforcer la coopération au sein de SkyTeam.

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 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 et 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.

En juin 2006, la Commission européenne a émis un certain nombre d'objections concernant l'alliance SkyTeam. Air France et ses partenaires ont répondu à ces objections en octobre 2006. Dans le cas où la Commission européenne maintiendrait sa position, Air France et ses partenaires pourraient être amenés à faire certaines concessions, notamment en rendant des slots disponibles pour des compagnies concurrentes sur certains aéroports.

### 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 pourrait 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 concernés pourraient avoir un effet négatif sur l'activité et les résultats financiers du groupe.

## Gestion des risques

### Gestion des risques de marché

Le pilotage et la coordination de la gestion des risques de marché d'Air France-KLM sont assurés par le *Risk Management Committee* (RMC). Ce dernier est composé du Directeur général 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 chaque trimestre pour passer en revue le *reporting* groupe sur les risques relatifs au prix du carburant, aux taux de change des principales devises et aux taux d'intérêt et décider des couvertures à mettre en place : ratios de couverture à atteindre, délais de mise en œuvre et éventuellement types d'instrument de couverture à privilégier. L'objectif poursuivi est de réduire l'exposition d'Air France-KLM et de préserver les marges budgétées.

Les décisions prises par le RMC sont mises en œuvre au sein de chaque compagnie par les services de trésorerie et carburant, dans le respect des procédures de délégation de pouvoirs. Des réunions régulières sont organisées entre les services carburant des deux compagnies ainsi qu'entre les services trésorerie afin d'échanger, entre autres, sur les instruments de couvertures, les stratégies envisagées et les contreparties. Afin de mettre en œuvre la stratégie la plus adaptée à chaque circonstance, il peut être utilisé tout type d'instrument qualifiable en tant que couverture au regard des normes IFRS. Toute dérogation à ce principe doit être validée par le Directeur financier du groupe. De façon générale, aucun *trading* ou spéculation ne sont autorisés.

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

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

La qualité des contreparties est vérifiée par les directions financières. Un *reporting* hebdomadaire est fourni aux directions générales. Celui-ci reprend principalement les opérations réalisées durant la semaine, la valorisation de l'ensemble des positions, les pourcentages couverts ainsi que la ventilation des instruments et sous-jacents utilisés, les niveaux moyens de couvertures et les prix nets résultant. 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 en matière de *hedging* carburant 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 achats à terme 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, le groupe a une activité internationale qui l'expose naturellement au risque de change. L'exposition principale porte sur le dollar américain, suivi dans une moindre mesure, par la livre sterling et le yen. La variation de ces devises vis-à-vis de l'euro a donc un impact sur les résultats financiers du groupe.

Le groupe est globalement acheteur de dollars américains, le montant des dépenses telles que le carburant, les loyers opérationnels ou les pièces détachées excédant le montant des recettes. En conséquence toute appréciation significative du dollar américain vis-à-vis de l'euro pourrait avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats financiers.

En revanche, le groupe est vendeur de livre sterling et du yen, le montant de ses recettes dans ces devises étant supérieur au montant des dépenses dans ces monnaies. Ainsi une baisse significative de ces devises contre l'euro aurait un impact négatif sur les résultats financiers du groupe.

Afin de réduire 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 à hauteur de 30% de l'exposition nette sur 12 mois glissants, ce pourcentage pouvant être ensuite renforcé jusqu'à 75% en fonction des conditions et des anticipations de marché. Dans des conditions de marché particulièrement favorables, l'horizon de couverture peut également être étendu à plusieurs exercices.

S'agissant des autres devises, le niveau de couverture dépend des conditions de marché et peut atteindre 70% de l'exposition sur l'exercice en cours et sur plusieurs exercices si les circonstances sont très favorables.

Les avions et les pièces détachées sont payés en dollars américains. En conséquence, le groupe est exposé à la hausse du dollar contre euro en matière d'investissements aéronautiques. La politique de couverture prévoit une couverture minimum systématique de 30% de l'exposition en début d'exercice. Dans des conditions de marché très favorables, comme actuellement, la couverture peut atteindre 95% de l'exposition des quatre ou cinq prochains exercices.

Le risque de change sur la dette est limité. Au 31 mars 2007, 90% 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.

<b>Exposition d'exploitation 2007-08</b> (En millions de devises)	<b>Dollar américain</b>	<b>Livre sterling</b>	<b>Yen</b>
Position nette avant gestion	(2 810)	540	68 600
Couverture de change	1 750	(200)	(10 700)
<b>Position nette après gestion</b>	<b>(1 060)</b>	<b>340</b>	<b>57 900</b>

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, compte tenu du niveau historiquement bas des taux

d'intérêt, Air France et KLM ont converti (moyennant la mise en place de *swaps*) une part importante de leurs dettes à taux variable en dettes à taux fixe. Après *swaps*, la dette financière du groupe Air France-KLM à taux fixe représente 75% du total des dettes financières.

Compte tenu de cette politique, le groupe affiche au 31 mars 2007, une exposition nette aux taux d'intérêt négative, la trésorerie placée à taux variable excédant le montant de la dette à taux variable. Air France-KLM se trouve ainsi exposé à la baisse des taux d'intérêt.

<b>Exposition d'exploitation 2007-08</b> (En millions)	<b>JJ à 1 an *</b>	<b>&gt; 1 an **</b>
Passif financier	5 056	3 634
Actif financier	4 686	553
Exposition nette avant couverture	370	3 081
Couvertures	(2 455)	2 455
<b>Exposition nette après couverture</b>	<b>(2 085)</b>	<b>5 536</b>

\* Taux fixe < 1 an + taux variable.

\*\* Taux fixe > 1 an.

### 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).

Cependant au 31 mars 2007, Air France-KLM détenait directement ou indirectement un portefeuille d'actions de sociétés cotées d'un montant net de 44,4 millions d'euros. Une variation globale à la baisse de 1% représente un risque de 0,4 million d'euros.

### Risques relatifs au prix du carburant

Les risques liés au prix du carburant avion sont couverts dans le cadre d'une stratégie de couverture définie pour l'ensemble du groupe Air France-KLM.

Cette stratégie repose sur les principes suivants :

#### ◆ Pourcentage minimum à couvrir

- trimestre en cours : 65% des volumes consommés,
- trimestre 1 à trimestre 4 : 65% des volumes consommés,
- trimestre 5 à trimestre 8 : 45% des volumes consommés,
- trimestre 9 à trimestre 12 : 25% des volumes consommés,
- trimestre 12 à trimestre 16 : 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 être compatibles IAS 39.

Au 31 mars 2007, le groupe Air France-KLM présentait l'exposition carburant suivante :

(en millions de US dollars sauf prix moyen d'achat en \$)	Exercice 2007-08	Exercice 2008-09	Exercice 2009-10	Exercice 2010-11
Dépense avant couverture	6 764	7 100	7 285	7 280
Pourcentage de couverture	75,4%	43%	20%	11%
Gain de couverture	536	480	135	25
Dépense après couverture	6 228	6 620	7 150	7 255
Prix moyen d'achat en brent IPE	61,7	64,0	67,5	67,4

La position du groupe Air France-KLM en matière d'exposition au carburant est disponible sur le site internet et mise à jour toutes les semaines ([www.airfranceklm-finance.com](http://www.airfranceklm-finance.com)).

### Risques de liquidité

En ce qui concerne le groupe Air France-KLM, le solde des flux de trésorerie liés aux investissements au 31 mars 2007 est largement couvert par les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles. Le groupe a dégagé un cash-flow disponible de 632 millions au 31 mars 2007. Le ratio d'endettement s'est encore amélioré, passant de 0,56 il y a un an à 0,43 au 31 mars 2007. Le coût moyen apparent de la dette du groupe – après *swap* – s'élève à 4,43% au 31 mars 2007.

Air France dispose au 31 mars 2007 d'une ligne de crédit non tirée de 1,2 milliard d'euros négociée auprès d'un pool élargi de 19 banques, dont 85 millions d'euros tombent à échéance en avril 2010, 10 millions en avril 2011 et 1,01 milliard en avril 2012 à la suite de l'application d'une clause d'extension. 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 au bilan, non affectés en garantie, doivent être au moins égaux aux dettes non garanties.

Ces ratios sont calculés semestriellement et, au 31 mars 2007, 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 30.6 de l'annexe sur les comptes consolidés) et en émettant des OCEANE (Obligations Convertibles en Actions Nouvelles ou Existantes) en avril 2005 (voir note 30.3 de l'annexe sur les comptes consolidés). Enfin, Air France a lancé, en septembre 2006, un emprunt obligataire 4,75% en euro d'un montant de 550 millions de maturité 22 janvier 2014 (voir note 30.4 de l'annexe sur les comptes consolidés). Un montant complémentaire de 200 millions a été levé en avril 2007 assimilable à la première tranche.

KLM dispose d'un accès au financement export pour financer ses avions. La compagnie peut ainsi bénéficier pour ses emprunts de la garantie des grandes agences de crédit américaines pour le financement d'avions Boeing et européennes pour le financement d'avions Airbus. KLM a également conclu différents accords de financement sur le marché bancaire pour refinancer des avions existants.

KLM dispose d'une ligne de crédit de 540 millions d'euros entièrement disponible à échéance juillet 2010 négociée auprès d'un consortium de banques internationales.

Au total, le groupe considère que les conditions d'accès au marché financier de ses deux principales filiales, Air France et KLM, le niveau de trésorerie groupe de 3,9 milliards d'euros au 31 mars 2007 ainsi que le montant des lignes de crédit disponibles 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 de 36 mois maximum.

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 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<sup>er</sup> 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 et de son ancienne filiale Air Ivoire, 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.

Par ailleurs, Air France participe au paiement de sinistres pour les dommages à ses avions par l'intermédiaire d'une société de réassurance dont l'engagement maximum est limité à 2,5 millions de dollars par an.

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 immobilier et ses activités annexes au transport aérien avec des niveaux de couvertures 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 pour son compte et celui de ses filiales Martinair Holland BV et Kenya Airways Ltd, 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 ainsi que des garanties spécifiques contre les actes de terrorisme pour les dommages causés au tiers à hauteur de 1 milliard de dollars.

Par ailleurs, KLM participe au paiement de sinistres pour les dommages à ses avions par l'intermédiaire d'une société de réassurance dont l'engagement maximum est limité.

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 immobilier 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 29.3 de l'annexe sur les comptes consolidés).

## Rapport du Président du Conseil d'administration sur le contrôle interne

### I - Conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration

Voir section Gouvernement d'entreprise.

### II - Règles et principes de gouvernance et d'organisation des deux sociétés du groupe Air France-KLM

Voir section Informations complémentaires – Renseignements relatifs aux accords conclus dans le cadre du rapprochement entre Air France et KLM.

### III - Procédures de contrôle interne

#### Définition et objectif du contrôle interne

La société Air France-KLM s'appuie sur le référentiel COSO (*Committee Of Sponsoring Organisation of the Treadway Commission*) pour définir le contrôle interne du groupe et des deux sous-groupes Air France et KLM.

Selon ce référentiel, le contrôle interne est un dispositif défini et mis en œuvre par la direction générale, les dirigeants et les collaborateurs du groupe visant à fournir une assurance raisonnable que les objectifs suivants sont atteints :

- ◆ réalisation et optimisation des opérations ;
- ◆ fiabilité de l'information comptable et financière ;
- ◆ conformité aux lois et règlements en vigueur.

Le référentiel est basé sur les principaux composants suivants :

- ◆ l'environnement de contrôle ;
- ◆ l'évaluation des risques ;
- ◆ les activités de contrôle ;
- ◆ l'information et la communication ;
- ◆ le pilotage du contrôle interne.

Il correspond à un ensemble d'actions, de tâches, de pratiques et contrôles propres à chacune des fonctions de l'entreprise.

Un des objectifs du système de contrôle interne est de prévenir et maîtriser les risques résultant de l'activité de l'entreprise, ainsi que les risques d'erreur ou de fraude, notamment dans les domaines comptable, financier et de gestion de la recette.

Comme tout système de contrôle, il ne peut fournir une garantie absolue que ces risques sont totalement éliminés.

#### Processus d'analyse des risques

Un processus d'analyse des risques stratégiques et opérationnels est réalisé de manière trimestrielle, ce qui permet aux directions générales et au comité d'audit de suivre les principaux risques. Les risques de chaque entité du groupe ainsi que les plans d'actions mis en place pour les minimiser sont remontés, auprès de l'audit interne chargé de piloter le processus, par les responsables contrôle interne désignés. Les feuilles de risques trimestrielles font l'objet d'une présentation aux organes de direction (SMC en particulier), avant leur présentation au comité d'audit.

#### Projet de contrôle interne

Pour assurer la conformité du processus de contrôle interne d'Air France-KLM avec les obligations légales nouvelles, deux projets ont été mis en place en 2004 :

- ◆ un à KLM, appelé Programme SOX; et
- ◆ un à Air France, appelé Projet Contrôle Interne,

pour répondre en particulier aux exigences du Sarbanes-Oxley Act en raison de la cotation des titres de la société Air France-KLM sur le NYSE et de la loi de Sécurité financière.

L'existence de ces deux projets au sein de chaque société-sœur répond aux caractéristiques du groupe Air France-KLM constitué d'une société holding et des deux filiales majeures que sont les sociétés Air France et KLM.

Un comité de pilotage Air France-KLM, réuni six fois sur l'exercice sous revue, s'assure de la cohérence des démarches, du calendrier des deux projets et des actions de correction sur les éventuelles déficiences rencontrées.

Il a reçu pour mission du Président-directeur général d'Air France-KLM, outre la conformité aux lois, l'amélioration de l'efficacité de gestion par une plus large appropriation du contrôle interne par l'ensemble des acteurs des deux sociétés.

Une direction du contrôle interne et de l'audit interne groupe a été mise en place depuis le mois d'avril 2005. Des responsables contrôle interne ont été également désignés dans chaque entité considérée comme significative par son impact sur les états financiers du groupe Air France-KLM.

## Organisation générale du contrôle interne

L'organisation ci-après décrite est un résumé de l'organisation en place dans chacun des deux sous-groupes telle que développée dans le rapport du président sur le contrôle interne par chacune des sociétés Air France et KLM, la société KLM de droit néerlandais ayant, à la demande de la holding Air France-KLM, établi un rapport sur le contrôle interne conformément à la loi de Sécurité financière (loi française).

Cette organisation prend en compte la structure de chacune des deux sociétés du groupe caractérisée par l'existence de trois principaux métiers : le passage (transport des passagers), le cargo et l'industrie, les filiales ne représentant qu'une part minoritaire de l'activité et des recettes ; elle se matérialise par de nombreux processus transverses, quelquefois complexes, du fait de l'interdépendance de chacun des métiers entre eux.

### Le Conseil d'administration

Le Conseil d'administration est l'organe social qui oriente et contrôle la gestion du groupe ; à ce titre, le Conseil concourt, avec le comité de management stratégique (SMC), au bon fonctionnement du groupe Air France-KLM en s'appuyant sur les avis des comités spécialisés mentionnés dans la section Gouvernement d'entreprise.

### Le Comité de management stratégique

Il a pour mission de définir les décisions stratégiques communes aux deux sociétés dans les domaines commerciaux, financiers, techniques et opérationnels ; sa définition et son fonctionnement ont été développés dans la section Informations complémentaires – Renseignements relatifs aux accords conclus dans le cadre du rapprochement entre Air France et KLM.

### Les fonctions financières

Elles sont assurées par chacune des deux sociétés dans le cadre de l'organisation en place au moment de la réalisation de l'opération de rapprochement et elles reportent au comité de management stratégique.

Au mois d'avril 2005, une direction financière holding a été créée. Cette direction regroupe les fonctions de consolidation (règles et principes comptables et consolidation des résultats Air France-KLM), de *reporting* financier (*reporting* de gestion, estimés, budgets, plans d'investissement, plan à moyen terme) et de communication financière (élaboration des rapports annuels, publications trimestrielles, communiqués de presse, relations avec les investisseurs et les autorités de marché).

## L'audit interne

La gestion d'un ensemble comme le groupe Air France-KLM repose sur le principe d'une large délégation des responsabilités. Ce principe de délégation implique nécessairement le renforcement des fonctions de contrôle interne afin que la direction du groupe ait une assurance raisonnable de la correcte utilisation, pour chaque entité, de cette autonomie. Le contrôle interne est une nécessité essentielle pour une gouvernance efficace tant au niveau des différents métiers du groupe que de son conseil d'administration.

Air France-KLM a mis en place une fonction d'audit interne caractérisée par son indépendance afin de renforcer le contrôle interne ; en effet la présence d'une telle fonction permet d'établir un élément fort pour assurer un management des risques et un contrôle interne efficaces.

La fonction d'audit interne est une fonction indépendante destinée à améliorer les différents processus du groupe. Elle aide à accomplir les objectifs définis par le groupe en apportant une approche systématique et formelle pour évaluer et renforcer l'efficacité des processus de prise de décision, de management des risques, de contrôle interne et de gouvernance. La fonction d'audit interne révise de manière objective la fiabilité des dispositifs de contrôle interne du groupe mis en place de manière générale ou dans des processus particuliers de chaque métier.

Air France et KLM sont dotées chacune de fonctions d'audit interne préexistantes à la création du groupe Air France-KLM qui interviennent tant au niveau des deux compagnies aériennes que de leurs filiales.

Compte tenu des règles de gouvernance du groupe, chaque compagnie a conservé son audit interne ; la mise en œuvre d'une coordination de l'audit interne au niveau du groupe est néanmoins effective depuis l'exercice 2005-06. Elle est assurée par un directeur de l'audit interne du groupe, nommé au début de l'exercice 2005-06, qui en a la responsabilité globale.

La fonction d'audit interne conduit ses audits au niveau de la holding et de ses filiales ou sous-filiales à la demande du comité d'audit, du SMC ou des Conseils d'administration. Les audits se déroulent avec le concours d'auditeurs internes des deux compagnies aériennes. Le nombre de postes d'auditeurs s'élève à 39 (hors commandement).

L'audit interne rend compte de ses travaux au Président et au comité exécutif pour Air France et au directoire pour KLM ainsi qu'au comité d'audit de la holding pour Air France et KLM.

Pour effectuer sa mission, l'audit interne, qui agit dans le cadre de la charte d'audit interne arrêtée par le comité d'audit de la société-mère Air France-KLM, intervient sur sa propre initiative ou sur demande du SMC, du comité d'audit ou du Conseil d'administration.

Un programme annuel des missions est établi et présenté pour approbation au SMC et au comité d'audit de la holding.

Les différents types de missions réalisées sont :

- ♦ des missions d'audit opérationnel en vue de revoir l'efficacité des processus du groupe en matière de contrôle interne ;
- ♦ des missions thématiques consacrées à un thème commun à plusieurs fonctions ou entités ou axées sur les projets de l'entreprise ;
- ♦ des missions spécifiques effectuées à la demande de la direction générale ou de responsables d'entités opérationnelles pour s'assurer de la maîtrise du contrôle interne dans les entités ;
- ♦ des missions d'audit informatique à la suite de la création récente d'un pôle informatique au sein de l'audit interne.

Les investigations effectuées sont synthétisées dans un rapport qui présente les conclusions de la mission, mettant en évidence les constats, les risques et les recommandations correspondantes. Des plans d'actions correctives sont ensuite établis par les audités et un suivi en est effectué dans les mois suivants. Enfin, l'audit interne rend compte de ses travaux dans un document de synthèse présenté trimestriellement au SMC ainsi qu'au comité d'audit de la holding.

### La prévention des fraudes sur la billetterie

Un service de prévention des fraudes intervient afin de prévenir au mieux les risques relatifs à l'utilisation frauduleuse d'une part, de billets volés, falsifiés ou émis à partir de moyens de paiement usurpés et d'autre part, de miles Flying Blue indûment acquis.

### Les fonctions juridiques

Les fonctions juridiques de chacune des deux sociétés assurent une mission de conseil auprès de leur direction et des organisations décentralisées dans les domaines du droit des affaires, du droit des transports, du droit social et du droit des assurances. Elles procèdent au recensement systématique des litiges en cours en vue d'évaluer des provisions correspondantes inscrites au passif. Au mois d'avril 2005, une fonction juridique a été créée au sein de la société holding.

Les fonctions assurances sont chargées de l'identification des secteurs à risque du groupe pouvant impacter les opérations et les résultats financiers afin de les réduire ou de les transférer soit à des assureurs au moyen de polices d'assurances, notamment aviation, soit à des tiers par des dispositifs contractuels. Elles assurent également la gestion des sinistres et conseillent les entités du groupe pour limiter ou maîtriser leurs risques.

Une police d'assurance aviation commune à l'ensemble du groupe Air France-KLM a été contractée depuis fin 2004 couvrant les risques de responsabilité civile, corps avion et risques de guerre qui sont les risques majeurs financiers et juridiques de toute compagnie aérienne.

## IV - Les référentiels

### Organisation des responsabilités

L'organisation de chacune des sociétés a été définie en veillant à respecter les principes de sécurité et d'efficacité des opérations ; elle prend particulièrement en compte les contraintes réglementaires régissant le transport aérien notamment pour ce qui relève des opérations aériennes, de l'exploitation sol, de l'industrie et de la maintenance ainsi que du Commissariat aérien et de la sûreté.

Les responsables des entités et filiales concernées sont tenus d'appliquer ces principes et organisation à leur niveau en veillant à la mise à jour des organigrammes, des définitions de poste et des procédures définies par processus métier. Ils doivent veiller à leur cohérence et à leur adéquation ainsi qu'à leur prise en compte dans les principaux systèmes d'information et s'assurer de leur bonne diffusion au sein des organisations.

### Chartes et manuels

Le groupe Air France dispose d'une charte sociale et éthique qui traduit l'engagement d'être une entreprise socialement responsable en orientant sa politique sociale et éthique vers le respect de la personne humaine dans sa dimension professionnelle, sociale et citoyenne.

Le groupe Air France a également publié une charte de prévention des harcèlements au travail qui s'inscrit dans le cadre de la législation française et de la démarche contractuelle au travers d'accords signés en faveur du personnel. Cette charte a, dans le cadre légal, pour objet d'affirmer les principes de prévention, définir les actions, souligner la responsabilité juridique et humaine de tous et de mettre en place les procédures internes de prévention.

De son côté, le groupe KLM a publié un code de conduite qui sera applicable à compter d'avril 2007 dont les principaux sujets traités sont la conformité avec les lois et règlements, les conflits d'intérêt, la confidentialité, la protection des actifs, la protection de l'environnement, la responsabilité sociale et la propriété intellectuelle.

KLM a également mis en place un code d'éthique principalement à l'attention du personnel de la fonction financière.

### La charte de l'audit interne

Les termes de la charte d'audit interne du groupe Air France-KLM ont été arrêtés par le comité d'audit de la holding Air France-KLM en novembre 2005.

La charte de l'audit interne définit la mission de la direction de l'audit, ses objectifs et ses responsabilités et garantit son indépendance ainsi que les conditions d'exercice de la fonction. En accord avec la déontologie professionnelle internationale et nationale, elle formalise la place de l'audit dans l'entreprise et définit son champ d'action. Elle précise également les modalités d'intervention et les différentes phases de déroulement et de synthèse des missions réalisées.

### Le manuel qualité achats

Le document *Common working platform*, en cours d'élaboration, présente la politique achats du groupe, les processus achats et les documents associés applicables au sein du groupe, visant notamment à effectuer un choix des fournisseurs ou prestataires impartial et objectif.

Il comprend également la charte de déontologie achats (*Ethical charter*) qui édicte les règles de comportement de tous les personnels en relation avec les fournisseurs ou prestataires et informe les acteurs concernés des limites à ne pas franchir.

### Le système qualité

Les systèmes qualité d'Air France et de KLM s'appuient sur les principaux référentiels externes et internes suivants.

### Référentiels externes

Ils s'appliquent dans :

- ◆ le domaine réglementaire : règlements nationaux (dérivés des règlements européens) et textes d'application générale, normes internationales (OACI, IATA...);
- ◆ le domaine du service au passager : engagements européens de l'association des compagnies européennes (AEA), engagements de service des acteurs du transport aérien (aéroports);
- ◆ le domaine du management et de l'environnement, les normes ISO séries 9000 et 14000.

### Référentiels internes

Ils sont la déclinaison des référentiels externes, adaptés aux processus de chaque société :

- ◆ dans le domaine réglementaire : manuels d'exploitation, de maintenance, sûreté, etc., et les procédures générales associées qui font, le plus souvent, l'objet d'une validation formelle des autorités de tutelle délivrant les agréments (DGAC, IWW-DL, FAA...);
- ◆ en matière de système de management : le manuel qualité de chaque société et les procédures générales associées.

Par ailleurs, Air France a couvert l'intégralité de la chaîne de traitement du service aux clients conduisant à l'obtention de la certification de services.

## V - Informations synthétiques sur les procédures de contrôle interne

### Procédures et processus de pilotage

Ces procédures s'appuient sur l'organisation et la structure des sociétés du groupe. Sont communs à chacune des 2 sous-groupes, Air France et KLM, les métiers suivants :

- ◆ le métier passage qui porte toutes les activités concourant au transport de passagers, incluant le réseau, le marketing, les ventes et un pôle de production fournissant les services nécessaires aux opérations aériennes et à l'exploitation sol;
- ◆ le métier cargo assurant les activités de commercialisation et d'exploitation des activités cargo;
- ◆ le métier industriel en charge de la maintenance et des activités industrielles concernant les cellules avion, les équipements et les moteurs.

Est propre à KLM sur l'exercice clos le 31 mars 2007, un métier « charter/bas coûts » comprenant les activités loisirs et charter de KLM réalisées par sa filiale à 100% transavia.com. Cette activité sera également opérationnelle au sein du groupe Air France à compter de mai 2007.

Enfin, les fonctions centrales de support que sont les ressources humaines, les finances au sens large, le secrétariat général, les systèmes d'information sont propres à chacune des sociétés.

La coordination des décisions stratégiques touchant aux domaines commerciaux, financiers, techniques et opérationnels est assurée par le comité de management stratégique (SMC) qui est l'organe majeur de gouvernance décrit au chapitre II. Ce dispositif de gouvernance a été complété courant avril 2005 par des fonctions au niveau de la holding dans les domaines financiers, juridique/secrétariat du conseil d'administration, contrôle interne/audit interne ainsi que des relations avec les instances européennes et de la coordination de l'alliance SkyTeam.

Air France et KLM contrôlent respectivement 82 et 67 filiales et sous-filiales ; seules trois des filiales d'Air France et une filiale de KLM ont un chiffre d'affaires externe au groupe supérieur à 100 millions d'euros. Les sociétés Air France et KLM représentent à elles seules plus de 90% du chiffre d'affaires du groupe et 95% du total du bilan du groupe.

La gestion prévisionnelle du groupe Air France-KLM s'articule autour des trois démarches structurantes suivantes :

- ◆ les grandes orientations stratégiques du groupe Air France-KLM sont définies et hiérarchisées dans le cadre d'un Group Strategic Framework (GSF) associant les dirigeants d'Air France et de KLM lors d'un séminaire à l'automne ;
- ◆ la cible moyen terme (CMT) qui est la traduction de cette vision, à l'horizon de 3 ans au niveau de chacune des 2 sociétés, en termes de croissance, d'investissement et de ressources humaines associées avec un chiffrage économique complet présenté et discuté en décembre de chaque année au comité de management stratégique avec définition des plans d'actions sur les recettes et les coûts ;
- ◆ les budgets de l'année fiscale qui reprennent la 1<sup>re</sup> année de la CMT et qui sont établis par centres de coûts et consolidés au niveau de chaque société puis au niveau du groupe Air France-KLM.

## Procédures et processus financiers et d'arrêté des comptes

### Le processus finance

La gestion des investissements est assurée par chaque compagnie selon des processus propres à chacune d'elle. Les principaux investissements, notamment les avions, sont soumis à l'approbation du comité de management stratégique (flotte, acquisitions, cessions, etc.).

### La couverture des risques

La gestion des risques de marché d'Air France-KLM est pilotée par le *Risk Management Committee (RMC)* qui est composé, pour Air France du Directeur général exécutif et du Directeur général délégué Affaires Économiques et Financières et pour KLM du *Chief Executive Officer* et du *Chief Financial Officer*.

Ce comité se réunit au début de chaque trimestre et décide, après examen du *reporting* groupe, des couvertures à mettre en place durant les trimestres à venir, avec des horizons différents selon les marchés : ratios de couverture à atteindre, délai pour respecter ces objectifs et éventuellement type d'instruments de couverture à privilégier. Ces décisions sont ensuite mises en œuvre au sein de chaque compagnie par les services trésorerie et achats de 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 couverture, les stratégies envisagées et les contreparties.

Les trésoreries d'Air France et de KLM sont suivies quotidiennement et font l'objet d'un *reporting* mensuel aux directions financières des deux groupes. Ces *reportings* incluent les positions de taux et de change, le portefeuille des opérations de couverture, le récapitulatif des placements et des financements par devise et un état de suivi des limites d'investissement par contrepartie.

Les couvertures carburant font l'objet d'un *reporting* hebdomadaire à l'attention des directions générales d'Air France et de KLM.

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 des instruments qualifiés de *trading* sauf sur dérogation expresse du Directeur général délégué affaires économiques et financières. De façon générale, aucun *trading* ni spéculation ne sont autorisés.

### Processus comptable et d'établissement des comptes

Les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM sont élaborés sur la base des informations transmises par les services financiers de la société-mère Air France-KLM et de ses filiales.

Le groupe est composé principalement des deux sous-groupes opérationnels, Air France et KLM, qui établissent, préalablement à leur intégration dans Air France-KLM, leurs propres comptes consolidés.

L'information comptable remontée des différents services de la société et des filiales doit impérativement suivre les règles, méthodes et référentiels comptables du groupe arrêtés par la maison-mère et comprises depuis cette année dans un manuel des principes comptables groupe diffusé à l'ensemble des entités consolidées du groupe Air France-KLM.

Dans le cadre de leur mission légale de certification des comptes consolidés et sociaux, les commissaires aux comptes procèdent à une revue des informations remontées des principales entités consolidées.

Une fois élaborés, les comptes consolidés et sociaux sont soumis à la direction, puis à la revue des auditeurs (pour les comptes semestriels et annuels uniquement) préalablement à leur présentation au comité d'audit qui se réunit pour les arrêtés de comptes trimestriellement.

Conformément au règlement européen n° 1606/2002 du Conseil européen adopté le 19 juillet 2002, les états financiers consolidés sont établis en application des normes IFRS (*International Financial Reporting Standards*) telles qu'adoptées par l'Union européenne à compter des exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> avril 2005.

La société Air France-KLM qui est non seulement cotée en France et aux Pays-Bas mais également aux États-Unis d'Amérique, est tenue, pour cette dernière place financière, d'établir et de déposer des états financiers consolidés selon les normes comptables américaines.

Comme pour les états financiers établis selon le référentiel IFRS tel qu'adopté par l'Union européenne, les comptes élaborés selon le référentiel US sont soumis aux auditeurs à des fins de certification, et sont présentés au comité d'audit.

### Processus de reporting des recettes

Ce processus est assuré dans chacune des compagnies et permet de communiquer au management les recettes hebdomadaires ; Air France a, de plus, mis en place un processus dit de « recette progressive » qui permet de connaître le montant estimé de la recette passage, pour son activité propre ainsi que celle de ses filiales franchisées avec seulement deux jours de décalage.

Par ailleurs, des départements de chaque compagnie analysent les résultats par marché et par ligne (recette unitaire, au passager kilomètre transporté, au siège kilomètre offert, à la tonne kilomètre transportée, etc.) au niveau des activités passage et cargo.

### Processus de reporting de gestion

Les directions du contrôle de gestion assurent la coordination du processus de reporting et établissent, au début du mois  $m + 1$ , un estimé de gestion sur la base des informations disponibles, puis une fois le résultat comptable connu, produisent un document mensuel qui synthétise les données d'activité et financières clés et analysent les résultats. Elles procèdent par ailleurs régulièrement à l'analyse avec les principales directions et filiales des sociétés des performances économiques du mois écoulé, évaluent les résultats des mois à venir jusqu'à la fin de l'exercice en cours. Le reporting mensuel est présenté au comité de management stratégique. Au mois d'avril 2005 une fonction reporting de gestion groupe a été créée.

## Procédures et processus opérationnels

### Le management du système qualité

Les manuels qualité tant d'Air France que de KLM décrivent l'ensemble des dispositions générales du système qualité mis en œuvre dans chacune des deux compagnies, c'est-à-dire l'ensemble de l'organisation, des processus de management, des procédures et moyens nécessaires pour mettre en œuvre le management de la qualité et satisfaire les clients.

Dans chaque direction des deux sociétés, une revue qualité fait le point du fonctionnement des systèmes de management qualité et mesure les performances des principaux processus pilotés par la direction.

Au-delà des agréments réglementaires qui permettent à chaque compagnie d'exercer ses activités, la reconnaissance des progrès réalisés se concrétise par l'obtention de certifications obtenues auprès d'organismes indépendants, notamment à titre d'exemple :

- ◆ la certification IOSA (*ATA Operational Safety Audit*) obtenue courant 2005 ;
- ◆ la certification ISO 9001 (version 2000) pour l'efficacité des systèmes de management (60 entités certifiées à Air France au 31 mars 2005) ;
- ◆ la certification ISO 14001 pour la validation des systèmes environnementaux.

### L'assurance qualité

Le contrôle des processus opérationnels s'appuie essentiellement sur trois modes de surveillance.

La surveillance interne, effectuée par les services assurances qualité, s'articule sur :

- ◆ un programme d'audits (couvrant en particulier les domaines organisation et management, opérations aériennes, préparation des vols, traitement sol et fret, marchandises dangereuses, engineering et maintenance) ;
- ◆ une surveillance régulière de l'exploitation avec analyse des incidents et mise en œuvre systématique du retour d'expérience ;
- ◆ des démarches proactives de prévention.

La surveillance externe exercée par les autorités de l'aviation civile (IVW-DL, DGAC, FAA, etc.) et des organismes spécialisés dans la certification, se concrétise sous forme d'audit des modes de fonctionnement et du propre système de surveillance interne. Air France et KLM sont aussi régulièrement audités par leurs clients ou leurs partenaires.

La surveillance des partenaires qu'ils soient sous-traitants ou fournisseurs. En particulier, les compagnies affrétées, franchisées ou en partage de codes sont soumises, sauf exception, à un audit préalable, puis biennuel, dans le cadre de la certification IOSA ou par des auditeurs dédiés de SkyTeam.

Le suivi de la mise en œuvre effective des actions préventives/correctives issues de cette surveillance globale est effectué par les services assurances qualité, coordonnés au sein de chaque compagnie.

## Procédures et processus support

### Systemes d'information

Les processus de contrôle couvrent les systèmes d'information et de télécommunications et reposent sur une formalisation des procédures qui, chez Air France, ont fait l'objet d'une certification ISO 9001 (certification renouvelée après une première période de trois ans) et chez KLM s'appuient sur une modélisation des processus systèmes d'information spécifique (Management Entreprise Architecture/MEA Babylon). Ces processus ont fait l'objet d'une revue dans le cadre de la loi Sarbanes-Oxley qui a permis d'en améliorer encore l'efficacité.

Les dispositifs mis en œuvre visent à assurer :

- ◆ la fiabilité des moyens de traitement et de télécommunication ;
- ◆ l'intégrité des données par des moyens, infrastructures et contrôles adaptés ;
- ◆ la continuité des services informatiques et la disponibilité des données sur les sites de production par une stratégie de secours local, par une architecture sécurisée et une veille de sécurité des accès externes ;
- ◆ la confidentialité des informations dans le cadre des législations nationales et la sécurité des infrastructures informatiques par la mise en place d'accès sécurisés, suivis et efficaces.

Les directions des deux sociétés s'assurent que les ressources et compétences nécessaires aux systèmes d'information dans le cadre des objectifs stratégiques définis sont développées.

Des outils de gestion de projet et de développement applicatifs sont déployés : la méthode dite Tempo pour Air France et les méthodologies Prince 2 (gestion de projet) et Stemand (développement) chez KLM.

Les travaux conduits dans le cadre des projets de contrôle interne et le chantier de mise en place progressive d'une organisation coordonnée et optimisée conduisent à lancer des plans d'actions pour renforcer le contrôle interne notamment en ce qui concerne certains risques comme la continuité des activités.

Enfin, Air France et KLM ont publié en 2005-06 le Manuel d'Information sur la Sécurité (ISM – norme ISO 17799) définissant ainsi une politique de sécurité commune en matière de systèmes d'information.

### Achats

L'activité de la fonction achats repose sur une politique achats visant à fournir les produits ou services adéquats en temps voulu aux entités au meilleur coût de possession possible.

Ceci est atteint en appliquant une politique achats centrée sur la compétence des acheteurs, une séparation des fonctions (acheteur, prescripteur, approvisionneur), l'établissement de contrats et l'utilisation des technologies internet.

Les directeurs des achats à Air France et KLM animent le réseau des acheteurs de chaque compagnie par des réunions régulières et la présentation du tableau de bord des achats des compagnies.

Un comité de coordination achat réunit périodiquement les achats d'Air France et KLM pour développer des actions en commun et partager les meilleures pratiques.

## VI - Synthèse des travaux en cours concernant l'évaluation du contrôle interne relatifs à l'information comptable et financière

En plus du respect de la réglementation française sur le contrôle interne (loi de Sécurité financière), le groupe Air France-KLM est assujéti aux dispositions de la loi américaine Sarbanes-Oxley en raison de sa cotation sur le New York Stock Exchange. Pour répondre aux dispositions de l'article 404 de cette loi qui s'applique pour la première fois à Air France-KLM pour l'exercice clos le 31 mars 2007, des actions ont été menées depuis 2004 afin de créer une dynamique pour atteindre les trois objectifs de réalisation et optimisation des opérations, fiabilité de l'information comptable et financière et conformité aux lois et règlements en vigueur.

Le projet contrôle interne qui vise à répondre aux exigences de la loi Sarbanes-Oxley s'articule autour des éléments structurants suivants : l'évaluation annuelle de l'environnement de contrôle du groupe Air France-KLM d'une part, l'évaluation détaillée des contrôles sur l'information comptable et financière au niveau des processus significatifs d'autre part.

### Évaluation de l'environnement de contrôle

Dans ce cadre, des travaux d'évaluation ont été menés dans le groupe sur l'évaluation des travaux sur les organes de gouvernance suivants :

- ◆ Conseil d'administration ;
- ◆ Comité d'audit ;
- ◆ Audit interne.

Chacune des divisions ou directions générales du groupe a fait l'objet d'une évaluation des cinq composants COSO de son contrôle interne, au moyen de questionnaires d'évaluation corroborés par des tests d'existence et d'efficacité indépendants.

De même, le domaine de la prévention des fraudes et contrôles généraux sur les systèmes d'informations a fait l'objet d'une évaluation formalisée.

### **Évaluation détaillée des contrôles clés sur l'information financière et comptable au niveau des processus significatifs**

À partir d'une analyse des postes significatifs des états financiers consolidés et d'une évaluation des risques, le groupe a identifié les sociétés significatives et, au sein de ces entités, les processus concourant de manière significative à l'établissement des états financiers. Pour chacun des processus significatifs, une documentation du processus et de ses contrôles clés, suivie de tests d'existence et d'efficacité ont été mis en œuvre.

Le groupe a poursuivi durant tout l'exercice ses travaux d'évaluation. Le SMC et le Comité d'audit ont été tenus régulièrement informés de l'avancement des travaux relatifs à l'évaluation du contrôle interne.

### **Synthèse de l'évaluation section 404**

Le premier rapport évaluatif en application de la section 404 de la loi Sarbanes-Oxley sera produit fin juin 2007 lors de la publication du rapport annuel américain sous la forme 20-F du groupe Air France-KLM.

# Rapport des Commissaires aux comptes

Exercice clos le 31 mars 2007

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de Commissaires aux comptes de la société Air France-KLM S.A. et en application des dispositions de l'article L. 225-235 du Code de commerce, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par le Président de votre société conformément aux dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce au titre de l'exercice clos le 31 mars 2007.

Il appartient au Président de rendre compte, dans son rapport, notamment des conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration et des procédures de contrôle interne mises en place au sein de la société.

Il nous appartient de vous communiquer les observations qu'appellent de notre part les informations données dans le rapport du Président concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Nous avons effectué nos travaux selon la doctrine professionnelle applicable en France. Celle-ci requiert la mise en œuvre de diligences destinées à apprécier la sincérité des informations données dans le rapport du Président, concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière. Ces diligences consistent notamment à :

- ◆ prendre connaissance des objectifs et de l'organisation générale du contrôle interne, ainsi que des procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, présentés dans le rapport du Président ;
- ◆ prendre connaissance des travaux sous-tendant les informations ainsi données dans le rapport.

Sur la base de ces travaux, nous n'avons pas d'observation à formuler sur les informations données concernant les procédures de contrôle interne de la société relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, contenues dans le rapport du Président du Conseil d'administration, établi en application des dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce.

Paris-La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 21 juin 2007

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit  
Département de KPMG S.A.

Deloitte & Associés

Jean-Luc Decornoy  
Associé

Jean-Paul Vellutini  
Associé

Pascal Pincemin  
Associé

Cette page est laissée en blanc volontairement.

# Rapport financier

# 5.

<b>Commentaires sur les comptes</b>	<b>80</b>
<b>Investissements et financements</b>	<b>84</b>
<b>Propriétés immobilières, usines et équipements</b>	<b>86</b>
<b>Comptes consolidés</b>	<b>89</b>
<b>Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés</b>	<b>189</b>
<b>Comptes sociaux</b>	<b>191</b>
<b>Rapport général des Commissaires aux comptes</b>	<b>203</b>
<b>Rapport des Commissaires aux comptes sur les conventions réglementées</b>	<b>205</b>

## Commentaires sur les comptes

### 1. Résultats consolidés de l'exercice clos le 31 mars 2007

Le périmètre de consolidation au 31 mars 2007 du groupe Air France-KLM n'enregistre aucune variation significative par rapport à l'exercice précédent.

(En millions d'euros)	31 mars 2007	31 mars 2006	31 mars 2005 pro forma non audités <sup>(3)</sup>
Chiffre d'affaires	23 073	21 448	19 467
Résultat d'exploitation courant	1 240	936	553
Résultat des activités opérationnelles	1 233	1 455 <sup>(1)</sup>	1 931 <sup>(4)</sup>
Résultat net des activités poursuivies	887	921	1 632
<b>Résultat net part du groupe</b>	<b>891</b>	<b>913 <sup>(2)</sup></b>	<b>1 704 <sup>(4)</sup></b>
<b>Résultat net par action de base (En euros)</b>	<b>3,35</b>	<b>3,47</b>	<b>6,59</b>

<sup>(1)</sup> Y compris la plus-value brute sur Amadeus de 504 millions d'euros.

<sup>(2)</sup> Y compris la plus-value nette sur Amadeus de 419 millions d'euros.

<sup>(3)</sup> Air France et KLM consolidés sur 12 mois.

<sup>(4)</sup> Y compris la reprise de l'écart d'acquisition négatif relatif à l'entrée du groupe KLM de 1,35 milliard d'euros.

#### 1.1. Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires a progressé de 7,6% après un effet change négatif de 0,8%, à 23,07 milliards d'euros pour une production mesurée en ESKO (équivalent siège kilomètre offert) en augmentation de 3,8%. La recette unitaire à l'ESKO croît de 3,9% (+4,7% hors change).

#### 1.2. Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation ont augmenté de 6,4% à 21,83 milliards d'euros. Cette hausse est ramenée à 3,8% hors carburant. Le coût unitaire à l'ESKO progresse de 2,8% et est stable à change et pétrole constants (-0,2%).

## Charges externes

Au 31 mars 2007, les charges externes progressent de 8,0% à 13,10 milliards. Hors carburant, cette hausse est ramenée à 3,5%.

(En millions d'euros)	Exercice au 31 mars		
	2007	2006	2005 pro forma non audités <sup>(1)</sup>
Carburant avions	4 258	3 588	2 721
Affrètements aéronautiques	646	605	565
Loyers opérationnels	600	637	611
Redevances aéronautiques	1 705	1 610	1 504
Commissariat	419	405	399
Achats de prestations en escale	1 232	1 203	1 100
Achats, cons. entretien aéronautique	894	777	683
Frais commerciaux et de distribution	1 201	1 232	1 435
Autres charges	2 145	2 070	1 898
<b>Total</b>	<b>13 100</b>	<b>12 127</b>	<b>10 916</b>

<sup>(1)</sup> Air France et KLM consolidés sur 12 mois.

Les principales variations sont les suivantes :

### ◆ Carburant avions

Les achats de carburant s'élèvent à 4,26 milliards d'euros contre 3,59 milliards au 31 mars 2006 (+18,7%), sous l'effet d'une hausse de 2% des volumes, de 20% du prix après couverture et d'un effet change favorable de 3% ;

### ◆ Redevances aéronautiques

Les redevances aéronautiques ont augmenté de 5,9% pour atteindre 1,71 milliard d'euros contre 1,61 milliard au 31 mars 2006. Cette variation est relative à l'augmentation du trafic et des redevances de route de la zone Afrique et des redevances d'atterrissage des zones Afrique et France ;

### ◆ Achats de prestations en escale

Les achats de prestations en escale sont en augmentation de 2,4% à 1,23 milliard d'euros en ligne avec l'activité ;

### ◆ Achats et consommations entretien aéronautique

Ils s'élèvent à 894 millions d'euros, en hausse de 15,1% au 31 mars 2007 sous l'effet d'un reclassement de locations moteurs précédemment inclus dans les autres charges pour un montant de 30 millions d'euros ;

### ◆ Frais commerciaux et de distribution

À 1,20 milliard d'euros, les frais commerciaux et de distribution sont en diminution de 2,5% (1,23 milliard d'euros au 31 mars 2006). Cette baisse est liée à la poursuite de la baisse des commissions après le passage à la commission zéro des agences de voyages mis en place en 2005 ;

### ◆ Autres charges

Les autres charges s'élèvent à 2,15 milliards d'euros au 31 mars 2007 contre 2,07 milliards d'euros au 31 mars 2006, en hausse de 3,6%. Les autres charges comprennent, entre autres, les loyers des immeubles, les frais de télécommunications, les assurances, les honoraires.

## Charges de personnel

Les frais de personnel ont progressé de 5,2% à 6,69 milliards d'euros pour un effectif moyen stable de 103 050 salariés. Près de 50% de cette évolution provient des charges sociales qui augmentent de 12,8% (impact du changement de régime d'assurance chômage des salariés d'Air France).

## Impôts et taxes

Les impôts et taxes s'élèvent à 263 millions d'euros contre 228 millions d'euros l'exercice précédent.

## Dotations aux amortissements et provisions

Elles ressortent à 1,79 milliard d'euros contre 1,73 milliard d'euros au 31 mars 2006 (+3,6%). Les dotations aux amortissements ont progressé de 7,6%, reflétant les investissements réalisés par le groupe.

### 1.3. Résultat d'exploitation

En hausse de 32,5%, le résultat d'exploitation s'élève 1,24 milliard d'euros (vs 936 millions d'euros au 31 mars 2006). La marge d'exploitation ajustée<sup>1</sup> s'élève à 6,3% (+0,9 point).

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

	Exercice au 31 mars 2007		Exercice au 31 mars 2006		Exercice au 31 mars 2005 <sup>(1)</sup>	
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation
Passage	18 366	1 067	16 942	686	15 379	384
Fret	2 909	62	2 882	166	2 576	140
Maintenance	977	44	896	54	799	25
Autres	821	67	728	30	713	4
<b>Total</b>	<b>23 073</b>	<b>1 240</b>	<b>21 448</b>	<b>936</b>	<b>19 467</b>	<b>553</b>

<sup>(1)</sup> Pro forma non audité, Air France et KLM consolidés sur 12 mois.

### 1.4. Résultat des activités opérationnelles

Il ressort à 1,23 milliard d'euros contre 1,46 milliard d'euros au 31 mars 2006. Ce dernier incluait notamment le produit avant impôt de 504 millions d'euros relatif aux titres Amadeus apportés à l'offre publique d'achat réalisée par la société WAM en juillet 2005.

### 1.5. Coût de l'endettement net

Le coût de l'endettement financier net diminue de 37,5% pour s'établir à 140 millions d'euros contre 224 millions au 31 mars 2006 grâce aux produits financiers liés à la gestion de la trésorerie et à la baisse de la dette.

### 1.6. Résultat net – Part du groupe

Le résultat avant impôts des entreprises intégrées s'établit à 1,12 milliard d'euros. Après une charge d'impôt de 248 millions donnant un taux d'impôts effectif apparent de 22,2% contre 21,3% l'exercice précédent, et une quote-part de résultat dans les sociétés mises en équivalence de 17 millions (-23 millions au 31 mars 2006), le résultat net part du groupe s'établit à 891 millions contre 913 millions un an plus tôt. La contribution au résultat net par trimestre est respectivement de 245 millions d'euros au 30 juin 2006, 373 millions d'euros au 30 septembre 2006, 229 millions d'euros au 31 décembre 2006 et 44 millions d'euros au 31 mars 2007.

Par action, le résultat s'élève à 3,35 euros contre 3,47 euros au 31 mars 2006. Le résultat par action dilué s'élève à 3,05 euros, (3,25 euros au 31 mars 2006).

1. Résultat d'exploitation ajusté de la part des loyers opérationnels correspondant à des frais financiers (34%).

## 2. 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. L'ex-société Air France, rebaptisée Air France-KLM, a apporté la quasi-totalité de ses éléments d'actif et de passif à une société qui a repris le nom d'Air France. Air France-KLM est la société holding du groupe et détient les deux filiales opérationnelles Air France et KLM.

En sa qualité de société holding, la société Air France-KLM n'a pas d'activité opérationnelle. Son activité comprend d'une part, les redevances perçues au titre de l'utilisation du logo Air France-KLM par les deux filiales opérationnelles et d'autre part, les frais de communication financière, les honoraires de commissariat aux comptes et les charges salariales des mandataires sociaux. Le résultat d'exploitation ressort négatif de 2 millions d'euros. Après prise en compte de 157 millions de dividendes dont un acompte sur dividende d'Air France au titre de l'exercice 2006-07 pour un montant de 75 millions d'euros, le résultat net ressort à 157 millions d'euros.

Conformément aux dispositions des articles 39 et 223 du Code général des impôts relatif aux dépenses et charges non déductibles fiscalement, il est précisé qu'aucun montant n'a été engagé au cours de l'exercice.

## 3. Événements post-clôture et perspectives

---

Le seul événement post-clôture est l'annonce faite par le groupe de ses nouvelles commandes d'avions qui sont décrites à la section Flotte du présent document.

Pour l'exercice 2007-08, le groupe Air France-KLM vise une croissance des capacités de l'ordre de 5%. Il a été retenu l'hypothèse d'une recette unitaire en légère hausse hors change et d'une parité euro/dollar à 1,35. La facture pétrolière devrait augmenter de 340 millions d'euros à 4,6 milliards pour un prix du jet fuel de 700 dollars la tonne. Par ailleurs, le nouveau plan d'économies « Challenge 10 » contribuera à la maîtrise des coûts à hauteur de 560 millions pour l'année en cours. Le premier trimestre de l'exercice sera affecté par les effets calendaires négatifs du mois de mai. Cependant, l'activité en termes de trafic et de réservations est conforme aux attentes.

Si ces conditions de marché se maintiennent, le groupe a pour objectif de dégager un résultat d'exploitation en amélioration et, avec deux d'avance, un retour sur capitaux employés de 7%, traduisant ainsi une nouvelle étape dans la création de valeur.

## Investissements et financements

Les investissements corporels et incorporels du groupe Air France-KLM ainsi que les acquisitions de filiales et de participation se sont élevés à 2,40 milliards d'euros d'euros au 31 mars 2007 contre 2,60 milliards un an plus tôt. Ils ont été financés par un cash-flow opérationnel de 2,85 milliards d'euros. Les produits de cessions d'immobilisations ont atteint 160 millions d'euros (227 millions au 31 mars 2006). Le cash-flow disponible s'est établi à 632 millions d'euros au 31 mars 2007 contre 339 millions un an plus tôt auquel s'ajoutaient 817 millions de trésorerie de l'opération Amadeus.

La trésorerie du groupe s'élève à 3,9 milliards d'euros dont 0,6 milliard de valeurs de placement immobilisées entre 3 et 12 mois, en amélioration de 200 millions d'euros. En outre, le groupe dispose toujours de lignes de crédit principales à hauteur de 1,7 milliard d'euros.

La structure du bilan s'est encore renforcée au cours de l'exercice avec des dettes nettes en baisse de 789 millions à 3,59 milliards d'euros et des fonds propres de 8,41 milliards d'euros. Le ratio d'endettement du groupe est ainsi passé de 0,56 au 31 mars 2006 à 0,43 au 31 mars 2007.

### Investissements

(En millions d'euros)	2006-07	2005-06	2004-05 <sup>(1)</sup>
Investissements incorporels	(37)	(30)	(23)
Investissements aéronautiques	(2 000)	(2 190)	(1 800)
Autres investissements corporels	(341)	(324)	(347)
Acquisitions de filiales	(25)	(58)	506 <sup>(2)</sup>
Cession de filiales et participations	43	35	109
Cession d'immobilisations corp. et incorp.	160	227	157
Trésorerie nette reçue par transaction Amadéus	-	817	-
Dividendes reçus	6	10	25
Diminution (augmentation) nette des placements entre 3 mois et 1 an	331	(294)	116
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements	(1 863)	(1 807)	(1 257)

<sup>(1)</sup> Pro forma non audité, Air France et KLM consolidés sur 12 mois.

<sup>(2)</sup> Dont la trésorerie KLM de 575 millions à sa date d'acquisition.

Les investissements corporels et incorporels se sont élevés à 2,38 milliards dont 2,0 milliards d'investissements aéronautiques (2,2 milliard au 31 mars 2006). Les acquisitions d'avions (décrites dans la section Flotte) et les acomptes ont représenté un montant de 1,2 milliard d'euros. Les autres investissements aéronautiques incluent également l'immobilisation de frais de maintenance pour grand entretien au titre de la norme IAS 16 et l'immobilisation des pièces de rechange aéronautiques. Les investissements au sol ont atteint un montant de 341 millions d'euros et comprennent différentes installations industrielles et équipements. Les investissements incorporels, d'un montant de 37 millions, sont des achats de logiciels informatiques.

Les acquisitions de filiales et participations s'élèvent à 25 millions d'euros (58 millions au 31 mars 2006). Il s'agit principalement de l'acquisition de 2% du Club Med pour 17 millions d'euros et de titres Euronext pour 5 millions d'euros.

Les cessions de filiales et de participations ont généré 43 millions de trésorerie venant principalement de la cession des titres Euronext (6,7 millions) et à la levée d'options sur titres Air France-KLM dans le cadre du programme d'options des pilotes (30 millions).

Le produit des cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles s'élève à 160 millions (227 millions d'euros en 2005-06) dont 91 millions de cessions aéronautiques (1 avion A319, 3 avions B747, 1 avion B737 et 2 avions Embraer 120) et 69 millions de cessions d'autres actifs.

Les dividendes reçus des filiales non consolidées s'élèvent à 6 millions contre 10 millions d'euros un an plus tôt. Enfin, les produits de placements entre 3 mois et un an ont diminué de 331 millions d'euros contre une augmentation de 294 millions un an plus tôt.

Au total, les flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement font ressortir une sortie nette de 1,86 milliard d'euros contre 1,81 milliard d'euros lors de l'exercice 2005-06.

## Financements

(En millions d'euros)	2006-07	2005-06	2004-05
Émissions de nouveaux emprunts	1 240	1 410	858
Remboursements d'emprunts	(714)	(523)	(288)
Remboursements de dettes de locations-financement	(866)	(580)	(381)

Les emprunts du groupe servent principalement à financer les investissements aéronautiques. Au 31 mars 2007, 80% des dettes à long terme sont garanties par de actifs nantis ou hypothéqués. Au cours de l'exercice, le groupe a émis 1,24 milliard d'euros de nouveaux emprunts (1,41 milliard au 31 mars 2006) dont 550 millions d'emprunt

obligataire décrit à la note 30.4 de l'annexe des comptes consolidés. Parallèlement, le groupe a remboursé 714 millions d'euros d'emprunts (523 millions en 2005-06) et 866 millions de dettes résultant de contrats de location-financement (580 millions en 2005-06).

## Propriétés immobilières, usines et équipements

### Immobilisations corporelles du groupe Air France-KLM

Valeurs nettes (En millions d'euros)	2006-07	2005-06	2004-05
<b>Immobilisations aéronautiques</b>	<b>11 551</b>	<b>11 017</b>	<b>10 394</b>
Terrains et constructions	1 263	1 265	1 191
Matériels et installations	361	336	313
Actifs en cours de construction	145	126	163
Autres	238	228	228
<b>Total autres immobilisations corporelles</b>	<b>2 007</b>	<b>1 955</b>	<b>1 895</b>

Les immobilisations aéronautiques sont décrites dans la section Flotte de ce document. Les commandes de matériels aéronautiques font l'objet de la note 34 de l'annexe des comptes consolidés. Les terrains et constructions constituent, après la flotte, le deuxième poste d'immobilisations corporelles du groupe Air France-KLM et feront seuls l'objet d'une description.

### Terrains et constructions du groupe Air France-KLM

La répartition des surfaces par grand métier est la suivante :

Surface approximative (En m <sup>2</sup> )	groupe Air France <sup>(1)</sup>	groupe KLM	Total
Exploitation	402 000	202 000	604 000
Cargo	339 000	93 000	432 000
Maintenance	658 000	179 000	837 000
Support	656 000	113 000	769 000
<b>Total</b>	<b>2 055 000</b>	<b>587 000</b>	<b>2 642 000</b>

<sup>(1)</sup> En France métropolitaine.

Les principales évolutions ont été, pour Air France, la restitution d'un hangar de 14 000 m<sup>2</sup> au Bourget, d'un entrepôt de 11 200 m<sup>2</sup> à Aulnay et la mise en service du centre de coordination du *hub* de CDG pour 3 000 m<sup>2</sup>.

Ces mobilisations ont été financées comme suit :

	groupe Air France	groupe KLM	Total
Propriété	44%	89%	54%
Crédit-bail	13%	-	12%
Loyers opérationnels	43%	11%	34%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Les paiements minimaux futurs des locations opérationnelles concernant les constructions s'élèvent à 1,2 milliard d'euros au 31 mars 2007 (voir note 33.2 de l'annexe des comptes consolidés).

La majorité des installations du groupe Air France sont implantées sur des zones aéroportuaires où la mise à disposition des terrains se fait à travers des conventions d'occupation ou des baux de longues durée. Géographiquement, les principaux sites sont les suivants :

Sites	Surface approximatives en m <sup>2</sup>	Nature des financements
<b>Groupe Air France</b>		
Aéroports Roissy-CDG	841 000	Propriété, crédit-bail, locations
Aéroport d'Orly	437 000	Propriété, locations
Toulouse	71 000	Propriété, crédit-bail, locations
Vilgénis	45 000	Propriété
Le Bourget	44 000	Locations
Montreuil	36 000	Locations
Valbonne	17 000	Propriété
<b>Groupe KLM</b>		
Schiphol Airport	33 000	Locations opérationnelles
Schiphol Centrum	135 000	Propriété
Schiphol Oost	318 000	Propriété, locations opérationnelles
Schiphol Rijk	23 000	Propriété, locations opérationnelles
Schiphol Noord	22 000	Propriété
Amstelveen	29 000	Propriété
Autres	27 000	Locations opérationnelles

Les principaux contrats de location concernent les installations suivantes :

Sites	Surface approximatives en m <sup>2</sup>	Nature des financements
<b>Groupe Air France</b>		
Siège commercial Montreuil	20 000	Bail commercial
Hangar H4 à CDG	35 000	Convention
Hangar Hbn6 à Orly	45 000	Convention
<b>Groupe KLM</b>		
Schiphol	37 500	Bail commercial

## Immobilisation en cours

Les principaux projets de construction en cours chez Air France sont :

- ◆ le hangar A380 à Roissy-Charles de Gaulle de 26 000 m<sup>2</sup> représentant un investissement de l'ordre de 47 millions d'euros dont la mise en service est prévue au printemps 2008 ;
- ◆ la construction du centre de maintenance du *Hub* de Roissy de 16 500 m<sup>2</sup> pour un montant estimé à 27 millions d'euros et une mise en service en juin 2007 ;

- ◆ l'aménagement du satellite 3 à CDG 2 de 15 000 m<sup>2</sup> pour un montant de 24 millions d'euros et une mise en service en juin 2007 ;
- ◆ la réhabilitation du siège sud d'Orly de 14 000 m<sup>2</sup> pour un montant de 22 millions d'euros et une mise en service fin 2008.

Le groupe KLM n'a pas de construction en cours de montants importants.

## Comptes consolidés

Exercice clos le 31 mars 2007

### Compte de résultat consolidé

Période du 1 <sup>er</sup> avril au 31 mars (En millions d'euros)	Notes	2007	2006	2005
<b>Chiffre d'affaires</b>	5	<b>23 073</b>	<b>21 448</b>	<b>18 978</b>
Autres produits de l'activité		4	4	5
<b>Produits des activités ordinaires</b>		<b>23 077</b>	<b>21 452</b>	<b>18 983</b>
Charges externes	6	(13 100)	(12 127)	(10 629)
Frais de personnel	7	(6 689)	(6 357)	(5 994)
Impôts et taxes		(263)	(228)	(225)
Amortissements	8	(1 782)	(1 656)	(1 561)
Dépréciations et provisions	8	(8)	(72)	(28)
Autres produits et charges	9	5	(76)	4
<b>Résultat d'exploitation courant</b>		<b>1 240</b>	<b>936</b>	<b>550</b>
Cessions de matériels aéronautiques	10	13	2	19
Écarts d'acquisition négatifs	4	-	5	1 354
Autres produits et charges non courants	10	(20)	512	4
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>		<b>1 233</b>	<b>1 455</b>	<b>1 927</b>
Coût de l'endettement financier brut		(407)	(392)	(347)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie		267	168	125
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>11</b>	<b>(140)</b>	<b>(224)</b>	<b>(222)</b>
Autres produits et charges financiers	11	25	(31)	(8)
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>		<b>1 118</b>	<b>1 200</b>	<b>1 697</b>
Impôts	12	(248)	(256)	(133)
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>		<b>870</b>	<b>944</b>	<b>1 564</b>
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	20	17	(23)	73
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>		<b>887</b>	<b>921</b>	<b>1 637</b>
Résultat net des activités non poursuivies	13.1	-	-	59
<b>Résultat net</b>		<b>887</b>	<b>921</b>	<b>1 696</b>
<b>Part du groupe</b>		<b>891</b>	<b>913</b>	<b>1 710</b>
<b>Intérêts minoritaires</b>		<b>(4)</b>	<b>8</b>	<b>(14)</b>
Résultat net – part du groupe par action (en euros)	14.1			
♦ de base		3,35	3,47	6,61
♦ dilué		3,05	3,25	6,60
Résultat net des activités poursuivies par action (en euros)	14.2			
♦ de base		3,33	3,50	6,33
♦ dilué		3,03	3,28	6,32

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

## Bilan consolidé

Actif (En millions d'euros)	Notes	31 mars 2007	31 mars 2006	31 mars 2005
Goodwill	15	204	208	205
Immobilisations incorporelles	16	424	428	437
Immobilisations aéronautiques	18	11 551	11 017	10 394
Autres immobilisations corporelles	18	2 007	1 955	1 895
Titres mis en équivalence	20	228	204	577
Actifs de pension	21	2 097	1 903	1 767
Autres actifs financiers (dont 835 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières au 31 mars 2007, 895 millions d'euros au 31 mars 2006 et 875 millions d'euros au 31 mars 2005)	22	1 095	1 182	1 113
Impôts différés	12.5	26	7	140
Autres débiteurs	25	604	1 082	336
<b>Actif non courant</b>		<b>18 236</b>	<b>17 986</b>	<b>16 864</b>
Autres actifs financiers (dont 631 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières et de placements entre 3 mois et 1 an au 31 mars 2007, 889 millions d'euros au 31 mars 2006 et 632 millions d'euros au 31 mars 2005)	22	689	932	654
Stocks et encours	23	360	340	382
Créances clients	24	2 610	2 518	2 272
Créances d'impôt société		7	1	6
Autres débiteurs	25	1 271	1 756	969
Trésorerie et équivalents de trésorerie	26	3 497	2 946	2 047
<b>Actif courant</b>		<b>8 434</b>	<b>8 493</b>	<b>6 330</b>
<b>Total actif</b>		<b>26 670</b>	<b>26 479</b>	<b>23 194</b>

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

## Bilan consolidé (suite)

<b>Passif et capitaux propres</b> <i>(En millions d'euros)</i>	<b>Notes</b>	<b>31 mars 2007</b>	<b>31 mars 2006</b>	<b>31 mars 2005</b>
Capital	27.1	2 375	2 290	2 290
Primes d'émission et de fusion	27.2	539	430	384
Actions d'auto-contrôle	27.3	(30)	(58)	(19)
Réserves et résultat	27.4	5 415	5 072	3 254
<b>Capitaux propres (part du groupe)</b>		<b>8 299</b>	<b>7 734</b>	<b>5 909</b>
Intérêts minoritaires		113	119	111
<b>Capitaux propres</b>		<b>8 412</b>	<b>7 853</b>	<b>6 020</b>
Provisions et avantages du personnel	29	1 387	1 453	1 516
Dettes financières	30	7 419	7 826	7 889
Impôts différés	12.5	891	839	313
Autres créditeurs	31	401	417	481
<b>Passif non courant</b>		<b>10 098</b>	<b>10 535</b>	<b>10 199</b>
Provisions	29	225	192	124
Dettes financières	30	1 098	1 260	1 044
Dettes fournisseurs		2 131	2 039	1 901
Titres de transport émis et non utilisés		2 217	2 062	1 656
Dettes d'impôt société		21	167	8
Autres créditeurs	31	2 335	2 269	1 980
Concours bancaires	26	133	102	262
<b>Passif courant</b>		<b>8 160</b>	<b>8 091</b>	<b>6 975</b>
<b>Total passif</b>		<b>18 258</b>	<b>18 626</b>	<b>17 174</b>
<b>Total passif et capitaux propres</b>		<b>26 670</b>	<b>26 479</b>	<b>23 194</b>

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

## Variation des capitaux propres consolidés

<i>(En millions d'euros)</i>	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'autocontrôle	Réserves et résultats	Capitaux propres – part du groupe	Intérêts minoritaires	Capitaux propres
<b>Au 1<sup>er</sup> avril 2004</b>	<b>219 780 887</b>	<b>1 868</b>	<b>261</b>	<b>(18)</b>	<b>1 268</b>	<b>3 379</b>	<b>87</b>	<b>3 466</b>
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	3	3	(1)	<b>2</b>
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	1 710	1 710	(14)	<b>1 696</b>
<b>Total des produits (charges) comptabilisés</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 713</b>	<b>1 713</b>	<b>(15)</b>	<b>1 698</b>
Augmentation de capital	49 602 631	422	346	-	-	768	-	<b>768</b>
Apport partiel d'actif	-	-	(206)	-	206	-	-	<b>-</b>
Frais relatifs à l'offre publique d'échange de titres	-	-	(17)	-	-	(17)	-	<b>(17)</b>
Offre réservée aux Salariés	-	-	-	-	69	69	-	<b>69</b>
Stock Options	-	-	-	-	6	6	-	<b>6</b>
Dividendes distribués	-	-	-	-	(17)	(17)	(1)	<b>(18)</b>
Titres d'autocontrôle	-	-	-	(1)	9	8	-	<b>8</b>
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	40	<b>40</b>
<b>Au 31 mars 2005</b>	<b>269 383 518</b>	<b>2 290</b>	<b>384</b>	<b>(19)</b>	<b>3 254</b>	<b>5 909</b>	<b>111</b>	<b>6 020</b>
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	(4)	(4)	-	<b>(4)</b>
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	1 055	1 055	4	<b>1 059</b>
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	4	4	-	<b>4</b>
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	913	913	8	<b>921</b>
<b>Total des produits (charges) comptabilisés</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 968</b>	<b>1 968</b>	<b>12</b>	<b>1 980</b>
Échange Salaire Actions (ESA)	-	-	-	-	(80)	(80)	-	<b>(80)</b>
OCEANE	-	-	46	-	-	46	-	<b>46</b>
Dividendes distribués	-	-	-	-	(40)	(40)	(1)	<b>(41)</b>
Titres d'autocontrôle (note 27.3)	-	-	-	(39)	-	(39)	-	<b>(39)</b>
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	(3)	<b>(3)</b>
Autres variations	-	-	-	-	(30)	(30)	-	<b>(30)</b>

<i>(En millions d'euros)</i>	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'autocontrôle	Réserves et résultats	Capitaux propres - part du groupe	Intérêts minoritaires	Capitaux propres
<b>Au 31 mars 2006</b>	<b>269 383 518</b>	<b>2 290</b>	<b>430</b>	<b>(58)</b>	<b>5 072</b>	<b>7 734</b>	<b>119</b>	<b>7 853</b>
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	-	-	-	-
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	(501)	<b>(501)</b>	(1)	<b>(502)</b>
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(2)	<b>(2)</b>	(1)	<b>(3)</b>
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	891	<b>891</b>	(4)	<b>887</b>
<b>Total des produits (charges) comptabilisés</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>388</b>	<b>388</b>	<b>(6)</b>	<b>382</b>
Échange Salaire Actions (ESA)	-	-	-	-	33	<b>33</b>	-	<b>33</b>
Augmentation de capital	9 982 189	85	109	-	-	<b>194</b>	-	<b>194</b>
Dividendes distribués	-	-	-	-	(80)	<b>(80)</b>	(8)	<b>(88)</b>
Titres d'autocontrôle (note 27.3)	-	-	-	28	-	<b>28</b>	-	<b>28</b>
Variations de périmètre	-	-	-	-	-	-	8	<b>8</b>
Autres variations	-	-	-	-	2	<b>2</b>	-	<b>2</b>
<b>Au 31 mars 2007</b>	<b>279 365 707</b>	<b>2 375</b>	<b>539</b>	<b>(30)</b>	<b>5 415</b>	<b>8 299</b>	<b>113</b>	<b>8 412</b>

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

## État consolidé des produits et charges comptabilisés

<i>(En millions d'euros)</i>	31 mars 2007	31 mars 2006	31 mars 2005
<b>Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente</b>			
Première application des normes IAS 32 et 39 enregistrée en capitaux propres	-	(3)	-
Profit (perte) résultant de l'évaluation portée en capitaux propres	-	(1)	-
Transféré(e) en résultat	-	-	-
<b>Couverture des flux de trésorerie</b>			
Première application des normes IAS 32 et 39 enregistrée en capitaux propres	-	1 168	-
Profit (perte) porté(e) en capitaux propres	(1 535)	428	-
Transféré(e) en résultat	771	-	-
Variation de la réserve de conversion	(2)	4	3
<b>Impôt sur les éléments portés directement en capitaux propres</b>			
Première application des normes IAS 32 et 39 enregistrée en capitaux propres	-	(397)	-
Profit (perte) porté(e) en capitaux propres	263	(144)	-
<b>Produits/(charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres – part du groupe</b>	<b>(503)</b>	<b>1 055</b>	<b>3</b>
Résultat de la période – part du groupe	891	913	1 710
<b>Total des produits/(charges) enregistré(e)s au titre de la période – part du groupe</b>	<b>388</b>	<b>1 968</b>	<b>1 713</b>
Total des produits/(charges) enregistré(e)s au titre de la période – part des minoritaires	(6)	12	(15)
<b>Total des produits/(charges) enregistré(e)s au titre de la période</b>	<b>382</b>	<b>1 980</b>	<b>1 698</b>

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

## Tableau des flux de trésorerie consolidé

Période du 1 <sup>er</sup> avril au 31 mars (En millions d'euros)	Notes	2007	2006	2005
Résultat net – part du groupe		891	913	1 710
Intérêts minoritaires		(4)	8	(14)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	8	1 790	1 728	1 589
Dotations nettes aux provisions financières	11	10	24	6
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(44)	(46)	(19)
Résultat sur cessions de filiales et participations		(1)	(2)	(66)
Gain sur transaction Amadeus GTD	20	(16)	(504)	-
Résultats non monétaires sur instruments financiers	11	(43)	(6)	-
Écart de change non réalisé		(5)	8	4
Écarts d'acquisition négatifs	4	-	(5)	(1 354)
Résultats des sociétés mises en équivalence	20	(17)	23	(73)
Impôts différés	12	244	98	139
Autres éléments non monétaires		(112)	(182)	(143)
<b>Sous-total</b>		<b>2 693</b>	<b>2 057</b>	<b>1 779</b>
(Augmentation)/ diminution des stocks		(20)	(18)	(16)
(Augmentation)/ diminution des créances clients		(184)	(215)	42
Augmentation/(diminution) des dettes fournisseurs		228	96	313
Variation des autres débiteurs et créditeurs		133	736	(127)
<b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation</b>		<b>2 850</b>	<b>2 656</b>	<b>1 991</b>
Acquisitions de filiales et participations	37	(25)	(58)	506
Investissements corporels et incorporels	19	(2 378)	(2 544)	(2 131)
Cessions de filiales et participations	37	43	35	109
Trésorerie nette reçue sur transaction Amadeus GTD	20	-	817	-
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		160	227	157
Dividendes reçus		6	10	25
Diminution (augmentation) nette des placements entre 3 mois et 1 an		331	(294)	116
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements</b>		<b>(1 863)</b>	<b>(1 807)</b>	<b>(1 218)</b>

<b>Période du 1<sup>er</sup> avril au 31 mars</b> <i>(En millions d'euros)</i>	<b>Notes</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
Émission de nouveaux emprunts		1 240	1 410	858
Remboursement d'emprunts		(714)	(523)	(288)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement		(866)	(580)	(381)
Nouveaux prêts		(89)	(155)	(101)
Remboursement des prêts		52	97	22
Dividendes distribués		(88)	(41)	(24)
Réduction des capitaux propres		-	-	(33)
<b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>		<b>(465)</b>	<b>208</b>	<b>53</b>
<b>Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants</b>		<b>(2)</b>	<b>2</b>	<b>(5)</b>
<b>Variation de la trésorerie nette</b>		<b>520</b>	<b>1 059</b>	<b>821</b>
<b>Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture</b>		<b>2 844</b>	<b>1 785</b>	<b>964</b>
<b>Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture</b>	26	<b>3 364</b>	<b>2 844</b>	<b>1 785</b>
<b>Impôts sur les bénéfices payés (flux provenant de l'exploitation)</b>		<b>(309)</b>	<b>(4)</b>	<b>22</b>
<b>Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)</b>		<b>(451)</b>	<b>(364)</b>	<b>(312)</b>
<b>Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)</b>		<b>299</b>	<b>154</b>	<b>123</b>

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

## Notes aux états financiers consolidés

<b>Note 1</b>	Description de l'activité	98	<b>Note 21</b>	Actifs de pensions	139
<b>Note 2</b>	Événements significatifs intervenus au cours de l'exercice	98	<b>Note 22</b>	Autres actifs financiers	140
<b>Note 3</b>	Règles et méthodes comptables	98	<b>Note 23</b>	Stocks et encours	142
<b>Note 4</b>	Évolution du périmètre de consolidation	106	<b>Note 24</b>	Créances clients	142
<b>Note 5</b>	Informations sectorielles	111	<b>Note 25</b>	Autres débiteurs	143
<b>Note 6</b>	Charges externes	117	<b>Note 26</b>	Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	143
<b>Note 7</b>	Frais de personnel et effectifs	118	<b>Note 27</b>	Capitaux propres	144
<b>Note 8</b>	Amortissements, dépréciations et provisions	119	<b>Note 28</b>	Paiements fondés sur des actions	146
<b>Note 9</b>	Autres produits et charges	119	<b>Note 29</b>	Provisions et avantages du personnel	150
<b>Note 10</b>	Produits et charges non courants	120	<b>Note 30</b>	Dettes financières	157
<b>Note 11</b>	Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers	121	<b>Note 31</b>	Autres créditeurs	161
<b>Note 12</b>	Impôts	122	<b>Note 32</b>	Instruments financiers	162
<b>Note 13</b>	Activités non poursuivies	127	<b>Note 33</b>	Engagements de locations	173
<b>Note 14</b>	Résultat par action	128	<b>Note 34</b>	Commandes de matériels aéronautiques	174
<b>Note 15</b>	Goodwill	131	<b>Note 35</b>	Autres engagements	177
<b>Note 16</b>	Immobilisations incorporelles	132	<b>Note 36</b>	Parties liées	178
<b>Note 17</b>	Test de valeur d'actif	133	<b>Note 37</b>	Tableau de flux de trésorerie	180
<b>Note 18</b>	Immobilisations corporelles	133	<b>Note 38</b>	Événements postérieurs à la clôture	181
<b>Note 19</b>	Investissements corporels et incorporels	135	<b>Note 39</b>	Nouvelles normes comptables	181
<b>Note 20</b>	Titres mis en équivalence	136	<b>Note 40</b>	Modification de la présentation ou de la classification des états financiers	182
			<b>Note 41</b>	Périmètre de consolidation au 31 mars 2007	182

## Note 1 Description de l'activité

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

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

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

La monnaie fonctionnelle du groupe est l'euro.

## Note 2 Événements significatifs intervenus au cours de l'exercice

Le Conseil des ministres de l'Union européenne du 22 mars 2007 a approuvé l'accord aérien intervenu le 2 mars 2007 entre les négociateurs européens et américains. Les compagnies

aériennes européennes et américaines disposeront, à compter du 1<sup>er</sup> avril 2008, d'un accès à l'ensemble des marchés entre l'Union européenne et les États-Unis.

## Note 3 Règles et méthodes comptables

### 3.1. Principes comptables

Conformément au règlement européen n° 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés publiés à compter de l'exercice 2005-06, incluant des états financiers comparatifs consolidés pour l'exercice 2004-05, sont établis conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté par l'Union européenne à la date de préparation de ces états financiers consolidés (« IFRS »).

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

La norme IFRS 1 « Première application des normes d'information financière internationales » qui fixe notamment les règles spécifiques pour un premier adoptant a été appliquée sur la base des normes et interprétations en vigueur à la date de clôture de ses premiers comptes consolidés annuels établis conformément aux IFRS (soit le 31 mars 2006), et ce dès la date de transition aux IFRS, soit le 1<sup>er</sup> avril 2004, ainsi qu'à toutes les périodes présentées.

Les états financiers consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 23 mai 2007.

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

Également, le groupe a choisi d'appliquer IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées » par anticipation au 1<sup>er</sup> avril 2004.

### 3.2. Utilisation d'estimations

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

- ◆ note 3.6 – la reconnaissance du chiffre d'affaires lié aux titres de transport émis et non utilisés ;
- ◆ notes 3.13 et 3.12 – les immobilisations corporelles et incorporelles ;
- ◆ note 3.10 – les immobilisations financières ;
- ◆ note 3.21 – les impôts différés actifs ;
- ◆ note 3.7 – le programme de fidélisation *Flying Blue* ;
- ◆ notes 3.17, 3.18 et 3.19 – les provisions.

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

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

### 3.3. Méthodes de consolidation

#### 3.3.1. Filiales

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### 3.3.3. Opérations intra-groupe

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

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

#### 3.3.4. Date de clôture

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

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

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

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

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

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

#### 3.4.2. Conversion des opérations en devises

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

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

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

### 3.5. Regroupements d'entreprises

#### 3.5.1. Regroupements antérieurs à la date de première adoption des normes IFRS (avant le 1<sup>er</sup> avril 2004)

Conformément à l'option offerte par IFRS 1, les regroupements d'entreprises antérieurs au 1<sup>er</sup> avril 2004 (Air Inter, UTA essentiellement) n'ont pas fait l'objet de retraitements prévus par la norme IFRS 3. Les regroupements d'entreprises ayant eu lieu antérieurement au 1<sup>er</sup> avril 2004 sont comptabilisés conformément aux normes françaises. En normes françaises, certains actifs et passifs acquis n'étaient pas valorisés à leur juste valeur à la date de l'acquisition.

Par ailleurs, dans le cas d'une acquisition par lots, les justes valeurs des actifs acquis et des passifs repris étaient évaluées lors de l'acquisition du premier lot.

#### 3.5.2. Regroupements postérieurs au 1<sup>er</sup> avril 2004

Les acquisitions de filiales sont comptabilisées selon la méthode de l'acquisition, conformément à la norme IFRS 3.

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

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

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

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

### 3.6. Chiffre d'affaires

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

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

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

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

### 3.7. Programme de fidélisation

Jusqu'au 1<sup>er</sup> juin 2005, chacun des deux sous-groupes (Air France et KLM) composant le groupe disposait d'un programme de fidélisation propre, « Fréquence Plus » et « *Flying Dutchman* », permettant aux adhérents d'acquérir des « miles » au fur et à mesure de leurs voyages sur des vols Air France ou KLM et d'autres compagnies partenaires. Ces « miles » donnaient accès à divers avantages dont des voyages gratuits sur les vols des deux compagnies respectives.

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

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

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

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

Les compagnies vendent aussi des « miles » à des sociétés partenaires participant au programme de fidélisation tels que des sociétés de carte de crédit, des chaînes hôtelières et des loueurs de voitures. Le groupe diffère une partie de ce produit correspondant à la valeur du futur voyage, de façon cohérente avec la détermination du passif reconnu lors de la constitution des « miles ». La marge réalisée sur les ventes de « miles » est rapportée immédiatement au résultat.

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

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

Ces éléments peuvent être divisés en trois catégories :

- ♦ des éléments qui sont à la fois très peu fréquents et matériels, comme la reconnaissance dans le compte de résultat d'un écart d'acquisition négatif et le gain réalisé lors de la transaction Amadeus GTD ;

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

### 3.9. Résultat par action

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

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

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

Le groupe applique les normes IAS 32 et IAS 39 depuis le 1<sup>er</sup> avril 2005.

#### 3.10.1. Évaluation des créances clients et actifs financiers non courants

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

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

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

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

#### 3.10.3. Instruments dérivés

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

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

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

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

Avant le 1<sup>er</sup> avril 2005, le groupe appliquait les principes comptables suivants :

- ♦ des contrats de change à terme ainsi que des *swaps* de devises étaient utilisés pour couvrir l'exposition au risque de change. Les gains et pertes non réalisés sur ces placements étaient différés et enregistrés en contrepartie de la valeur comptable des actifs et passifs sur des engagements fermes couverts. Les primes des contrats étaient amorties linéairement jusqu'au terme du contrat de couverture ;
- ♦ le groupe utilisait plusieurs *swaps* de taux d'intérêt afin de gérer son exposition au risque de taux. Les objectifs de ces *swaps* étaient de changer les instruments de taux fixes en taux variables ou de taux variables en taux fixes. La différence entre les intérêts à payer et les intérêts à recevoir était comptabilisée en charge d'intérêt ou en produit d'intérêt ;
- ♦ les primes des options sur le fuel étaient reconnues en compte de résultat sur la base des engagements. La différence entre les montants à payer et ceux à recevoir sur les *swaps* de fuel était comptabilisée en charge ou produit d'exploitation.

Depuis le 1<sup>er</sup> avril 2005 :

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

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

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

### 3.10.4. Emprunts obligataires convertibles

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

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

#### Actifs de « trading » (à la juste valeur par compte de résultat)

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

#### Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

### 3.10.6. Dettes financières

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

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

## 3.11. Goodwill

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

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

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

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

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

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

## 3.12. Immobilisations incorporelles

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

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

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

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

- ◆ Logiciels 1 à 5 ans
- ◆ Fichiers clients 5 à 12 ans

## 3.13. Immobilisations corporelles

### 3.13.1. Règle spécifique au bilan d'ouverture

Dans le cadre de la première application des normes IFRS et conformément à l'option offerte par IFRS 1, le groupe a procédé à l'évaluation à la juste valeur de certains éléments de sa flotte au 1<sup>er</sup> avril 2004, et a retenu cette valorisation comme « coût présumé ».

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

Les évaluations ont été menées par des experts indépendants.

### 3.13.2. Principes applicables depuis le 1<sup>er</sup> avril 2004

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

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

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

### 3.13.3. Immobilisations aéronautiques

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

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

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

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

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

### 3.13.4. Autres immobilisations corporelles

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

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

### 3.13.5. Contrats de location

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

Les autres contrats de location sont classés en location simple.

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

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

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

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

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

### 3.14. Test de valeur d'actif

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

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

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

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

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

### 3.15. Stocks

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

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

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

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

### 3.16. Actions propres

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

Conformément à l'option offerte, le groupe applique les normes IAS 32 et 39 relatives aux instruments financiers à partir du 1<sup>er</sup> avril 2005. Les titres autodétenus dans le cadre de l'attribution de plan d'options d'achat d'actions étaient classés, jusqu'à cette date, en valeurs mobilières de placement pour leur prix de revient. Ces titres faisaient l'objet d'une dépréciation le cas échéant. À partir du 1<sup>er</sup> avril 2005, ils sont enregistrés en diminution des capitaux propres.

### 3.17. Avantages du personnel

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

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

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

#### 3.17.1. Particularités concernant les surplus des fonds de pension

Les plans de retraite néerlandais doivent généralement faire l'objet d'une couverture de financement minimale (Minimum Funding Requirements, « MFR »). Des questions sont apparues quant au fait que ce MFR affecte la reconnaissance du surplus des fonds de pension qui pourrait être reconnu conformément à la norme IAS 19, et donc, comment le groupe pourrait enregistrer certains surplus des fonds de pension de KLM dans ses états financiers consolidés.

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

Au regard de cette situation, notamment pour le traitement comptable de certaines sociétés du groupe KLM, l'IFRIC, organe technique de l'IASB en charge de l'interprétation des normes, a été saisi.

#### 3.17.2. Position comptable retenue pour la clôture

Bien que l'IFRIC n'ait à ce jour pas encore rendu ses conclusions définitives, le groupe a arrêté sa position comptable, sur la base des différentes publications émises et en particulier, à la lecture de l'« *IFRIC Update* » de septembre 2005 ainsi que l'« *IFRIC D19* », publié le 24 août 2006, dont l'appel à commentaires s'est clôturé le 31 octobre 2006.

Il ressort des analyses conduites par le groupe au regard des précisions apportées par ces textes que les surplus des fonds de pension constitués par le groupe KLM doivent être reconnus en totalité au bilan.

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

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

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

Lorsque le cas échéant, le potentiel de l'avion est supérieur aux conditions contractuelles de restitution, l'excédent est inscrit à l'actif du bilan et amorti linéairement sur la période durant laquelle ce potentiel est supérieur aux conditions contractuelles de restitution. Dans le cas où, à la date de restitution de l'appareil, son potentiel est supérieur aux conditions contractuelles de restitution, cet excédent est remboursable par le bailleur.

### 3.19. Autres provisions

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

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

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

### 3.20. Frais d'émission d'emprunts et frais d'augmentation de capital - Primes de remboursement d'emprunts

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

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

### 3.21. Impôts différés

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les éventuelles dettes liées à ces actifs non courants destinés à être cédés sont également présentées sur une ligne distincte au passif du bilan.

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

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

### 3.23. Paiement fondé sur des actions

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

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

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

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

## Note 4 Évolution du périmètre de consolidation

### 4.1. Acquisition de KLM

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

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

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

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

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

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

### *Prix d'acquisition*

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

Les bons de souscription émis dans le cadre de la transaction ont également été évalués à ces deux dates. La juste valeur des bons de souscription émis a été calculée en utilisant le modèle d'évaluation de Black-Scholes. Des hypothèses ont été faites sur la volatilité attendue de l'action de l'entité issue du regroupement, le dividende attendu des sociétés regroupées au cours de la période d'exercice, la durée de vie moyenne anticipée des bons de souscription d'action et le taux d'actualisation.

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

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

	<b>Actions</b>	<b>Prix (En euros)</b>	<b>Contrepartie (En millions d'euros)</b>
<b>Actions Air France-KLM émises</b>			
le 3 mai 2004	45 938 857	14,65	673
le 21 mai 2004	3 663 774	12,81	47
<b>Bons de souscription d'actions émis</b>			
le 3 mai 2004	41 762 597	1,07	45
le 21 mai 2004	3 330 702	0,98	3
Actions acquises postérieurement à la clôture de deuxième offre le 21 mai			5
Actions privilégiées et prioritaires			15
Valorisation des actions que l'État néerlandais s'est engagé à céder			20
Coûts liés à la transaction			14
Options sur actions (stock-options/droits liés à l'appréciation des actions)			9
<b>Total du prix d'acquisition</b>			<b>831</b>

Le montant total des coûts liés à la transaction s'est élevé à 30 millions d'euros, dont 16 millions d'euros ont été déduits de la prime d'émission relative aux émissions d'actions.

**Juste valeur des actifs et passifs de KLM acquis**

<b>Actifs et passifs acquis au 30 avril 2004</b> <i>(En millions d'euros)</i>	<b>Juste valeur telle que publiée dans les comptes au 30 septembre 2005</b>	<b>Ajustement sur les retraites</b>	<b>Juste valeur ajustée des impacts sur les retraites</b>
<i>Goodwill</i>	-	-	-
Autres immobilisations incorporelles	435	-	435
Immobilisations aéronautiques	3 549	-	3 549
Autres immobilisations corporelles	805	-	805
Titres mis en équivalence	193	-	193
Actifs de pension	959	665	1 624
Autres actifs financiers	569	-	569
Impôts différés	-	-	-
Autres débiteurs	235	(31)	204
Stocks et encours	206	-	206
Créances clients	720	-	720
Créances d'impôt sociétés	-	-	-
Trésorerie et équivalents de trésorerie	719	-	719
<b>Total actifs</b>	<b>8 390</b>	<b>634</b>	<b>9 024</b>
Provisions et avantages du personnel	319	154	473
Dettes financières	4 153	-	4 153
Autres créditeurs	920	-	920
Dettes fournisseurs	402	-	402
Titres de transport émis et non utilisés	486	-	486
Dettes d'impôt	181	165	346
<b>Total passifs</b>	<b>6 461</b>	<b>319</b>	<b>6 780</b>
Pourcentage acquis	97,30%	97,30%	97,30%
<b>Actif net acquis</b>	<b>1 877</b>	<b>306</b>	<b>2 183</b>
Prix d'acquisition	831	-	831
<b>Écart d'acquisition négatif</b>	<b>1 046</b>	<b>306</b>	<b>1 352</b>

La valeur comptable en normes IFRS des actifs, passifs et passifs éventuels de KLM, immédiatement avant la date d'acquisition, ne peut être présentée dans la mesure où KLM n'établissait pas ses comptes consolidés conformément aux normes IFRS avant la date d'acquisition. Les données ci-dessus correspondent au bilan en juste valeur IFRS.

### **Ajustement sur les retraites**

Comme expliqué dans la note 3.17.2, le groupe a arrêté sa position quant à la reconnaissance du surplus des fonds de pension de KLM. Le recalcul des engagements de retraite de KLM s'est traduit par une augmentation de l'écart d'acquisition négatif de 306 millions d'euros dont 251 millions d'euros concernant l'annulation après effet d'impôt de la limitation du surplus des fonds de pension du régime de retraite des pilotes et 55 millions d'euros après effet d'impôt concernant la finalisation de l'évaluation des plans de pension.

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

Sur la base des estimations des actifs et des passifs valorisés à la date d'acquisition, la première consolidation du groupe KLM fait ressortir un excédent de la quote-part acquise dans la juste valeur nette des actifs, passifs et passifs éventuels identifiables de KLM sur le coût d'acquisition pour un montant de 1 352 millions d'euros. Ce montant inclut la reconnaissance du surplus des fonds constitués au titre du régime de retraite des pilotes.

L'écart d'acquisition négatif a été repris immédiatement et en totalité au compte de résultat, en résultat opérationnel, sur la ligne « écarts d'acquisition négatifs ». Dans la version des comptes de l'exercice clos le 31 mars 2005 présentée dans les comptes semestriels au 30 septembre 2005, la reprise de l'écart d'acquisition négatif avait été limitée à 424 millions d'euros en attente de la position de l'IFRIC (voir note 3.17.2).

### **Chiffre d'affaires et résultat de KLM intégrés dans les états financiers du groupe au 31 mars 2005**

L'offre publique d'échange s'étant clôturée en mai 2004, le chiffre d'affaires et le résultat contributifs de KLM sur une période de onze mois (mai 2004 à mars 2005), atteignent respectivement 5 919 millions d'euros et 1 601 millions d'euros.

**Compte de résultat Air France-KLM pro forma au 31 mars 2005**

Le compte de résultat *pro forma* au 31 mars 2005 a été construit en ajoutant au compte de résultat au 31 mars 2005 le compte de résultat, en normes IFRS, du mois d'avril 2004 du groupe KLM.

Période du 1 <sup>er</sup> avril au 31 mars (En millions d'euros)	2005 pro forma non audité
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>19 467</b>
Autres produits de l'activité	5
<b>Produits des activités ordinaires</b>	<b>19 472</b>
Charges externes	(10 916)
Frais de personnel	(6 136)
Impôts et taxes	(227)
Amortissements	(1 601)
Dépréciations et provisions	(32)
Autres produits et charges	(7)
<b>Résultat d'exploitation courant</b>	<b>553</b>
Cessions de matériels aéronautiques	19
Écarts d'acquisition négatifs	1 354
Autres produits et charges non courants	5
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>	<b>1 931</b>
Coût de l'endettement financier brut	(356)
Produits de trésorerie et d'équivalents de trésorerie	127
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(229)</b>
Autres produits et charges financiers	(10)
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>	<b>1 692</b>
Impôts	(133)
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>	<b>1 559</b>
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	73
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>1 632</b>
Résultat net des activités non poursuivies	59
<b>Résultat net</b>	<b>1 691</b>
♦ <b>Part du groupe</b>	<b>1 704</b>
♦ Intérêts minoritaires	(13)
<b>Résultat net – part du groupe par action (en euros)</b>	
♦ <i>non dilué</i>	6,59
♦ <i>dilué</i>	6,58
<b>Résultat net des activités poursuivies par action (en euros)</b>	
♦ <i>non dilué</i>	6,31
♦ <i>dilué</i>	6,30

## 4.2. Cessions de filiales

Aucune cession significative n'a eu lieu sur les exercices 2006-07 et 2005-06.

Le 30 décembre 2004, le groupe Air France-KLM a cédé sa filiale Amadeus France SNC, dont il détenait 66% des droits de

vote, à Amadeus GTD (société détenue à 23,4% par le groupe au 31 mars 2005).

L'actif net de la société Amadeus France à la date de cession s'élevait à (1) million d'euros. Le prix de cession, entièrement réglé sous forme de trésorerie, était de 66 millions d'euros.

## Note 5 Informations sectorielles

Le premier niveau d'information sectorielle retenu par le groupe Air France-KLM est le secteur d'activité.

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

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

Le second niveau d'information sectorielle retenu pour le groupe Air France-KLM est la zone géographique par origine des ventes.

Seul le chiffre d'affaires par secteur d'activité est affecté par zone géographique de ventes.

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

### Secteurs d'activité

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

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

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

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

### Secteurs géographiques

Les activités du groupe sont ventilées en cinq zones géographiques :

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

## 5.1. Informations par secteur d'activité

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

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

**Exercice clos au 31 mars 2007**

<i>(En millions d'euros)</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	19 141	2 932	2 864	1 428	-	26 365
Intersecteurs	(775)	(23)	(1 887)	(607)	-	(3 292)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>18 366</b>	<b>2 909</b>	<b>977</b>	<b>821</b>	<b>-</b>	<b>23 073</b>
Résultat d'exploitation courant	1 067	62	44	67	-	1 240
Résultat des activités opérationnelles	1 067	62	44	67	(7)	1 233
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	1	1	1	14	-	17
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(115)	(115)
Impôts					(248)	(248)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>1 068</b>	<b>63</b>	<b>45</b>	<b>81</b>	<b>(370)</b>	<b>887</b>
<b>Résultat net des activités non poursuivies</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Amortissements de l'exercice	(1 126)	(105)	(445)	(106)	-	(1 782)
Autres éléments non monétaires	104	-	22	(353)	-	(227)
<b>Total actifs</b>	<b>12 609</b>	<b>906</b>	<b>1 819</b>	<b>1 690</b>	<b>9 646</b>	<b>26 670</b>
Passifs sectoriels	3 039	90	143	308	6 029	9 609
Dettes financières et capitaux propres	-	-	-	-	17 061	17 061
<b>Total passifs</b>	<b>3 039</b>	<b>90</b>	<b>143</b>	<b>308</b>	<b>23 090</b>	<b>26 670</b>
<b>Investissements corporels et incorporels</b>	<b>1 971</b>	<b>76</b>	<b>141</b>	<b>190</b>	<b>-</b>	<b>2 378</b>

Les actifs non répartis d'un montant de 9,6 milliards d'euros concernent pour l'essentiel les actifs financiers détenus par le groupe. Ils comprennent notamment les valeurs mobilières de placement pour 3,2 milliards d'euros, les actifs de pension pris en couverture des engagements de retraite pour 2 milliards d'euros, les immobilisations financières pour 1,8 milliard d'euros, et les instruments dérivés pour 1 milliard d'euros.

Les passifs non répartis, d'un montant de 6 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les dettes fournisseurs pour 2,1 milliards d'euros, les dettes fiscales et sociales pour 1,2 milliard d'euros, les impôts différés pour 0,9 milliard d'euros, et les instruments dérivés pour 0,4 milliard d'euros.

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

**Exercice clos au 31 mars 2006**

<i>(En millions d'euros)</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	17 635	2 907	2 688	1 350	-	24 580
Intersecteurs	(693)	(25)	(1 792)	(622)	-	(3 132)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>16 942</b>	<b>2 882</b>	<b>896</b>	<b>728</b>	<b>-</b>	<b>21 448</b>
Résultat d'exploitation courant	686	166	54	30	-	936
Résultat des activités opérationnelles	686	166	54	30	519	1 455
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(41)	-	-	18	-	(23)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(255)	(255)
Impôts	-	-	-	-	(256)	(256)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>645</b>	<b>166</b>	<b>54</b>	<b>48</b>	<b>8</b>	<b>921</b>
<b>Résultat net des activités non poursuivies</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Amortissements de l'exercice	(1 014)	(131)	(397)	(114)	-	(1 656)
Autres éléments non monétaires	(78)	(7)	(22)	(450)	-	(557)
<b>Total actifs</b>	<b>11 411</b>	<b>1 511</b>	<b>1 859</b>	<b>792</b>	<b>10 906</b>	<b>26 479</b>
Passifs sectoriels	3 123	104	168	107	5 936	9 438
Dettes financières et capitaux propres	-	-	-	-	17 041	17 041
<b>Total passifs</b>	<b>3 123</b>	<b>104</b>	<b>168</b>	<b>107</b>	<b>22 977</b>	<b>26 479</b>
<b>Investissements corporels et incorporels</b>	<b>1 816</b>	<b>216</b>	<b>264</b>	<b>123</b>	<b>125</b>	<b>2 544</b>

Les actifs non répartis d'un montant de 10,9 milliards d'euros concernent pour l'essentiel les actifs financiers détenus par le groupe. Ils comprennent notamment la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 2,9 milliards d'euros, les instruments dérivés pour 2 milliards d'euros, les autres actifs financiers pour 2,1 milliards d'euros (dont dépôts et valeurs mobilières de placement), les actifs de pension pris en couverture des engagements de retraite pour 1,9 milliard d'euros.

Les passifs non répartis, d'un montant de 5,9 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les dettes fiscales et sociales (y compris impôts différés) pour 2,2 milliards d'euros, les instruments dérivés pour 0,4 milliard d'euros et les dettes fournisseurs et autres créateurs pour 3,1 milliards d'euros.

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

**Exercice clos au 31 mars 2005**

<i>(En millions d'euros)</i>	<b>Passage</b>	<b>Fret</b>	<b>Maintenance</b>	<b>Autres</b>	<b>Non répartis</b>	<b>Total</b>
Chiffre d'affaires total	15 471	2 516	2 578	1 207	-	21 772
Intersecteurs	(438)	(22)	(1 801)	(533)	-	(2 794)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>15 033</b>	<b>2 494</b>	<b>777</b>	<b>674</b>	<b>-</b>	<b>18 978</b>
Résultat d'exploitation courant	382	138	26	4	-	550
Résultat des activités opérationnelles	382	138	26	4	1 377	1 927
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	22	-	-	51	-	73
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(230)	(230)
Impôts	-	-	-	-	(133)	(133)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>404</b>	<b>138</b>	<b>26</b>	<b>55</b>	<b>1 014</b>	<b>1 637</b>
<b>Résultat net des activités non poursuivies</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>59</b>	<b>59</b>
Amortissements de l'exercice	(831)	(199)	(395)	(136)	-	(1 561)
Autres éléments non monétaires	(25)	-	2	367	-	344
<b>Total actifs</b>	<b>10 455</b>	<b>1 364</b>	<b>1 714</b>	<b>1 478</b>	<b>8 183</b>	<b>23 194</b>
Passifs sectoriels	2 678	84	140	110	4 967	7 979
Dettes financières et capitaux propres	-	-	-	-	15 215	15 215
<b>Total passifs</b>	<b>2 678</b>	<b>84</b>	<b>140</b>	<b>110</b>	<b>20 182</b>	<b>23 194</b>
<b>Investissements corporels et incorporels</b>	<b>1 499</b>	<b>173</b>	<b>223</b>	<b>142</b>	<b>94</b>	<b>2 131</b>

Les actifs non répartis d'un montant de 8,2 milliards d'euros concernent pour l'essentiel les actifs financiers détenus par le groupe. Ils comprennent notamment la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 2 milliards d'euros, les instruments dérivés pour 0,4 milliard d'euros, les autres actifs financiers pour 1,8 milliard d'euros (dont dépôts et valeurs mobilières de placement), les actifs de pension pris en couverture des engagements de retraite pour 1,8 milliard d'euros.

Les passifs non répartis, d'un montant de 5 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les dettes fiscales et sociales (y compris impôts différés) pour 1,2 milliard d'euros, les dettes fournisseurs et autres crédateurs pour 3,3 milliards d'euros.

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

## 5.2. Informations par secteur géographique

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

Exercice clos au 31 mars 2007

(En millions d'euros)	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	11 743	361	1 097	2 786	1 354	17 341
Autres recettes passage	767	63	33	58	104	1 025
<b>Total passage</b>	<b>12 510</b>	<b>424</b>	<b>1 130</b>	<b>2 844</b>	<b>1 458</b>	<b>18 366</b>
Transport de fret	1 190	36	184	348	933	2 691
Autres recettes fret	148	4	8	25	33	218
<b>Total fret</b>	<b>1 338</b>	<b>40</b>	<b>192</b>	<b>373</b>	<b>966</b>	<b>2 909</b>
Maintenance	968	-	-	-	9	977
Autres	794	19	8	-	-	821
<b>Total</b>	<b>15 610</b>	<b>483</b>	<b>1 330</b>	<b>3 217</b>	<b>2 433</b>	<b>23 073</b>

Exercice clos au 31 mars 2006

(En millions d'euros)	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	10 791	363	1 065	2 458	1 225	15 902
Autres recettes passage	736	61	44	81	118	1 040
<b>Total passage</b>	<b>11 527</b>	<b>424</b>	<b>1 109</b>	<b>2 539</b>	<b>1 343</b>	<b>16 942</b>
Transport de fret	1 169	36	170	337	961	2 673
Autres recettes fret	139	5	8	25	32	209
<b>Total fret</b>	<b>1 308</b>	<b>41</b>	<b>178</b>	<b>362</b>	<b>993</b>	<b>2 882</b>
Maintenance	887	-	-	-	9	896
Autres	708	16	4	-	-	728
<b>Total</b>	<b>14 430</b>	<b>481</b>	<b>1 291</b>	<b>2 901</b>	<b>2 345</b>	<b>21 448</b>

## Exercice clos au 31 mars 2005

<i>(En millions d'euros)</i>	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	9 718	348	939	1 997	1 097	14 099
Autres recettes passage	700	57	33	48	96	934
<b>Total passage</b>	<b>10 418</b>	<b>405</b>	<b>972</b>	<b>2 045</b>	<b>1 193</b>	<b>15 033</b>
Transport de fret	1 081	41	157	266	756	2 301
Autres recettes fret	131	5	7	23	27	193
<b>Total fret</b>	<b>1 212</b>	<b>46</b>	<b>164</b>	<b>289</b>	<b>783</b>	<b>2 494</b>
Maintenance	769	-	-	-	8	777
Autres	642	21	11	-	-	674
<b>Total</b>	<b>13 041</b>	<b>472</b>	<b>1 147</b>	<b>2 334</b>	<b>1 984</b>	<b>18 978</b>

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

## Exercice clos au 31 mars 2007

<i>(En millions d'euros)</i>	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	7 079	1 201	2 362	4 013	2 686	17 341
Transport de fret	71	194	354	833	1 239	2 691
<b>Total</b>	<b>7 150</b>	<b>1 395</b>	<b>2 716</b>	<b>4 846</b>	<b>3 925</b>	<b>20 032</b>

## Exercice clos au 31 mars 2006

<i>(En millions d'euros)</i>	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	6 689	1 157	2 216	3 469	2 371	15 902
Transport de fret	76	186	320	832	1 259	2 673
<b>Total</b>	<b>6 765</b>	<b>1 343</b>	<b>2 536</b>	<b>4 301</b>	<b>3 630</b>	<b>18 575</b>

Exercice clos au 31 mars 2005

(En millions d'euros)	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	6 049	1 123	1 923	2 942	2 062	14 099
Transport de fret	76	183	297	699	1 046	2 301
<b>Total</b>	<b>6 125</b>	<b>1 306</b>	<b>2 220</b>	<b>3 641</b>	<b>3 108</b>	<b>16 400</b>

Note 6 Charges externes

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Carburant avions	4 258	3 588	2 653
Affrètements aéronautiques	646	605	558
Loyers opérationnels	600	637	595
Redevances aéronautiques	1 705	1 610	1 460
Commissariat	419	405	391
Frais d'escale	1 232	1 203	1 072
Coûts d'entretien aéronautique	894	777	653
Frais commerciaux et de distribution	1 201	1 232	1 404
Autres frais	2 145	2 070	1 843
<b>Total</b>	<b>13 100</b>	<b>12 127</b>	<b>10 629</b>

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

Le groupe enregistre ses coûts de publicité en « Frais commerciaux et de distribution » sur l'exercice au cours duquel ils sont encourus. Les frais de publicité se sont élevés à 181 millions d'euros, 158 millions d'euros et 129 millions d'euros pour les exercices 2006-07, 2005-06 et 2004-05.

## Note 7 Frais de personnel et effectifs

### Frais de personnel

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Salaires et traitements	4 899	4 677	4 438
Provisions engagement de retraite	130	193	208
Charges sociales	1 566	1 388	1 313
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	32	29	69
Autres	62	70	(34)
<b>Total</b>	<b>6 689</b>	<b>6 357</b>	<b>5 994</b>

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

### Effectifs moyens de la période

Exercice clos le 31 mars	2007	2006	2005
Personnel navigant technique	8 020	7 870	7 786
Personnel navigant commercial	20 701	20 294	19 829
Personnel au sol	74 329	74 258	74 462
<b>Total</b>	<b>103 050</b>	<b>102 422</b>	<b>102 077</b>

## Note 8 Amortissements, dépréciations et provisions

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
<b>Amortissements</b>			
Immobilisations incorporelles	42	39	30
Immobilisations aéronautiques	1 488	1 371	1 280
Autres immobilisations corporelles	252	246	251
<b>Total</b>	<b>1 782</b>	<b>1 656</b>	<b>1 561</b>
<b>Dépréciations et provisions</b>			
Immobilisations	-	-	34
Stocks	-	1	-
Créances	5	12	7
Provisions	3	59	(13)
<b>Total</b>	<b>8</b>	<b>72</b>	<b>28</b>
<b>Total</b>	<b>1 790</b>	<b>1 728</b>	<b>1 589</b>

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

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

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

## Note 9 Autres produits et charges

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Exploitation conjointe de lignes et fret	(8)	(61)	(47)
Couverture sur recettes (change)	3	25	12
Autres	10	(40)	39
<b>Total</b>	<b>5</b>	<b>(76)</b>	<b>4</b>

## Note 10 Produits et charges non courants

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
<b>Cessions de matériel aéronautique</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>19</b>
Gain sur transaction Amadeus GTD	16	504	-
Charges de restructuration	(36)	(1)	(21)
Cessions de filiales et participations	-	3	(1)
Compensations financières sur échanges de slots	-	4	17
Perte sur matériel aéronautique destiné à être cédé	(20)	-	-
Autres	20	2	9
<b>Autres produits et charges non courants</b>	<b>(20)</b>	<b>512</b>	<b>4</b>

### Gains sur transaction Amadeus GTD

Voir note 20.

### Charges de restructuration

Les charges de restructuration de l'exercice 2006-07 correspondent essentiellement aux coûts induits par la mise en place du plan de sauvegarde de l'emploi relatif à la suppression du poste d'officier mécanicien navigant, liée à la fin d'exploitation anticipée des Boeing B747 cargo les plus anciens.

### Cessions de filiales et participations

Aucune cession de filiales et participations significative n'a eu lieu au cours des exercices 2006-07 et 2005-06.

Au cours de l'exercice 2004-05 le groupe a cédé Amadeus France SNC. Les impacts de cette cession sont décrits en note 13.

### Perte sur matériel aéronautique destiné à être cédé

La société AFPL a enregistré une perte d'un montant de 20 millions d'euros relative à un avion destiné à être cédé.

### Autres

Au 31 mars 2007, ce poste comprend, notamment, une plus-value réalisée sur la cession du terrain de Montaudran pour un montant de 13 millions d'euros.

## Note 11 Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Produits des valeurs mobilières de placement	71	52	36
Autres produits financiers	196	116	89
<b>Produits de trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>267</b>	<b>168</b>	<b>125</b>
Intérêts sur emprunts	(200)	(205)	(284)
Intérêts sur contrat de location-financement	(241)	(220)	(83)
Intérêts intercalaires capitalisés	38	40	25
Autres charges financières	(4)	(7)	(5)
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>(407)</b>	<b>(392)</b>	<b>(347)</b>
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(140)</b>	<b>(224)</b>	<b>(222)</b>
Résultat de change	(3)	(13)	(2)
Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers	43	6	-
Dotations nettes aux provisions	(10)	(24)	(6)
Autres produits et charges financiers divers	(5)	-	-
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>25</b>	<b>(31)</b>	<b>(8)</b>
<b>Total</b>	<b>(115)</b>	<b>(255)</b>	<b>(230)</b>

Le taux retenu pour la détermination des intérêts intercalaires ressort à 4,60% pour l'exercice clos le 31 mars 2007 contre 3,76% pour l'exercice clos le 31 mars 2006 et 3,80% pour l'exercice clos le 31 mars 2005.

Le résultat de change inclut un gain de change latent net de 5 millions d'euros au 31 mars 2007 contre une perte de change latente nette de 8 millions d'euros au 31 mars 2006 et 4 millions d'euros

au 31 mars 2005. L'impact lié aux instruments dérivés de change est de (13) millions d'euros au 31 mars 2007 contre (4) millions au 31 mars 2006.

Les exercices clos les 31 mars 2007 et 2006 incluent une dotation aux provisions pour perte de valeur des titres Alitalia, pour un montant de 9 millions d'euros chacun, le cours de bourse ayant baissé de façon significative au cours des exercices respectifs.

## Note 12 Impôts

### 12.1. Charge d'impôt

Le résultat avant impôt des entreprises intégrées et l'impôt correspondant par zone géographique pour chacun des exercices clos aux 31 mars 2007, 2006 et 2005 se décomposent comme suit :

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
<b>Résultat avant impôt des entreprises intégrées</b>			
France	630	(136)	202
Étranger	488	1 336	1 495
<b>Total</b>	<b>1 118</b>	<b>1 200</b>	<b>1 697</b>
<b>Charge d'impôt courant</b>			
France	-	(157)	(7)
Étranger	(4)	(1)	-
<b>Total</b>	<b>(4)</b>	<b>(158)</b>	<b>(7)</b>
<b>(Charge)/produit d'impôt différé</b>			
France	(222)	4	(118)
Étranger	(22)	(102)	(21)
<b>Total</b>	<b>(244)</b>	<b>(98)</b>	<b>(139)</b>

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
<b>Charge d'impôt courant</b>	<b>(4)</b>	<b>(158)</b>	<b>(7)</b>
Charge de l'exercice	(4)	(158)	(7)
Ajustement de la charge d'impôt provenant d'exercices antérieurs	-	-	-
<b>(Charge)/produit d'impôt différé des activités poursuivies</b>	<b>(244)</b>	<b>(98)</b>	<b>(126)</b>
Variation des différences temporaires	(146)	(54)	(114)
Variation des taux d'imposition	80	17	30
(Utilisation)/activation de déficits fiscaux	(178)	(61)	(42)
<b>(Charge)/produit total d'impôt des activités poursuivies</b>	<b>(248)</b>	<b>(256)</b>	<b>(133)</b>
Impôt sur le résultat net des activités non poursuivies	-	-	(13)
<b>(Charge)/ produit total d'impôt</b>	<b>(248)</b>	<b>(256)</b>	<b>(146)</b>

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

## 12.2. Impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Instruments hybrides	-	(24)	-
Couverture de flux de trésorerie	264	(541)	-
<b>Total</b>	<b>264</b>	<b>(565)</b>	<b>-</b>

## 12.3. Taux effectif d'impôt

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007		2006		2005	
<b>Résultat avant impôt</b>		<b>1 118</b>		<b>1 200</b>		<b>1 697</b>
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	34,43%	385	34,43%	414	34,93%	593
Différence de taux d'imposition en France/étranger		(36)		(17)		(14)
Écart d'acquisition négatif		-		(2)		(473)
Dépenses non déductibles		12		51		27
Résultat taxé à des taux majorés/réduits		-		(135)		7
Résultat exonéré		(7)		(2)		(16)
Création/(Utilisation) des reports déficitaires		(16)		(4)		(8)
Changement des taux d'imposition		(80)		(17)		(30)
Ajustement de la charge d'impôt provenant d'exercices antérieurs		8		(4)		2
Impôt sur les réserves Amadeus GTD		-		-		41
Liquidation TSDI		-		(28)		-
Autres		(18)		-		4
<b>Impôt</b>	<b>22,2%</b>	<b>248</b>	<b>21,3%</b>	<b>256</b>	<b>7,8%</b>	<b>133</b>

Le taux global d'impôt en vigueur en France a été fixé par la Loi de finance pour 2006 à 34,43% pour les exercices clos à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007.

Aux Pays-Bas, le taux d'impôt est passé de 29,6% à 25,5% au 1<sup>er</sup> janvier 2007.

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Différences temporelles déductibles	128	98	89
Pertes fiscales	300	355	373
Pertes fiscales à taux réduits	-	100	106
<b>Total</b>	<b>428</b>	<b>553</b>	<b>568</b>

Au 31 mars 2007, les actifs d'impôt non reconnus correspondent pour l'essentiel aux déficits reportables des filiales du groupe Air France antérieurs à l'intégration fiscale ainsi qu'aux déficits reportables de certaines filiales anglaises du groupe.

En France, l'article 89 de la loi de finances pour 2004 votée le 18 décembre 2003 a étendu le droit au report illimité de l'ensemble

des déficits. Ces nouvelles dispositions s'appliquent aux exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004, mais également aux déficits restant à reporter à la clôture de l'exercice précédent le 1<sup>er</sup> exercice à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2004.

Aux Pays-Bas, les déficits fiscaux sont indéfiniment reportables.

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

(En millions d'euros)	1 <sup>er</sup> avril 2006	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en capitaux propres	Reclassement	31 mars 2007
Autres immobilisations incorporelles	103	(14)	-	-	89
Immobilisations aéronautiques	616	(45)	45	-	616
Autres immobilisations corporelles	153	(16)	-	-	137
Titres mis en équivalence	-	-	-	-	-
Autres actifs financiers non courants	(96)	(4)	-	-	(100)
Actifs de retraite	547	(11)	-	(7)	529
Autres débiteurs non courants	277	2	(118)	-	161
Autres actifs financiers courants	2	(5)	-	-	(3)
Autres débiteurs courants	280	(8)	(144)	-	128
Provisions non courantes	20	42	-	-	62
Dettes financières non courantes	(448)	71	-	-	(377)
Autres créditeurs non courants	(38)	33	(22)	-	(27)
Provisions courantes	(34)	(9)	-	-	(43)
Dettes financières courantes	(96)	73	-	-	(23)
Autres créditeurs courants	(21)	(12)	(3)	-	(36)
Autres	33	(34)	(22)	7	(16)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	(466)	181	-	53	(232)
<b>Impôts différés (Actif)/Passif nets</b>	<b>832</b>	<b>244</b>	<b>(264)</b>	<b>53</b>	<b>865</b>

<i>(En millions d'euros)</i>	1 <sup>er</sup> avril 2005	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en capitaux propres	Reclassement	31 mars 2006
Autres immobilisations incorporelles	111	(8)	-	-	103
Immobilisations aéronautiques	691	(76)	1	-	616
Autres immobilisations corporelles	121	32	-	-	153
Titres mis en équivalence	46	(46)	-	-	-
Autres actifs financiers non courants	(103)	8	(1)	-	(96)
Actifs de retraite	522	25	-	-	547
Autres débiteurs non courants	7	(1)	271	-	277
Autres actifs financiers courants	1	-	1	-	2
Autres débiteurs courants	4	(47)	323	-	280
Provisions non courantes	(71)	91	-	-	20
Dettes financières non courantes	(517)	44	25	-	(448)
Autres créditeurs non courants	(1)	1	(38)	-	(38)
Provisions courantes	(24)	(10)	-	-	(34)
Dettes financières courantes	(40)	(56)	-	-	(96)
Autres créditeurs courants	(7)	3	(17)	-	(21)
Autres	(39)	76	-	(4)	33
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	(528)	62	-	-	(466)
<b>Impôts différés (Actif)/Passif nets</b>	<b>173</b>	<b>98</b>	<b>565</b>	<b>(4)</b>	<b>832</b>

<i>(En millions d'euros)</i>	1 <sup>er</sup> avril 2004	Montants reconnus en résultat	Acquisition de KLM	31 mars 2005
Autres immobilisations incorporelles	(3)	(22)	136	111
Immobilisations aéronautiques	833	131	(273)	691
Autres immobilisations corporelles	57	(18)	82	121
Titres mis en équivalence	5	41	-	46
Autres actifs financiers non courants	(99)	(2)	(2)	(103)
Actifs de retraite	-	(75)	597	522
Autres débiteurs non courants	(1)	8	-	7
Autres actifs financiers courants	1	13	(13)	1
Stocks et encours	-	(2)	2	-
Créances clients	-	(7)	7	-
Autres débiteurs courants	(26)	30	-	4
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3	(3)	-	-
Provisions non courantes	(76)	12	(7)	(71)
Dettes financières non courantes	(509)	(5)	(3)	(517)
Autres créditeurs non courants	-	(1)	-	(1)
Provisions courantes	3	(27)	-	(24)
Dettes financières courantes	(27)	(13)	-	(40)
Autres créditeurs courants	(5)	14	(16)	(7)
Autres	(38)	15	(16)	(39)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	(391)	49	(186)	(528)
<b>Impôts différés (Actif)/Passif nets</b>	<b>(273)</b>	<b>138</b>	<b>308</b>	<b>173</b>

## Note 13 Activités non poursuivies

Au cours des exercices 2006-07 et 2005-06, le groupe n'a engagé aucune opération de cession susceptible d'être classée dans la rubrique « activité non poursuivie ».

Le 30 décembre 2004, le groupe a cédé sa participation dans la société Amadeus France SNC à Amadeus GTD. Cette société avait pour activité la distribution, en France, du système de réservation

Amadeus. Les conditions permettant de considérer le classement dans la rubrique « activité non poursuivie » sont apparues dès le 1<sup>er</sup> avril 2004. L'ensemble de l'activité d'Amadeus France SNC, entre le 1<sup>er</sup> avril 2004 et le 30 décembre 2004, a donc été reclassé. Antérieurement, elle figurait dans le secteur « passage ».

### 13.1. Résultat des activités non poursuivies

La contribution des filiales reclassées dans cette rubrique est la suivante :

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Chiffre d'affaires	-	-	71
Charges	-	-	(65)
Résultat de cession	-	-	66
Résultat avant impôt	-	-	72
Impôts	-	-	(13)
<b>Résultat de l'exercice des activités non poursuivies</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>59</b>

Lors de l'exercice clos le 31 mars 2005, le résultat des cessions de filiales et participations (66 millions d'euros) intègre principalement le résultat de la vente au 30 décembre 2004 de la participation dans la société Amadeus France SNC à Amadeus GTD. Antérieurement à

cette cession, Amadeus France SNC était consolidée globalement dans les comptes du groupe Air France-KLM. Entre le 1<sup>er</sup> avril 2004 et le 30 décembre 2004, date de la cession, les comptes d'Amadeus France ont été classés en activité non poursuivie.

### 13.2. Impact sur les flux de trésorerie des activités non poursuivies

La société Amadeus France a contribué aux flux de trésorerie du groupe de la manière suivante :

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation	-	-	6
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissements	-	-	66
Flux de trésorerie provenant des opérations de financement	-	-	(4)

## Note 14 Résultat par action

Le résultat par action de base est calculé en divisant le résultat net – part du groupe par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation.

Le résultat par action dilué est calculé en divisant le résultat net – part du groupe retraité des effets de l'exercice des instruments dilutifs par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice, majoré du nombre d'actions qui seraient créées du fait de l'exercice de l'intégralité des instruments dilutifs existants.

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

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
<b>Résultat net – part du groupe</b>	<b>891</b>	<b>913</b>	<b>1 710</b>
Dividendes à verser aux actionnaires prioritaires	-	-	-
<b>Résultat net – part du groupe</b> (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	<b>891</b>	<b>913</b>	<b>1 710</b>
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat :			
♦ intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôt)	11	10	-
<b>Résultat net – part du groupe</b> (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	<b>902</b>	<b>923</b>	<b>1 710</b>

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

Au 31 mars	2007	2006	2005
<b>Nombre moyen pondéré :</b>			
♦ d'actions ordinaires émises	269 386 917	269 383 518	264 898 897
♦ d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(3 306 962)	(5 107 510)	(4 440 889)
♦ d'actions propres achetées dans le cadre de plan de rachat d'actions	(65 157)	(852 430)	(1 752 865)
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action</b>	<b>266 014 798</b>	<b>263 423 578</b>	<b>258 705 143</b>
<b>Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires :</b>			
♦ Conversion des obligations convertibles	22 609 756	20 628 132	-
♦ Conversion des bons de souscription	6 474 815	-	-
♦ Exercices des stock-options	1 084 072	175 362	189 861
<b>Nombre d'actions ordinaires potentielles</b>	<b>30 168 643</b>	<b>20 803 494</b>	<b>189 861</b>
<b>Nombre d'actions</b> (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	<b>296 183 441</b>	<b>284 227 072</b>	<b>258 895 004</b>

## 14.2. Résultat des activités poursuivies par action

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
<b>Résultat des activités poursuivies</b>	<b>887</b>	<b>921</b>	<b>1 637</b>
Dividendes à verser aux actionnaires prioritaires	-	-	-
<b>Résultat des activités poursuivies</b> (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	<b>887</b>	<b>921</b>	<b>1 637</b>
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat :			
♦ Intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôt)	11	10	-
<b>Résultat des activités poursuivies</b> (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	<b>898</b>	<b>931</b>	<b>1 637</b>

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

Le rapprochement du nombre d'actions utilisé pour le calcul des résultats par action des activités poursuivies est identique à celui présenté en note 14.1.

## 14.3. Résultat des activités non poursuivies par action

### Résultat des activités non poursuivies par action

Au 31 mars (En euro)	2007	2006	2005
<b>Résultat des activités non poursuivies par action (de base)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0,23</b>
<b>Résultat des activités non poursuivies par action (dilué)</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>0,23</b>

**Rapprochement des résultats utilisés pour le calcul des résultats par action des activités non poursuivies**

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
<b>Résultat des activités non poursuivies</b>	-	-	59
Dividendes à verser aux actionnaires prioritaires			
<b>Résultat des activités non poursuivies</b>			
(retenu pour le calcul du résultat de base par action)	-	-	59
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat :			
♦ Intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôt)	-	-	-
<b>Résultat des activités non poursuivies</b>	-	-	59
(retenu pour le calcul du résultat dilué par action)			

**Rapprochement du nombre d'actions utilisé pour le calcul des résultats par action des activités non poursuivies**

Le rapprochement du nombre d'actions utilisé pour le calcul des résultats par action des activités non poursuivies est identique à celui présenté en note 14.1.

**14.4. Instruments non dilutifs****Au 31 mars 2007**

Au 31 mars 2007, il n'y a aucun instrument non dilutif.

**Au 31 mars 2006**

Au 31 mars 2006, les instruments non dilutifs se décomposent en 45 090 617 bons de souscription ou d'achat d'actions, décrits en note 27.1 (45 093 299 au 31 mars 2005), et 3 821 040 options de souscription d'actions, décrits en note 28, pour un prix moyen

d'exercice de 15,59 euros (4 763 763 options pour un prix moyen d'exercice de 15,76 au 31 mars 2005).

**Au 31 mars 2005**

À la suite de l'opération d'échange des titres KLM en titres Air France-KLM, en mai 2004, il a été créé 45 093 299 bons de souscription ou d'achat d'actions. Ces instruments sont décrits dans la note 27.1.

**14.5. Instruments émis postérieurement à la clôture**

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

## Note 15 Goodwill

### Détail des goodwills

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007			2006			2005		
	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette
UTA	112	-	112	112	-	112	112	-	112
Régional	60	-	60	60	-	60	60	-	60
Britair	18	-	18	18	-	18	18	-	18
Cityjet	11	-	11	11	-	11	11	-	11
Autres	3	-	3	7	-	7	4	-	4
<b>Total</b>	<b>204</b>	<b>-</b>	<b>204</b>	<b>208</b>	<b>-</b>	<b>208</b>	<b>205</b>	<b>-</b>	<b>205</b>

L'ensemble des goodwills concerne l'activité « passage ».

### Variation de la valeur nette des goodwills

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
<b>Solde en début de période</b>	<b>208</b>	<b>205</b>	<b>202</b>
Acquisition	(1)	3	3
Reclassement	(3)	-	-
Cession	-	-	-
<b>Solde en fin de période</b>	<b>204</b>	<b>208</b>	<b>205</b>

## Note 16 Immobilisations incorporelles

### Variation par catégorie

<i>(En millions d'euros)</i>	Marques et slots	Fichiers clients	Autres immobilisations incorporelles	Total
<b>Valeur brute</b>				
<b>Montant au 1<sup>er</sup> avril 2004</b>	<b>26</b>	<b>-</b>	<b>135</b>	<b>161</b>
Acquisitions	-	-	23	<b>23</b>
Acquisition de KLM	280	107	48	<b>435</b>
<b>Montant au 31 mars 2005</b>	<b>306</b>	<b>107</b>	<b>206</b>	<b>619</b>
Acquisitions	1	-	29	<b>30</b>
Cessions	(2)	-	(11)	<b>(13)</b>
Transfert	-	-	3	<b>3</b>
<b>Montant au 31 mars 2006</b>	<b>305</b>	<b>107</b>	<b>227</b>	<b>639</b>
Acquisitions	3	-	35	<b>38</b>
Cessions	-	-	(3)	<b>(3)</b>
Transfert	-	-	2	<b>2</b>
<b>Montant au 31 mars 2007</b>	<b>308</b>	<b>107</b>	<b>261</b>	<b>676</b>
<b>Amortissement et perte de valeur</b>				
<b>Montant au 1<sup>er</sup> avril 2004</b>	<b>(2)</b>	<b>-</b>	<b>(135)</b>	<b>(137)</b>
Amortissements de la période	-	(15)	(15)	<b>(30)</b>
Transfert	2	-	(17)	<b>(15)</b>
<b>Montant au 31 mars 2005</b>	<b>-</b>	<b>(15)</b>	<b>(167)</b>	<b>(182)</b>
Amortissements de la période	-	(18)	(21)	<b>(39)</b>
Reprises sur cessions	-	2	11	<b>13</b>
Transfert	-	-	(3)	<b>(3)</b>
<b>Montant au 31 mars 2006</b>	<b>-</b>	<b>(31)</b>	<b>(180)</b>	<b>(211)</b>
Amortissements de la période	-	(16)	(26)	<b>(42)</b>
Reprises sur cessions	-	-	3	<b>3</b>
Transfert	-	-	(2)	<b>(2)</b>
<b>Montant au 31 mars 2007</b>	<b>-</b>	<b>(47)</b>	<b>(205)</b>	<b>(252)</b>
<b>Valeur nette</b>				
au 1 <sup>er</sup> avril 2004	24	-	-	<b>24</b>
au 31 mars 2005	306	92	39	<b>437</b>
au 31 mars 2006	305	76	47	<b>428</b>
<b>au 31 mars 2007</b>	<b>308</b>	<b>60</b>	<b>56</b>	<b>424</b>

Les marques KLM et Transavia et les slots (créneaux de décollage/atterrissage) ont été acquis par le groupe dans le cadre de l'acquisition de KLM. Ces immobilisations ont des durées d'utilité indéfinies,

l'utilisation escomptée par le groupe étant, du fait de la nature propre de ces actifs, non bornée dans le temps.

## Note 17 Test de valeur d'actif

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

La valeur nette comptable de l'UGT « passage » testée comprend 201 millions d'euros de *goodwill* et 308 millions d'euros d'immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée.

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

- ◆ les flux futurs de trésorerie actualisés de la cible à moyen terme validée par la direction établie pour les trois années suivant la date du test; puis,

- ◆ les flux de trésorerie actualisés assortis de taux de croissance qui reflètent le consensus de marché propre à l'activité. Ils ressortent à 5% par an de la quatrième à la dixième année, et 2% par an à compter de la onzième année.

Les taux d'actualisation ressortent au 31 mars 2007 et 31 mars 2006 respectivement à 7% et 7,4%. Ils correspondent au coût moyen pondéré du capital du groupe.

Au 31 mars 2007, la sensibilité de la valeur recouvrable de l'UGT passage à la variation d'un point du taux d'actualisation ou du taux de croissance n'aurait aucune conséquence au regard d'une perte de valeur.

## Note 18 Immobilisations corporelles

(En millions d'euros)	Immobilisations aéronautiques					Autres immobilisations corporelles					Total
	Avions en pleine propriété	Avions en location financement	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total	
<b>Valeur brute</b>											
<b>Montant au 1<sup>er</sup> avril 2004</b>	<b>4 343</b>	<b>1 452</b>	<b>624</b>	<b>1 155</b>	<b>7 574</b>	<b>1 234</b>	<b>594</b>	<b>73</b>	<b>683</b>	<b>2 584</b>	<b>10 158</b>
Acquisitions	439	174	261	914	1 788	100	80	79	91	350	<b>2 138</b>
Cessions	(512)	(108)	-	(326)	(946)	(52)	(32)	-	(32)	(116)	<b>(1 062)</b>
Acquisition de KLM	1 026	1 997	235	291	3 549	553	144	80	28	805	<b>4 354</b>
Transfert	328	203	(69)	(299)	163	77	7	(69)	(4)	11	<b>174</b>
Écart de conversion	(28)	211	(20)	(1)	162	-	-	-	(1)	(1)	<b>161</b>
<b>Montant au 31 mars 2005</b>	<b>5 596</b>	<b>3 929</b>	<b>1 031</b>	<b>1 734</b>	<b>12 290</b>	<b>1 912</b>	<b>793</b>	<b>163</b>	<b>765</b>	<b>3 633</b>	<b>15 923</b>
Acquisitions	613	62	1 030	511	2 216	49	62	169	52	332	<b>2 548</b>
Cessions	(227)	(101)	(52)	(302)	(682)	(19)	(37)	(7)	(21)	(84)	<b>(766)</b>
Variation de périmètre	-	-	(32)	-	(32)	-	7	-	2	9	<b>(23)</b>

(En millions d'euros)	Immobilisations aéronautiques					Autres immobilisations corporelles					Total
	Avions en pleine propriété	Avions en location financement	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total	
Transfert	231	310	(853)	324	12	139	26	(199)	(23)	(57)	<b>(45)</b>
Écart de conversion	11	-	14	-	25	-	(2)	-	-	(2)	<b>23</b>
<b>Montant au 31 mars 2006</b>	<b>6 224</b>	<b>4 200</b>	<b>1 138</b>	<b>2 267</b>	<b>13 829</b>	<b>2 081</b>	<b>849</b>	<b>126</b>	<b>775</b>	<b>3 831</b>	<b>17 660</b>
Acquisitions	662	397	547	431	2 037	116	100	56	75	347	<b>2 384</b>
Cessions	(259)	(31)	(30)	(335)	(655)	(59)	(22)	-	(16)	(97)	<b>(752)</b>
Variation de périmètre	-	(5)	-	(11)	(16)	-	(2)	-	-	(2)	<b>(18)</b>
Couverture de change	-	-	111	-	111	-	-	-	-	-	<b>111</b>
Transfert	1 352	(131)	(597)	(636)	(12)	34	9	(37)	(3)	3	<b>(9)</b>
Écart de conversion	(7)	5	1	-	(1)	-	(1)	-	-	(1)	<b>(2)</b>
<b>Montant au 31 mars 2007</b>	<b>7 972</b>	<b>4 435</b>	<b>1 170</b>	<b>1 716</b>	<b>15 293</b>	<b>2 172</b>	<b>933</b>	<b>145</b>	<b>831</b>	<b>4 081</b>	<b>19 374</b>
<b>Amortissements et pertes de valeur</b>											
<b>Montant au 1<sup>er</sup> avril 2004</b>	<b>(528)</b>	<b>(103)</b>	<b>-</b>	<b>(436)</b>	<b>(1 067)</b>	<b>(640)</b>	<b>(436)</b>	<b>-</b>	<b>(485)</b>	<b>(1 561)</b>	<b>(2 628)</b>
Amortissements et provisions de la période	(508)	(444)	-	(362)	(1 314)	(106)	(69)	-	(76)	(251)	<b>(1 565)</b>
Reprises sur cessions	282	25	-	300	607	25	21	-	24	70	<b>677</b>
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	2	-	-	22	24	<b>24</b>
Transfert	(90)	83	-	(143)	(150)	-	(1)	-	(23)	(24)	<b>(174)</b>
Écart de conversion	26	4	-	(2)	28	(2)	5	-	1	4	<b>32</b>
<b>Montant au 31 mars 2005</b>	<b>(818)</b>	<b>(435)</b>	<b>-</b>	<b>(643)</b>	<b>(1 896)</b>	<b>(721)</b>	<b>(480)</b>	<b>-</b>	<b>(537)</b>	<b>(1 738)</b>	<b>(3 634)</b>
Amortissements de la période	(591)	(294)	-	(485)	(1 370)	(110)	(73)	-	(64)	(247)	<b>(1 617)</b>
Reprises sur cessions	171	39	-	245	455	14	33	-	17	64	<b>519</b>
Transfert	(32)	32	-	-	-	1	7	-	37	45	<b>45</b>
Écart de conversion	3	(1)	-	(3)	(1)	-	-	-	-	-	<b>(1)</b>
<b>Montant au 31 mars 2006</b>	<b>(1 267)</b>	<b>(659)</b>	<b>-</b>	<b>(886)</b>	<b>(2 812)</b>	<b>(816)</b>	<b>(513)</b>	<b>-</b>	<b>(547)</b>	<b>(1 876)</b>	<b>(4 688)</b>

(En millions d'euros)	Immobilisations aéronautiques					Autres immobilisations corporelles					Total
	Avions en pleine propriété	Avions en location financement	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total	
Amortissements de la période	(716)	(311)	-	(461)	(1 488)	(115)	(72)	-	(65)	(252)	<b>(1 740)</b>
(Perte) Reprise de valeur	(20)	-	-	-	(20)	-	-	-	-	-	<b>(20)</b>
Reprises sur cessions	209	25	-	329	563	24	19	-	14	57	<b>620</b>
Variation de périmètre	-	5	-	4	9	-	1	-	-	1	<b>10</b>
Transfert	(300)	36	-	271	7	(2)	(7)	-	5	(4)	<b>3</b>
Écart de conversion	3	(4)	-	-	(1)	-	-	-	-	-	<b>(1)</b>
<b>Montant au 31 mars 2007</b>	<b>(2 091)</b>	<b>(908)</b>	<b>-</b>	<b>(743)</b>	<b>(3 742)</b>	<b>(909)</b>	<b>(572)</b>	<b>-</b>	<b>(593)</b>	<b>(2 074)</b>	<b>(5 816)</b>
<b>Valeur nette</b>											
Au 1 <sup>er</sup> avril 2004	3 815	1 349	624	719	<b>6 507</b>	594	158	73	198	<b>1 023</b>	<b>7 530</b>
Au 31 mars 2005	4 778	3 494	1 031	1 091	<b>10 394</b>	1 191	313	163	228	<b>1 895</b>	<b>12 289</b>
Au 31 mars 2006	4 957	3 541	1 138	1 381	<b>11 017</b>	1 265	336	126	228	<b>1 955</b>	<b>12 972</b>
<b>Au 31 mars 2007</b>	<b>5 881</b>	<b>3 527</b>	<b>1 170</b>	<b>973</b>	<b>11 551</b>	<b>1 263</b>	<b>361</b>	<b>145</b>	<b>238</b>	<b>2 007</b>	<b>13 558</b>

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

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

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financement est de 3 811 millions d'euros au 31 mars 2007 contre 3 912 millions d'euros au 31 mars 2006 et 3 710 millions d'euros au 31 mars 2005.

## Note 19 Investissements corporels et incorporels

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Acquisition d'immobilisations corporelles	2 384	2 548	2 138
Acquisition d'immobilisations incorporelles	38	30	23
Part des acquisitions non encore payée et intérêts intercalaires	(44)	(34)	(30)
<b>Total</b>	<b>2 378</b>	<b>2 544</b>	<b>2 131</b>

## Note 20 Titres mis en équivalence

### Variations de la période

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

<i>(En millions d'euros)</i>	<b>WAM Acquisition (Amadeus GTD)</b>	<b>Alpha Plc</b>	<b>Martinair</b>	<b>Kenya Airways</b>	<b>Autres</b>	<b>Total</b>
<b>Valeur des titres au 31 mars 2004</b>	287	31	-	-	21	<b>339</b>
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	50	3	9	9	2	<b>73</b>
Distribution de dividendes	(8)	(2)	-	-	-	<b>(10)</b>
Variation de périmètre	-	-	146	22	7	<b>175</b>
Transferts et reclassements	-	2	-	-	-	<b>2</b>
Écart de conversion	-	(2)	-	-	-	<b>(2)</b>
<b>Valeur des titres au 31 mars 2005</b>	<b>329</b>	<b>32</b>	<b>155</b>	<b>31</b>	<b>30</b>	<b>577</b>
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	14	4	(59)	15	3	<b>(23)</b>
Distribution de dividendes	-	(3)	(1)	(2)	(1)	<b>(7)</b>
Variation de périmètre	-	-	-	-	5	<b>5</b>
Première application d'IAS 32 et 39	(30)	-	-	-	-	<b>(30)</b>
Transaction Amadeus	(313)	-	-	-	-	<b>(313)</b>
Transferts et reclassements	-	-	(3)	5	(5)	<b>(3)</b>
Écart de conversion	-	-	-	-	(2)	<b>(2)</b>
<b>Valeur des titres au 31 mars 2006</b>	<b>-</b>	<b>33</b>	<b>92</b>	<b>49</b>	<b>30</b>	<b>204</b>
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	-	-	(7)	11	13	<b>17</b>
Distribution de dividendes	-	(3)	-	-	(1)	<b>(4)</b>
Variation de périmètre	-	-	-	-	18	<b>18</b>
Transferts et reclassements	-	-	(1)	-	(2)	<b>(3)</b>
Écart de conversion	-	-	-	-	(4)	<b>(4)</b>
<b>Valeur des titres au 31 mars 2007</b>	<b>-</b>	<b>30</b>	<b>84</b>	<b>60</b>	<b>54</b>	<b>228</b>

Au 31 mars 2007, WAM Acquisition est détenue à 22,08% par Air France, 11,04% par Iberia, 11,04% par Lufthansa, 50,34% par Amadelux Investments et 5,5% par le management.

Alpha PLC est détenue à 27% par Servair. Les autres actionnaires sont principalement des actionnaires institutionnels.

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

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

Concernant l'exercice clos au 31 mars 2007, l'Assemblée générale de WAM, qui s'est tenue le 28 mars 2007, a décidé la distribution d'un dividende de 68 millions d'euros. La quote-part revenant au groupe s'élève à 16 millions d'euros et a été comptabilisée à la rubrique « Autres produits et charges non récurrents ».

**Au 31 mars 2006**, WAM Acquisition était détenue à 23,4% par Air France, 11,7% par Iberia, 11,7% par Lufthansa et 53,2% par Amadeus Investments.

Au 31 mars 2005, Air France-KLM détenait 23,36% des titres d'Amadeus, une société espagnole, qui était mise en équivalence.

En juillet 2005, des fonds d'investissement (les « investisseurs financiers ») ont structuré une opération de *Leverage Buy Out* (LBO) sur Amadeus à travers WAM Acquisition S.A. (« WAM »), une société nouvellement créée pour le lancement d'une offre publique d'achat sur toutes les actions de classe A et de classe B d'Amadeus. La part revenant à Air France-KLM sur le total du prix payé en numéraire par les investisseurs financiers était de 1 022 millions d'euros à la date de la transaction.

Simultanément, Air France-KLM et les investisseurs financiers ont conclu un pacte d'investissement à travers lequel Air France-KLM a investi 129 millions d'euros dans le capital de WAM (qui représente une participation identique à celle qu'avait Air France-KLM dans Amadeus, soit 23,36%). De plus, Air France-KLM a consenti une avance à WAM d'un montant de 76 millions d'euros. Ce prêt est subordonné à une dette senior qui porte intérêt et arrive à échéance en 2020. Il n'y a eu aucun autre instrument de capitaux propres émis par WAM.

Excepté la prise de participation et le prêt consenti à WAM, le groupe n'a donné de garantie pour aucune dette et n'a conclu aucun accord qui pourrait l'obliger à réinvestir dans WAM quelles que soient les circonstances.

Sur la base des termes de la transaction décrite ci-dessus, Air France-KLM a considéré que sa participation dans WAM est identique à celle détenue précédemment dans Amadeus (23,36%) avec, en plus, une distribution en numéraire, WAM étant la même société qu'Amadeus bénéficiant d'un effet de levier supérieur. L'intérêt économique du groupe dans l'activité d'Amadeus n'a pas été réduit. Le groupe a ainsi comptabilisé cette transaction comme une distribution d'une société mise en équivalence, sans réduction de sa participation. Conformément aux IFRS, cette distribution a été tout d'abord enregistrée en réduction de la valeur d'équivalence de WAM. Le montant de la distribution non imputé sur cette dernière a été reconnu comme un profit dans la mesure où cette distribution n'est ni contractuellement, ni légalement remboursable et qu'Air France-KLM n'est pas lié par des obligations de cette société, ni obligé de quelque façon que ce soit de lui fournir un soutien financier.

Le profit reconnu par le groupe au cours de l'exercice clos le 31 mars 2006 s'analyse comme suit (en millions d'euros) :

Montant en numéraire reçu de WAM	1,022
Investissement en numéraire dans la situation nette de WAM	(129)
Prêt en numéraire	(76)
Valeur d'équivalence d'Amadeus avant la transaction	(313)

**Produit reconnu**

**504**

Consécutivement, le groupe ne reconnaît plus de quote-part de profits dans WAM suite à l'opération de LBO. Il recommencera à reconnaître sa quote-part dans les profits de WAM dès lors que la quote-part d'Air France-KLM dans les résultats accumulés de WAM sera égale au gain reconnu lors de la transaction, conformément à IAS 28.

Alpha PLC était détenue à 27% par Servair. Les autres actionnaires étaient principalement des actionnaires institutionnels.

Les groupes KLM et P&O Nedlloyd détenaient chacun 50% du capital de Martinair. Une perte de valeur a été enregistrée sur les titres Martinair pour un montant de 59 millions d'euros en « part dans le résultat des entreprises mises en équivalence ».

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

**Au 31 mars 2005**, Amadeus GTD était détenu à 23,4% par Air France, 18,3% par Iberia, 5% par Lufthansa et 53,3% par le public. Amadeus était coté sur un marché réglementé et la valeur de marché des titres d'Amadeus GTD détenus par le groupe ressortait à 1 003 millions d'euros.

Alpha PLC était détenue à 27% par Servair. Les autres actionnaires étaient principalement des actionnaires institutionnels.

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

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

### Comptes simplifiés des principales sociétés mises en équivalence

Les titres mis en équivalence au 31 mars 2007 concernent principalement les sociétés suivantes sur lesquelles le groupe exerce une influence notable :

#### ♦ WAM Acquisition

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

#### ♦ Alpha Airport PLC (groupe publiant des comptes consolidés)

Le groupe Alpha Airports exerce une activité de catering aérien et de gestion de commerces d'aéroports dans plus de 200 points de vente situés dans 83 aéroports, eux-mêmes implantés dans 15 pays différents répartis sur les cinq continents. L'activité de catering aérien du groupe Alpha Airports développe une large gamme de prestations logistiques, de commissariat et d'assistance auprès de plus de 100 compagnies aériennes.

#### ♦ Martinair (groupe publiant des comptes consolidés)

Martinair, société domiciliée aux Pays-Bas, a pour objet le transport aérien passage et cargo au départ d'Amsterdam.

#### ♦ Kenya Airways

Kenya Airways est la compagnie aérienne kenyane basée à Nairobi.

Les comptes des principales sociétés dont les titres sont mis en équivalence sont les données financières des exercices 2007, 2006 et 2005 non retraités des ajustements de consolidation.

<i>(En millions d'euros)</i>	WAM Acquisition (Amadeus GTD)	Alpha Plc	Martinair	Kenya Airways
	31/12/2004	31/01/2005	31/12/2004	31/03/2004
% détention au 31 mars 2005	23,4%	26,2%	50,0%	25,0%
Chiffre d'affaires	2 057	715	959	313
Résultat d'exploitation	343	22	23	28
Résultat net	208	13	13	13
Capitaux propres au 31 mars 2005	942	62	318	89
<b>Total actif</b>	<b>1 675</b>	<b>243</b>	<b>682</b>	<b>310</b>
<b>Total passif</b>	<b>1 675</b>	<b>243</b>	<b>682</b>	<b>310</b>
	31/07/2005 (1 mois)	31/01/2006	31/12/2005	31/03/2005
% détention au 31 mars 2006	23,4%	26,1%	50,0%	25,0%
Chiffre d'affaires	180	807	1 121	464
Résultat d'exploitation	(68)	30	22	73
Résultat net	(89)	20	17	43
Capitaux propres au 31 mars 2006	21	62	322	122
<b>Total actif</b>	<b>5 252</b>	<b>294</b>	<b>710</b>	<b>465</b>
<b>Total passif</b>	<b>5 252</b>	<b>294</b>	<b>710</b>	<b>465</b>
	31/12/2006 (5 mois)	31/01/2007	31/12/2006	31/03/2006
% détention au 31 mars 2007	22,1%	26,0%	50,0%	25,0%
Chiffre d'affaires	1 076	830	1 236	580
Résultat d'exploitation	47	12	(17)	90
Résultat net	(80)	5	(13)	53
Capitaux propres au 31 mars 2007	(156)	61	281	197
<b>Total actif</b>	<b>5 577</b>	<b>288</b>	<b>703</b>	<b>791</b>
<b>Total passif</b>	<b>5 577</b>	<b>288</b>	<b>703</b>	<b>791</b>

## Autres informations

La quote-part de la perte de WAM Acquisition non enregistrée dans les comptes consolidés du groupe s'élève à (18) millions d'euros pour l'exercice 2006-07. Compte-tenu des capitaux propres négatifs après neutralisation des montants réinvestis par le groupe, la contribution aux comptes consolidés est nulle.

WAM Acquisition a changé la date de clôture de ses comptes. L'exercice clos au 31 décembre 2006 a une durée de cinq mois. La perte de l'exercice précédent clos le 31 juillet 2006 s'élevait à (116) millions d'euros soit une quote-part de (26) millions d'euros pour le groupe.

## Valeur comptable des sociétés cotées

La valeur comptable des titres de sociétés cotées mises en équivalence par le groupe est la suivante au 31 mars 2007 :

(En millions d'euros)	% d'intérêt	Valeur nette	Valeur de marché *
Alpha Plc	26%	30	47
Kenya Airways	25%	60	130

\* Déterminée par référence au cours de bourse de la société au 31 mars 2007.

## Note 21 Actifs de pensions

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
<b>Solde en début de période</b>	<b>1 903</b>	<b>1 767</b>	<b>23</b>
Charge de la période	(13)	(115)	(106)
Paiement des cotisations au fonds	207	249	226
Acquisition de KLM	-	-	1 624
Écart de conversion	-	2	-
<b>Solde en fin de période</b>	<b>2 097</b>	<b>1 903</b>	<b>1 767</b>

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

## Note 22 Autres actifs financiers

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007		2006		2005	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Valeurs mobilières de placement	533	-	865	-	578	-
Actions propres	-	-	-	-	-	27
Prêts et créances	123	1 075	65	1 130	45	986
Immobilisations financières diverses	33	1	2	24	31	75
Actifs financiers disponibles à la vente	-	73	-	77	-	57
Autres	-	-	-	-	-	15
<b>Valeur brute</b>	<b>689</b>	<b>1 149</b>	<b>932</b>	<b>1 231</b>	<b>654</b>	<b>1 160</b>
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>	<b>-</b>	<b>(49)</b>	<b>-</b>	<b>(47)</b>	<b>-</b>	<b>(44)</b>
Dotation de l'exercice	-	(5)	-	(2)	-	(3)
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>	<b>-</b>	<b>(54)</b>	<b>-</b>	<b>(49)</b>	<b>-</b>	<b>(47)</b>
<b>Total</b>	<b>689</b>	<b>1 095</b>	<b>932</b>	<b>1 182</b>	<b>654</b>	<b>1 113</b>

## Prêts et créances

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

### Actifs financiers disponibles à la vente

(En millions d'euros)	Juste valeur	% intérêt	Capitaux propres	Résultat	Cours de bourse (En euros)	Date de clôture
<b>Au 31 mars 2007</b>						
Alitalia (*)	26	2,00%	1 237	(221)	0,944	Décembre 2006 (***)
Club Med (*)	17	2,00%	514	5	43,87	Octobre 2006
Opendo	-	5,60%	22	(35)	NA	Décembre 2005
Voyages Fram	9	8,70%	123	(5)	NA	Décembre 2006
Autres	21					
<b>Total</b>	<b>73</b>					
<b>Au 31 mars 2006</b>						
Alitalia (*) (**)	32	2,00%	1 462	(167)	1,15	Décembre 2005
Austrian Airlines (*)	4	1,50%	566	(129)	8,39	Décembre 2005
Opendo	3	5,94%	(4)	(50)	NA	Décembre 2004
Voyages Fram	9	8,70%	123	(17)	NA	Décembre 2004
Autres	29					
<b>Total</b>	<b>77</b>					
<b>Au 31 mars 2005</b>						
Alitalia (*)	16	2,00%	1 264	(520)	0,228	Décembre 2004
Austrian Airlines (*)	9	1,50%	631	40	7,87	Décembre 2004
Opendo	-	8,30%	(15)	(64)	NA	Décembre 2003
Voyages Fram	9	8,70%	142	(15)	NA	Décembre 2003
Autres	23					
<b>Total</b>	<b>57</b>					

(\*) Société cotée.

(\*\*) Une opération de regroupement (30 anciennes actions pour une nouvelle action) a eu lieu sur l'exercice.

(\*\*\*) Les comptes annuels au 31 décembre 2006 n'étant pas disponibles, le montant des capitaux propres et du résultat sont communiqués sur la base des chiffres semestriels au 30 juin 2006.

## Note 23 Stocks et encours

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Pièces de rechanges aéronautiques	332	331	305
Autres approvisionnements	126	134	125
Encours de productions	4	2	55
<b>Valeur brute</b>	<b>462</b>	<b>467</b>	<b>485</b>
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>	<b>(127)</b>	<b>(103)</b>	<b>(116)</b>
Dotation de l'exercice	(8)	(29)	-
Reprise de dépréciation suite à des sorties et des cessions	9	5	-
Reprise de dépréciation devenue sans objet	-	-	13
Reclassement	24	-	-
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>	<b>(102)</b>	<b>(127)</b>	<b>(103)</b>
<b>Valeur nette</b>	<b>360</b>	<b>340</b>	<b>382</b>

## Note 24 Créances clients

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Passage	1 448	1 330	977
Fret	380	392	330
Maintenance	352	303	382
Compagnies aériennes	459	503	438
Autres	62	97	247
<b>Valeur brute</b>	<b>2 701</b>	<b>2 625</b>	<b>2 374</b>
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>	<b>(107)</b>	<b>(102)</b>	<b>(99)</b>
Dotation de l'exercice	(14)	(17)	(30)
Utilisation	16	12	27
Reclassement	14	-	-
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>	<b>(91)</b>	<b>(107)</b>	<b>(102)</b>
<b>Valeur nette</b>	<b>2 610</b>	<b>2 518</b>	<b>2 272</b>

## Note 25 Autres débiteurs

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007		2006		2005	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Fournisseurs débiteurs	71	-	70	-	153	-
État	83	-	79	7	82	-
Instruments dérivés	456	589	1 022	973	88	299
Charges constatées d'avance	223	-	294	-	304	-
Débiteurs divers	445	15	296	102	347	37
<b>Valeur brute</b>	<b>1 278</b>	<b>604</b>	<b>1 761</b>	<b>1 082</b>	<b>974</b>	<b>336</b>
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>	<b>(5)</b>	<b>-</b>	<b>(5)</b>	<b>-</b>	<b>(5)</b>	<b>-</b>
Dotation de l'exercice	(4)	-	-	-	-	-
Utilisation	3	-	-	-	-	-
Reprise de dépréciation devenue sans objet	1	-	-	-	-	-
Reclassement	(2)	-	-	-	-	-
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>	<b>(7)</b>	<b>-</b>	<b>(5)</b>	<b>-</b>	<b>(5)</b>	<b>-</b>
<b>Valeur nette</b>	<b>1 271</b>	<b>604</b>	<b>1 756</b>	<b>1 082</b>	<b>969</b>	<b>336</b>

## Note 26 Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Titres de créances négociables	15	25	32
SICAV	3 234	2 062	963
Dépôts	-	639	654
Caisses et banques	248	220	398
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>3 497</b>	<b>2 946</b>	<b>2 047</b>
Concours bancaires	(133)	(102)	(262)
<b>Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires</b>	<b>3 364</b>	<b>2 844</b>	<b>1 785</b>

## Note 27 Capitaux propres

### 27.1. Capital

Au 31 mars 2007, le capital social d'Air France-KLM, entièrement libéré, est divisé en 279 365 707 actions. Chaque action confère un droit de vote à son détenteur.

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

#### Nombre d'actions autorisées

Depuis le 12 juillet 2005, les actionnaires ont donné délégation au Conseil d'administration pour effectuer toute augmentation de capital (autre que par un apport en nature), sous réserve qu'ils l'aient précédemment autorisée.

#### Répartition du capital et des droits de vote

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

Au 31 mars	En % du capital			En % des droits de vote		
	2007	2006	2005	2007	2006	2005
État français	18%	18%	23%	18%	19%	24%
Salariés et anciens salariés	11%	14%	12%	11%	14%	12%
Actions détenues par le groupe	1%	2%	2%	-	-	-
Public	70%	66%	63%	71%	67%	64%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

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

#### Autres titres donnant accès au capital

À la suite de l'Offre Publique d'Échange, il a été émis 45 093 299 Bons d'Acquisition et/ou de Souscription d'Actions (BASA). Trois BASA donneront le droit d'acquérir et/ou de souscrire à 2,066 actions nouvelles ou existantes Air France-KLM, de 8,50 euros de valeur nominale, au prix d'exercice de 20 euros par action Air France-KLM. Les titulaires des BASA ont la faculté, à tout moment pendant une

À l'issue de l'Assemblée générale ordinaire et extraordinaire des actionnaires d'Air France-KLM ayant eu lieu le 12 juillet 2005, le Conseil d'administration a été autorisé à émettre des actions ordinaires ainsi que des instruments donnant accès par un ou plusieurs moyens, immédiatement ou dans le futur, à des actions existantes ou à émettre par le groupe, pour un nombre maximum de 66 905 034 actions.

période de 24 mois à partir de novembre 2005, d'obtenir, au gré de la société, des actions nouvelles et/ou existantes de la société en échange des BASA.

Au cours de l'exercice 2006-07, 14 503 347 BASA ont été exercés, donnant lieu à l'émission de 9 982 189 actions et à l'échange de 5 106 actions existantes.

Au 31 mars 2007, il reste 30 587 270 BASA en circulation, l'augmentation potentielle maximum des capitaux propres d'Air France-KLM est de 408 millions d'euros.

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

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Part capitaux propres des instruments hybrides	46	46	-
Autres primes d'émission, de fusion et d'apport	493	384	384
<b>Total</b>	<b>539</b>	<b>430</b>	<b>384</b>

## 27.3. Actions d'auto-contrôle

	Actions d'auto-contrôle	
	En nombre	En millions d'euros
<b>Au 31 mars 2005</b>	<b>1 299 538</b>	<b>(19)</b>
Variation de la période	2 850 597	(39)
<b>Au 31 mars 2006</b>	<b>4 150 135</b>	<b>(58)</b>
Variation de la période	(2 088 796)	28
<b>Au 31 mars 2007</b>	<b>2 061 339</b>	<b>(30)</b>

Au 31 mars 2007, le groupe détient 2 060 365 de ses propres actions dans le cadre des programmes de stock-options. Par ailleurs, le groupe détient 974 de ses propres actions dans le cadre du programme d'animation de cours autorisé par l'Assemblée générale des actionnaires du 12 juillet 2005. L'ensemble de ces titres est classé en réduction des capitaux propres.

Au 31 mars 2005, les titres détenus par le groupe dans le cadre des programmes de stock-options étaient classés en valeurs mobilières de placement pour un montant de 27 millions d'euros, Air France-KLM ayant appliqué les normes IAS 32 et 39 à compter du 1<sup>er</sup> avril 2005, conformément à l'option offerte par les normes et conformément à l'exemption offerte par IFRS 1.

## 27.4. Réserves et résultat

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Réserve légale	46	46	46
Réserves distribuables	973	1 055	1 133
Réserves sur instruments dérivés et sur actifs financiers disponibles à la vente	550	1 051	-
Résultats accumulés des filiales non encore distribués	2 955	2 007	365
Résultat net – part du groupe	891	913	1 710
<b>Total</b>	<b>5 415</b>	<b>5 072</b>	<b>3 254</b>

Au 31 mars 2007, la réserve légale de 46 millions d'euros, représente 2% du capital social d'Air France-KLM. La réglementation française exige qu'une société anonyme affecte chaque année 5% de son résultat net statutaire à cette réserve légale jusqu'à ce qu'elle atteigne 10% du capital social de la société. Ce montant affecté à la réserve légale est déduit du résultat distribuable pour l'année en cours. Cette restriction au paiement de dividendes s'applique également à l'ensemble des filiales françaises sur la base de leur propre résultat statutaire.

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

Le Conseil d'administration proposera à l'Assemblée générale du 12 juillet 2007 statuant sur les comptes clos le 31 mars 2007 de distribuer un dividende de 134 millions d'euros (soit 0,48 euro par action).

## Note 28 Paiements fondés sur des actions

### ► Plan de paiement fondés sur des actions en vigueur au 31 mars 2007

Plans	Date d'attribution/de lancement	Nombre d'actions/d'options attribuées	Date de départ d'exercice des options	Date d'expiration/de clôture	Prix de souscription (Euros)	Nombre d'options souscrites au 31/03/2007
<b>Plans d'options de souscription d'actions</b>						
Air France – ESA 1998 options	30/05/2000	3 516 596	31/05/2005	31/05/2007	15,75	2 774 313
KLM - actions A	30/06/2001	343 642	30/06/2004	20/10/2006	20,44	331 023
KLM - actions B	30/06/2001	114 162	30/06/2004	20/10/2006	16,22	114 162
KLM - actions A	30/06/2002	341 350	30/06/2004	19/10/2007	12,80	313 589
KLM - actions B	30/06/2002	119 105	30/06/2004	19/10/2007	10,07	110 501
KLM	30/06/2003	355 379	30/06/2004	30/06/2008	6,48	321 531
KLM	30/06/2004	463 884	30/06/2004	25/06/2009	13,19	-
KLM	31/07/2005	390 609	31/07/2005	16/07/2010	13,11	-
KLM	31/07/2006	411 105	31/07/2006	26/07/2011	17,83	-

### ► Autres plans

Plans	Date d'attribution/de lancement	Nombre d'actions attribuées	Date d'expiration/de clôture	Prix de souscription (Euros)	Nombre d'actions souscrites au 31/03/2007
Air France - ESA 1998 pilotes	01/05/1999	15 023 251	10/06/2033	14,00	15 023 251
Air France-KLM – ESA 2003	01/02/2005	12 612 671	21/02/2005	14,00	12 612 671
Air France-KLM – ORS	01/02/2005	8 414 273	21/02/2005	14,30	8 414 273

Les plans de stock-option accordés par KLM entre 2000 et 2004 ont une période d'acquisition des droits de trois ans.

Les conditions d'acquisition des plans de stock-options octroyés par KLM les 31 juillet 2006 et 2005 prévoient l'acquisition d'un tiers

des stock-options à la date d'attribution, d'un second tiers à la fin de la première année et du dernier tiers à la fin de la seconde année. L'acquisition des stock-options est conditionnelle à l'atteinte de critères de performance pré-déterminés ne dépendant pas du marché.

► Mouvements des options

	Prix moyen d'exercice (En euros)	Nombre d'options
<b>Options en circulation au 1<sup>er</sup> avril 2004</b>	<b>15,75</b>	<b>3 516 596</b>
Acquisition de KLM	13,54	1 771 941
Options auxquelles il est renoncé au cours de la période	15,75	(19 659)
Options exercées au cours de la période	7,31	(112 673)
Options attribuées au cours de la période	-	-
<b>Options en circulation au 31 mars 2005</b>	<b>15,18</b>	<b>5 156 205</b>
<b>Dont options exerçables au 31 mars 2005</b>	<b>13,97</b>	<b>1 659 268</b>
Options auxquelles il est renoncé au cours de la période	21,36	(108 802)
Options exercées au cours de la période	13,82	(1 406 655)
Options attribuées au cours de la période	13,11	390 609
<b>Options en circulation au 31 mars 2006</b>	<b>15,28</b>	<b>4 031 357</b>
<b>Dont options exerçables au 31 mars 2006</b>	<b>15,28</b>	<b>4 031 357</b>
Options auxquelles il est renoncé au cours de la période	14,30	(10 741)
Options exercées au cours de la période	16,05	(2 445 791)
Options attribuées au cours de la période	17,83	411 105
<b>Options en circulation au 31 mars 2007</b>	<b>14,87</b>	<b>1 985 930</b>
<b>Dont options exerçables au 31 mars 2007</b>	<b>14,87</b>	<b>1 985 930</b>

► Options par fourchette de prix de souscription au 31 mars 2007

Fourchette des prix d'exercice par action	Nombre d'options	Durée de vie moyenne résiduelle (En années)	Prix moyen d'exercice par action (En euros)
De 5 à 10 euros par action	33 848	1,25	6,48
De 10 à 15 euros par action	869 476	2,68	13,11
De 15 à 20 euros par action	1 082 606	1,75	16,54
<b>Total</b>	<b>1 985 930</b>	<b>2,15</b>	<b>14,87</b>

**28.1. Plans attribués antérieurement  
au 7 novembre 2002**

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

Le 28 octobre 1998, la société Air France a signé avec les pilotes un accord prévoyant l'octroi d'actions Air France, aux pilotes salariés qui

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

Au cours de l'exercice 2006-07, 1 916 actions ont été restituées. Au cours de l'exercice 2005-06, 12 477 actions ont été restituées. Au cours de l'exercice 2004-05, 26 160 actions ont été restituées.

Par ailleurs, dans le cadre de cet accord, la société a également attribué 3 516 596 options d'achat d'actions le 30 mai 2000 à certains de ses salariés. Ces options pourront être exercées au prix de 15,75 euros par action entre le 31 mai 2005 et le 31 mai 2007. Ces options ont été attribuées sans aucune condition de service et ont été considérées comme acquises à la date de leur attribution le 30 mai 2000.

Au 31 mars 2007, 1 906 243 options ont été exercées et aucune option n'a été annulée. Au 31 mars 2006, 868 070 options ont été exercées et 50 290 ont été annulées. Au 31 mars 2005, aucune de ces options n'avait été exercée et 19 659 étaient annulées.

## 28.2. Plans attribués postérieurement au 7 novembre 2002

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

Avant le rapprochement avec Air France, les membres du Directoire et les principaux cadres de KLM disposaient d'options d'achat d'actions de KLM.

Dans le cadre du contrat de regroupement entre KLM et Air France, les options d'achats d'actions et SAR (Share Appreciation Rights) non exercées lors du rapprochement ont été modifiées, le 4 mai 2004, de sorte que leur détenteur puisse acheter des actions Air France-KLM et des SAR attachées aux actions Air France-KLM.

Les actions détenues par KLM dans le cadre de ce plan ont été converties en action Air France-KLM et transférées à une fondation dont l'unique objet est de détenir ces actions.

La juste valeur de ces options a été valorisée à la date d'acquisition de KLM, soit le 1<sup>er</sup> mai 2004, en utilisant la méthode de Black and Scholes et avec les hypothèses suivantes :

Juste valeur à la date d'attribution ( <i>En millions d'euros</i> )	10
Cours de l'action ( <i>En euros</i> )	16,61 €
Prix d'exercice de l'option ( <i>En euros</i> )	Entre 6,48 € et 32,86 €
Volatilité historique des rendements de l'action	33,7%
Durée de vie de l'option	Entre 0,46 et 4,17 ans
Taux de dividendes espéré de l'action	1,40%
Taux d'intérêt sans risques	Entre 2,06% et 3,26%

La juste valeur des options attribuées par KLM après son acquisition par Air France-KLM a été valorisée en utilisant la méthode de Black and Scholes et avec les hypothèses suivantes :

	Plan attribué le 31 juillet 2006	Plan attribué le 31 juillet 2005
Juste valeur à la date d'attribution ( <i>En millions d'euros</i> )	2	1
Cours de l'action ( <i>En euros</i> )	19,33 €	13,50 €
Prix d'exercice de l'option ( <i>En euros</i> )	17,83 €	13,11 €
Volatilité historique des rendements de l'action	25,23%	22,29%
Durée de vie de l'option	5 ans	5 ans
Taux de dividendes espéré de l'action	1,14%	3,22%
Taux d'intérêt sans risques	3,99%	2,88%

### Plan Échange Salaire Actions 2003 (ESA 2003)

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

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

Ces actions ont été attribuées par l'État français, actionnaire d'Air France-KLM, sous condition de versement d'une soulte d'un montant de 109 millions d'euros par Air France-KLM.

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

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

### Offre Réservée aux Salariés (ORS)

Conformément à la loi de privatisation du 6 août 1986, l'État français, principal actionnaire d'Air France-KLM, a procédé le 1<sup>er</sup> février 2005 à une offre d'achat d'actions Air France-KLM réservée aux salariés d'Air France (ORS) aux conditions préférentielles suivantes :

- ◆ un prix de souscription d'action réduit de 20% par rapport à la valeur de marché de l'action Air France-KLM ;
- ◆ l'attribution d'actions gratuites ;
- ◆ un abondement pouvant aller jusqu'à 40% du montant souscrit par le salarié ;
- ◆ des facilités de paiement.

L'offre portait sur une quantité maximum de 8 414 273 actions. À la clôture de l'offre, le 21 février 2005, l'intégralité de l'offre avait été souscrite. Il n'existait aucune condition de service à rendre postérieurement à la date d'attribution de ce plan.

La détermination de la juste valeur du service rendu a été déterminée sur la base du cours de l'action Air France-KLM à la date de clôture de l'offre soit un cours de 14,30 euros à l'exception de l'abondement qui a été comptabilisé sur la base de sa valeur faciale. Compte tenu de l'absence de condition de service à rendre attachée à ce plan, la charge hors abondement d'un montant de 69 millions d'euros a été comptabilisée sur l'exercice clos le 31 mars 2005.

### ► Charges de personnel liées aux paiements fondés sur des actions

<b>Au 31 mars</b> <i>(En millions d'euros)</i>	<b>Note</b>	<b>2007</b>	<b>2006</b>	<b>2005</b>
ESA 2003		(31)	(29)	-
ORS		-	-	(69)
Plan de stock-options		(1)	-	-
<b>Charges de personnel</b>	<b>7</b>	<b>(32)</b>	<b>(29)</b>	<b>(69)</b>

## Note 29 Provisions et avantages du personnel

<i>(En millions d'euros)</i>	Avantages du personnel note 29.1	Restitution d'avions	Restructuration	Litiges	Autres	Total
<b>Montant au 1<sup>er</sup> avril 2004</b>	<b>658</b>	<b>279</b>	<b>13</b>	<b>64</b>	<b>51</b>	<b>1 065</b>
Dotations de l'exercice	102	139	18	12	89	<b>360</b>
Reprises pour utilisation	(50)	(108)	(45)	(7)	(23)	<b>(233)</b>
Reprises de provisions devenues sans objet	-	(31)	-	(2)	-	<b>(33)</b>
Acquisition de KLM	347	67	59	-	-	<b>473</b>
Écart de conversion	(4)	5	3	-	3	<b>7</b>
Actualisation	-	1	-	-	-	<b>1</b>
<b>Montant au 31 mars 2005</b>	<b>1 053</b>	<b>352</b>	<b>48</b>	<b>67</b>	<b>120</b>	<b>1 640</b>
<i>Dont : non courants</i>	1 053	281	16	61	105	<b>1 516</b>
<i>    courants</i>	-	71	32	6	15	<b>124</b>
Dotations de l'exercice	74	136	1	63	39	<b>313</b>
Reprises pour utilisation	(129)	(129)	(31)	(14)	(18)	<b>(321)</b>
Reprises de provisions devenues sans objet	-	-	(1)	-	-	<b>(1)</b>
Écart de conversion	7	-	-	-	-	<b>7</b>
Actualisation	-	7	-	-	-	<b>7</b>
<b>Montant au 31 mars 2006</b>	<b>1 005</b>	<b>366</b>	<b>17</b>	<b>116</b>	<b>141</b>	<b>1 645</b>
<i>Dont : non courants</i>	1 005	261	-	66	121	<b>1 453</b>
<i>    courants</i>	-	105	17	50	20	<b>192</b>
Dotations de l'exercice	117	144	35	23	45	<b>364</b>
Reprises pour utilisation	(130)	(121)	(13)	(6)	(67)	<b>(337)</b>
Reprises de provisions devenues sans objet	-	(4)	-	(2)	(2)	<b>(8)</b>
Écart de conversion	(2)	(3)	-	-	-	<b>(5)</b>
Actualisation	-	(8)	-	-	-	<b>(8)</b>
Reclassement	-	-	-	(39)	-	<b>(39)</b>
<b>Montant au 31 mars 2007</b>	<b>990</b>	<b>374</b>	<b>39</b>	<b>92</b>	<b>117</b>	<b>1 612</b>
<i>Dont : non courants</i>	990	221	32	32	112	<b>1 387</b>
<i>    courant</i>	-	153	7	60	5	<b>225</b>

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

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

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

Les mouvements de provision pour litiges ainsi que des autres provisions pour risques et charges impactant le compte de résultat sont enregistrés, selon leur nature, dans les différentes rubriques correspondantes du compte de résultat. Au 31 mars 2007, une dotation de 11 millions d'euros a été enregistrée en « autres produits et charges non courants », laquelle correspond à la couverture de divers risques de taxes.

### 29.1. Avantages du personnel

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

#### Description des hypothèses actuarielles utilisées

Une évaluation actuarielle des engagements a été effectuée pour les clôtures des 31 mars 2007, 2006 et 2005. Ces calculs intègrent :

- ◆ des probabilités de maintien dans le groupe pour le personnel actif, des probabilités de mortalité et des estimations d'évolution des salaires ;
- ◆ des hypothèses de départ à la retraite variant entre 55 et 65 ans selon les localisations et législations applicables ;
- ◆ des taux d'actualisation permettant de déterminer la valeur actuelle des engagements et qui se situent dans les fourchettes suivantes :

Au 31 mars	2007	2006	2005
Zone euro	Entre 4,3% et 4,75%	Entre 4,1% et 4,5%	Entre 4,5% et 5,25%
Royaume-Uni	5,24%	Entre 4,8% et 4,9%	Entre 5,3% et 5,4%
USA-Canada	Entre 5,1% et 6,0%	Entre 4,8% et 5,8%	Entre 5,25% et 6,5%
Autres pays	Entre 1,7% et 11,0%	Entre 1,7% et 15,25%	Entre 1,9% et 11%

L'impact de l'acquisition de KLM, au 30 avril 2004, sur ces plans s'est traduit par une augmentation des engagements de 7 627 millions d'euros et des actifs de financement affectés aux plans de 8 912 millions d'euros. Ces montants correspondent à la juste valeur des engagements et des actifs affectés aux plans à la date d'entrée de KLM dans le périmètre de consolidation. Ils apparaissent dans le tableau d'analyse des engagements de retraites et autres avantages sur les lignes « Acquisition de KLM ».

Le groupe, conformément à l'option offerte par IFRS 1, a comptabilisé le solde des écarts actuariels directement en capitaux propres au 1<sup>er</sup> avril 2004, date de transition aux normes IFRS.

À compter du 1<sup>er</sup> avril 2004, le groupe amortit les gains et pertes actuariels dès lors qu'ils excèdent 10% du montant le plus élevé entre l'obligation projetée et la valeur de marché des actifs constitués en couverture.

#### Surplus des fonds de retraite

Le groupe constitue pour un certain nombre d'engagements de retraite des fonds de couverture.

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

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

Au 31 mars	2007	2006	2005
Zone euro	Entre 4,0% et 7,0%	Entre 4,0% et 7,0%	Entre 5,0% et 7,0%
Royaume-Uni	Entre 4,9% et 6,8%	Entre 6,1% et 6,8%	6,8%
USA-Canada	Entre 5,5% et 7,0%	Entre 6,1% et 6,8%	Entre 6,8% et 7,5%
Autres pays	Entre 4,3% et 10,6%	Entre 0,5% et 12,0%	Entre 4,8% et 11%

Les taux de rendement moyens attendus à long terme des actifs des régimes du groupe ont été déterminés sur la base des rendements à long terme moyens attendus des différentes catégories d'actifs : actions, obligations, immobilier ou autres, pondérés par leur poids respectif dans la politique d'allocation des actifs de ces régimes. Une prime de risque est utilisée pour chaque classe d'actifs par rapport à un taux de référence sans risque des marchés.

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

Au 31 mars	2007	2006	2005
Pays-Bas	4,45%	7,25%	-
USA-Canada	Entre 8% et 10,0%	10,0%	8,5%

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

(En millions d'euros)	Sensibilité des hypothèses de l'exercice 2006-07
<b>Hausse de 1% des coûts médicaux</b>	
Impact sur la charge	1
Impact sur l'engagement	4
<b>Diminution de 1% des coûts médicaux</b>	
Impact sur la charge	(1)
Impact sur l'engagement	(4)

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

Au 31 mars	Retraites et indemnités assimilées			Avantages sociaux accordés postérieurement à l'emploi autres que les retraites		
	2007	2006	2005	2007	2006	2005
Taux d'actualisation	4,51%	4,49%	4,55%	5,64%	4,49%	4,55%
Taux d'augmentation des salaires	2,62%	2,70%	2,91%	-	-	-
Rendement à long terme attendu des actifs	5,70%	5,70%	5,13%	-	-	-

### Évolution des engagements

Le tableau suivant présente le rapprochement entre l'engagement net des fonds de couverture concernant les plans de retraite et autres avantages à long terme du groupe avec les montants reconnus dans les états financiers du groupe, aux 31 mars 2007, 2006 et 2005.

(En millions d'euros)	Retraites et indemnités assimilées			Avantages sociaux accordés postérieurement à l'emploi autres que les retraites		
	2007	2006	2005	2007	2006	2005
<b>Montant des engagements à l'ouverture de l'exercice</b>	<b>10 921</b>	<b>10 313</b>	<b>1 680</b>	<b>74</b>	<b>115</b>	<b>3</b>
Coût des services	368	359	275	-	2	2
Charge d'intérêt	489	461	447	2	6	5
Cotisations des participants	40	36	32	-	-	-
Modifications des plans	150	49	16	-	-	-
Acquisition de KLM	-	-	7 528	-	-	99
Réduction/liquidation de régimes	(28)	(11)	(1)	(20)	(55)	-
Prestations payées	(423)	(398)	(352)	(2)	(5)	(8)
Pertes (Gains) actuariels	68	106	707	4	8	14
Écarts de conversion	(3)	6	(19)	(4)	3	-
<b>Montant des engagements à la clôture de l'exercice</b>	<b>11 582</b>	<b>10 921</b>	<b>10 313</b>	<b>54</b>	<b>74</b>	<b>115</b>
<i>Dont engagement résultant de régimes intégralement ou partiellement financés</i>	<i>11 419</i>	<i>10 802</i>	<i>10 161</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<i>Dont engagement résultant de régimes non financés</i>	<i>163</i>	<i>119</i>	<i>152</i>	<i>54</i>	<i>74</i>	<i>115</i>
<b>Valeur de marché des actifs affectés aux plans à l'ouverture de l'exercice</b>	<b>12 538</b>	<b>10 782</b>	<b>1 024</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
Rendement réel des actifs	921	1 747	913	-	-	-
Cotisations de l'employeur	323	358	261	-	-	-
Cotisations des participants	40	37	32	-	-	-
Acquisition de KLM	-	-	8 912	-	-	-
Réduction/liquidation de régimes	(6)	(6)	-	-	-	-
Prestations payées par les actifs	(408)	(383)	(345)	-	-	-
Écarts de conversion	(4)	3	(15)	-	-	-
<b>Valeur de marché des actifs affectés aux plans, à la clôture de l'exercice</b>	<b>13 404</b>	<b>12 538</b>	<b>10 782</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>

(En millions d'euros)	Retraites et indemnités assimilées			Avantages sociaux accordés postérieurement à l'emploi autres que les retraites		
	2007	2006	2005	2007	2006	2005
<b>Montant net figurant au bilan</b>						
Engagement net	1 822	1 617	469	(54)	(74)	(115)
Coûts des services passés non reconnus	190	59	25	-	-	-
Pertes/(Gains) actuariels non reconnus	(857)	(710)	322	6	6	13
<b>Actif (Provision) net figurant au bilan</b>	<b>1 155</b>	<b>966</b>	<b>816</b>	<b>(48)</b>	<b>(68)</b>	<b>(102)</b>
Montants reconnus au bilan <sup>(*)</sup> :						
Engagements financés d'avance (note 21)	2 097	1 903	1 767	-	-	-
Engagements provisionnés	(942)	(937)	(951)	(48)	(68)	(102)
<b>Montant net reconnu</b>	<b>1 155</b>	<b>966</b>	<b>816</b>	<b>(48)</b>	<b>(68)</b>	<b>(102)</b>
<b>Charge de la période</b>						
Coût des services	368	359	275	-	2	2
Charge d'intérêt	489	461	447	2	6	5
Rendement attendu des actifs	(714)	(616)	(532)	-	-	-
Réduction/Liquidation de régimes	(18)	(8)	-	(16)	(44)	-
Amortissement du coût des services passés	19	12	15	-	-	-
Amortissement des pertes (gains) actuariels	(1)	16	(4)	1	4	-
Autres	-	(1)	-	-	-	-
<b>Charge de la période</b>	<b>143</b>	<b>223</b>	<b>201</b>	<b>(13)</b>	<b>(32)</b>	<b>7</b>
<b>Montant de l'engagement brut calculé avec les salaires de fin d'exercice</b>						
Ensemble des plans	<b>10 018</b>	<b>9 656</b>	<b>9 081</b>	-	-	-
Engagement net calculé avec les salaires de fin d'exercice des plans pour lesquels l'engagement brut calculé avec les salaires de fin d'exercice est supérieur à la valeur de marché des actifs	<b>986</b>	<b>965</b>	<b>1 793</b>	-	-	-

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

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

Au 31 mars 2007 (En millions d'euros)	Engagements	Valeur de marché des actifs affectés aux plans	Engagement net	Ajustements liés à l'expérience sur	
				les engagements	les actifs affectés aux plans
	11 636	13 404	1 768	230	212

### Composition des actifs affectés aux plans

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

Au 31 mars	Fonds investis		
	2007	2006	2005
Actions	41%	40%	50%
Obligations	44%	48%	37%
Immobilier	6%	10%	10%
Actifs des assureurs	8%	-	-
Investissements à court terme	1%	0%	2%
Autres	-	2%	1%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

### Sorties de trésorerie attendues

Le tableau ci-dessous présente les sorties de trésorerie attendues, concernant les retraites et autres avantages à long terme, au 31 mars 2007, sur les dix prochaines années :

(En millions d'euros)	Retraites
<i>Estimation des cotisations à payer pour l'exercice clos le 31 mars 2008</i>	371
<b>Estimation des prestations payées :</b>	
2008	417
2009	437
2010	460
2011	475
2012	505
2013-2017	2 669

## 29.2. Autres provisions

### Provision pour restitution d'avions

Les provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle correspondent aux engagements d'Air France-KLM au titre de ses contrats de location d'avion avec ses bailleurs à la date d'établissement des états financiers.

### Provision pour restructuration

Les provisions pour restructuration correspondent à des plans formalisés et détaillés de restructuration ayant fait l'objet d'une communication envers les personnels concernés.

À ce titre, KLM avait enregistré dans ses comptes, antérieurement au 1<sup>er</sup> mai 2004, une provision pour restructuration d'un montant de 75 millions d'euros, destinée à couvrir les frais de licenciement liés à un programme de réduction des coûts. À la date d'intégration de KLM dans le groupe, cette provision s'élevait à 59 millions d'euros. Le solde

de cette provision au bilan ressort à 2 millions d'euros au 31 mars 2007 contre 8 millions d'euros au 31 mars 2006 et 32 millions d'euros au 31 mars 2005.

La dotation de l'exercice correspond principalement à un plan de reclassement des personnels navigants sur un type d'appareil en cours de sortie de la flotte chez Air France.

### Provision pour litiges avec les tiers

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

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

### Autres provisions

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

### 29.3. Passifs éventuels

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

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

Une procédure fondée sur les mêmes griefs, introduite par une cinquantaine d'agents de voyage agissant à titre individuel, contre les mêmes compagnies aériennes, reste pendante devant le tribunal fédéral du District Nord de l'Ohio. Toutefois, compte tenu du faible nombre des agents de voyage en cause dans cette procédure, les enjeux financiers pour le groupe sont peu significatifs. Aucune provision n'a été constituée dans le cadre de cette procédure. Des discussions transactionnelles pour mettre fin à cette procédure sur des bases raisonnables ont été engagées postérieurement à la clôture de l'exercice.

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

Les sociétés Air France et KLM ainsi que la plupart des compagnies aériennes et des opérateurs cargo importants au niveau mondial, ont fait l'objet le 14 février 2006, d'opérations de visite et de saisie dans le cadre d'une enquête diligentée par la Commission européenne, le Département de la justice (DOJ) des États-Unis et les autorités de la concurrence de certains États, concernant d'éventuelles ententes ou pratiques concertées dans le secteur du fret aérien. La société Skyteam Cargo dont Air France est actionnaire, a fait l'objet des mêmes investigations.

Air France-KLM ainsi que les sociétés Air France et KLM apportent leur coopération à cette enquête.

Au 31 mars 2007, cent quarante procédures dites de « *class action* » environ ont été engagées par des expéditeurs de fret à l'encontre d'Air France-KLM, d'Air France et de KLM ainsi que des autres opérateurs cargo. Les demandeurs allèguent l'existence entre transporteurs aériens de fret, d'ententes illicites depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000, dans la fixation des tarifs de fret incluant les diverses surcharges que ces transporteurs perçoivent. Ils réclament en conséquence à ces transporteurs outre le remboursement de frais d'avocats, des dommages et intérêts d'un montant non encore déterminé, ainsi que des indemnités d'un montant triple à ces dommages et intérêts. L'ensemble de ces procédures a fait l'objet d'une centralisation devant l'Eastern District Court de New York. Des conclusions communes ont été déposées au mois de février 2007 pour le compte de l'ensemble des demandeurs. Air France et KLM entendent s'opposer fermement à ces demandes.

À ce stade, le groupe n'est pas en mesure de se prononcer sur l'issue de l'enquête diligentée par les autorités de la concurrence et des contentieux civils, ni sur le montant des pénalités financières et des dommages et intérêts auxquels ces procédures sont susceptibles d'aboutir.

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

Air France conteste énergiquement sa mise en cause dans cette affaire. Le groupe a immédiatement saisi la Cour d'Appel de Paris d'un recours tendant à voir annuler la mise en examen qui lui a été notifiée. Au 31 mars 2007, ce recours était toujours pendant devant cette juridiction.

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

## Note 30 Dettes financières

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
<b>Dettes financières non courantes</b>			
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	204	226	225
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	258	265	270
Titres à durée indéterminée reconditionnés	-	122	152
OCEANE	386	382	-
Emprunt obligataire	550	-	-
Emprunts location financement (part non courante)	3 917	4 668	5 008
Autres emprunts à long terme (part non courante)	2 104	2 163	2 234
<b>Total</b>	<b>7 419</b>	<b>7 826</b>	<b>7 889</b>
<b>Dettes financières courantes</b>			
Titres à durée indéterminée	122	25	23
Emprunts location financement (part courante)	657	763	444
Intérêts courus non échus	95	107	79
Autres emprunts à long terme (part courante)	224	365	498
<b>Total</b>	<b>1 098</b>	<b>1 260</b>	<b>1 044</b>

Au cours de l'exercice 2006-07, le groupe a remboursé par anticipation, sans pénalité, plusieurs emprunts pour un montant de 409 millions d'euros.

### 30.1. Emprunts subordonnés à durée indéterminée

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

L'emprunt subordonné à durée indéterminée en yen a été émis par KLM en 1999 pour un montant total de 30 milliards de yens, soit 204 millions d'euros au 31 mars 2007.

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

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

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

#### 30.1.2. Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en franc suisse

L'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en franc suisse a été émis par KLM en deux tranches en 1985 et 1986 pour un montant total, à l'origine de 500 millions de francs suisses. Après les remboursements effectués par KLM, le montant de l'emprunt subordonné s'élève à 420 millions de francs suisses, soit 258 millions d'euros au 31 mars 2007.

Cet emprunt est soumis au versement d'un coupon considéré à taux fixe (5¾% sur 270 millions de francs suisses et 27/8% sur 150 millions de francs suisses) pour les exercices clos les 31 mars 2007, 2006 et 2005.

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

### 30.2. Titres à durée indéterminée (TDI) reconditionnés

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

La première émission, restructurée en prêt en 1998, a fait l'objet d'un rachat par Air France au cours de l'exercice clos le 31 mars 2006.

Les intérêts payés par société Air France sur le montant nominal de la dette levée sont comptabilisés en frais financiers. Les intérêts produits par le dépôt (ou assimilé) à zéro coupon sont constatés en diminution des frais financiers et, en contrepartie, en diminution de l'emprunt. Le solde de l'emprunt net est amorti sur une durée de 15 ans. Au 31 mars 2007, le TDI 92 représente une dette courante de 122 millions d'euros.

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

### 30.3. OCEANE

Le 22 avril 2005, Air France a émis 21 951 219 obligations convertibles et/ou échangeables à tout moment en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) à échéance 15 ans pour un montant total de 450 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur nominale unitaire de 20,50 euros.

La date de maturité de cet emprunt obligataire est le 1<sup>er</sup> avril 2020. Les porteurs d'obligations peuvent demander le remboursement de leurs titres le 1<sup>er</sup> avril 2012 et le 1<sup>er</sup> avril 2016. Air France peut imposer le remboursement en numéraire de ces titres par exercice d'un call à partir du 1<sup>er</sup> avril 2010 et dans certaines conditions incitant les porteurs

d'OCEANE à leur conversion en actions Air France-KLM. Le coupon annuel est de 2,75% payable à terme échu le 1<sup>er</sup> avril de chaque année.

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

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

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

### 30.4. Emprunt obligataire

Le 11 septembre 2006, la société Air France filiale du groupe Air France-KLM a lancé un emprunt obligataire en euro d'un montant de 550 millions de maturité 22 janvier 2014. Les caractéristiques de cet emprunt sont les suivantes :

- ◆ montant : 550 millions d'euros ;
- ◆ coupon : 4,75% ;
- ◆ date de lancement : 11 septembre 2006 ;
- ◆ date de règlement : 22 septembre 2006 ;
- ◆ échéance : 22 janvier 2014.

### 30.5. Emprunts location financement

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
<b>Avions</b>			
Paiements minimaux futurs – Échéance en			
N + 1	813	979	671
N + 2	624	974	974
N + 3	603	632	946
N + 4	610	682	581
N + 5	535	648	495
Au-delà de 5 ans	1 968	2 381	2 227
<b>Total</b>	<b>5 153</b>	<b>6 296</b>	<b>5 894</b>
<i>Dont intérêts</i>	873	1 224	713
Principal	4 280	5 072	5 181
<b>Constructions</b>			
Paiements minimaux futurs – Échéance en			
N + 1	42	45	35
N + 2	42	44	35
N + 3	41	44	34
N + 4	41	42	33
N + 5	41	41	32
Au-delà de 5 ans	215	273	211
<b>Total</b>	<b>422</b>	<b>489</b>	<b>380</b>
<i>Dont intérêts</i>	131	133	112
Principal	291	356	268
<b>Autres matériels</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>3</b>

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

### 30.6. Autres emprunts à long terme

Les autres emprunts à long terme sont constitués des éléments suivants :

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Titrisation d'actifs aéronautiques	367	394	421
VCRP et emprunts hypothécaires	1 059	1 747	1 966
Autres emprunts à long terme	902	387	345
<b>Total</b>	<b>2 328</b>	<b>2 528</b>	<b>2 732</b>

#### Titrisation d'actifs aéronautiques

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

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

- ♦ une tranche senior A1 à taux variable d'un montant de 98 millions d'euros et d'échéance finale prévue le 20 juillet 2013. Cette tranche présente un solde de 71 millions d'euros au 31 mars 2007 contre 82 millions d'euros au 31 mars 2006 et 93 millions d'euros au 31 mars 2005 ;
- ♦ une tranche senior A2 non amortie à taux fixe (4,575% par an) d'un montant de 194 millions d'euros et d'échéance finale prévue le 20 juillet 2013 ;

- ♦ une tranche mezzanine B à taux variable d'un montant de 143 millions d'euros et d'échéance finale prévue le 20 juillet 2013. Cette tranche présente un solde de 102 millions d'euros au 31 mars 2007 contre 118 millions d'euros au 31 mars 2006 et 135 millions d'euros au 31 mars 2005.

Le taux variable de la tranche A1 et B était en moyenne de 4,37% pour l'exercice clos le 31 mars 2007 contre 4,03% pour l'exercice clos le 31 mars 2006 et 3,81% au 31 mars 2005.

#### Ventes avec clause de réserve de propriété (VCRP)

Les ventes avec clause de réserve de propriété (VCRP) et emprunts hypothécaires sont des dettes sécurisées par des avions. L'hypothèque est enregistrée auprès de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) afin de permettre aux tiers d'en avoir connaissance. L'hypothèque confère à son bénéficiaire une garantie lui permettant de faire saisir et vendre aux enchères l'actif hypothéqué et d'en percevoir le produit à due concurrence de sa créance, le solde revenant aux autres créanciers.

### 30.7. Analyse par échéance

Les échéances des emprunts à long terme se décomposent comme suit :

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
<b>Échéances en</b>			
N + 1	1 098	1 260	1 044
N + 2	814	1 081	1 205
N + 3	698	883	957
N + 4	734	749	840
N + 5	662	763	680
Au-delà de 5 ans	4 511	4 350	4 207
<b>Total</b>	<b>8 517</b>	<b>9 086</b>	<b>8 933</b>

### 30.8. Analyse par devise

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Euro	7 669	7 938	7 629
Dollar US	659	792	890
Franc suisse	268	274	281
Yen	1	22	29
Livre sterling	74	59	100
Autres	1	1	4
Dérivé mixte devise – taux ( <i>cross currency interest rate swap</i> )	(155)	-	-
<b>Total</b>	<b>8 517</b>	<b>9 086</b>	<b>8 933</b>

### 30.9. Lignes de crédit

Le groupe dispose de lignes de crédit pour un montant total de 1 756 millions d'euros au 31 mars 2007. Les deux principales lignes, non utilisées au 31 mars 2007, s'élèvent respectivement

à 1 200 millions d'euros et à 540 millions d'euros. Elles viendront à échéance en avril et en juillet 2010. Par ailleurs, le groupe dispose de lignes de crédit à moyen terme de 16 millions d'euros (dont 15 millions tirés au 31 mars 2007) dont les échéances varient entre avril 2007 et mars 2011.

## Note 31 Autres créiteurs

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007		2006		2005	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Dettes fiscales	359	-	352	-	234	-
Dettes sociales	928	-	882	-	739	3
Dettes sur immobilisations	205	-	178	-	214	-
Instruments dérivés	219	249	220	154	88	218
Produits constatés d'avance	43	-	57	-	128	-
Dettes diverses	581	152	580	263	577	260
<b>Total</b>	<b>2 335</b>	<b>401</b>	<b>2 269</b>	<b>417</b>	<b>1 980</b>	<b>481</b>

## Note 32 Instruments financiers

### 32.1. Instruments dérivés

► Au 31 mars 2007

Valeur au bilan (En millions d'euros)	Actif		Passif	
	non courant	courant	non courant	courant
<b>Risque de change (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de juste valeur	5	2	96	50
Couverture de flux futurs	17	30	11	32
<b>Risque de taux (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de flux futurs	61	1	23	2
Couverture de juste valeur	27	16	90	34
Dérivés de transactions	50	-	9	1
<b>Risque matière première (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de juste valeur	-	-	-	-
Couverture de flux futurs	429	407	20	100

► Au 31 mars 2006

Valeur au bilan (En millions d'euros)	Actif		Passif	
	non courant	courant	non courant	courant
<b>Risque de change (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de juste valeur	16	11	26	42
Couverture de flux futurs	-	47	-	25
<b>Risque de taux (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de flux futurs	36	3	35	4
Couverture de juste valeur	108	24	73	-
Dérivés de transactions	49	-	9	-
<b>Risque matière première (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de juste valeur	-	-	-	-
Couverture de flux futurs	764	937	11	149

► Au 1<sup>er</sup> avril 2005 (date de première application d'IAS 32 et 39)

Valeur au bilan (En millions d'euros)	Actif		Passif	
	non courant	courant	non courant	courant
<b>Risque de change (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de juste valeur	1	13	140	98
Couverture de flux futurs	-	26	3	22
<b>Risque de taux (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de flux futurs	(5)	-	77	5
Couverture de juste valeur	123	1	137	2
Dérivés de transactions	69	-	23	-
<b>Risque matière première (opérations financières et d'exploitation)</b>				
Couverture de juste valeur	-	-	-	-
Couverture de flux futurs	674	663	38	124

**Détail des dérivés de taux : exposition au risque de taux d'intérêt**

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

► Au 31 mars 2007

(En millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm *
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie</b>								
Swap de taux	3 749	330	467	421	280	261	1 990	38
<b>Opérations qualifiées de couverture de juste valeur</b>								
Swap de taux	1 349	160	538	118	182	190	161	(82)
Autres	1	1	-	-	-	-	-	-
<b>Opérations qualifiées de couverture de trading</b>								
	915	424	153	67	13	15	243	40
<b>Total</b>	<b>6 014</b>	<b>915</b>	<b>1 158</b>	<b>606</b>	<b>475</b>	<b>466</b>	<b>2 394</b>	<b>(4)</b>

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

## ► Au 31 mars 2006

(En millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm ·
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie</b>								
Swap de taux	3 742	491	340	494	279	238	1 900	-
<b>Opérations qualifiées de couverture de juste valeur</b>								
Swap de taux	2 082	356	476	359	276	205	410	59
<b>Opérations qualifiées de couverture de trading</b>								
	641	87	25	167	68	14	280	40
<b>Total</b>	<b>6 465</b>	<b>934</b>	<b>841</b>	<b>1 020</b>	<b>623</b>	<b>457</b>	<b>2 590</b>	<b>99</b>

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

► Au 1<sup>er</sup> avril 2005 (date de première application d'IAS 32 et 39)

(En millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm ·
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie</b>								
Swap de taux	2 280	352	384	217	377	79	871	(87)
Autres	5	2	3	-	-	-	-	-
<b>Opérations qualifiées de couverture de juste valeur</b>								
Swap de taux	1 780	113	100	375	587	141	464	(15)
Autres	3	2	1	-	-	-	-	-
<b>Opérations qualifiées de trading</b>								
Swap de taux	507	10	76	13	146	6	256	46
<b>Total</b>	<b>4 575</b>	<b>479</b>	<b>564</b>	<b>605</b>	<b>1 110</b>	<b>226</b>	<b>1 591</b>	<b>(56)</b>

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

Ces instruments ont différents objets :

- ◆ couverture d'un risque de prix lié aux dettes financières à taux fixes :
  - en contractant une dette à taux fixe, l'entreprise est exposée à un risque d'opportunité en cas de baisse des taux.

Compte tenu de la situation des taux sur le marché par rapport aux taux d'intérêts fixes sur certaines dettes, le groupe a conclu des swaps de taux prêteur du taux fixe ;

- ◆ couverture d'un risque de cash-flow lié aux dettes financières à taux variables :
  - le groupe a souhaité fixer le taux de certaines dettes à taux variables et a conclu des swaps de taux emprunteur du taux fixe.

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007				2006				2005			
	Avant couverture		Après couverture		Avant couverture		Après couverture		Avant couverture		Après couverture	
	Base	Taux d'intérêt moyen										
<b>Actifs et passifs financiers à taux fixe</b>												
<b>Actifs à taux fixe</b>	<b>1 855</b>	<b>4,5%</b>	<b>1 861</b>	<b>4,5%</b>	<b>770</b>	<b>6,7%</b>	<b>770</b>	<b>6,7%</b>	<b>930</b>	<b>6,0%</b>	<b>930</b>	<b>6,0%</b>
Titres à durée indéterminée reconditionnés	36	10,3%	36	10,3%	147	10,1%	147	10,1%	175	10,1%	175	10,1%
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	448	4,9%	492	4,9%	491	4,4%	491	4,4%	495	4,8%	495	4,8%
Emprunts obligataires (OCEANE)	386	2,8%	386	4,2%	382	4,4%	382	4,4%	-	-	-	-
Emprunts obligataires	550	4,8%	550	4,8%	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres dettes financières	2 534	6,6%	4 920	4,6%	3 175	6,5%	5 221	4,8%	3 919	6,0%	4 957	4,8%
Cross currency interest rate swap	-	-	(155)	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Passifs à taux fixe</b>	<b>3 954</b>	<b>5,9%</b>	<b>6 229</b>	<b>4,6%</b>	<b>4 195</b>	<b>6,2%</b>	<b>6 241</b>	<b>4,9%</b>	<b>4 589</b>	<b>6,0%</b>	<b>5 627</b>	<b>6,0%</b>
<b>Actifs et passifs financiers à taux variable</b>												
<b>Actifs à taux variable</b>	<b>3 427</b>	<b>5,5%</b>	<b>3 420</b>	<b>5,7%</b>	<b>3 967</b>	<b>2,8%</b>	<b>3 967</b>	<b>2,8%</b>	<b>2 366</b>	<b>2,3%</b>	<b>2 366</b>	<b>2,3%</b>
Titres à durée indéterminée reconditionnés	85	4,1%	85	4,1%	-	-	-	-	-	-	-	-
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	15	4,1%	15	4,1%	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres dettes financières	4 463	4,1%	2 188	4,2%	4 891	3,0%	2 845	3,0%	4 344	2,9%	3 306	2,8%
Concours bancaires courants	133	-	133	-	102	-	102	-	262	-	262	-
<b>Passifs à taux variable</b>	<b>4 696</b>	<b>4,1%</b>	<b>2 421</b>	<b>4,2%</b>	<b>4 993</b>	<b>3,0%</b>	<b>2 947</b>	<b>3,0%</b>	<b>4 606</b>	<b>2,9%</b>	<b>3 568</b>	<b>2,8%</b>

### Exposition au risque de change

#### Opérations courantes

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

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

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

#### ► Au 31 mars 2007

(En millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans				Mtm *	
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans		+ 5 ans
<b>Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>	<b>2 791</b>	<b>2 274</b>	<b>281</b>	<b>81</b>	<b>49</b>	<b>65</b>	<b>41</b>	<b>4</b>
<i>Options de change</i>								
- Dollar US	1 300	1 098	202	-	-	-	-	(13)
- Livre sterling	160	160	-	-	-	-	-	2
- Yen	56	53	3	-	-	-	-	2
<i>Achat à terme</i>								
- Dollar US	558	348	48	44	45	41	32	(15)
<i>Ventes à terme</i>								
- Dollar US	-	-	-	-	-	-	-	-
- Euro	88	41	14	33	-	-	-	2
- Yen	19	19	-	-	-	-	-	2
- Livre sterling	262	262	-	-	-	-	-	2
- Franc suisse	35	35	-	-	-	-	-	-
- Dollar Singapour	12	12	-	-	-	-	-	-
- Couronne norvégienne	102	102	-	-	-	-	-	-
- Couronne tchèque	12	12	-	-	-	-	-	-
- Couronne suédoise	61	61	-	-	-	-	-	1
- Zloty polonais	8	8	-	-	-	-	-	-
- Won coréen	26	26	-	-	-	-	-	-

### Investissements aéronautiques

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

#### Dettes à long terme

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

(En millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm *
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<i>Autres</i>								
- Euro	69	14	14	4	4	24	9	(2)
- Dollar US	23	23	-	-	-	-	-	23
<b>Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)</b>	<b>2 496</b>	<b>749</b>	<b>561</b>	<b>641</b>	<b>315</b>	<b>83</b>	<b>147</b>	<b>(139)</b>
<i>Achat à terme</i>								
- Dollar US	2 446	725	548	628	315	83	147	(139)
- Livre sterling	32	6	13	13	-	-	-	-
- Yen	4	4	-	-	-	-	-	-
- Options de change dollar US	14	14	-	-	-	-	-	-
<b>Risque de change (opérations de trading)</b>	<b>21</b>	<b>21</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
<i>Achat à terme dollar US</i>	<i>21</i>	<i>21</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
<b>Total</b>	<b>5 308</b>	<b>3 044</b>	<b>842</b>	<b>722</b>	<b>364</b>	<b>148</b>	<b>188</b>	<b>(135)</b>

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

## ► Au 31 mars 2006

(En millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm *
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>	<b>2 092</b>	<b>1 907</b>	<b>76</b>	<b>26</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>53</b>	<b>23</b>
<i>Options de change</i>								
- Dollar US	736	700	36	-	-	-	-	(1)
- Livre sterling	105	92	13	-	-	-	-	2
- Yen	78	78	-	-	-	-	-	7
- Dollar canadien	11	11	-	-	-	-	-	(1)
- Autres	41	-	12	12	1	1	15	-
<i>Achat à terme</i>								
- Dollar US	617	522	15	14	14	14	38	11
<i>Ventes à terme</i>								
- Dollar US	2	2	-	-	-	-	-	-
- Yen	69	69	-	-	-	-	-	3
- Livre sterling	177	177	-	-	-	-	-	3
- Franc suisse	36	36	-	-	-	-	-	1
- Dollar Singapour	30	30	-	-	-	-	-	(1)
- Couronne norvégienne	87	87	-	-	-	-	-	-
- Couronne suédoise	61	61	-	-	-	-	-	-
- Zloty polonais	9	9	-	-	-	-	-	-
- Won coréen	33	33	-	-	-	-	-	(1)
<b>Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)</b>	<b>2 746</b>	<b>849</b>	<b>800</b>	<b>628</b>	<b>400</b>	<b>62</b>	<b>7</b>	<b>(41)</b>
<i>Achat à terme de dollars US</i>	<i>2 746</i>	<i>849</i>	<i>800</i>	<i>628</i>	<i>400</i>	<i>62</i>	<i>7</i>	<i>(41)</i>
<b>Total</b>	<b>4 838</b>	<b>2 756</b>	<b>876</b>	<b>654</b>	<b>415</b>	<b>77</b>	<b>60</b>	<b>(18)</b>

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

► Au 1<sup>er</sup> avril 2005 (date de première application d'IAS 32 et 39)

(En millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm ·
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>	<b>2 067</b>	<b>1 929</b>	<b>138</b>	-	-	-	-	<b>1</b>
<i>Options de change</i>								
- Dollar US	651	651	-	-	-	-	-	(9)
- Livre sterling	66	66	-	-	-	-	-	-
- Yen	60	44	16	-	-	-	-	10
- Franc suisse	22	22	-	-	-	-	-	1
<i>Achat à terme</i>								
- Dollar US	621	499	122	-	-	-	-	(2)
<i>Ventes à terme</i>								
- Yen	93	93	-	-	-	-	-	2
- Livre sterling	321	321	-	-	-	-	-	(1)
- Franc suisse	40	40	-	-	-	-	-	-
- Dollar Singapour	28	28	-	-	-	-	-	-
- Couronne norvégienne	87	87	-	-	-	-	-	-
- Couronne suédoise	70	70	-	-	-	-	-	-
- Zloty polonais	8	8	-	-	-	-	-	-
<b>Risque de change (couverture d'investissements aérienautiques en couverture de juste valeur)</b>	<b>2 079</b>	<b>882</b>	<b>372</b>	<b>365</b>	<b>337</b>	<b>123</b>	-	<b>(224)</b>
Achat à terme de dollars US	1 850	653	372	365	337	123	-	(215)
Vente à terme de dollars US	11	11	-	-	-	-	-	-
Options de change sur dollars US	218	218	-	-	-	-	-	(9)
<b>Total</b>	<b>4 146</b>	<b>2 811</b>	<b>510</b>	<b>365</b>	<b>337</b>	<b>123</b>	-	<b>(223)</b>

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

**Risque lié au prix du carburant**

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

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

## ► Au 31 mars 2007

(En millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm *
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>	<b>6 338</b>	<b>3 105</b>	<b>1 760</b>	<b>902</b>	<b>569</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>716</b>
Swap	2 624	1 352	581	574	115	2	-	366
Options	3 714	1 753	1 179	328	454	-	-	350

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

## ► Au 31 mars 2006

(En millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm *
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>	<b>5 548</b>	<b>2 854</b>	<b>1 120</b>	<b>1 042</b>	<b>532</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 540</b>
Swap	3 194	1 415	902	432	445	-	-	637
Options	2 354	1 439	218	610	87	-	-	903

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

► Au 1<sup>er</sup> avril 2005 (date de première application d'IAS 32 et 39)

(En millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm *
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
<b>Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>	<b>4 575</b>	<b>2 274</b>	<b>1 291</b>	<b>605</b>	<b>405</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>1 175</b>
Swap	1 772	1 037	454	155	126	-	-	108
Options	2 803	1 237	837	450	279	-	-	1 067

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

### Gestion du risque de contrepartie

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

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

Au 31 mars 2007 ainsi qu'au 31 mars 2006 et 2005, le groupe n'a pas identifié de risque de contrepartie significatif.

### 32.2. Valeurs de marché des instruments financiers

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

- ◆ les valeurs de marchés estimées ne prennent pas en considération l'effet des variations ultérieures de taux d'intérêt et de cours de change ;
- ◆ les montants estimés aux 31 mars 2007, 2006 et 2005 ne sont pas représentatifs des gains ou pertes qui seraient enregistrés à l'échéance ou en cas de résiliation de l'instrument financier.

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

Les méthodes utilisées sont les suivantes :

- ◆ *disponibilités, créances clients, autres débiteurs, concours bancaires court terme et assimilés, dettes fournisseurs et autres créditeurs :*  
Le groupe estime qu'en raison de leur caractère court terme, la valeur comptable constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché ;
- ◆ *valeurs mobilières de placement, titres de participation et autres titres :*  
Les valeurs de marché des titres sont déterminées principalement par référence au prix du marché ou par référence au marché de titres similaires.  
En l'absence de marché, les titres sont retenus pour leur valeur comptable, considérée comme une approximation raisonnable de leur valeur de marché ;
- ◆ *emprunts, autres dettes financières et prêts :*  
Les emprunts, autres dettes financières et prêts à taux variables ont été retenus pour leur valeur comptable.  
La valeur de marché des emprunts, autres dettes financières et prêts à taux fixes a été déterminée par actualisation des flux futurs aux taux d'intérêts du marché pour des instruments de caractéristiques similaires ;
- ◆ *instruments financiers hors bilan :*  
La valeur de marché des instruments financiers hors bilan correspond aux montants qui seraient payés ou reçus pour résilier ces engagements aux 31 mars 2007, 2006 et 2005, évalués sur la base des taux de marché à la date de clôture.

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

(En millions d'euros)	31 mars 2007		31 mars 2006		1 <sup>er</sup> avril 2005 (date de première application d'IAS 32 et 39)	
	Valeur comptable	Valeur de marché estimée	Valeur comptable	Valeur de marché estimée	Valeur comptable	Valeur de marché estimée
<b>Actifs financiers</b>						
Titres de participation	73	73	69	69	56	56
Prêts						
Taux fixe	329	346	351	362	890	887
Taux variable	126	126	151	151	81	81
Valeurs mobilières de placement	3 788	3 788	3 587	3 587	2 216	2 216
Instruments dérivés de taux						
<i>Swap</i> de taux	156	156	220	220	188	188
Instruments dérivés de change						
Options de change	15	15	21	21	11	11
Contrats à terme de devises	16	16	54	54	29	29
<i>Swaps</i> de change	23	23				
Instruments dérivés sur matières premières						
<i>Swap</i> et options sur produits pétroliers	836	836	1 700	1 700	1 337	1 337
<b>Passifs financiers</b>						
Emprunts obligataires (*)						
Taux fixe	936	856	382	548	-	-
Titres à durée indéterminée	584	584	638	633	670	649
Autres emprunts et dettes financières						
Taux fixe	2 534	2 549	3 175	3 182	3 919	4 146
Taux variable	4 368	4 368	4 891	4 891	4 344	4 344
Instruments dérivés de taux						
<i>Swap</i> de taux	159	159	121	121	244	244
Instruments dérivés de change						
Options de change	24	24	15	15	18	18
Contrats à terme de devises	163	163	78	78	245	245
<i>Swaps</i> de change	1	1				
Instruments dérivés sur matières premières						
<i>Swaps</i> et options sur produits pétroliers	120	120	160	160	162	162

(\*) Les emprunts obligataires à taux fixe sont constitués de l'OCEANE émise en avril 2005, ainsi que du nouvel emprunt obligataire de 550 millions d'euros émis en septembre 2006 par la société Air France.

**Emprunt OCEANE** : la valeur de marché de 368 millions d'euros a été calculée sur la base du cours de l'obligation au 31 mars 2007. Cette valeur de marché intègre la juste valeur de la composante dette (montant au bilan de 386 millions d'euros au 31 mars 2007) ainsi que la juste valeur de l'option de conversion inscrite en capitaux propres pour un montant de 64 millions d'euros.

**Nouvel emprunt obligataire** : la société Air France a souscrit un nouvel emprunt obligataire en septembre 2006 pour 550 millions d'euros au taux d'intérêt de 4,75%. La date d'échéance de l'emprunt est le 22 janvier 2014. La valeur de marché de la dette est de 552 millions d'euros.

## Note 33 Engagements de locations

### 33.1. Locations financement

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

### 33.2. Locations opérationnelles

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	Paiements minimaux futurs		
	2007	2006	2005
<b>Avions</b>			
<i>Échéances en</i>			
N + 1	637	645	631
N + 2	555	580	531
N + 3	427	457	438
N + 4	369	354	345
N + 5	282	298	256
Au-delà de 5 ans	516	613	573
<b>Total</b>	<b>2 786</b>	<b>2 947</b>	<b>2 774</b>
<b>Constructions</b>			
<i>Échéances en</i>			
N + 1	146	106	144
N + 2	130	102	119
N + 3	118	90	107
N + 4	102	79	88
N + 5	95	67	73
Au-delà de 5 ans	654	592	633
<b>Total</b>	<b>1 245</b>	<b>1 036</b>	<b>1 164</b>

Les loyers relatifs aux locations opérationnelles « avions » se sont élevés à 600 millions d'euros au 31 mars 2007 contre 637 millions d'euros au 31 mars 2006 et 595 millions d'euros au 31 mars 2005.

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

## Note 34 Commandes de matériels aéronautiques

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
N + 1	870	989	1 157
N + 2	571	951	608
N + 3	688	731	422
N + 4	416	545	537
N + 5	287	137	121
Au-delà de 5 ans	-	135	117
<b>Total</b>	<b>2 832</b>	<b>3 488</b>	<b>2 962</b>

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

Le nombre d'appareils en commande ferme au 31 mars 2007 diminue d'une unité par rapport au 31 mars 2006 et s'élève à 47 appareils. Le nombre d'options diminue aussi d'une unité sur la même période pour s'établir à 34 appareils. Ces évolutions s'expliquent par :

- ♦ la livraison de dix-sept appareils au cours de l'exercice ;
- ♦ de nouvelles commandes : onze en commande ferme et douze en option ;
- ♦ la confirmation de onze options en commande ferme et l'annulation de deux options ;
- ♦ la modification du financement de la commande auprès d'Embraer entraînant la diminution de six unités dans le carnet de commande.

Par ailleurs, une modification significative du calendrier de livraisons des A380-800 a été communiquée par Airbus au groupe début octobre 2006. Elle se traduit par un report des premières livraisons de l'été 2008 à l'été 2009.

### Flotte long-courrier

#### Passage

Le groupe a reçu trois Airbus A330 et sept Boeing B777. Au titre de ces mêmes avions, il a levé deux options et posé deux nouvelles options.

Au 31 mars 2007, le carnet de commande du groupe pour la flotte long-courrier passage est composé de dix Airbus A380, onze Boeing B777 en commande ferme ainsi que de quatre Airbus A380 et de huit Boeing B777 en option.

#### Fret

Le groupe a une commande en cours de huit Boeing B777F (cinq en commande ferme et trois options), nouveau module cargo dérivé de la version B777-200LR et du B777-300ER. Les premières livraisons interviendront à l'hiver 2008-2009.

### Flotte moyen-courrier

Le groupe a reçu six Airbus A318 et un Boeing B737. Au titre du Boeing B737, il a confirmé neuf options et posé deux options. De plus, il a procédé à l'annulation de deux options : une sur un Airbus A318 et une sur un Airbus A320.

Au 31 mars 2007, le carnet de commande du groupe est composé de dix Boeing B737 en commande ferme ainsi que de huit Boeing B737 et de trois Airbus A318 en option.

### Flotte régionale

Le groupe a passé une commande auprès de Canadair de trois CRJ700 et de 16 CRJ 1000 (huit en commande ferme et huit options). La commande de six Embraer ERJ 190 n'apparaît plus du fait du changement de mode de financement de ces appareils.

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année de livraison	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	N + 5	Au-delà de N + 5	
<b>A318</b>	<b>au 31 mars 2007</b>	<b>Commandes fermes</b>	-	-	-	-	-	-
		<b>Options</b>	-	<b>2</b>	<b>1</b>	-	-	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	6	-	-	-	-	-
		Options	-	1	2	1	-	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	3	3	-	-	-	-
		Options	-	5	2	-	-	-
<b>A319</b>	<b>au 31 mars 2007</b>	<b>Commandes fermes</b>	-	-	-	-	-	-
		<b>Options</b>	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		Options	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	2	-	-	-	-	-
		Options	-	-	-	-	-	-
<b>A320</b>	<b>au 31 mars 2007</b>	<b>Commandes fermes</b>	-	-	-	-	-	-
		<b>Options</b>	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		Options	-	1	-	-	-	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		Options	-	2	1	-	-	-
<b>A330</b>	<b>au 31 mars 2007</b>	<b>Commandes fermes</b>	-	-	-	-	-	-
		<b>Options</b>	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	3	-	-	-	-	-
		Options	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	6	2	-	-	-	-
		Options	-	-	1	-	-	-
<b>A380</b>	<b>au 31 mars 2007</b>	<b>Commandes fermes</b>	-	-	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	-
		<b>Options</b>	-	-	-	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	2	3	3	1	1
		Options	-	-	-	-	1	3
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	-	-	3	5	1	1
		Options	-	-	-	1	1	2
<b>B737</b>	<b>au 31 mars 2007</b>	<b>Commandes fermes</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	-	-	-	-
		<b>Options</b>	-	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>1</b>	-	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	1	1	-	-	-	-
		Options	-	2	9	4	-	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
		Options	-	2	4	4	1	-

Type avion	Année de livraison	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	N + 5	Au-delà de N + 5
<b>B747</b>	<b>au 31 mars 2007</b>	<b>Commandes fermes</b>	-	-	-	-	-
		<b>Options</b>	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	-	-	-	-
		Options	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	1	-	-	-	-
		Options	-	-	-	-	-
<b>B777</b>	<b>au 31 mars 2007</b>	<b>Commandes fermes</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	-	-
		<b>Options</b>	-	-	<b>5</b>	<b>3</b>	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	7	6	1	2	-
		Options	-	-	1	4	3
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	5	5	2	-	-
		Options	-	-	2	4	-
<b>B777 F</b>	<b>au 31 mars 2007</b>	<b>Commandes fermes</b>	-	<b>3</b>	<b>2</b>	-	-
		<b>Options</b>	-	-	<b>1</b>	<b>2</b>	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	-	3	2	-
		Options	-	-	-	1	2
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	-	-	-	-	-
		Options	-	-	-	-	-
<b>Embraer</b>	<b>au 31 mars 2007</b>	<b>Commandes fermes</b>	-	-	-	-	-
		<b>Options</b>	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	3	3	-	-	-
		Options	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	5	2	-	-	-
		Options	-	-	-	-	-
<b>CRJ 700</b>	<b>au 31 mars 2007</b>	<b>Commandes fermes</b>	<b>3</b>	-	-	-	-
		<b>Options</b>	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	-	-	-	-
		Options	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	1	-	-	-	-
		Options	-	-	-	-	-
<b>CRJ 1000</b>	<b>au 31 mars 2007</b>	<b>Commandes fermes</b>	-	-	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>3</b>
		<b>Options</b>	-	-	-	-	<b>8</b>
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	-	-	-	-
		Options	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2005	Commandes fermes	-	-	-	-	-
		Options	-	-	-	-	-

## Note 35 Autres engagements

### 35.1. Engagements donnés

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Engagements d'achats, de souscription de titres	3	3	23
Engagements de cessions de titre	(6)	(3)	(2)
Avals, cautions et garanties donnés	109	98	105
Dettes garanties par des actifs nantis ou hypothéqués	5 997	7 572	7 593
Commandes de biens au sol	73	187	167

Le détail des nantissements et sûretés réelles du groupe s'établit comme suit au 31 mars 2007 :

(En millions d'euros)	Date de départ du nantissement	Date d'échéance du nantissement	Montant de l'actif nanti	Total du poste de bilan VNC	% correspondant
Immobilisations incorporelles				424	-
Immobilisations corporelles	Mars 1998	Octobre 2019	5 657	13 558	41,72%
Immobilisations financières	Mai 1992	Octobre 2019	615	1 784	34,47%
<b>Total</b>			<b>6 272</b>	<b>15 766</b>	<b>39,78%</b>

### 35.2. Engagements reçus

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Avals, cautions et garanties reçus	245	198	145
Autres	83	133	3

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

## Note 36 Parties liées

### 36.1. Transactions avec les principaux dirigeants

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

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Avantages à court terme	3,4	2,9	2,2
Avantages postérieurs à l'emploi	5,0	1,6	3,7
<b>Total</b>	<b>8,4</b>	<b>4,5</b>	<b>5,9</b>

Le montant des jetons de présence, se rapportant à l'exercice clos le 31 mars 2006, versés au cours de l'exercice clos le 31 mars 2007 aux membres du Conseil d'administration s'est élevé à 0,4 million d'euros.

### 36.2. Transactions avec les autres parties liées

Les montants cumulés des transactions réalisées avec les autres parties liées pour les exercices clos les 31 mars 2007, 2006 et 2005 se décomposent comme suit :

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
<b>Actif</b>			
Créances client (net)	130	114	90
Autres débiteurs courants	2	-	-
Autres actifs non courants	10	8	14
<b>Total</b>	<b>142</b>	<b>122</b>	<b>104</b>
<b>Passif</b>			
Dettes fournisseurs	61	128	120
Autres dettes courantes	49	-	32
Autres dettes à long terme	82	93	92
<b>Total</b>	<b>192</b>	<b>221</b>	<b>244</b>
Chiffre d'affaires	291	281	394
Redevances aéronautiques et autres loyers	(553)	(571)	(570)
Autres charges externes	(214)	(209)	(268)
Services aux passagers	(87)	(91)	(37)
Autres	(21)	(19)	(16)
<b>Total</b>	<b>(584)</b>	<b>(609)</b>	<b>(497)</b>

Dans le cadre de son activité, le groupe réalise des transactions avec des organismes gouvernementaux et des entreprises publiques dont notamment le ministère de la Défense, Aéroport de Paris (ADP), la Direction générale de l'aviation civile. Air France-KLM considère que les transactions, effectuées avec ces tiers, ont été conclues à des conditions normales et courantes. Les principales transactions concernent :

#### **Aéroport de Paris (ADP)**

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

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

Pour les exercices clos le 31 mars 2007, 2006 et 2005, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 524 millions d'euros, 500 millions d'euros et 446 millions d'euros.

#### **Ministère de la Défense**

Air France-KLM a conclu des contrats avec le ministère de la Défense français concernant la maintenance d'avions de l'armée française. Le chiffre d'affaires relatif à cette activité représente 125 millions d'euros, contre 110 millions d'euros au 31 mars 2006 et 139 millions d'euros au 31 mars 2005.

#### **Direction générale de l'aviation civile (DGAC)**

Cette autorité réglementaire placée sous l'autorité du ministère des Transports est garante de la sécurité et de la sûreté du trafic aérien évoluant dans le ciel et sur les aérodromes français. À ce titre, la DGAC facture à Air France-KLM des prestations de service correspondant à l'utilisation des installations pour un montant de 106 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2007 contre 98 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2006 et 112 millions d'euros pour l'exercice précédent.

#### **Transactions avec les entreprises mises en équivalence**

Le groupe a réalisé au cours de l'exercice, des opérations, avec des entreprises associées mises en équivalence. Il s'agit notamment d'Amadeus GTD (devenue WAM Acquisition). Au titre de l'exercice clos le 31 mars 2007, le montant des transactions avec Amadeus GTD représente pour le groupe un produit de 69 millions d'euros (contre 68 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2006 et 100 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2005) et une charge de 189 millions d'euros (contre 177 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2006 et 226 millions au titre de l'exercice clos le 31 mars 2005). Le groupe a également réalisé des opérations avec la société Martinair. Le chiffre d'affaires résultant de l'activité avec Martinair s'élève à 33 millions d'euros au 31 mars 2007 contre 26 millions d'euros au 31 mars 2006 et 60 millions d'euros au 31 mars 2005. Le groupe acquiert des services auprès de Martinair dont le coût total s'établit à 28 millions d'euros au 31 mars 2007 contre 35 millions d'euros au 31 mars 2006 et 70 millions d'euros au 31 mars 2005.

Air France-KLM a réalisé au cours de l'exercice, des opérations, avec les autres entreprises associées mises en équivalence. Il s'agit notamment de Heathrow Cargo Handling, Alpha Airport Plc et Air Chef. Le montant des opérations réalisées avec ces sociétés n'est pas significatif pour les exercices clos le 31 mars 2007, 2006 et 2005.

## Note 37 Tableau de flux de trésorerie

### 37.1. Acquisitions de filiales et participations

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Trésorerie décaissée pour les acquisitions	(25)	(58)	(69)
Trésorerie des entités acquises	-	-	575
<b>Sortie nette de trésorerie</b>	<b>(25)</b>	<b>(58)</b>	<b>506</b>

#### Au 31 mars 2007

La trésorerie décaissée pour les acquisitions comprend principalement l'acquisition de 2% des titres du Club Med pour un montant de 17 millions d'euros.

#### Au 31 mars 2006

La trésorerie décaissée pour les acquisitions comprend principalement la souscription à l'augmentation de capital d'Alitalia pour un montant de 25 millions d'euros, à l'acquisition de titres KLM pour un montant de 13 millions d'euros, de titres Aero Maintenance Group (AMG) pour un montant de 12 millions d'euros et Airlinair pour un montant de 4 millions d'euros.

#### Au 31 mars 2005

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

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

### 37.2. Cessions de filiales

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006	2005
Trésorerie encaissée lors des cessions	43	35	109
Trésorerie des entités cédées	-	-	-
<b>Entrée nette de trésorerie</b>	<b>43</b>	<b>35</b>	<b>109</b>

#### Au 31 mars 2007

La trésorerie encaissée lors des cessions est constituée principalement de la cession de titres d'auto-contrôle à hauteur de 30 millions d'euros.

#### Au 31 mars 2006

La trésorerie encaissée lors des cessions est constituée principalement de la cession de titres d'auto-contrôle à hauteur de 22 millions d'euros et de la participation dans la société Air Austral pour un montant de 9 millions d'euros.

#### Au 31 mars 2005

Les entrées nettes de trésorerie relatives aux cessions de filiales et participations correspondent principalement à la cession de la participation dans Amadeus France pour un montant total de 91 millions d'euros, des remboursements de capital social par Opodo (4 millions d'euros).

### 37.3. Transactions non monétaires

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2007, le groupe a échangé un terrain situé à côté de Schiphol (Pays-bas) contre les titres de la société Schiphol Logistics Park CV. La valorisation tant du terrain que des titres s'élève à 24 millions d'euros. La société Schiphol Logistics Park CV est mise en équivalence. Ni la cession du terrain ni l'acquisition des titres de Schiphol Logistics Park CV n'ont d'impact dans le tableau des flux de trésorerie.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2006, il n'y a eu aucune transaction non monétaire significative.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2005, il n'y a eu aucune transaction non monétaire significative.

## Note 38 Événements postérieurs à la clôture

---

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

## Note 39 Nouvelles normes comptables

---

Les nouvelles normes, interprétations et amendements à des normes existantes et applicables aux périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2007 ou postérieurement, décrites ci-dessous, n'ont pas été adoptées par le groupe pour l'établissement de ses états financiers consolidés. Le groupe étudie actuellement l'impact de leur application sur ses comptes consolidés et notes annexes. Ces analyses ne devraient pas conduire à des impacts significatifs :

- ◆ l'amendement à l'IAS 1 portant sur les informations à fournir sur le capital, applicable pour les exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007 ;
- ◆ la norme IFRS 7 « Instruments financiers – Informations à fournir », applicable pour les exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2007 ;
- ◆ la norme IFRS 8 « Segments opérationnels », applicable pour les exercices ouverts à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2009 ;
- ◆ l'interprétation IFRIC 8 « Champs d'application d'IFRS 2 – Paiement fondé sur des actions », applicable pour les exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> mai 2006 ;

- ◆ l'interprétation IFRIC 9 « Réévaluation des dérivés incorporés », applicable pour les exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> juin 2006 ;
- ◆ l'interprétation IFRIC 10 « Information financière intermédiaire et perte de valeur », applicable pour les exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2006 ;
- ◆ l'interprétation IFRIC 11 « Actions propres et transactions intra-groupe », applicable pour les exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> mars 2007 ;
- ◆ l'interprétation IFRIC 12 « Accords de concession de service », applicable pour les exercices ouverts à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2008.

La norme IFRS 8 ainsi que les interprétations IFRIC 10, IFRIC 11 et IFRIC 12 n'ont pas encore été adoptées par l'Union européenne.

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

## Note 40 Modification de la présentation ou de la classification des états financiers

---

Certains montants relatifs aux périodes précédentes ont été reclassés dans les états financiers consolidés. Ces reclassements sont sans incidence sur les capitaux propres et les résultats nets présentés.

Ainsi, suite à des analyses complémentaires concernant les provisions pour restitution de l'exercice clos au 31 mars 2006, un montant de 37 millions d'euros, correspondant à une reprise pour utilisation, a été reclassé des « coûts d'entretien aéronautique », où elle avait été enregistrée à tort, en « Dépréciations et provisions ». Ce reclassement

a un impact sur la présentation du compte de résultat, du tableau des flux de trésorerie consolidés, des charges externes (note 6), des amortissements, dépréciations et provisions (note 8) et des provisions et avantages du personnel (note 29).

Par ailleurs, dans le cadre de l'harmonisation de la répartition des surcharges carburant au sein du groupe, les chiffres publiés pour l'exercice clos au 31 mars 2006 concernant les informations par secteur géographique (note 5.2) ont été modifiés.

## Note 41 Périmètre de consolidation au 31 mars 2007

---

Le périmètre comprend 149 sociétés consolidées et 30 sociétés mises en équivalence.

#### 41.1. Sociétés consolidées

Entité	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
Air France SA	Multiactivités	100	100
KLM N.V.	Multiactivités	97	49
Air France Services LTD	Passage	100	100
Brit Air	Passage	100	100
City Jet	Passage	100	100
Cygnific (UK) Limited	Passage	97	49
Cygnific B.V.	Passage	97	49
Fréquence Plus Services	Passage	100	100
IAS Asia Incorporated	Passage	97	49
IASA Incorporated	Passage	97	49
Icare	Passage	100	100
International Airline Services Europe Limited	Passage	97	49
International Airline Services Limited	Passage	97	49
International Airline Services Offshore Limited	Passage	97	49
International Marine Airline Services Limited	Passage	97	49
International Marine Airline Services Limited Liability Company	Passage	97	49
KLM Cityhopper B.V.	Passage	97	49
KLM Cityhopper UK LTD	Passage	97	49
KLM Ground Services Limited	Passage	97	49
KLM Luchtvaartschool B.V.	Passage	97	49
Lyon Maintenance	Passage	100	100
Régional Compagnie Aérienne Européenne	Passage	100	100
Société d'Exploitation Aéronautique	Passage	100	100
Stichting Studentenhuisvesting Vliegveld Eelde	Passage	97	49
Blue Crown B.V.	Fret	97	49
CSC India	Fret	97	49
Mexico Cargo Handling	Fret	100	100
Road Feeder Management B.V.	Fret	97	49
Sodexi	Fret	60	60
Air France Industrie US	Maintenance	100	100
CRMA	Maintenance	100	100
European Pneumatic Component Overhaul And Repair (EPCOR) B.V.	Maintenance	97	49

Entité	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
Guangzhou Hangxin Avionics CO. LTD	Maintenance	41	80
Hangxin Hitech Resources Holding LTD	Maintenance	41	80
Harbin Hangxin Avionics CO. LTD	Maintenance	41	80
KLM UK Engineering Limited	Maintenance	97	49
Reenton Development Limited	Maintenance	51	51
Shanghai Hangxin Aero Mechanics CO. LTD	Maintenance	41	80
ACNA	Autres	98	100
ACSAIR	Autres	50	51
Aeroform	Autres	98	100
Aerosur	Autres	98	100
Afrique Catering	Autres	50	51
Air France Finance	Autres	100	100
Air France Finance Ireland	Autres	100	100
Air France Partnairs Leasing NV	Autres	45	45
AIR UK (Jersey) Limited	Autres	97	49
AIR UK Leasing Limited	Autres	97	49
Aircraft Maintenance Amsterdam B.V.	Autres	97	49
Airgo B.V.	Autres	97	49
Airport Medical Services B.V.	Autres	78	49
All Africa Airways	Autres	80	80
AMA Holding B.V.	Autres	97	49
Amsterdam Schipol Pijpleiding Beheer B.V.	Autres	58	49
Amsterdam Schipol Pijpleiding C.V.	Autres	70	49
Aquila Invest B.V.	Autres	97	49
Base Handling	Autres	98	100
Blue Yonder II B.V.	Autres	97	49
Blue Yonder IX B.V.	Autres	97	49
Blue Yonder X B.V.	Autres	97	49
Blue Yonder XI B.V.	Autres	97	49
Blue Yonder XII B.V.	Autres	97	49
Blue Yonder XIII B.V.	Autres	97	49
Blue Yonder XIV B.V.	Autres	97	49
Bruneau Pegorier	Autres	98	100
Cari	Autres	98	100
Catering FDF	Autres	50	51

Entité	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
Catering PTP	Autres	50	51
Cell K16 Insurance Company	Autres	97	0
Centre de Production Alimentaire	Autres	98	100
Culin'Air Paris	Autres	55	56
Dakar Catering	Autres	49	50
ETS Equipment Techno Services	Autres	97	49
European Catering Services	Autres	98	100
GIE Jean Bart	Autres	10	10
GIE Servcenter	Autres	98	100
GIE Surcouf	Autres	100	100
Heeswijk Holding B.V.	Autres	97	49
Jet Chef	Autres	98	100
KES Airport Equipment Fuelling B.V.	Autres	97	49
KES Airport Equipment Leasing B.V.	Autres	97	49
Kleur Invest B.V.	Autres	97	49
KLM Airline Charter B.V.	Autres	97	49
KLM Catering Services Schipol B.V.	Autres	97	49
KLM Equipment Services B.V.	Autres	97	49
KLM Financial Services B.V.	Autres	97	49
KLM Flight Crew Services GMBH	Autres	97	49
KLM Health Services B.V.	Autres	97	49
KLM International Charter B.V.	Autres	97	49
KLM International Finance Company B.V.	Autres	97	49
KLM Oliemaatschappij B.V.	Autres	97	49
KLM UK Holdings Limited	Autres	97	49
KLM UK Limited	Autres	97	49
Kroonduif B.V.	Autres	97	49
Lyon Air Traiteur	Autres	98	100
Mali Catering	Autres	70	99
Management Maatschappij B.V.	Autres	97	49
Martinique Catering	Autres	91	93
Mauritanie Catering	Autres	25	51
Occabot Beheer B.V.	Autres	97	49
O'Fionnagain Holding Company Limited	Autres	100	100
Orion-Staete B.V.	Autres	97	49
Orly Air Traiteur	Autres	98	100

Entité	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
Ouagadougou Catering Services	Autres	98	100
Passerelle	Autres	98	100
Pelican	Autres	100	100
PHK Freight Services B.V.	Autres	97	49
PMAIR	Autres	50	51
Prestair	Autres	98	100
Pyrhelio-Staete B.V.	Autres	97	49
Quasar-Staete B.V.	Autres	97	49
Rigel-Staete B.V.	Autres	97	49
Rosc Limited	Autres	97	49
Saveur du Ciel	Autres	98	100
Servair (Cie d'exploitation des services auxiliaires aériens)	Autres	98	98
Servair SATS	Autres	50	51
Servantage	Autres	98	100
Servcleaning	Autres	98	100
Servling	Autres	98	100
Skychef	Autres	54	55
Skylogistic	Autres	98	100
Société Immobilière Aéroportuaire	Autres	98	100
SOGRI	Autres	95	97
SORI	Autres	49	50
Special Meals Catering	Autres	98	100
Spica-Staete B.V.	Autres	97	49
Takeoff 1 Limited	Autres	100	100
Takeoff 10 Limited	Autres	100	100
Takeoff 11 Limited	Autres	100	100
Takeoff 12 Limited	Autres	100	100
Takeoff 13 Limited	Autres	100	100
Takeoff 14 Limited	Autres	100	100
Takeoff 15 Limited	Autres	100	100
Takeoff 16 Limited	Autres	100	100
Takeoff 2 Limited	Autres	100	100
Takeoff 3 Limited	Autres	100	100
Takeoff 4 Limited	Autres	100	100
Takeoff 5 Limited	Autres	100	100
Takeoff 6 Limited	Autres	100	100

Entité	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
Takeoff 7 Limited	Autres	100	100
Takeoff 8 Limited	Autres	100	100
Takeoff 9 Limited	Autres	100	100
Toulouse Air Traiteur	Autres	50	51
Transavia Airlines BV	Autres	97	49
Transavia Airlines C.V.	Autres	97	49
Transavia France	Autres	99	100
Travel Industry Systems B.V.	Autres	97	49
Uileag Holding Company Limited	Autres	100	100
Weblok B.V.	Autres	97	49

## 41.2. Sociétés mises en équivalence

Entité	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
Financière LMP	Passage	20	20
Société Nouvelle Air Ivoire	Passage	39	49
Teamtrackers SA	Passage	49	49
Teamtrackers SRO	Passage	49	49
Heathrow Cargo Handling	Fret	50	50
Aero Maintenance Group	Maintenance	39	39
Shangdong Xiangyu Aero-Technology Services LTD	Maintenance	8	20
Singapore Hangxin Aviation ENG. PTE	Maintenance	12	30
Spairliners	Maintenance	50	50
Air Chef	Autres	49	50
Alpha Airports Group PLC	Autres	26	27
Baan Tara Development LTD	Autres	97	49
Baan Tara Holding LTD	Autres	97	49
Flying Food Catering	Autres	48	49
Flying Food Miami	Autres	48	49
Flying Food San Francisco	Autres	43	44
Flying Food Services	Autres	48	49
International Aerospace Management Company S.C.R.L.	Autres	19	20
Kenya Airways Limited	Autres	25	26
Logair	Autres	49	50
Lome Catering SA	Autres	17	35
Macau Catering Services	Autres	17	34
Martinair Holland N.V.	Autres	49	49
Pavillon d'Oc Traiteur	Autres	34	35
Schipol Logistics Park CV	Autres	51	49
Serep	Autres	38	39
Servair Eurest	Autres	34	35
Sesal	Autres	39	40
Terminal One groupe Association	Autres	25	25
WAM	Autres	22	23

# Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée générale, nous avons procédé au contrôle des comptes consolidés de la société Air France-KLM S.A. relatifs à l'exercice clos le 31 mars 2007, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par votre Conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

## I. Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes consolidés de l'exercice sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

## II. Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- ◆ les notes 3.2, 3.13 et 3.14 aux états financiers consolidés décrivent les estimations et hypothèses que la Direction d'Air France-KLM est conduite à faire concernant la dépréciation des immobilisations corporelles. Nous avons examiné les données et les hypothèses sur lesquelles se fondent ces dépréciations ainsi que les modalités de mise en œuvre des tests de valeurs, telles que décrites dans ces notes ;
- ◆ la Direction d'Air France-KLM est amenée à effectuer des estimations et hypothèses relatives à la reconnaissance du chiffre d'affaires liée aux titres de transport émis et non utilisés, selon les modalités décrites aux notes 3.2 et 3.6 aux états financiers consolidés. Nos travaux ont consisté à examiner les données utilisées, à apprécier les hypothèses retenues et à revoir les calculs effectués ;
- ◆ les notes 3.17 et 29.1 précisent les modalités d'évaluation des avantages au personnel. Ces avantages ont fait l'objet d'une évaluation par des actuaires externes. Nos travaux ont consisté à examiner les données utilisées, à apprécier les hypothèses retenues et à vérifier que la note 29.1 aux états financiers consolidés fournit une information appropriée. Par ailleurs, la note 3.17.2 aux états financiers consolidés décrit le traitement comptable retenu concernant la reconnaissance du surplus des fonds de pension en l'absence de conclusions définitives de l'IFRIC sur ce sujet. Nous nous sommes assurés que ce traitement est conforme à « l'IFRIC Update » de septembre 2005 et à l'« IFRIC D19 » publié le 24 août 2006 et dont l'appel à commentaires s'est clôturé le 31 octobre 2006.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

## III. Vérification spécifique

Nous avons également procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à la vérification des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe. Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Paris-La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 21 juin 2007

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit  
Département de KPMG S.A.

Deloitte & Associés

Jean-Luc Decornoy  
Associé

Jean-Paul Vellutini  
Associé

Pascal Pincemin  
Associé

Cette page est laissée en blanc volontairement.

## Comptes sociaux

Exercice clos au 31 mars 2007

### Compte de résultat

Période du 1 <sup>er</sup> avril au 31 mars (En millions d'euros)	notes	2007	2006
Autres produits	2	19	16
<b>Total produits d'exploitation</b>		<b>19</b>	<b>16</b>
Consommations de l'exercice en provenance de tiers	3	(17)	(16)
Impôts et taxes et versements assimilés		(1)	(7)
Charges de personnel		(3)	(3)
<b>Total charges d'exploitation</b>		<b>(21)</b>	<b>(26)</b>
<b>Résultat d'exploitation</b>		<b>(2)</b>	<b>(10)</b>
Produits financiers		164	18
Charges financières		(11)	(12)
<b>Résultat financier</b>	<b>4</b>	<b>153</b>	<b>6</b>
<b>Résultat courant avant impôt</b>		<b>151</b>	<b>(4)</b>
Produits exceptionnels		7	22
Charges exceptionnelles		(5)	(21)
<b>Résultat exceptionnel</b>	<b>5</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
Impôts sur les bénéfices	6	4	1
<b>Résultat net</b>		<b>157</b>	<b>(2)</b>

**Bilan**

<b>Actif</b> (En millions d'euros)	<b>Notes</b>	<b>31 mars 2007</b>	<b>31 mars 2006</b>
Immobilisations financières	7	3 888	3 894
<b>Actif immobilisé</b>		<b>3 888</b>	<b>3 894</b>
Créances d'exploitation	10	12	11
Créances diverses	10	194	34
Capital souscrit non versé	10	85	-
Valeurs mobilières de placement	8	9	1
<b>Actif circulant</b>		<b>300</b>	<b>46</b>
<b>Total</b>		<b>4 188</b>	<b>3 940</b>

<b>Passif</b> (En millions d'euros)	<b>notes</b>	<b>31 mars 2007</b>	<b>31 mars 2006</b>
Capital (dont versé 2 290 millions d'euros)	9.1	2 375	2 290
Primes d'émission et de fusion		492	384
Réserves		1 023	1 105
Résultat de l'exercice		157	(2)
<b>Capitaux propres</b>	<b>9.2</b>	<b>4 047</b>	<b>3 777</b>
Dettes d'exploitation :		9	7
<i>dont dettes fournisseurs et comptes rattachés</i>		7	5
<i>autres dettes d'exploitation</i>		2	2
Dettes diverses		132	156
<b>Dettes</b>	<b>10</b>	<b>141</b>	<b>163</b>
<b>Total</b>		<b>4 188</b>	<b>3 940</b>

## Annexe

Les informations ci-après constituent l'annexe aux états financiers de l'exercice clos le 31 mars 2007.

Elle fait partie intégrante des états financiers.

L'exercice a une durée de douze mois, couvrant la période du 1<sup>er</sup> avril 2006 au 31 mars 2007.

La société Air France-KLM est cotée en France, aux Pays-Bas et aux États-Unis.

La société Air France-KLM établit des comptes consolidés.

### 1. Règles et méthodes comptables

Les conventions générales comptables ont été appliquées, dans le respect du principe de prudence, conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables en France et aux hypothèses de base qui ont pour objet de fournir une image fidèle de l'entreprise :

- ♦ continuité de l'exploitation ;
- ♦ permanence des méthodes comptables d'un exercice à l'autre ;
- ♦ indépendance des exercices ;

et conformément aux règles générales d'établissement et de présentation des comptes annuels.

La méthode de base retenue pour l'évaluation des éléments inscrits en comptabilité est la méthode du coût historique.

La société a appliqué au 1<sup>er</sup> avril 2005 les règlements CRC n° 2002-10 du 12 décembre 2002 relatif à l'amortissement et à la dépréciation des actifs et CRC n° 2004-06 du 23 novembre 2004 relatif à la définition, la comptabilisation et l'évaluation des actifs. Compte tenu des principes comptables antérieurement appliqués par la société, la mise en œuvre de ces deux règlements n'a eu aucune incidence sur ses capitaux propres au 1<sup>er</sup> avril 2005.

#### Principales méthodes utilisées

##### **Immobilisations financières**

Les titres de participation des sociétés et les autres titres immobilisés figurent au bilan pour leur coût d'acquisition net le cas échéant des provisions pour dépréciation. Une provision pour dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur d'acquisition. Les droits de mutation, honoraires ou commissions et frais d'actes, liés à l'acquisition des titres sont comptabilisés en charges, conformément à l'option offerte par la réglementation.

La valeur d'inventaire des titres correspond à la valeur d'utilité pour la société. Celle-ci est déterminée en tenant compte de la quote-part des capitaux propres, des perspectives de rentabilité ou des valeurs boursières pouvant servir de référence. En ce qui concerne les titres de participation des sociétés non consolidées et dont les titres sont cotés, la valeur d'utilité correspond au cours de bourse, exception faite des cas où d'autres éléments permettent de l'apprécier de manière plus adéquate.

##### **Créances**

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Elles font l'objet d'une appréciation au cas par cas et sont provisionnées le cas échéant en fonction des risques évalués.

##### **Valeurs mobilières de placement**

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

##### **Opérations en devises**

Les opérations courantes de charges et de produits en devises sont enregistrées au cours moyen des monnaies de chacun des mois concernés.

Les dettes et créances en monnaies étrangères sont évaluées au cours de change en vigueur au 31 mars 2007.

Les pertes et gains latents sont comptabilisés à l'actif et au passif du bilan. Les pertes latentes sont provisionnées à l'exception des cas suivants :

- ♦ opérations dont la devise et le terme concourent à une position globale de change ;
- ♦ contrats de couverture de change concernant le paiement de livraisons futures d'investissements.

##### **Dettes**

Les dettes sont évaluées pour leur montant nominal.

##### **Dividendes reçus**

Les dividendes sont comptabilisés en résultat dès décisions des organes compétents des sociétés à savoir le Conseil d'administration ou l'Assemblée générale en fonction des réglementations locales.

## 2. Autres produits

Il s'agit principalement des redevances versées par Air France et par KLM pour l'utilisation de la marque « Air France-KLM » à hauteur de 16 millions d'euros au 31 mars 2007.

## 3. Consommation de l'exercice en provenance des tiers

Période du 1 <sup>er</sup> avril au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006
Frais d'acquisition des titres	-	2
Honoraires de commissariat aux comptes	3	3
Assurances	2	2
Sous-traitance refacturée par Air France et KLM	6	5
Dépenses de communication financière	4	4
Autres (moins de 1 million d'euros)	2	-
<b>Total</b>	<b>17</b>	<b>16</b>

## 4. Résultat financier

Cette rubrique regroupe, les intérêts versés ou perçus, les pertes et gains de change, ainsi que les dotations et reprises de provisions à caractère financier et se ventile comme suit :

Période du 1 <sup>er</sup> avril au 31 mars (En millions d'euros)	2007	2006
Intérêts sur compte courant	(5)	(3)
<i>dont entreprises liées</i>	(5)	(3)
Produits financiers de participations <sup>(1)</sup>	157	9
<i>dont entreprises liées</i>	157	9
Autres produits financiers	7	7
<i>dont entreprises liées</i>	7	6
Dotations aux provisions <sup>(2)</sup>	(6)	(9)
Reprises de provisions <sup>(3)</sup>		2
<b>Total</b>	<b>153</b>	<b>6</b>

<sup>(1)</sup> Pour l'exercice clos le 31 mars 2007, dividendes versés par KLM pour un montant de 15 millions d'euros, dividendes versés par Air France pour un montant de 67 millions d'euros et acompte sur dividendes à recevoir d'Air France pour un montant de 75 millions d'euros.

<sup>(2)</sup> 6 millions d'euros de dotation nette aux provisions sur les titres Alitalia au 31 mars 2007 contre 7 millions d'euros au 31 mars 2006.

<sup>(3)</sup> Titres d'autocontrôle.

## 5. Résultat exceptionnel

Au 31 mars 2007, il ressort à 2 millions d'euros et concerne la cession des titres Euronext détenus d'avril 2006 à décembre 2006.

Les titres Euronext ont été vendus 7 millions d'euros, la valeur nette comptable était de 5 millions d'euros.

## 6. Impôts sur les bénéfices

Air France, devenue Air France-KLM bénéficie du régime de l'intégration fiscale depuis le 1<sup>er</sup> avril 2002.

Air France-KLM est la société mère pour l'intégration fiscale. Le périmètre d'intégration comprend principalement Air France-KLM, la société Air France, les compagnies régionales françaises et depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005, la société Servair et ses filiales.

La convention d'intégration fiscale est basée sur la méthode dite de neutralité et place chaque société membre du groupe fiscal dans la situation qui aurait été la sienne en l'absence d'intégration.

Le groupe d'intégration fiscale génère pour cet exercice un bénéfice imposable à taux plein (34,43%) de 53 millions d'euros sur lequel est imputé les déficits fiscaux antérieurement générés par le groupe d'intégration fiscale.

Le montant des déficits reportables du groupe d'intégration fiscale est de 582 millions d'euros.

Les filiales bénéficiaires du périmètre d'intégration fiscale versent à Air France-KLM un boni d'intégration fiscale de 4 millions d'euros.

## 7. Immobilisations financières

### 7.1. Valeur brute

Valeur brute (En millions d'euros)	Début de l'exercice	Acquisitions Augmentation de capital	Transferts ou cession	Fin de l'exercice
Titres de participations	3 907	-	-	3 907
Autres titres immobilisés	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>3 907</b>			<b>3 907</b>

### 7.2. Titres de participation

Sociétés (En millions d'euros)	Valeur brute au début de l'exercice	Acquisitions	Cession	Valeur brute à la fin de l'exercice
Air France (ex-Air Orient)	3 060	-	-	3 060
KLM	802	-	-	802
Alitalia	45	-	-	45
<b>Total</b>	<b>3 907</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3 907</b>

La baisse du cours de bourse d'Alitalia a entraîné l'enregistrement d'une provision nette supplémentaire de 6 millions d'euros.

Sociétés (En millions d'euros)	Provisions au début de l'exercice	Dotations	Reprises	Provisions à la fin de l'exercice
Alitalia	13	6	-	19
<b>Dépréciation</b>	<b>13</b>	<b>6</b>	<b>-</b>	<b>19</b>
<b>Valeur Nette</b>	<b>3 894</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3 888</b>

## 8. Valeurs mobilières de placement

(En millions d'euros)	31 mars 2007		31 mars 2006	
	Valeur comptable	Valeur marché	Valeur comptable	Valeur marché
Actions propres	-	-	1	1
FCP monétaire <sup>(1)</sup>	9	9	-	-
<b>Total</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>1</b>

<sup>(1)</sup> Placement de trésorerie dans le cadre d'un contrat de liquidité, souscrit auprès d'une banque.

## 9. Capitaux propres

### 9.1. Répartition du capital social et des droits de vote

Au 31 mars	En % du capital		En % des droits de vote	
	2007	2006	2007	2006
État français	18%	18%	18%	19%
Salariés et anciens salariés <sup>(1)</sup>	11%	14%	11%	14%
Actions détenues par le groupe	1%	2%	-	-
Public	70%	66%	71%	67%
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

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

Le capital social, réparti ci-dessus, est entièrement libéré et composé de 279 365 707 actions d'une valeur nominale de 8,50 euros. Chaque action confère un droit de vote. Le nombre d'actions ci-dessus inclut les 9 982 189 actions nouvelles créées par Air France-KLM, dans le cadre de la conversion des BASA. L'augmentation de capital a été enregistrée le 31 mars 2007.

### Rappel

Le 5 avril 2004, la société Air France a proposé aux porteurs d'actions ordinaires de KLM une offre publique d'échange. La parité d'échange était de 11 actions et 10 bons d'acquisition et/ou de souscription d'actions d'Air France (BASA) pour 10 actions KLM et de 11 « Air France American Depositary Shares (ADS) » et 10 « Air France American Depositary Warrants (ADW) » pour 10 « New York Registry Shares » de KLM. Trois BASA donnaient droit à leur titulaire d'acquiescer et/ou de souscrire, deux actions Air France au prix d'exercice de 20 euros par action Air France. Les BASA ont une maturité de 3 ans et demi à compter du 6 mai 2004 et sont exerçables à partir du 6 novembre 2005. Les ADW ont les mêmes modalités et prix d'exercice en ADS ou en actions Air France que les BASA.

À la clôture de l'offre principale et de l'offre complémentaire le 21 mai 2004, Air France a émis 49 602 631 actions nouvelles et 45 093 299 BASA.

Par décision de l'Assemblée Générale Extraordinaire d'Air France en date du 15 septembre 2004, la société Air France a apporté à sa filiale dénommée Air France – Compagnie aérienne (ex-Air Orient) l'essentiel de son patrimoine.

Le même jour, ces deux sociétés ont été « re-dénommées », la société Air France devenant Air France-KLM et Air France – Compagnie Aérienne devenant Société Air France.

### Événements de l'exercice

Par un avis publié au BALO le 12 mars 2007, les porteurs de BASA ont été informés par Air France-KLM de l'ajustement du ratio d'attribution des BASA : le nouveau ratio est de 2,066 actions Air France-KLM pour 3 BASA. Au 31 mars 2007, 14 495 688 bons de souscription d'actions (BASA) Air France-KLM ont été exercés, donnant lieu à l'émission de 9 982 189 actions.

Le nombre d'actions de la société est ainsi porté à 279 365 707 à cette date et le montant du capital social est porté à 2 374 608 509,50 euros.

Air France-KLM a donc enregistré une augmentation de capital de 85 millions d'euros et une augmentation de la prime d'émission de 108 millions d'euros.

De plus, au cours de l'exercice, 7 659 BASA ont été convertis et échangés contre 5 106 actions existantes.

## 9.2. Tableau de variation des capitaux propres

Origine des mouvements (En millions d'euros)	Capital	Primes d'émission	Réserves	Résultat de l'exercice	Capitaux propres
<b>Au 31 mars 2006</b>	<b>2 290</b>	<b>384</b>	<b>1 105</b>	<b>(2)</b>	<b>3 777</b>
Affectation du résultat	-	-	(2)	2	-
Dividendes distribués	-	-	(80)	-	(80)
Conversion des BASA	85	108	-	-	193
Résultat de la période	-	-	-	157	157
<b>Au 31 mars 2007</b>	<b>2 375</b>	<b>492</b>	<b>1 023</b>	<b>157</b>	<b>4 047</b>

## 10. Échéances des créances et des dettes

Au 31 mars 2007 (En millions d'euros)	Montant brut	Dont à un an au plus	Dont à plus d'un an	Dont entreprises liées
<b>Créances</b>				
<b>Actif circulant</b>				
Créances clients et comptes rattachés	12	12	-	12
Créances diverses (y compris créance sur le Trésor) <sup>(1)</sup>	279	276	3	76
<b>Total</b>	<b>291</b>	<b>288</b>	<b>3</b>	<b>88</b>

<sup>(1)</sup> Le règlement des actions nouvelles Air France-KLM contre la conversion des BASA (voir note 9.1) pour 193 millions d'euros est intervenu le 5 avril 2007. Air France va régler à Air France KLM, avant le 12 juillet 2007, un acompte sur dividendes de 75 millions d'euros (voir note 4).

Dettes (En millions d'euros)	Montant brut	Dont à un an au plus	Dont à plus d'un an	Dont entreprises liées
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	7	7	-	4
Dettes fiscales et sociales	-	-	-	-
Autres dettes d'exploitation	2	2	-	-
Autres dettes diverses	132	132	-	132
<b>Total</b>	<b>141</b>	<b>141</b>	<b>-</b>	<b>136</b>

## 11. Engagements

### Titres KLM

Lors du rapprochement des groupes Air France et KLM, l'État néerlandais a convenu de réduire sa participation dans KLM proportionnellement à toute réduction par l'État français de sa participation dans le capital d'Air France-KLM. À cette fin, l'État néerlandais cèdera ses actions préférentielles cumulatives A à Air France-KLM ou à une fondation néerlandaise au nom et pour le compte d'Air France-KLM si le transfert a lieu au cours des trois premières années suivant le rapprochement.

Dans ce dernier cas, la fondation émettra au profit d'Air France-KLM des certificats d'actions correspondant aux actions préférentielles cumulatives A transférées à la fondation. Ces certificats d'actions conféreront à Air France-KLM l'ensemble des droits économiques attachés aux dites actions, les droits de vote attachés aux dites actions étant exercés par la fondation jusqu'à ce que les certificats d'actions soient échangés par Air France-KLM contre lesdites actions.

À l'issue de la période initiale de trois ans, Air France-KLM aura la faculté d'échanger les certificats d'actions contre les actions préférentielles cumulatives A et de détenir ces dernières directement.

L'État néerlandais bénéficie par ailleurs du droit de céder à Air France-KLM à tout moment, autant d'actions préférentielles cumulatives A qu'il le souhaite.

Après une cession à Air France-KLM de 5 103 885 titres en avril 2005, pour 11,6 millions d'euros, le prix d'acquisition des 3 708 615 actions préférentielles cumulatives A encore détenues par l'État néerlandais ressort à 8,4 millions d'euros (soit un prix unitaire de 2,27 euros par action préférentielle cumulative A, qui doit être acquitté pro rata, lors de toute cession ou transfert dans les conditions ci-dessus).

### Caution bancaire

La société Air France a émis en juillet 2005 une réclamation de 3,3 millions d'euros auprès de l'administration fiscale au titre de la taxe professionnelle 2002 relative à la société d'exploitation Aéropostale. La société Air France étant devenue la société Air France-KLM le 15 septembre 2004, cette réclamation est enregistrée par l'administration fiscale au nom de Air France-KLM.

Dans l'attente de la décision de l'administration fiscale, celle-ci a demandé un cautionnement bancaire.

La caution a été accordée par la Société Générale, à Air France-KLM pour un montant de 3,3 millions d'euros.

Par décision du 23 février 2007, prise par le Ministre des Finances, il a été accordé à Air France-KLM un dégrèvement de 3 millions d'euros.

L'annulation de la caution bancaire va donc être demandée à la Société Générale par l'administration fiscale.

## 12. Liste des filiales et participations

(En millions d'euros)

Sociétés ou groupes de sociétés	N° SIREN	Capital	Capitaux propres autres que capital après résultat	Quote-part de capital détenue	Valeur comptable des titres détenus		Prêts & avances consentis et non remboursés	Montant des cautions & avals donnés	Chiffre d'affaires HT du dernier exercice	Bénéfice net ou perte du dernier exercice	Dividendes encaissés au cours de l'exercice
					Brut	Net					

Renseignements détaillés sur chaque titre dont la valeur brute excède 15 millions d'euros

### 1. Filiales (détenues à plus de 50%)

Société											
Air France											
(ex-Air Orient)											
(France) <sup>(1)</sup>	420495178	1 901	2 457	100%	3 060	3 060	-	-	14 357	311	142
KLM											
(Pays-Bas) <sup>(1)</sup>	-	94	2 931	97,50%	802	802	-	-	7 698	516	15

### 2. Participations (détenues à moins de 50%)

Alitalia											
(Italie) <sup>(2)</sup>	-	1 297	(60)	2%	45	26	-	-	2 043	(221)	-

<sup>(1)</sup> Comptes sociaux au 31 mars 2007.

<sup>(2)</sup> Les comptes consolidés au 31 décembre 2006 n'étant pas disponibles, les comptes semestriels au 30 juin 2006 sont repris.

### 13. Valeur estimative du portefeuille

(En millions d'euros)	Montant à l'ouverture de l'exercice			Montant à la clôture de l'exercice		
	valeur comptable brute	valeur comptable nette	valeur estimative	valeur comptable brute	valeur comptable nette	valeur estimative
<i>Fractions du portefeuille évaluées</i>						
<b>Alitalia</b>						
d'après la situation nette au 30.06.2006	45	32	29	45	26	25
au cours de bourse 31.03.2007	-	-	32	-	-	26
<b>Air France</b>						
au coût de revient	3 060	3 060	-	3 060	3 060	-
d'après la situation nette sociale au 31.03.2007	-	-	4 149	-	-	4 358
<b>KLM</b>						
au coût de revient	802	802	-	802	802	-
d'après la situation nette sociale au 31.03.2007	-	-	2 495	-	-	2 949

### 14. Éléments concernant les entreprises liées

(En millions d'euros)	Montant
Créances clients & comptes rattachés	12
<i>dont Air France</i>	11
<i>    KLM</i>	1
Créances diverses	279
<i>dont Air France</i>	75
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	7
<i>dont Air France</i>	4
Dettes diverses	132
<i>dont Air France</i>	128
<i>    Brit Air</i>	2

## 15. Litige

Les sociétés Air France et KLM ainsi que la plupart des compagnies aériennes et des opérateurs cargo importants au niveau mondial, ont fait l'objet le 14 février 2006, d'opérations de visite et de saisie dans le cadre d'une enquête diligentée par la Commission européenne, le Département de la Justice (DOJ) des États-Unis et les autorités de la concurrence de certains États, concernant d'éventuelles ententes ou pratiques concertées dans le secteur du fret aérien. La société Skyteam Cargo dont Air France est actionnaire, a fait l'objet des mêmes investigations.

Air France-KLM ainsi que les sociétés Air France et KLM apportent leur coopération à cette enquête.

Au 31 mars 2007, cent quarante procédures dites de « *class action* » environ ont été engagées par des expéditeurs de fret à l'encontre d'Air France-KLM, d'Air France et de KLM ainsi que des autres opérateurs cargo. Les demandeurs allèguent l'existence entre transporteurs aériens de fret, d'ententes illicites depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2000, dans la fixation des tarifs de fret incluant les diverses surcharges que ces transporteurs perçoivent. Ils réclament en conséquence à ces transporteurs outre le remboursement de frais d'avocats, des dommages et intérêts d'un montant non encore déterminé, ainsi que des indemnités d'un montant triple à ces dommages et intérêts. L'ensemble de ces procédures a fait l'objet d'une centralisation devant l'Eastern District Court of New York. Des conclusions communes ont été déposées au mois de février 2007 pour le compte de l'ensemble des demandeurs. Air France et KLM entendent s'opposer fermement à ces demandes.

À ce stade, la société n'est pas en mesure de se prononcer sur l'issue de l'enquête diligentée par les autorités de la concurrence et des contentieux civils, ni sur le montant des pénalités financières et des dommages et intérêts auxquels ces procédures sont susceptibles d'aboutir.

## 16. Conventions libres

- ◆ Convention d'intégration fiscale.
- ◆ Facturation aux sociétés Air France et KLM d'une quote-part forfaitaire de la prime d'assurance responsabilité civile des mandataires sociaux.

## 17. Rémunérations des dirigeants

La rémunération des dirigeants sur la période s'élève à 2,2 millions d'euros.

## 18. Événement postérieur à la clôture

Le 5 avril 2007, investissement des 193 millions d'euros, correspondant au règlement des actions nouvelles Air France-KLM contre la conversion des BASA (voir note 9.1), dans un fonds commun de placement monétaire.

## Résultats de la société au cours des cinq derniers exercices

Exercices clos le 31 mars	2003	2004	2005	2006	2007
	chiffres société Air France publiés	chiffres société Air France publiés			
<b>1. Capital en fin d'exercice</b>					
<b>Capital social</b>	<b>1 868 137 539</b>	<b>1 868 137 539</b>	<b>2 289 759 903</b>	<b>2 289 759 903</b>	<b>2 374 608 509,5</b>
Nombre d'actions ordinaires existantes	219 780 887	219 780 887	269 383 518	269 383 518	279 365 707
Nombre maximal d'actions futures à créer :					
♦ Par conversion d'obligations				21 951 219	22 609 756
♦ Par exercice de droits de souscription			30 062 199	30 060 411	21 064 433
<b>2. Opérations et résultats de l'exercice</b> (En milliers d'euros)					
Chiffre d'affaires hors taxes	11 730 679	11 344 755	-	-	-
Résultat avant impôts, participation des salariés et dotations nettes aux amortissements et provisions	628 753	507 682	(30 307)	(4 031)	158 721
Impôts sur les bénéfices	(1 777)	15 945	(3 426)	(997)	(4 465)
Participation des salariés due au titre de l'exercice	0	0	0	0	0
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations nettes aux amortissements et provisions	(217 624)	(452 558)	(33 359)	(1 506)	157 744
Résultat distribué	13 014	13 347	40 407	80 783	-
<b>3. Résultats par action</b>					
Résultat après impôts, participation des salariés, mais avant dotations nettes aux amortissements et provisions	2,86	2,24	(0,1)	0,019	0,58
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations nettes aux amortissements et provisions	(0,99)	(2,06)	(0,12)	(0,006)	0,56
Dividende attribué à chaque action	0,06	0,05	0,15	0,30	0,48 <sup>(1)</sup>
<b>4. Personnel</b>					
Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice	59 731	59 788			
Montant de la masse salariale de l'exercice (En milliers d'euros)	2 528 771	2 639 480			
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux de l'exercice (Sécurité sociale, œuvres sociales, etc.) (En milliers d'euros)	907 126	975 878			

<sup>(1)</sup> Suivant résolution qui sera soumise à l'Assemblée générale le 12 juillet 2007.

# Rapport général des Commissaires aux comptes

Mesdames, Messieurs,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 mars 2007, sur :

- ◆ le contrôle des comptes annuels de la société Air France-KLM S.A., tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- ◆ la justification de nos appréciations ;
- ◆ les vérifications spécifiques et les informations prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par votre Conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

## I. Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

## II. Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- ◆ La note 1 de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives à la comptabilisation et à l'évaluation des immobilisations financières. Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par votre société, nous avons vérifié le caractère approprié des méthodes comptables visées ci-dessus et des informations fournies en notes 7.2 et 13 de l'annexe et nous nous sommes assurés de leur correcte application.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

### III. Vérifications et informations spécifiques

---

Nous avons également procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur :

- ♦ la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du Conseil d'administration et dans les documents adressés aux actionnaires sur la situation financière et les comptes annuels ;
- ♦ la sincérité des informations données dans le rapport de gestion relatives aux rémunérations et avantages versés aux mandataires sociaux concernés ainsi qu'aux engagements consentis en leur faveur à l'occasion de la prise, du changement ou de la cessation de fonctions ou postérieurement à celles-ci.

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle et à l'identité des détenteurs du capital et des droits de vote vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Paris-La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 21 juin 2007

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit  
Département de KPMG S.A.

Jean-Luc Decornoy  
Associé

Jean-Paul Vellutini  
Associé

Deloitte & Associés

Pascal Pincemin  
Associé

# Rapport des Commissaires aux comptes sur les conventions réglementées

Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de Commissaires aux comptes de votre société, nous devons vous présenter un rapport sur les conventions et engagements réglementés dont nous avons été avisés.

## Conventions et engagements autorisés au cours de l'exercice

Il ne nous appartient pas de rechercher l'existence de conventions ou engagements, mais de vous communiquer, sur la base des informations qui nous ont été données, les caractéristiques et les modalités essentielles de ceux dont nous avons été avisés, sans avoir à nous prononcer sur leur utilité et leur bien-fondé. Il vous appartient, selon les termes de l'article R. 225-31 du Code de commerce, d'apprécier l'intérêt qui s'attachait à la conclusion de ces conventions et engagements en vue de leur approbation.

Nous vous informons qu'il ne nous a été donné avis d'aucune convention ni d'aucun engagement soumis aux dispositions de l'article L. 225-38 du Code de commerce.

## Conventions et engagements approuvés au cours d'exercices antérieurs dont l'exécution s'est poursuivie durant l'exercice

Par ailleurs, en application du Code de commerce, nous avons été informés que l'exécution des conventions et des engagements suivants, approuvés au cours d'exercices antérieurs, s'est poursuivie au cours du dernier exercice.

### Convention de prestations de services conclue entre Air France-KLM et KLM

◆ Personne concernée :

Leo Van Wijk, administrateur d'Air France-KLM et Président du Directoire de KLM.

◆ Nature, objet et modalité :

Air France-KLM et sa filiale KLM ont conclu une convention de prestations de services dont l'objet est de donner à Air France-KLM les moyens de son fonctionnement notamment dans les domaines comptable, administratif, financier et juridique. À ce titre, KLM s'engage à fournir, chaque fois qu'Air France-KLM le demande, son assistance et ses services dans ces domaines. Ces prestations seront facturées à Air France-KLM.

Votre Conseil d'administration du 1<sup>er</sup> septembre 2005 a autorisé cette convention.

Au cours de l'exercice 2006-07, votre société a versé 1 978 428 euros au titre de cette convention.

### Convention conclue entre Air France-KLM et Société Air France

◆ Personne concernée :

Jean-Cyril Spinetta, administrateur d'Air France-KLM et de Société Air France.

◆ Nature, objet et modalité :

Air France-KLM et sa filiale Société Air France ont conclu une convention dont l'objet est d'organiser les relations financières et juridiques entre les deux sociétés dans le cadre de l'émission par Société Air France d'obligations à option de conversion et/ou d'échange en actions nouvelles ou existantes Air France-KLM.

Les termes de ladite convention ont fixé :

- le montant de la rémunération versée par Société Air France à Air France-KLM en contrepartie de l'option conférée aux porteurs d'obligations de demander la conversion de leurs obligations en actions Air France-KLM ;
- les conditions selon lesquelles, en cas d'exercice de cette option par un porteur d'obligation, Air France-KLM remet des actions nouvelles ou des actions existantes (ou une combinaison des deux) et livre à l'agent centralisateur le nombre d'actions correspondant ;
- les modalités de paiement par Société Air France à Air France-KLM du montant correspondant à la valeur des obligations ayant fait l'objet d'une demande de conversion ou d'échange.

Votre Conseil d'administration du 1<sup>er</sup> septembre 2005 a autorisé cette convention.

Au cours de l'exercice 2006-07, votre société a perçu 6 494 233 euros au titre de cette convention.

### **Convention de licence de marque conclue entre Air France-KLM et KLM**

◆ Personne concernée :

Leo Van Wijk, administrateur d'Air France-KLM et Président du Directoire de KLM.

◆ Nature, objet et modalités :

Air France-KLM et sa filiale KLM ont conclu une convention de licence portant sur la marque « AIR FRANCE KLM ».

Votre Conseil d'administration du 1<sup>er</sup> septembre 2005 a autorisé cette convention.

Au cours de l'exercice 2006-07, votre société a perçu 5 108 481 euros au titre de cette convention.

### **Convention de licence de marque conclue entre Air France-KLM et Société Air France**

◆ Personne concernée :

Jean-Cyril Spinetta, administrateur d'Air France-KLM et de Société Air France.

◆ Nature, objet et modalités :

Air France-KLM et sa filiale Société Air France ont conclu une convention de licence portant sur la marque « AIR FRANCE KLM ».

Votre Conseil d'administration du 1<sup>er</sup> septembre 2005 a autorisé cette convention.

Au cours de l'exercice 2006-07, votre société a perçu 10 864 609 euros au titre de cette convention.

### **Convention de prestation de services conclue entre Air France-KLM et Société Air France**

◆ Personne concernée :

Jean-Cyril Spinetta, administrateur d'Air France-KLM et de Société Air France.

◆ Nature, objet et modalités :

Air France-KLM et sa filiale la Société Air France ont conclu une convention dont l'objet est de définir les conditions selon lesquelles Société Air France effectuera, à la demande d'Air France-KLM, des prestations de support technique et administratif à son profit. Ces prestations, de nature comptable, administrative, juridique et informatique, seront facturées au prix de revient.

Au cours de l'exercice 2006-07, votre société a versé 4 463 867 euros au titre de cette convention.

### **Convention de trésorerie conclue entre Air France-KLM et Société Air France**

◆ Personne concernée :

Jean-Cyril Spinetta, administrateur d'Air France-KLM et de Société Air France.

◆ Nature, objet et modalités :

Air France-KLM et sa filiale Société Air France ont conclu une convention de mise à disposition d'Air France-KLM d'une ligne de crédit. Cette convention de trésorerie est rémunérée au taux EONIA + 60 points.

Au 31 mars 2007, le montant dû par Air France-KLM à Société Air France au titre de cette convention de trésorerie s'élève à 127 583 000 euros.

Au cours de l'exercice 2006-07, votre société a été facturée de 5 633 873 euros d'intérêts au titre de cette convention.

### Convention de domiciliation conclue entre Air France-KLM et Société Air France

◆ Personne concernée :

Jean-Cyril Spinetta, administrateur d'Air France-KLM et de Société Air France.

◆ Nature, objet et modalités :

Air France-KLM et sa filiale Société Air France ont conclu une convention de domiciliation et de mise à disposition de locaux abritant le siège social d'Air France-KLM.

Au cours de l'exercice 2006-07, votre société a versé 229 035 euros au titre de cette convention.

### Convention relative à la rémunération du Président-directeur général et du Directeur général délégué

◆ Personnes concernées :

Jean-Cyril Spinetta, administrateur d'Air France-KLM et de Société Air France et Pierre-Henri Gourgeon, administrateur d'Air France-KLM et de Société Air France (en tant que représentant d'Air France-KLM).

◆ Nature, objet et modalités :

La rémunération du Président-directeur général et du Directeur général délégué d'Air France-KLM fait l'objet d'une facturation à Société Air France à hauteur de la quote-part d'activité qu'ils consacrent à Société Air France.

Au cours de l'exercice 2006-07, votre société a perçu 1 684 191 euros au titre de cette convention.

### Convention de participation croisée avec Alitalia

◆ Personne concernée :

Giancarlo Cimoli, administrateur de la société Air France-KLM (jusqu'au 17 janvier 2007) et d'Alitalia

◆ Nature, objet et modalités :

Une convention a été conclue avec Alitalia dans le cadre de l'accord « Cross Shareholding Agreement » par lequel les sociétés Air France et Alitalia sont convenues d'une prise de participation croisée à 2 % du capital social, qui a été réalisée en janvier 2003.

Nous avons effectué nos travaux selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à vérifier la concordance des informations qui nous ont été données avec les documents de base dont elles sont issues.

Paris-La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 21 juin 2007

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit  
Département de KPMG S.A.

Jean-Luc Decornoy  
Associé

Jean-Paul Vellutini  
Associé

Deloitte & Associés

Pascal Pincemin  
Associé

Cette page est laissée en blanc volontairement.

# Informations complémentaires

# 6.

<b>Historique</b>	<b>210</b>
<b>Renseignements à caractère général</b>	<b>212</b>
<b>Renseignements relatifs au capital</b>	<b>213</b>
<b>Renseignements sur le marché du titre Air France-KLM</b>	<b>218</b>
<b>Renseignements relatifs aux accords conclus dans le cadre du rapprochement entre Air France et KLM</b>	<b>220</b>
<b>Environnement législatif et réglementaire du transport aérien</b>	<b>226</b>
<b>Glossaire</b>	<b>229</b>
<b>Information et contrôle</b>	<b>233</b>
<b>Honoraires des Commissaires aux comptes</b>	<b>234</b>
<b>Table de concordance</b>	<b>235</b>

## Historique

### Deux compagnies nées le même jour

#### 7 octobre 1919

Création de KLM, Koninklijke Luchtvaartmaatschappij, compagnie royale aérienne néerlandaise pour les Pays-Bas et les colonies.

#### 7 octobre 1933

Naissance d'Air France par le regroupement de cinq compagnies aériennes françaises (Air Union, Air Orient, Société Générale de Transport Aérien (SGTA), la CIDNA et l'Aéropostale).

Air France et KLM assurent conjointement la ligne Amsterdam-Rotterdam-Paris dans le cadre d'un accord commercial.

#### 1934

Premier vol transatlantique de KLM reliant Amsterdam à Curaçao en Fokker F-XVIII Snip.

### 1945–1990 Essor du transport aérien et des deux compagnies

#### 1945-46

Nationalisation d'Air France.

Reprise des vols de KLM, interrompus pendant la guerre.

Ouverture des lignes régulières vers New York en DC-4 depuis Paris avec Air France, depuis Amsterdam avec KLM. Le voyage dure alors près de 24 heures.

Air France et KLM s'équipent de Constellation et s'assistent mutuellement.

#### 1958

Air France et KLM inaugurent la route polaire, reliant Paris ou Amsterdam à Tokyo, en passant par le pôle Nord.

#### 1959-1960

L'ère des jets est lancée : Air France met en service les premières Caravelle ainsi que les premiers Boeing 707, permettant de réduire la durée du trajet Paris-New York à 8 heures. KLM exploite ses premiers Douglas DC-8.

#### 1961

Air France installe son exploitation et ses ateliers à Orly Sud.

#### 1967

Premier décollage de KLM depuis le nouvel aéroport de Schiphol.

#### 1970-71

Début de l'exploitation du Boeing 747 sur les lignes long-courrier par Air France en 1970 et KLM en 1971.

#### 1974-1982

Air France s'installe en 1974 dans la nouvelle aérogare de Roissy-Charles de Gaulle 1, puis dans l'aérogare CDG 2 en 1982.

#### 1976

Mise en service du supersonique Concorde, d'abord sur Paris-Rio, Paris-Caracas et Paris-Washington puis, en 1977, sur Paris-New York, reliant les deux villes en 3 heures 45 minutes.

## 1989–2004 Développement des deux majors

### 1989

Conclusion d'une alliance, la première de l'histoire du transport aérien, entre KLM et la compagnie américaine Northwest Airlines.

### 1990

Acquisition par Air France d'UTA (Union des Transports Aériens), créée en 1963.

### 1991

KLM fonde une compagnie régionale, KLM Cityhopper en fusionnant NLM Cityhopper et Netherlines et renforce sa participation dans transavia de 40 à 80%.

### 1992

Fusion d'Air France et d'UTA. En cumulant la participation d'UTA avec la sienne, Air France détient ainsi 72% d'Air Inter.

Mise en place par KLM de la première plate-forme européenne de correspondances entre ses vols moyen et long-courrier à l'aéroport de Schiphol.

Premier accord de « ciel ouvert » entre les Pays-Bas et les États-Unis.

### 1993

Tous les vols KLM et Northwest Airlines entre l'Europe et les États-Unis sont exploités en *joint-venture*.

### 1996

Air Inter devient Air France Europe.

Mise en place par Air France de la plate-forme de correspondances entre ses vols moyen-courrier et long-courrier à Roissy-Charles de Gaulle.

### 1997

Fusion-absorption d'Air France et d'Air France Europe.

### 1999

Ouverture du capital d'Air France et première cotation du titre sur le Règlement Mensuel de la Bourse de Paris le 22 février 1999.

### 2000

Air France, Aeromexico, Delta Airlines et Korean Air fondent les alliances SkyTeam et SkyTeam Cargo.

Création du pôle régional d'Air France avec l'acquisition de Régional Airlines, Flandre Air, Proteus, Brit Air et City Jet.

### 2001

Accord de « ciel ouvert » entre la France et les États-Unis.

Alitalia et CSA Czech Airlines rejoignent SkyTeam.

### 2002

SkyTeam est la seule alliance au monde à bénéficier de l'*anti-trust immunity* sur ses lignes transatlantiques et transpacifiques.

## 2004 Création d'Air France-KLM, premier groupe européen de transport aérien

### 2003

30 septembre : Air France et KLM annoncent leur intention de rapprochement par le biais d'une offre publique d'échange (OPE).

### 2004

5 avril : Air France lance son offre publique d'échange des titres KLM.

5 mai : cotation des titres Air France-KLM sur les marchés d'Euronext Paris et Amsterdam ainsi que du New York Stock Exchange.

6 mai : privatisation d'Air France, du fait du transfert de la majorité de son capital au secteur privé par dilution de la part de l'État.

15 septembre : finalisation de l'organisation du groupe avec la mise en place du holding Air France-KLM détenant deux filiales aériennes, Air France et KLM.

KLM et ses partenaires américains Northwest Airlines et Continental rejoignent l'alliance SkyTeam.

9 décembre : l'État français ramène sa participation de 44% à 23% du capital.

### 2005

Janvier et avril : KLM et Air France ne versent plus de commissions aux agences de voyages.

Mars et avril : l'État cède 21 millions d'actions aux salariés d'Air France et ramène ainsi sa participation dans le capital à 18,6% ;

Avril :

Première application des normes IFRS.

Lancement du programme de fidélisation *Flying Blue* qui est né de la fusion des programmes des deux compagnies.

Émission, par Air France, de 21 951 219 obligations convertibles à tout moment en actions Air France-KLM (OCÉANE) pour un montant de 450 millions d'euros.

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

Air France-KLM est élue compagnie aérienne de l'année.

## Renseignements à caractère général

### Dénomination sociale

Air France-KLM

### Siège social

2, rue Robert-Esnault-Pelterie, 75007 Paris

### Adresse postale

45, rue de Paris, 95747 Roissy-CDG cedex

Tél. : +33 1 41 56 78 00

### Forme juridique

Société anonyme à Conseil d'administration.

### Législation

Législation française.

Air France-KLM est régi par le Code de commerce et par les dispositions du Code de l'aviation civile telles que modifiées par la loi du 9 avril 2003 relative aux entreprises de transport aérien et notamment à Air France. La loi du 9 avril 2003 a introduit dans le Code de l'aviation civile un dispositif de protection de la nationalité des transporteurs aériens dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé.

### Constitution et durée

Date de constitution : 23 avril 1947.

Date d'expiration : 3 juillet 2045 sauf dissolution anticipée ou prorogation.

### Objet social (article 2 des statuts)

Air France-KLM a pour principal objet la prise de participation directe ou indirecte dans le capital d'entreprises de transport aérien et d'une façon générale dans toutes sociétés françaises ou étrangères dont l'objet se rattache à l'activité de transport aérien.

### Immatriculation

Registre du Commerce et des Sociétés de Paris : 552 043 002

Code APE : 741 J

### Consultation des documents juridiques

Les documents juridiques et sociaux relatifs à Air France-KLM peuvent être consultés au principal établissement de la société situé au 45, rue de Paris, 95747 Roissy-CDG Cedex, ou être demandés au numéro vert 0 800 320 310 ou +33 1 41 56 88 85 depuis l'étranger et les DOM-TOM.

### Exercice social

L'exercice social commence le 1<sup>er</sup> avril et se termine le 31 mars de l'année suivante.

### Répartition statutaire des bénéfices

Après approbation des comptes et constatation de l'existence d'un bénéfice distribuable, l'Assemblée générale décide soit de la distribution totale ou partielle de ce bénéfice distribuable (le solde étant, dans le cas de bénéfice distribuable partiel, affecté à un ou plusieurs postes de réserves), soit de l'affectation du bénéfice distribuable en totalité à un ou plusieurs postes de réserves.

### Relations entre Air France-KLM et ses filiales

Air France-KLM et ses filiales Air France et KLM ont conclu des conventions dont l'objet est de définir les conditions dans lesquelles Air France et KLM effectueront, à la demande d'Air France-KLM, des prestations de support technique et administratif à son profit. Ces prestations, de nature comptable, administrative, juridique et informatique, sont facturées au prix de revient. Ces conventions ont fait l'objet d'une approbation par les Assemblées générales précédentes (voir section Conventions réglementées dans la section Conseil d'administration du présent document).

## Renseignements relatifs au capital

### Capital social

Le capital d'Air France-KLM, au 31 mars 2007, est composé de 279 365 707 actions d'une valeur nominale de 8,5 euros, entièrement libérées sous forme nominative ou au porteur au choix du titulaire.

Chaque action donne droit à un droit de vote et il n'existe pas de droits particuliers attachés aux actions. Il n'existe pas de titres non représentatifs de capital.

### Évolution du capital au cours des trois derniers exercices

Exercice au	Montant du capital	Nombre d'actions
31 mars 2005	2 289 759 903	269 383 518
31 mars 2006	2 289 759 903	269 383 518
31 mars 2007	2 374 608 510	279 365 707

Au 31 mars 2007, à la suite de l'exercice de 14 506 029 bons de souscription ou d'acquisition d'actions Air France-KLM (BASA) émis

lors de l'offre d'échange sur les titres KLM, 9 982 189 actions nouvelles ont été créées. Elles ont été admises sur Eurolist le 13 avril 2007.

### 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.

Nature de l'opération	Montant maximum des émissions en valeur nominale	Solde disponible au 31 mars 2007
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 réservée aux adhérents à un plan d'épargne d'entreprise	3% du capital existant au moment de l'émission	-
Émissions 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

### Bons de souscription et ou d'achat d'action

En mai 2004, 45 093 300 bons de souscription et/ou d'achat d'action (BASA) ont été créés en rémunération des actionnaires de KLM. Les caractéristiques étaient les suivantes : trois BASA donnaient droit à leur titulaire d'acquiescer 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.

À la suite de la distribution de dividendes par voie de prélèvement sur le compte « autres réserves » au titre des exercices clos les 31 mars 2004, 2005 et 2006, et afin de maintenir les droits des porteurs de BASA, un ajustement a été effectué conformément aux stipulations du contrat d'émission des BASA. Le ratio d'attribution aux porteurs de bons de souscription et/ou d'achat d'actions de la société a été ainsi porté à 2,066 actions de la société au prix de 40 euros pour trois BASA. Cet ajustement s'applique de façon identique pour les *American Depositary Warrants* correspondants.

Au 31 mars 2007, il reste 30 587 270 BASA donnant accès au capital de la société.

### Obligations convertibles et/ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCÉANE)

En avril 2005, la compagnie Air France a émis 21 951 219 obligations convertibles et/ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCÉANE) à échéance 15 ans pour un montant total de 450 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur nominale unitaire de 20,50 euros. La date de maturité de cet emprunt obligataire est le 1<sup>er</sup> avril 2020. Le coupon annuel est de 2,75% payable à terme échu le 1<sup>er</sup> avril de chaque année. La période de conversion de ces obligations s'étend du 1<sup>er</sup> juin 2005 au 23 mars 2020.

À la suite de la distribution de dividendes par voie de prélèvement sur le compte « autres réserves » au titre de l'exercice clos le 31 mars 2006, et afin de maintenir les droits des porteurs d'obligations, un ajustement a été effectué conformément aux stipulations du contrat d'émission des OCÉANE 2,75% 2005-2020.

Le ratio d'attribution aux porteurs d'obligations de la société à option de conversion et/ou d'échange en actions nouvelles ou existantes de la société a été ainsi porté à 1,03 action de la société pour une obligation 2,75% 2005-2020.

Au 31 mars 2007, il n'y a pas eu de conversion ou d'échange d'obligation en action.

## Autorisation de rachat d'actions par Air France-KLM

L'Assemblée générale mixte du 12 juillet 2006 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 18 mois, à intervenir en bourse sur les actions de la société. Le prix maximum d'achat a été fixé à 30 euros et le prix minimum de vente à 8,5 euros. Air France-KLM s'est engagé à ne pas acquiescer 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 Rothschild & Cie Banque, 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 2007, le groupe détenait 2 060 365 actions localisées chez ses filiales pour satisfaire l'exercice des différents plans de stocks options. La valeur comptable des titres Air France-KLM auto-détenus s'élevait au 31 mars 2007 à 30 millions d'euros.

Dans le cadre de cette autorisation, le nombre de transactions effectuées entre le 13 juillet 2006 et le 31 mars 2007 s'est établi à 1 890 257 titres achetés à un prix moyen de 28,18 euros et à 1 891 257 titres cédés à un prix moyen de 28,45 euros. Pendant l'exercice et conformément à ce contrat et au précédent, le nombre de titres achetés s'est élevé à 2 939 107 actions à un prix moyen de 24,64 euros et le nombre de titres cédés s'est élevé à 2 960 154 actions à un prix moyen de 24,79 euros.

## Actionnariat

### Répartition du capital et des droits de vote

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

- ♦ la cession de 21 millions d'actions aux salariés d'Air France en deux tranches dont une tranche de 8,4 millions en mars et une tranche de 12,6 millions d'actions en avril 2005 ;

- ♦ à la création de 9,9 millions de titres liée à l'exercice de 14,5 millions de bons de souscription au 31 mars 2007.

Exercice au	Capital			Droits de votes		
	31 mars 2007	31 mars 2006	31 mars 2005	31 mars 2007	31 mars 2006	31 mars 2005
Nombre d'actions et droits de vote	279 365 707	269 383 518	269 383 518	277 292 894	265 233 113	262 430 930
État	17,9%	18,6%	23,2%	18,0%	18,9%	23,8%
Salariés et anciens salariés	11,3%	14,1%	11,7%	11,4%	14,3%	11,7%
Autocontrôle	0,7%	1,5%	2,4%	-	-	-
Flottant	70,1%	65,8%	62,7%	70,6%	66,8%	64,5%

### Répartition de 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'État en décembre 2004.

Le nombre de titres pris en compte pour l'analyse du TPI au 31 mars 2007 a été de 269 398 500 actions. Ce chiffre inclut 14 982 actions nouvelles livrées au cours de l'exercice mais exclut les 9,9 millions d'actions nouvelles créées au 31 mars car celles-ci n'ont été livrées qu'au début du mois d'avril 2007.

L'analyse du TPI (titres au porteur identifiable) au 31 mars 2007 a été effectuée sur la base des seuils suivants : intermédiaires détenant un minimum de 160 000 actions et actionnaires détenant un minimum de 100 actions. En ajoutant les actionnaires au nominatif, 97,3% du capital a été identifié et 53 386 actionnaires ont été recensés dont 36 575 actionnaires individuels.

Sur la base du TPI au 31 mars 2007 retraité conformément aux statuts qui définissent la notion de ressortissant français, Air France-KLM est détenu à plus de 50% par des actionnaires français et, 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 est détenu à hauteur de 51,4% par des intérêts français (57% au 31 mars 2006) et à plus de 75% par des institutions européennes comme au 31 mars 2006. Les principaux pays européens sont la Grande-Bretagne (14%), l'Allemagne (4%), la Belgique (3%), les Pays-Bas et le Luxembourg (2%). Les institutions nord-américaines détiennent 24% du capital (13,5% au 31 mars 2006) dont 5% sous forme d'ADR.

Air France-KLM n'a pas connaissance de l'existence de pactes d'actionnaires et d'accord dont la mise en œuvre pourrait entraîner un changement de contrôle.

## Actionnaires détenant plus de 0,5% du capital

Sur la base des déclarations disponibles au 31 mars 2007, les actionnaires suivants détiennent 0,5% ou plus du capital d'Air France-KLM.

Actionnaires	Nombre d'actions	En % du capital	Valeur de marché
AQR Capital	2 743 472	1,0	93 689 569
Barclays	14 795 692	5,5	505 272 882
Citadel	1 606 300	0,6	54 855 145
CNCE	1 387 009	0,5	47 366 357
Deephaven	1 368 300	0,5	46 727 445
DNCA Finance	1 400 842	0,5	47 838 754
Donald Smith & Company	6 883 567	2,5	235 073 813
Tocqueville Finance	1 647 000	0,6	56 245 050
UBS	1 800 438	0,6	61 484 958

## Seuils légaux et statutaires de détention

Conformément à la possibilité prévue par l'article L. 233-7 du Code de commerce, l'article 13 des statuts d'Air France-KLM prévoit que toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui vient à détenir, directement ou indirectement 0,5% au moins du capital ou des droits de vote d'Air France-KLM ou un multiple de ce pourcentage inférieur à 5% est tenu d'en informer Air France-KLM par lettre recommandée avec avis de réception dans un délai de 15 jours à compter du franchissement.

Cette déclaration devra être renouvelée chaque fois qu'un nouveau seuil de 0,5% du capital et des droits de vote sera franchi et ce jusqu'à 50%.

Tout actionnaire dont la participation au capital devient inférieure à l'un des seuils prévus ci-dessus, est également tenu d'en informer Air France-KLM dans le même délai de quinze jours selon les mêmes modalités. Les obligations statutaires ci-dessus ne préjugent pas de l'obligation légale d'informer Air France-KLM, ainsi que l'AMF dans un délai de cinq jours de bourse, du franchissement des seuils légaux, du capital et des droits de vote.

En outre, le dépassement des seuils de 10% et 20% du capital et des droits de vote entraîne l'obligation d'informer Air France-KLM et l'AMF, dans un délai de 15 jours, des objectifs poursuivis pour les 12 mois à venir. Cette information se fait dans les conditions et sous les sanctions prévues par l'article L. 233-14 du Code de commerce. De plus, en cas de non-respect de cette obligation d'information et à la demande d'un ou plusieurs actionnaires détenant 0,5% au moins du capital ou des droits de vote, les actions excédant les seuils soumis à déclaration sont privées du droit de vote pour toute Assemblée d'actionnaires qui se tiendrait jusqu'à l'expiration d'un délai de deux ans suivant la date de régularisation.

En outre, tout actionnaire venant à détenir plus de 2% des droits de vote d'Air France-KLM est tenu d'inscrire ses titres sous la forme nominative dans un délai de 15 jours à compter du franchissement de seuil (Assemblée générale extraordinaire du 25 septembre 1998).

## Identification des actionnaires

### Identification des titulaires de titres au porteur

L'Assemblée générale du 25 septembre 1998 a autorisé Air France-KLM à faire usage des dispositions légales prévues en matière d'identification des détenteurs de titres conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses Assemblées générales d'actionnaires. Les articles L. 360-1 à L. 360-4 nouveaux du Code de l'aviation civile tels que modifiés par la loi du 9 avril 2003, autorisent les entreprises de transporteurs aériens français cotées en bourse à introduire dans leurs statuts un dispositif leur donnant la possibilité de suivre et de contrôler leur actionariat et également de mettre en demeure certains actionnaires de céder tout ou partie de leurs titres en cas de risque pour leur nationalité. En effet, l'évolution dans le temps de l'actionariat d'une entreprise de transport aérien dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé peut risquer de remettre en cause sa licence d'exploitation de transporteur aérien communautaire, dont le maintien est conditionné par une détention majoritaire du capital et un contrôle effectif par des intérêts communautaires, ou les droits de trafic dont elle bénéficie, en tant que transporteur aérien français, en vertu des accords internationaux bilatéraux conclus par la France avec des États tiers à l'Union européenne.

## Dispositions statutaires concernant l'actionariat

### Connaissance et suivi de l'actionariat

Les articles 9 et suivants des statuts d'Air France-KLM fixent les conditions dans lesquelles le Conseil d'administration pourra ou devra décider soit d'abaisser le seuil de mise au nominatif obligatoire de 2% (seuil actuel) à 10 000 actions, soit d'imposer la forme exclusivement nominative à l'ensemble des actions d'Air France-KLM. Toutefois, lorsque le seuil de 40% du capital ou des droits de vote a été franchi par des actionnaires autres que des actionnaires français, le Conseil d'administration doit décider d'abaisser ce seuil de 2% à 10 000 actions.

Lorsque Air France-KLM a procédé à la publication d'un avis informant les actionnaires et le public que des actionnaires autres que des ressortissants français détiennent, directement ou indirectement, 45% du capital ou des droits de vote d'Air France-KLM, le Conseil d'administration doit décider d'imposer la forme exclusivement nominative aux actions d'Air France-KLM. Le groupe est en droit de demander, à ses frais, à tout moment, à l'organisme chargé de la compensation des titres, tous renseignements d'identification sur les détenteurs des titres d'Air France-KLM conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses Assemblées d'actionnaires, ainsi que la quantité de titres détenus par chacun d'eux.

L'article 10 des statuts d'Air France-KLM définit les informations qui devront être fournies à Air France-KLM par les actionnaires, personnes physiques ou personnes morales, soumis à l'obligation de mise au nominatif de leurs titres. Parmi ces informations, figure celle relative à la nationalité de l'actionnaire.

L'article 11 des statuts d'Air France-KLM précise les conditions dans lesquelles le Conseil d'administration pourra exercer son droit d'agrément des nouveaux actionnaires.

### Mise en demeure de céder et cession obligatoire des actions

L'article 15 des statuts d'Air France-KLM précise les informations qu'Air France-KLM devra publier et diffuser pour informer le public du franchissement du seuil de 45% du capital ou des droits de vote par des actionnaires autres que les actionnaires français.

C'est en effet à partir de ce seuil qu'Air France-KLM sera en droit de mettre en œuvre la procédure de mise en demeure et de cession forcée des titres afin de protéger sa nationalité. Les articles 15 et 16 des statuts d'Air France-KLM sont relatifs respectivement à la mise en demeure de céder et à la cession des titres en infraction.

## Renseignements sur le marché du titre Air France-KLM

L'action Air France-KLM est cotée à la bourse de Paris et d'Amsterdam (Euronext Paris et Amsterdam) ainsi que sur le NYSE sous forme d'ADS (*American Depositary Share*). Les actions portent le code ISIN FR0000031122 à Paris et à Amsterdam et le code AKH à New York.

Le code Reuters du titres est AIRF.PA ou AIRF.AS et le code Bloomberg est AF PA.

Air France a lancé en avril 2005 une émission d'obligations convertibles et/ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCÉANE) à échéance 15 ans pour un montant de 450 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur nominale unitaire de 20,50 euros et sont convertibles à tout moment au gré du porteur. Elles portent le code ISIN FR0010185975 et ne sont cotées que sur Euronext Paris.

### Transactions sur les titres Air France-KLM sur les 18 derniers mois

Les volumes d'actions traités sur le marché Euronext Amsterdam et sur le marché NYSE n'étant pas significatifs, ils ne font pas l'objet d'une information spécifique.

Euronext Paris Actions	Jours de bourse	Cours moyen (En euros)	Cours extrêmes (En euros)		Volumes	Montant (En M€)
			Plus haut	Plus bas		
<b>2005</b>						
Octobre	21	14,12	14,73	13,61	25 439 962	360,8
Novembre	22	14,71	16,11	13,97	33 313 550	500,7
Décembre	21	17,43	18,39	15,79	39 785 372	685,1
<b>2006</b>						
Janvier	22	18,33	19,00	17,45	43 384 319	796,3
Février	20	19,47	20,50	18,37	37 378 318	731,2
Mars	23	19,61	19,93	19,07	28 993 931	563,2
Avril	18	18,95	20,22	17,81	29 718 741	559,9
Mai	22	17,65	18,78	16,38	34 222 524	603,9
Juin	22	16,89	18,45	15,93	37 049 428	627,3
Juillet	21	18,52	19,59	17,01	56 446 800	1 026,3
Août	23	19,97	21,36	18,76	46 843 835	936,3
Septembre	21	22,57	23,89	21,29	46 642 301	1 050,0
Octobre	22	25,65	28,03	23,60	52 220 793	1 338,1
Novembre	22	30,30	33,35	27,84	71 290 817	2 176,4
Décembre	19	31,08	32,37	29,74	24 881 498	761,8
<b>2007</b>						
Janvier	22	33,90	35,59	31,77	39 712 909	1 345,0
Février	20	34,84	36,30	31,11	35 329 589	1 219,4
Mars	22	33,21	34,95	31,30	40 370 116	1 322,4
Avril	19	36,88	38,28	33,62	27 748 890	1 023,6

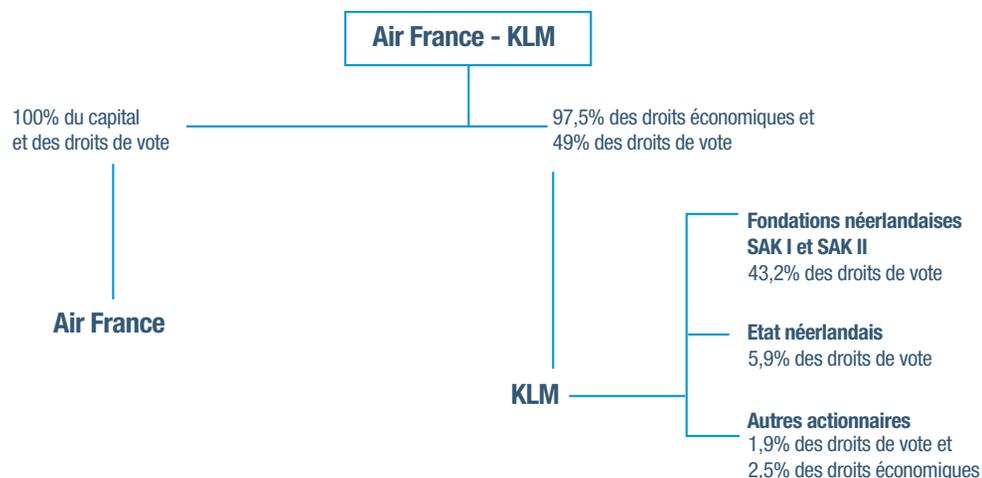
Source : Euronext

OCÉANE 2,75%	Jours de bourse	Cours moyen (En euros)	Cours extrêmes (En euros)		Volumes
			Plus haut	Plus bas	
<b>2005</b>					
Octobre	21	21,93	22,00	20,36	1 114
Novembre	22	21,79	22,50	21,00	10 145
Décembre	21	22,88	23,10	22,55	1 547
<b>2006</b>					
Janvier	22	24,00	24,48	23,60	33 998
Février	20	24,41	28,00	21,65	3 194
Mars	23	25,67	26,00	25,30	1 755
Avril	18	24,63	25,90	23,50	125
Mai	22	22,80	23,50	21,71	4 280
Juin	22	23,53	24,70	22,90	1 230
Juillet	21	23,14	24,60	21,74	2 810
Août	23	23,09	24,90	21,82	305
Septembre	21	25,19	26,20	24,50	3 456
Octobre	22	28,08	29,64	27,50	26 301
Novembre	22	31,62	33,75	28,04	6 476
Décembre	19	31,98	34,20	29,01	915
<b>2007</b>					
Janvier	22	35,91	36,50	34,90	5 590
Février	20	35,54	37,00	32,42	3 735
Mars	22	35,42	37,00	33,50	2 795
Avril	19	37,66	38,10	36,00	2 281

Source : Euronext

## Renseignements relatifs aux accords conclus dans le cadre du rapprochement entre Air France et KLM

Dans le cadre des accords entre Air France et KLM visant à créer le groupe Air France-KLM, divers accords ont été conclus avec les actionnaires de KLM existants à la date de signature de l'accord global entre Air France et KLM.



### Accords relatifs à l'organisation de l'actionariat

KLM a mis en place deux fondations néerlandaises, SAK I et SAK II, qui ont assuré pendant une période de trois ans, l'administration des actions KLM transférées dans le cadre des opérations de rapprochement et acquises par Air France<sup>(1)</sup>. SAK I et SAK II sont chacune gérées par des Conseils d'administration composés de trois membres. Un membre est nommé par Air France, un membre est nommé par KLM et le troisième membre, agissant en qualité de Président, est nommé par les deux premiers. La majorité des membres des Conseils d'administration de chacune des fondations, dont le Président, doit être de nationalité néerlandaise et résider aux Pays-Bas. Les décisions au sein du Conseil d'administration sont prises à l'unanimité. En contrepartie des actions transférées dans SAK I et SAK II, Air France<sup>(1)</sup> a reçu des certificats d'actions lui permettant de bénéficier de l'intégralité des droits économiques attachés aux actions sous-jacentes. SAK I et SAK II conservent

néanmoins les droits de vote attachés aux dites actions. Les membres du Conseil d'administration de SAK I et SAK II exercent ces droits de vote conformément aux principes de gouvernement d'entreprise mis en place dans le cadre des accords de rapprochement entre KLM et Air France<sup>(1)</sup> et conformément aux meilleurs intérêts de KLM, d'Air France-KLM et de ses actionnaires.

Par un accord en date du 2 avril 2007 entre Air France<sup>(1)</sup> et KLM, les deux fondations SAK I et SAK II ont été maintenues en place pour une période indéterminée avec le même objet. Toutefois, cet accord stipule qu'Air France<sup>(1)</sup> pourra, à tout moment, postérieurement au 6 mai 2007, mettre fin à ce dispositif d'administration des actions KLM par SAK I et SAK II et procéder au remembrement des actions.

### Accords avec l'État néerlandais

Afin de permettre le rapprochement et dans le souci de préserver les droits de trafic de KLM, Air France et KLM ont conclu avec l'État néerlandais les accords décrits ci-après.

(1) Devenu Air France-KLM à la suite de la création du holding en septembre 2004.

### Contrat d'acquisition relatif aux actions préférentielles cumulatives A détenues par l'État néerlandais

Le 16 octobre 2003, Air France, KLM et l'État néerlandais ont conclu un accord aux termes duquel l'État néerlandais est convenu de réduire sa participation dans KLM proportionnellement à toute réduction par l'État français de sa participation dans le capital d'Air France<sup>(1)</sup>. À cette fin, l'État néerlandais cèdera ses actions préférentielles cumulatives A à Air France<sup>(1)</sup> ou à SAK I au nom et pour le compte d'Air France<sup>(1)</sup> si le transfert a lieu au cours des trois premières années suivant le rapprochement. Dans ce dernier cas, SAK I émettra au profit d'Air France<sup>(1)</sup> des certificats d'actions correspondant aux actions préférentielles cumulatives A transférées à SAK I. Ces certificats d'actions conféreront à Air France<sup>(1)</sup> l'ensemble des droits économiques attachés aux dites actions, les droits de vote attachés aux dites actions étant exercés par SAK I jusqu'à ce que les certificats d'actions soient échangés par Air France<sup>(1)</sup> contre lesdites actions.

À l'issue de la période initiale de trois ans, Air France<sup>(1)</sup> aura la faculté d'échanger les certificats d'actions contre les actions préférentielles cumulatives A et de détenir ces dernières directement. L'État néerlandais bénéficie par ailleurs du droit de céder à Air France<sup>(1)</sup> à tout moment autant d'actions préférentielles cumulatives A qu'il le souhaite.

### Modifications apportées à l'option de l'État néerlandais et accords afférents

Depuis 1994, l'État néerlandais bénéficie d'une option de souscription d'actions préférentielles B de KLM lui permettant de porter sa participation à 50,1% du capital et des droits de vote de KLM et ce quel que soit le montant du capital émis par cette dernière au moment de l'exercice de ladite option.

Si l'État néerlandais le juge nécessaire et raisonnable, cette option pourra être exercée dans le futur, après consultation de KLM, dans l'éventualité où un pays tiers, considérant qu'une partie substantielle du capital de KLM ne serait plus détenue par des ressortissants néerlandais ou que le contrôle effectif de KLM ne serait plus exercé par des ressortissants néerlandais, imposerait des restrictions à l'exercice par KLM de lignes aériennes régulières avec ledit pays tiers. Le fondement de cette option résulte de la convention de Chicago et des traités bilatéraux de service aérien selon lesquels le droit d'exploitation de services de transports aériens de KLM sur les lignes internationales dépend généralement de l'obligation d'une détention majoritaire ou d'une partie substantielle du capital par des ressortissants néerlandais ou européens ou que le contrôle effectif de KLM soit exercé par des ressortissants néerlandais ou européens.

Air France, KLM et l'État néerlandais sont convenus dans un accord en date du 16 octobre 2003, de modifier certains termes de l'option

existante de l'État néerlandais. Conformément aux termes de l'option modifiée, l'État néerlandais pourra exercer éventuellement son option si un pays tiers, représentant un marché clé desservi par KLM, notifie par écrit qu'il limite ou met fin, ou qu'il limiterait ou mettra fin à l'exploitation par KLM de lignes aériennes régulières avec ledit pays considérant qu'une partie substantielle du capital de KLM n'est pas détenue par des ressortissants néerlandais ou que le contrôle effectif de KLM n'est plus exercé par des ressortissants néerlandais.

Cette option modifiée de l'État néerlandais avait une durée initiale de trois ans, à compter du 16 octobre 2003, et était renouvelable trois fois par l'État néerlandais pour des périodes de douze mois chacune. Elle a été renouvelée pour douze mois le 9 mars 2007.

L'accord avec l'État néerlandais stipule par ailleurs que les parties discuteront en amont et de bonne foi de la nécessité d'exercer l'option modifiée de l'État néerlandais et du calendrier d'un tel exercice, sans que cette discussion ne confère pour autant à Air France un droit d'autorisation préalable. Postérieurement à l'exercice de l'option, l'État néerlandais aura l'obligation d'informer Air France, au moins tous les six mois, de l'état d'avancement des discussions avec les États tiers contestant les droits de trafic de KLM. L'option modifiée prévoit également que l'État néerlandais exercera les droits de vote attachés aux actions préférentielles B, acquises dans le cadre de l'exercice de cette option, dans les meilleurs intérêts de KLM, d'Air France-KLM et de ses actionnaires, conformément aux règles de gouvernement d'entreprise prévues dans le cadre de l'accord global.

Si après l'exercice de l'option modifiée, l'État néerlandais détermine qu'aucun des marchés clés de KLM n'est plus en danger, KLM sera dans l'obligation de procéder au rachat des actions préférentielles B en vue de les annuler, pour un prix égal au montant versé lors de l'émission des actions préférentielles B, augmenté du montant de tout dividende non encore acquitté. Un tel rachat n'affectera pas l'option de l'État néerlandais, qui restera en vigueur conformément aux stipulations de l'option.

(1) Devenu Air France-KLM à la suite de la création du holding en septembre 2004.

## Assurances consenties à l'État néerlandais

Le 16 octobre 2003, Air France et KLM ont donné à l'État néerlandais les assurances suivantes dans le but de préserver la qualité du réseau de KLM à l'aéroport de Schiphol qui, selon l'État néerlandais, est d'intérêt public, tout en prenant en compte les intérêts du groupe Air France-KLM et de ses actionnaires.

### Les assurances suivantes données à l'État néerlandais seront applicables pendant une période de huit ans, soit jusqu'au 5 mai 2012

Air France et KLM demeureront des compagnies aériennes et conserveront leurs activités opérationnelles en France et aux Pays-Bas respectivement. Air France et KLM conserveront leurs certificats de transporteur aérien ainsi que leurs licences d'exploitation et continueront de satisfaire à l'ensemble des conditions nécessaires au maintien desdites licences.

En coopération avec les autorités de l'aviation civile compétentes, Air France et KLM s'engagent à déployer tous leurs efforts pour conserver toutes autorisations et droits respectifs, délivrés par lesdites autorités et nécessaires à l'exploitation des lignes internationales.

À cet effet, si une décision économique d'arrêt d'une desserte était susceptible d'entraîner la perte d'une partie desdites autorisations, toutes les parties concernées feront leurs meilleurs efforts pour protéger les autorisations et droits concernés sans compromettre la décision économique sous-jacente.

Air France et KLM confirment que les trafics de passagers au départ de Roissy-CDG et de Schiphol, ainsi que les perspectives de croissance de ces trafics sont des éléments essentiels au succès du groupe et qu'Air France-KLM opérera un système *multi-hubs* en Europe autour de ces deux aéroports.

Air France et KLM conviennent que les activités cargo sur les *hubs* de Roissy-CDG et Schiphol, et les perspectives de croissance de l'activité cargo, sont des éléments essentiels du succès du groupe Air France-KLM. Air France et KLM conviennent que le potentiel de synergies identifié en matière de cargo offrira des opportunités de développement pour le groupe Air France-KLM à Schiphol et à Roissy-CDG.

### Les assurances suivantes données à l'État néerlandais resteront applicables pendant une période de cinq ans, soit jusqu'au 5 mai 2009

Sous réserve de toutes mesures d'adaptation requises en cas de crise, le développement du trafic passager à Roissy-CDG ne se fera pas significativement au détriment du portefeuille existant de destinations clés opérées par KLM à Schiphol pour autant que lesdites destinations conservent leur intérêt économique pour le groupe Air France-KLM. De la même manière, le développement du trafic passager à Schiphol ne se fera pas significativement au détriment du portefeuille actuel de destinations clés d'Air France opérées à Roissy-CDG.

Le groupe Air France-KLM pourra transférer jusqu'à cinq dessertes clés de KLM qui deviendront des dessertes opérées par Air France depuis Roissy-CDG, pour autant que le transfert de ces lignes s'accompagne du transfert symétrique de cinq dessertes Air France qui seront dès lors opérées par KLM depuis Schiphol.

Sous réserve de toutes mesures d'adaptation requises en cas de crise, le développement de l'activité cargo du groupe Air France-KLM à Roissy-CDG ne se fera pas significativement au détriment de l'activité cargo globale de KLM opérée depuis Schiphol. Le développement de l'activité cargo du groupe Air France-KLM à partir de Schiphol ne se fera pas au détriment de l'activité cargo globale d'Air France opérée depuis Roissy-CDG.

En contrepartie desdites assurances, l'État néerlandais s'est engagé à prendre en compte l'importance des activités de KLM à Schiphol lorsqu'il déterminera sa politique en matière d'aviation civile. En outre, l'État néerlandais a accepté de :

- ◆ maintenir le portefeuille existant de droits de trafic conférés à KLM, autres que ceux qui n'ont pas été utilisés par KLM, sur une période cumulée de douze mois ;
- ◆ continuer d'examiner d'une manière équitable et non discriminatoire toute demande future de KLM pour l'attribution de nouveaux droits de trafic.

Tout acte ou décision à prendre alors que les assurances données à KLM sont en vigueur et qui entraînerait une modification de ces assurances, incluant entre autres une modification des statuts de la Fondation des Assurances KLM, dans la mesure où cela affecterait les assurances consenties à l'État néerlandais, nécessite l'accord préalable de l'État néerlandais.

## Assurances consenties à KLM

Afin de préserver les intérêts à long terme de chacune des parties mais aussi les intérêts du groupe Air France-KLM et de ses actionnaires, Air France a consenti à KLM les assurances suivantes :

- ◆ Air France et KLM reconnaissent l'importance des ressources humaines et la nécessité de développer et de maintenir des centres d'excellence au sein du groupe Air France-KLM. Ils conviennent que les promotions seront basées sur le mérite, les compétences et la non-discrimination. De même, toute restructuration sera conduite dans le respect du principe de non-discrimination ;
- ◆ Air France et KLM confirment que le trafic de passagers au départ de Roissy-CDG et de Schiphol et les perspectives de croissance de ces trafics sont des éléments essentiels au succès du groupe Air France-KLM qui opérera un système *multi-hubs* en Europe autour de ces deux aéroports ;
- ◆ en établissant un réseau combiné intégré, Air France et KLM chercheront à optimiser, au bénéfice du groupe Air France-KLM, le portefeuille actuel des destinations d'Air France et de KLM tout en s'efforçant de maintenir et d'assurer le développement à long terme des lignes opérées par les deux compagnies au départ de ou à destination de Roissy-CDG et de Schiphol.

L'équité du développement à long terme sera déterminée sur la base des facteurs suivants :

- ◆ une stratégie économique commune et, pour l'établissement des *business plans* des deux compagnies, un objectif commun de rentabilité globale et de solidité financière ;
- ◆ l'adéquation des *business plans* au développement des flux de trafic ;
- ◆ un partage raisonnable des nouvelles opportunités entre les deux réseaux, en accord avec les flux naturels de trafic et les conditions économiques applicables à chacun des deux *hubs* ;
- ◆ sous réserve des critères mentionnés ci-dessus, le développement d'un *hub* ne doit pas porter préjudice à l'autre, à son portefeuille de destinations clés existant et à son développement potentiel. Un transfert de dessertes d'un *hub* vers l'autre ne sera pas autorisé, sauf si cela présente un intérêt évident et significatif pour les entités opérationnelles combinées ou s'il est compensé par un transfert symétrique d'une autre desserte.

Air France et KLM conviennent de ne pas desservir à partir des deux *hubs* une destination long-courrier desservie jusque là par une seule compagnie au départ de son *hub* sous réserve de certaines conditions. Air France et KLM continueront d'utiliser leurs codes respectifs « AF » et « KL ».

Sur les lignes entre les Pays-Bas et la France, Air France et KLM optimiseront l'utilisation de leur flotte, équipages et services au sol afin de réduire les coûts en éliminant les immobilisations nocturnes d'avions et en optimisant les plannings et capacités. Air France et ses filiales desserviront les *hubs* de Roissy-CDG, Clermont-Ferrand et Lyon. KLM et KLM Cityhopper desserviront le *hub* de Schiphol et n'opéreront pas moins de 50% des fréquences.

Air France et KLM conviennent que l'activité cargo et ses perspectives de croissance au départ de Roissy-CDG et de Schiphol sont des éléments essentiels au succès de leur coopération. Elles ont convenu d'établir un développement équitable des capacités de chacun des *hubs*, ce qui inclut, si cela est économiquement justifié, l'investissement dans des avions cargo ou des conversions d'avions afin de maintenir la capacité et le développement des destinations cargo, des investissements pour développer les capacités des infrastructures cargo des *hubs*. Le *business plan* du groupe Air France-KLM s'efforcera de maintenir le développement à long terme de chacun des *hubs*.

L'équité de ce développement à long terme sera déterminée sur la base suivante :

- ◆ une stratégie économique commune et, pour l'établissement des *business plans* des deux compagnies, un objectif commun de rentabilité globale et de solidité financière ;
- ◆ l'adéquation de tels *business plans* au développement du marché du transport aérien cargo ;
- ◆ le développement d'un *hub* ne se faisant pas au détriment de l'activité cargo de l'autre partie, sous réserve de toutes mesures d'adaptation requises en cas de crise.

Air France et KLM sont convenus d'établir un « accord Cargo » qui n'entravera pas l'intégration potentielle de Martinair dans le groupe Air France-KLM si cela est bénéfique aux deux parties et renforce la

position de Schiphol. Air France ne s'opposera pas au projet, sous réserve de l'examen des lignes opérées par les deux compagnies et d'une comparaison des bénéfices, synergies et risques, ce qui inclut l'obtention de conditions acceptables permettant l'approbation de la transaction par les autorités néerlandaises et européennes.

Air France et KLM conviennent que le rapprochement devra entraîner un accroissement du portefeuille de produits offerts par le groupe Air France-KLM en matière d'activité d'ingénierie et de maintenance.

Air France et KLM conviennent que pour des raisons de valeurs commerciale et patrimoniale, l'identité de chacune des parties devra être préservée.

Air France et KLM conviennent d'utiliser, tant qu'elles l'estiment nécessaire, leur marque et leur logo dont elles reconnaissent la valeur et l'héritage et ce, jusqu'à ce que le groupe Air France-KLM ait acquis une reconnaissance équivalente ou supérieure ; et Air France et KLM feront leurs meilleurs efforts pour conserver le terme « Royal » pour KLM.

Les assurances consenties à KLM sont devenues effectives à compter du 5 mai 2004 et demeureront valables pour une période de cinq ans, jusqu'au 5 mai 2009, étant entendu qu'à l'expiration d'une période de trois ans, les assurances relatives aux réseaux passage et cargo, aux *hubs* et aux activités d'ingénierie et de maintenance seront révisées conjointement par Air France et KLM afin de prendre en compte l'environnement de marché existant à cette date ainsi que les changements nécessaires au développement futur du groupe Air France-KLM.

Air France et KLM se sont concertées et ont estimé d'un commun accord qu'il n'y avait pas lieu, à l'issue de cette période de trois ans, de modifier les assurances.

## Mécanisme pour assurer le respect des assurances

Air France et KLM ont créé une fondation néerlandaise, appelée « Fondation des Assurances KLM », afin de faciliter la formation d'avis impératifs (*binding advice*) sur l'interprétation des assurances données à l'État néerlandais et des assurances données à KLM. La Fondation des Assurances KLM comprend deux comités qui rendent des avis impératifs (*binding advice*) dans l'éventualité où une décision prise par le Conseil de surveillance de KLM, le Directoire de KLM ou le Conseil d'administration de la société Air France, apparaîtrait comme contrevenant aux assurances données à l'État néerlandais ou aux assurances données à KLM. La Fondation des Assurances KLM est mise en place pour une période de huit ans, jusqu'au 6 mai 2012, sous réserve qu'à cette date, un des comités ne soit pas saisi d'une éventuelle contravention aux assurances. Dans ce cas, la Fondation des Assurances KLM ne sera dissoute qu'après avoir émis son avis sur la contravention alléguée.

En rendant ses avis, la Fondation des Assurances KLM devra agir dans les meilleurs intérêts de KLM, de ceux du groupe Air France-KLM et de ses actionnaires. La Fondation des Assurances KLM est gérée par un Conseil de quatre administrateurs indépendants :

- ◆ un nommé par Air France ;
- ◆ un nommé par KLM ;
- ◆ un nommé par l'État néerlandais ; et
- ◆ un nommé par les trois autres administrateurs.

L'administrateur nommé par Air France a un droit de vote double pour la nomination du quatrième administrateur.

L'avis relatif à une possible contravention aux assurances données à l'État néerlandais sera rendu par un comité composé de l'administrateur nommé par Air France, l'administrateur nommé par l'État néerlandais, et l'administrateur désigné par les autres administrateurs.

Les avis relatifs à une possible contravention aux assurances données à KLM seront rendus par un second comité comprenant l'administrateur nommé par Air France, l'administrateur nommé par KLM, et l'administrateur désigné par les autres administrateurs. La saisine du comité compétent de la Fondation des Assurances KLM relativement à une décision du Conseil de surveillance de KLM, du Directoire de KLM ou du Conseil d'administration de la société Air France, peut être effectuée soit par l'État néerlandais relativement aux assurances qui lui ont été données, soit par plusieurs membres du Conseil de surveillance de KLM agissant ensemble relativement aux assurances données à KLM.

Si le comité compétent de la Fondation des Assurances KLM rend un avis impératif selon lequel la décision qui lui a été soumise contrevient aux assurances, le Conseil de surveillance de KLM, le Directoire de KLM ou le Conseil d'administration de la société Air France, devra, dès que possible, retirer ou modifier sa décision et annuler les effets de toute action prise en application de ladite décision, et ce conformément à l'avis rendu. Les deux comités prendront leur décision à la majorité des voix.

Au 31 mars 2007, aucun des comités de la Fondation n'a été saisi.

## 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 pouvait décider soit de maintenir le SMC, soit de créer un autre organe équivalent. Le Président d'Air France a choisi de mettre fin au Comité de management stratégique et de lui substituer un Comité exécutif qui prendra ses fonctions le 24 juin 2007.

## Fonctionnement du SMC pendant l'exercice 2006-07

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

## 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.

Le Président du Conseil d'administration d'Air France préside le SMC et dispose d'une voix prépondérante sur l'ensemble des décisions, à l'exception des décisions « réservées ».

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 de la société Air France, pour la nomination des membres représentant Air France et exerçant des fonctions de direction ; après 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.

## Rôle et attributions 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.

## Rôle et attributions du Président du SMC

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 devait, 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 capacités 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 sur toute décision portant modification des assurances conférées à KLM et sur 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 à la suite du désinvestissement ou de 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 exécutif du groupe qui succède au SMC s'inscrit dans le cadre de l'évolution de l'organisation du groupe et au renforcement de son intégration.

## Environnement législatif et réglementaire du transport aérien

L'aviation commerciale est régie par huit libertés aériennes, des législations nationales et supranationales ainsi que par des conventions internationales que chaque État s'engage à appliquer dans son espace aérien après les avoir ratifiées.

### Libertés aériennes

Une compagnie aérienne dispose, par le biais d'un traité bilatéral, de libertés lui permettant d'opérer dans l'espace aérien et sur le territoire d'un État autre que son État d'origine. Ces libertés, au nombre de huit, sont les suivantes :

- ◆ 1<sup>re</sup> liberté – Une compagnie qui part de son État d'origine a le droit de survoler l'espace aérien d'un État étranger ;
- ◆ 2<sup>e</sup> liberté – Une compagnie qui part de son État d'origine a le droit d'effectuer une escale technique sans débarquer ou embarquer de passagers dans un État étranger. Cette liberté correspond au « droit de transit » ;
- ◆ 3<sup>e</sup> liberté – Une compagnie qui part de son État d'origine a le droit de débarquer dans un État étranger des passagers en provenance de son État d'origine ;
- ◆ 4<sup>e</sup> liberté – Une compagnie qui part d'un État étranger a le droit d'embarquer des passagers dans cet État étranger pour les débarquer dans son État d'origine ;
- ◆ 5<sup>e</sup> liberté – Une compagnie qui part de son État d'origine a le droit de débarquer et d'embarquer des passagers dans deux États étrangers successifs ;
- ◆ 6<sup>e</sup> liberté – Une compagnie qui part d'un État étranger a le droit d'y embarquer des passagers pour les débarquer dans son État d'origine puis dans un autre État étranger ;
- ◆ 7<sup>e</sup> liberté – Une compagnie qui part d'un État étranger a le droit d'y embarquer des passagers pour les débarquer dans un autre État étranger, sans passer par son État d'origine ;
- ◆ 8<sup>e</sup> liberté – Une compagnie qui part de son État d'origine a le droit d'embarquer des passagers dans un État étranger, pour les débarquer dans une autre ville de ce même État étranger.

### Législation européenne

#### Ciel unique européen

Au sein de l'Union européenne, ces huit libertés aériennes sont complétées depuis le 1<sup>er</sup> avril 1997 par une législation commune créant une situation réglementaire homogène pour tous les transporteurs européens. Toutes les compagnies aériennes européennes peuvent librement opérer et notamment effectuer du cabotage au sein d'un espace unique européen. Par ailleurs, le capital d'une compagnie aérienne d'un État membre peut être possédé, sans restriction, par tout ressortissant d'un autre État membre dans la mesure où il n'est pas le prête-nom d'une personne d'un État extérieur à l'Union européenne. L'existence de cette législation élimine la nécessité de tout accord bilatéral entre États membres et ne remet en cause ni l'adhésion des États membres à l'OACI, ni le respect des règles de la Convention de Chicago.

#### Ciel unique entre l'Europe et les États-Unis

Le Conseil des ministres de l'Union européenne du 22 mars a approuvé à l'unanimité l'accord aérien intervenu le 2 mars 2007 entre les négociateurs européens et américains. Cet accord, qui libéralise très largement les services aériens entre l'Union européenne et les États-Unis, offrant de nombreuses opportunités commerciales aux transporteurs américains et communautaires, a été signé le 30 avril 2007 lors du sommet entre l'Union européenne et les États-Unis. Son entrée en vigueur est prévue le 30 mars 2008. Cet accord se substituera aux accords bilatéraux dits de ciel ouvert, signés par la majorité des États membres de l'Union européenne avec les États-Unis, dont la Cour européenne de justice avait jugé que certaines dispositions étaient contraires au droit communautaire. L'accord approuvé constitue donc la reconnaissance du concept de compagnie aérienne communautaire par le principal partenaire de l'Union européenne.

Une deuxième phase de négociation devrait s'ouvrir au plus tard au mois de juin 2008 et porter notamment sur une nouvelle libéralisation de l'accès au marché, la définition d'une nouvelle politique en matière de propriété et de contrôle des transporteurs américains (*Ownership & Control*), les questions relatives à l'environnement ainsi que les limitations qui pourraient exister en termes d'accès aux infrastructures aéroportuaires.

## Droits des passagers

Au sein de l'Union européenne, les droits des passagers sont définis par un règlement entré en vigueur en 2005. Il s'applique à tous les vols – réguliers ou non – au départ d'un aéroport situé dans un État membre de l'Union européenne et détermine des règles européennes en matière d'indemnisation et d'assistance, en cas de refus d'embarquement, de retard important, d'annulation de vol ou de déclasserement.

En matière de sursréservation, les transporteurs aériens sont avant tout incités à développer leur politique d'appel au volontariat. Si celle-ci ne permet pas d'éviter les refus d'embarquement, les passagers concernés perçoivent une indemnisation, variant de 250 euros à 600 euros, et calculée en fonction de la zone kilométrique de destination finale et du retard par rapport à l'heure d'arrivée initiale. Par ailleurs, lorsqu'un vol subit un retard d'au moins cinq heures, les passagers peuvent demander le remboursement de leur billet (y compris pour les parties du voyage déjà effectuées) si aucune solution de remplacement n'est envisageable ou s'ils estiment que leur voyage est devenu inutile.

En cas d'annulation de vol, les obligations des transporteurs aériens sont fonction de la réactivité du transporteur à informer le passager. Plus le transporteur informe tôt le passager, moins il a de contraintes à respecter. En cas de non-respect de ces obligations, le passager peut prétendre à une indemnité qui varie de 250 euros à 600 euros, en fonction de la zone kilométrique de destination et du délai dans lequel il a été ré-acheminé.

Par ailleurs, le passager placé dans une classe inférieure à celle réservée bénéficie d'un remboursement partiel du parcours concerné à hauteur de 30%, 50% ou 75% en fonction de la zone kilométrique de destination.

## Conventions internationales

Outre les huit libertés aériennes et législations, trois grands textes constituent la base du régime juridique et réglementaire de l'aviation commerciale : la Convention de Montréal, la Convention de Chicago et la Convention de Rome.

### Convention de Montréal (1999)

La Convention de Montréal, signée en mai 1999 par plus de 50 États, tend vers une meilleure protection des victimes pour les dommages qu'elles subissent. Cette convention est entrée en vigueur le 28 juin 2004. Elle s'articule autour de plusieurs dispositions fondamentales, en particulier le principe d'une responsabilité civile illimitée du transporteur aérien en cas de dommages corporels. Un système à double niveau a été mis en place :

- ◆ un premier niveau fixe une responsabilité objective du transporteur aérien jusqu'à concurrence d'un montant de 100 000 droits de tirage spéciaux (DTS) ;
- ◆ un second niveau est fondé sur une présomption de faute du transporteur aérien dont ce dernier peut s'exonérer en prouvant que lui ou ses agents ou préposés n'ont commis aucune négligence ou que les dommages résultent exclusivement de l'acte d'un tiers.

S'agissant de l'action en réparation, la règle relative à la compétence territoriale des tribunaux a été élargie.

### Convention de Chicago (1944)

La convention relative à l'aviation civile internationale, connue sous le nom de Convention de Chicago, pose les bases de fonctionnement juridique, réglementaire et technique de l'aviation commerciale en soumettant les États qui l'ont ratifiée au même régime juridique et en les chargeant d'appliquer ce régime dans leurs espaces aériens respectifs ainsi que dans leurs relations avec leurs partenaires.

Signée en décembre 1944, elle a créé l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui agit comme l'instrument de la coopération entre les 189 États contractants dans tous les domaines de l'aviation civile.

### Convention de Rome (1952)

La Convention de Rome, signée en 1952, porte sur les dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers. Cette convention n'a pas été ratifiée par la France et les Pays-Bas.

## Autres aspects juridiques concernant l'activité d'Air France-KLM

### Affectation des créneaux

L'accès aux principaux aéroports internationaux est réglementé par l'attribution de créneaux horaires ou *slots*. Cette réglementation concerne la plupart des aéroports européens (Londres, Paris, Francfort, Milan, Madrid, Amsterdam...) et asiatiques (Bangkok, Tokyo, Hong Kong, Singapour...). Aux États-Unis, à l'exception de John F. Kennedy Airport (New York) et O'Hare Airport (Chicago), cette réglementation est remplacée par un système fondé sur l'attribution de portes d'embarquement.

Pour les aéroports de l'Union européenne, chaque État membre responsable d'un aéroport coordonné doit désigner un coordinateur chargé de l'attribution des créneaux et de la surveillance de leur utilisation, après avoir consulté les transporteurs aériens utilisant régulièrement l'aéroport en question, leurs organisations représentatives et les autorités aéroportuaires. Le coordinateur doit être une personne physique ou morale, possédant une connaissance approfondie de la coordination en matière de planification des mouvements d'appareils des transporteurs aériens.

Les créneaux sont attribués par le coordinateur de l'aéroport deux fois par an, à l'occasion de la préparation du programme des vols de la saison IATA concernée.

Le processus d'attribution est le suivant :

- ◆ les compagnies soumettent au coordinateur leurs demandes de créneaux cinq mois avant le début de chaque saison ;
- ◆ le coordinateur attribue en priorité les créneaux aux demandes qui correspondent à des mouvements historiques (« droit du grand-père ») ;
- ◆ une fois les créneaux attribués, le coordinateur communique à toute partie intéressée un certain nombre d'informations relatives aux créneaux demandés : historiques et attribués, ventilés par compagnie aérienne et classés par ordre chronologique pour tous les transporteurs, ainsi que des informations sur les créneaux en suspens et encore disponibles ;
- ◆ un *pool* est constitué, qui regroupe, pour chaque période de coordination, les créneaux nouvellement créés, inutilisés, abandonnés par un transporteur ou devenus disponibles pour toute autre raison ;
- ◆ le coordinateur attribue enfin ces créneaux pour moitié aux nouveaux arrivants et pour l'autre moitié aux opérateurs historiques proportionnellement aux créneaux déjà attribués ; les créneaux restants sont attribués selon la même procédure.

Un créneau attribué mais non utilisé est repris et ré-attribué à une compagnie. Compte tenu de la priorité donnée aux utilisateurs historiques et des plans de croissance de l'ensemble des compagnies, les demandes de créneaux correspondant à de nouveaux créneaux ne sont que rarement satisfaites sur les aéroports saturés.

À l'issue de cette attribution préalable (pré-coordination), une conférence qui regroupe la quasi-totalité des coordinateurs et des compagnies est organisée afin que les compagnies puissent notamment :

- ◆ gérer simultanément l'obtention de créneaux sur plusieurs aéroports pour que, quand un vol relie deux aéroports coordonnés, les créneaux obtenus sur chaque plate-forme soient compatibles entre eux ;
- ◆ s'échanger entre elles des créneaux lorsque les solutions proposées directement par les coordinateurs ne sont pas satisfaisantes.

La priorité accordée aux utilisateurs historiques donne sur les plates-formes saturées un avantage commercial décisif aux compagnies qui détiennent le meilleur portefeuille de créneaux tant sur le plan de la qualité que de la quantité.

# Glossaire

## Glossaire du transport aérien

### AEA

*Association of European Airlines* ou Association des Compagnies Aériennes Européennes. Créée en 1952, notamment par Air France et KLM, l'AEA représente les intérêts de ses membres auprès des institutions de l'Union européenne, de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile et d'autres organisations ou associations.

### Aéroport coordonné

Aéroport pour lequel l'attribution des créneaux horaires est effectuée par un coordinateur selon des règles établies à l'avance. Tous les grands aéroports de l'Union européenne sont coordonnés.

### Billet électronique

Ensemble des informations du voyage d'un ou plusieurs passagers qui, au lieu d'être imprimées, sont mémorisées dans une base de données informatiques d'une compagnie aérienne, une fois la réservation et le paiement effectués. Un billet électronique remplace un billet papier traditionnel.

### Biométrie

Technique permettant de contrôler l'identité d'une personne, lors d'un passage aux frontières par exemple, par la reconnaissance automatique de certaines de ses caractéristiques physiques enregistrées préalablement.

### Borne libre-service (BLS)

Borne présente dans les halls de départ des aéroports et permettant aux passagers de s'enregistrer et d'obtenir leur carte d'embarquement en toute autonomie, sans passer par un comptoir d'enregistrement.

### Cabotage

Transport commercial entre deux points d'un même État effectué par une compagnie aérienne d'un État tiers.

### Catering

Activité de restauration aérienne correspondant à l'élaboration, la confection et l'agencement de plateaux-repas destinés à être servis à bord d'un avion.

### Combi

Avion dont le pont principal est équipé à la fois pour transporter des passagers et du fret. Le fret est logé à l'arrière de l'appareil et est accessible par une porte spécialement aménagée.

### Combinabilité tarifaire

Système qui permet, pour les destinations desservies à la fois par Air France et par KLM, de choisir entre un trajet avec correspondance au *hub* de KLM à Schiphol et un trajet avec correspondance au *hub* d'Air France à Roissy-Charles de Gaulle. Les clients bénéficient ainsi de davantage de choix de fréquences, *via* l'un ou l'autre des deux *hubs*, à l'aller comme au retour. La tarification se fait sur la base de deux demi-aller et retour.

### Couverture pétrolière

Mécanisme financier visant à protéger Air France-KLM face au risque de hausse du prix du carburant. Il consiste à acheter une certaine quantité de carburant à une certaine date et à un prix fixé à l'avance. Deux types de produits financiers, les options et les *swaps*, sont utilisés dans ce type de mécanisme.

### Créneau

Un créneau correspond à l'autorisation pour un transporteur d'atterrir ou de décoller sur un aéroport à une heure et à un jour donnés.

### DGAC

Direction générale de l'aviation civile. Placée sous l'autorité du ministre des Transports français, la DGAC est garante de la sûreté et de la sécurité du trafic aérien évoluant dans le ciel et sur les aéroports français.

### DGTL

Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart. Direction générale du transport et de l'aérien.

Placée sous l'autorité du Minister van Verkeer en Waterstaat, ministre de la Circulation et des travaux publics aux Pays-Bas, la DGTL est notamment responsable de la sécurité du transport aérien et de l'espace aérien néerlandais.

### E-services

Gamme de services au sol, proposés par Air France et KLM à leurs passagers, s'appuyant sur les nouvelles technologies de l'information. Les e-services permettent notamment l'enregistrement sur des bornes libre-service ou *via* les sites internet des deux compagnies ainsi que l'utilisation du billet électronique.

### Exercice IATA

Exercice social de nombreux groupes de transport aérien, dont Air France-KLM, débutant le 1<sup>er</sup> avril et s'achevant le 31 mars de l'année suivante. Ces exercices permettent de mieux suivre l'évolution de l'activité en fonction des « saisons » définies par l'International Air Transport Association (IATA), à savoir une saison d'hiver et une saison d'été.

**EASA**

*European Aviation Safety Agency* ou agence européenne de la sécurité aérienne. L'EASA développe un savoir-faire pour tout ce qui touche à la sécurité de l'aviation civile, en vue d'aider les institutions européennes à élaborer la législation et les mesures d'exécution relatives au contrôle de la sécurité des produits aéronautiques, des organisations et des personnes associées à leur utilisation.

**FAA**

Federal Aviation Administration. Cet organisme est responsable de la sécurité de l'aviation civile aux États-Unis.

**Handling**

Activité correspondant à l'armement de l'avion, c'est-à-dire son chargement et déchargement, ainsi qu'à la logistique l'entourant : gestion et stockage des produits hôteliers...

**Haute contribution**

Classes tarifaires correspondant aux classes affaires ou première classe.

**Hub**

Plate-forme de correspondance où les départs et les arrivées sont programmés pour réduire au minimum le temps de transit. Air France-KLM dispose de deux des quatre premiers *hubs* européens : Roissy-Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol. Les *hubs* d'Air France et de KLM sont organisés en plusieurs vagues successives d'arrivées et de départs par jour, afin de multiplier les possibilités de correspondance pour les clients.

**IATA**

International Air Transport Association. Créée en 1945, l'IATA a pour mission d'établir une réglementation professionnelle et de fournir à ses membres un cadre servant à la fixation et au respect de l'application des tarifs, ainsi que divers services d'aide commerciale ou financière.

**Joint-venture**

Société commune à deux partenaires, souvent détenue à parts égales 50/50. Ce type d'actionariat permet notamment la mise en place d'alliances technologiques ou industrielles afin de réaliser des projets particuliers communs aux entreprises partenaires.

**Multi-hub**

Système reliant plusieurs *hubs* entre eux, permettant aux clients d'accéder aux réseaux développés depuis chacun des *hubs*, en multipliant les possibilités d'acheminement de et vers le monde entier.

**OACI ou Organisation de l'aviation civile internationale**

Institution spécialisée des Nations unies, l'OACI a pour objectif de promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde. Elle établit les normes et les règles nécessaires à la sécurité, à la sûreté, à l'efficacité et à la régularité de l'aviation ainsi qu'à la protection de l'environnement.

**Partage de code**

Accord de partage de code (*code share*) consistant, pour deux compagnies aériennes, à commercialiser le même avion, chacune sous sa marque, sous son code IATA et sous son propre numéro de vol.

**Passager kilomètre transporté (PKT)**

Unité de compte correspondant au nombre total de passagers transportés multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

**Recette par passager au kilomètre**

Recette pour un passager payant transporté sur un kilomètre.

**Recette par tonne au kilomètre**

Recette pour une tonne de fret transportée sur un kilomètre.

**Recette unitaire**

Dans l'activité passage, correspond à la recette pour un siège offert ou pour un passager payant transporté sur un kilomètre. Dans l'activité cargo, correspond à la recette pour une tonne offerte ou transportée au kilomètre.

**Revenue management**

Technique d'optimisation de la recette des vols, basée sur la recherche permanente du meilleur équilibre entre le coefficient de remplissage et les tarifs proposés.

**Saison d'été**

Période déterminée par l'International Air Transport Association (IATA). Elle commence le dernier samedi de mars et se termine le dernier samedi d'octobre. À la saison d'été correspond un programme de vols d'été sur sept mois.

**Saison d'hiver**

Définie par l'IATA comme la période allant du premier dimanche qui suit le dernier samedi d'octobre au vendredi précédant le dernier samedi de mars. À la saison d'hiver correspond un programme de vols d'hiver sur cinq mois.

**Sécurité et sûreté aériennes**

La sécurité aérienne correspond à l'ensemble des mesures mises en œuvre par les professionnels du transport aérien en vue de fiabiliser l'exploitation et l'entretien des appareils.

La sûreté aérienne intègre les mesures mises en œuvre par les professionnels du transport aérien pour prévenir tout acte illicite ou de malveillance. Le transport aérien est en effet particulièrement exposé aux actes de terrorisme du fait de l'impact médiatique considérable offert par ce type d'activité. La sûreté aérienne comprend notamment le contrôle des bagages, le questionnement des passagers...

**Siège kilomètre offert (SKO)**

Nombre total de sièges disponibles pour le transport de passagers multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

**Surréservation ou surbooking**

La surréservation consiste à enregistrer un nombre de réservations supérieur aux sièges disponibles. Cette pratique, utilisée par toutes les compagnies aériennes, est légale aux termes de la législation européenne et permet chaque année à un nombre très important de passagers de trouver une place à bord des avions en dégagant des sièges supplémentaires. Elle s'accompagne généralement d'une politique de compensation financière et de dédommagement appliquée par les compagnies aériennes.

**Sous-flotte**

Ensemble des appareils d'un même type ayant exactement les mêmes caractéristiques techniques et commerciales (moteurs, configuration de la cabine...).

**Taux d'occupation ou coefficient d'occupation**

Passagers kilomètres transportés (PKT) divisés par les sièges kilomètres offerts (SKO).

**Taux de remplissage ou Coefficient de remplissage**

Tonnes kilomètres transportées (TKT) divisées par les tonnes kilomètres offertes (TKO).

**Tonne kilomètre offerte (TKO)**

Nombre total de tonnes disponibles pour le transport de fret multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

**Tonne kilomètre transportée (TKT)**

Nombre total de tonnes transportées multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

**Trafic point à point**

Trafic entre deux aéroports, à l'exclusion des passagers prolongeant leur voyage par une correspondance.

**Tronçon**

Section d'un vol entre deux destinations.

**Glossaire financier****ADR** ou *American Depositary Receipt*

Air France-KLM est coté au New York Stock Exchange sous forme d'ADR. Les ADR sont des certificats négociables de dépôt, représentatifs d'une ou plusieurs actions et dont la valeur nominale est libellée en dollars.

**ADW** ou *American Depositary Warrant*.

Les ADW correspondent à des warrants cotées sur le New York Stock Exchange.

**BASA** ou Bon d'acquisition et/ou de souscription d'action

Un BASA donne la possibilité de souscrire une ou plusieurs actions à un prix fixé à l'avance et pendant une durée déterminée.

**Capital social**

Le capital social correspond à l'ensemble des apports, en espèces ou en nature, effectués par les actionnaires soit au moment de la création de l'entreprise, soit au cours des augmentations de capital. Il est égal au nombre d'actions multiplié par la valeur nominale de l'action.

**Capitalisation boursière**

La capitalisation boursière correspond au cours de l'action multiplié par le nombre de titres composant le capital de la société.

**Capitaux propres**

Les capitaux propres représentent l'argent apporté par les actionnaires à la constitution de la société ou ultérieurement, ou laissés à la disposition de la société en tant que bénéfices non distribués sous forme de dividendes. Ils correspondent à la différence entre la valeur totale des actifs du bilan et le total des dettes.

**Chiffre d'affaires**

Le chiffre d'affaires correspond à l'ensemble des recettes générées par le groupe Air France-KLM dans ses trois métiers (passage, fret, maintenance) et ses activités annexes.

**ESA** ou Échange Salaire Actions

Dans le cadre des cessions de titres Air France-KLM par l'État, il a été proposé aux salariés d'acquiescer des actions au prix de l'offre en échange d'une baisse de leurs salaires sur une durée de 6 ans.

**IFRS** – *International Financial Reporting Standards*

Normes comptables internationales utilisées dans leurs comptes consolidés par les sociétés cotées de l'Union européenne. Adoptées depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2005, elles permettent aux investisseurs de comparer plus facilement les sociétés européennes entre elles.

**ISIN** – *International Securities Identification Number*

Le code ISIN est le code attribué aux valeurs cotées sur le marché Euronext permettant une recherche facile.

**OCÉANE** ou Obligations convertibles en actions nouvelles ou existantes

**OPE** ou offre publique d'échange

Une offre publique d'échange propose d'acquérir les titres d'une entreprise cible en échange des titres de la société à l'initiative de l'offre.

**ORS** ou offre réservée aux salariés

Dans le cadre des privatisations, l'État cède une tranche de titres aux salariés de l'entreprise à des conditions préférentielles.

**Ratio d'endettement**

Le ratio d'endettement correspond au rapport entre l'endettement net du groupe et ses fonds propres à un moment donné. Ce ratio permet de mesurer l'indépendance financière de l'entreprise : plus il est faible, plus la marge de manœuvre de l'entreprise est grande.

**Résultat d'exploitation**

Le résultat d'exploitation correspond à la différence entre le chiffre d'affaires et les charges engagées pour l'exploitation (charges externes, frais de personnel, amortissement et provisions). Il exprime ce que l'entreprise gagne grâce à son activité principale avant l'impact des éléments financiers et exceptionnels.

**Résultat net par action**

Le résultat net par action correspond au résultat net, divisé par le nombre d'actions.

**Résultat net-part du groupe**

Le résultat net-part du groupe correspond à la part du résultat d'exploitation revenant aux actionnaires après résultat financier, opérations exceptionnelles et impôts. Ce résultat net peut être distribué sous forme de dividendes ou mis en réserves, augmentant ainsi les capitaux propres de l'entreprise.

**TPI** ou titre au porteur identifiable

Le TPI permet à une entreprise de connaître ses actionnaires au porteur.

**US GAAP** ou *Generally Accepted Accounting Principles in the United States*

Principes comptables généralement adoptés aux États-Unis.

**Warrant**

Un *warrant* donne le droit d'acheter ou de vendre un titre à un prix d'exercice fixé jusqu'à une échéance déterminée. Les *warrants* sont créés par des établissements financiers qui en assurent la diffusion et la cotation.

## Information et contrôle

### Personne qui assure la responsabilité du document de référence

J'atteste, après avoir pris toute mesure raisonnable à cet effet, que les informations contenues dans le présent document de référence sont, à ma connaissance, conformes à la réalité et ne comportent pas d'omission de nature à en altérer la portée. J'ai obtenu des contrôleurs légaux des comptes une lettre de fin de travaux, dans laquelle ils indiquent avoir procédé à la vérification des informations portant sur la situation financière et les comptes données dans le présent document de référence ainsi qu'à la lecture d'ensemble du document de référence.

Les rapports des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés et sur les comptes sociaux au 31 mars 2005 figurant respectivement en page 183 et en page 194 du document de référence déposé le 29 juin 2005 et répertorié sous le numéro D.05-950 contiennent des observations.



Jean-Cyril Spinetta  
Président-directeur général

### Contrôleurs légaux des comptes

#### Commissaires aux comptes titulaires

##### Deloitte et Associés

185, avenue Charles-de-Gaulle – 92200 Neuilly-sur-Seine  
représenté par Pascal Pincemin

Renouvellement pour six exercices soumis à l'Assemblée générale du 15 septembre 2004

Date du premier mandat : 25 septembre 1998

##### KPMG Audit

Département de KPMG SA  
1, cours Valmy – 92923 Paris-La Défense  
représenté par Jean-Luc Decornoy et Jean-Paul Vellutini

Nommé pour six exercices par l'Assemblée générale du 25 septembre 2002

Date du premier mandat : 25 septembre 2002

#### Commissaires aux comptes suppléants

##### B.E.A.S.

7/9, Villa Houssaye – 92200 Neuilly-sur-Seine  
représenté par Alain Pons

Renouvellement pour six exercices soumis à l'Assemblée générale du 15 septembre 2004

Date du premier mandat : 25 septembre 1998

##### SCP Jean-Claude André et Autres

2 bis, rue de Villiers – 92300 Levallois-Perret  
représenté par Jean-Claude André

Nommé pour six exercices par l'Assemblée générale du 25 septembre 2002

Date du premier mandat : 25 septembre 2002

### Responsable de l'information financière

Dominique Barbarin  
Tél. : +33 1 41 56 88 60

### Informations incluses par référence

En application de l'article 28 du règlement (CE) n° 809/2004, les informations suivantes sont incluses par référence dans le présent document de référence :

#### Exercice 2005-06

Le document de référence pour l'exercice 2005-06 a été enregistré auprès de l'Autorité des marchés financiers en date du 29 juin 2006 sous le numéro de dépôt D.06-666. Les comptes consolidés figurent des pages 134 à 229 et l'attestation des responsables du contrôle des comptes figure page 230. Les comptes sociaux résumés figurent des pages 232 à 236 et l'attestation des responsables du contrôle des comptes figure page 237.

#### Exercice 2004-05

Le document de référence pour l'exercice 2004-05 a été enregistré auprès de l'Autorité des marchés financiers en date du 29 juin 2005 sous le numéro de dépôt D.05-0950. Les comptes consolidés figurent des pages 113 à 182 et l'attestation des responsables du contrôle des comptes figure page 183. Les comptes sociaux résumés figurent des pages 187 à 193 et l'attestation des responsables du contrôle des comptes figure page 194.

### Documents accessibles au public

Parmi les documents disponibles sur le site internet de la société ([www.airfranceklm-finance.com](http://www.airfranceklm-finance.com)) figurent notamment :

- ◆ les documents de référence 2006-07, 2005-06, 2004-05, 2004-03 déposés auprès de l'Autorité des marchés financiers ;
- ◆ les communiqués financiers (trafic, résultats trimestriels, semestriels et annuels) ;
- ◆ les notes d'opération ;
- ◆ les présentations financières ;
- ◆ les statuts de la société.

## Honoraires des Commissaires aux comptes

<i>(En milliers d'euros)</i>	Réseau KPMG incluant KPMG N.V.			
	2006-07		2005-06	
	Montant	%	Montant	%
<b>Audit</b>				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	7 486	89%	3 650	75%
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	735	9%	885	18%
<b>Sous-total</b>	<b>8 221</b>	<b>98%</b>	<b>4 535</b>	<b>93%</b>
<b>Autres prestations</b>				
Juridique, fiscal, social	165	2%	324	7%
Technologies de l'information	-	-	-	-
Audit interne	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-
<b>Total Air France-KLM</b>	<b>8 386</b>	<b>100%</b>	<b>4 859</b>	<b>100%</b>

<i>(En milliers d'euros)</i>	Deloitte et Associés			
	2006-07		2005-06	
	Montant	%	Montant	%
<b>Audit</b>				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	6 976	97%	3 661	75%
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	188	3%	1 200	25%
<b>Sous-total</b>	<b>7 164</b>	<b>100%</b>	<b>4 861</b>	<b>100%</b>
<b>Autres prestations</b>				
Juridique, fiscal, social	-	-	-	-
Technologies de l'information	-	-	-	-
Audit interne	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-
<b>Total Air France-KLM</b>	<b>7 164</b>	<b>100%</b>	<b>4 861</b>	<b>100%</b>

## Table de concordance

La présente table de concordance reprend les principales rubriques prévues par le règlement (ce) numéro 809/2004 de la Commission européenne du 29 avril 2004 (le « règlement ») et renvoie aux pages du présent document où sont mentionnées les informations relatives à chacune de ces rubriques.

N°	Rubriques figurant dans l'Annexe 1 du Règlement	Page
<b>1.</b>	<b>Personnes responsables</b>	<b>p. 233</b>
<b>2.</b>	<b>Contrôleurs légaux des comptes</b>	<b>p. 233</b>
<b>3.</b>	<b>Informations financières sélectionnées</b>	
3.1.	Informations historiques	p. 2 à 3 et p. 202
3.2.	Informations intermédiaires	sans objet
<b>4.</b>	<b>Facteurs de risques</b>	<b>p. 62 à 64</b>
<b>5.</b>	<b>Informations concernant l'émetteur</b>	
5.1.	Histoire et évolution de la société – renseignements à caractère général	p. 210 et p. 212
5.2.	Principaux investissements	p. 84
<b>6.</b>	<b>Aperçu des activités</b>	
6.1.	Principales activités	p. 26 à 43
6.2.	Principaux marchés	p. 24
6.3.	Événements exceptionnels	p. 68 et p. 156
6.4.	Dépendance vis-à-vis des brevets, licences, contrats et procédés de fabrication	sans objet
6.5.	Éléments fondateurs des déclarations concernant la position concurrentielle	p. 24
<b>7.</b>	<b>Organigramme</b>	
7.1.	Description sommaire du groupe	p. 220
7.2.	Liste des filiales importantes	p. 183 à 187
<b>8.</b>	<b>Propriétés immobilières, usines et équipements</b>	
8.1.	Immobilisations corporelles importantes	p. 40 à 43 et p. 86 à 88
8.2.	Questions environnementales pouvant influencer l'utilisation des immobilisations corporelles	p. 54 à 57
<b>9.</b>	<b>Examen de la situation financière et du résultat</b>	
9.1.	Situation financière	p. 80 à 83 et p. 98 à 182
9.2.	Résultat d'exploitation	p. 82
<b>10.</b>	<b>Trésorerie et capitaux</b>	
10.1.	Capitaux de l'émetteur	p. 92, 93 et 213
10.2.	Source et montant des flux de trésorerie	p. 95
10.3.	Conditions d'emprunt et structure de financement	p. 3 et p. 85
10.4.	Restrictions à l'utilisation des capitaux	sans objet
10.5.	Sources de financement attendues	sans objet
<b>11.</b>	<b>Recherche et développement, brevets et licences</b>	<b>sans objet</b>
<b>12.</b>	<b>Information sur les tendances</b>	<b>p. 83</b>
<b>13.</b>	<b>Prévisions ou estimations du bénéfice</b>	<b>sans objet</b>

N°	Rubriques figurant dans l'Annexe 1 du Règlement	Page
<b>14.</b>	<b>Organes d'administration, de direction et de surveillance et direction générale</b>	
14.1.	Composition – déclarations	p. 6 à p. 20
14.2.	Conflits d'intérêts	p. 11
<b>15.</b>	<b>Rémunération et avantages</b>	
15.1.	Rémunérations et avantages en nature	p. 15 à p. 18
15.2.	Retraites et autres avantages	p. 16
<b>16.</b>	<b>Fonctionnement des organes d'administration et de direction</b>	
16.1.	Mandats des membres du Conseil d'administration	p. 6 à p. 10
16.2.	Contrats de service liant les membres des organes d'administration	p. 11
16.3.	Informations sur le comité d'audit et le comité des rémunérations	p. 12 à p. 14
16.4.	Déclaration relative au gouvernement d'entreprise	p. 11 à p. 14
<b>17.</b>	<b>Salariés</b>	
17.1.	Nombre de salariés	p. 46 et p. 118
17.2.	Participations dans le capital de l'émetteur et stock-options	p. 213 à p. 217 et p.17
17.3.	Accord prévoyant une participation des salariés dans le capital de l'émetteur	sans objet
<b>18.</b>	<b>Principaux actionnaires</b>	
18.1.	Identification des principaux actionnaires	p. 216 à p. 217
18.2.	Existence de droits de vote différents	p. 213
18.3.	Contrôle de l'émetteur	p. 215
18.4.	Accord dont la mise en œuvre pourrait entraîner un changement de contrôle	p. 215
<b>19.</b>	<b>Opérations avec des apparentés</b>	<b>p. 178 à p. 179</b>
<b>20.</b>	<b>Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats de l'émetteur</b>	
20.1.	Informations financières historiques	p. 2 à p. 3 et p.233
20.2.	Informations financières pro forma	p. 110
20.3.	États financiers	p. 89 à p. 202
20.4.	Vérifications des informations financières historiques annuelles	p. 203 à p. 204
20.5.	Date des dernières informations financières	p. 181
20.6.	Informations financières intermédiaires et autres	sans objet
20.7.	Dividendes	p. 21
20.8.	Procédures judiciaires et d'arbitrage	p. 156
20.9.	Changement significatif de la situation financière ou commerciale	sans objet
<b>21.</b>	<b>Informations complémentaires</b>	
21.1.	Capital social	p. 213
21.2.	Acte constitutif et statuts	p. 212 et 216
<b>22.</b>	<b>Contrats importants</b>	<b>sans objet</b>
<b>23.</b>	<b>Informations provenant de tiers, déclarations d'experts et déclarations d'intérêts</b>	<b>sans objet</b>
<b>24.</b>	<b>Documents accessibles au public</b>	<b>p. 233</b>
<b>25.</b>	<b>Informations sur les participations</b>	<b>p. 199 à 200</b>



