Société anonyme au capital de 1 868 137 539,50 euros
Siège social : 45, rue de Paris, 95747 Roissy CDG Cedex
RCS Bobigny 552 043 002

NOTE D'OPERATION

MISE A LA DISPOSITION DU PUBLIC A L'OCCASION DE L'ADMISSION AU PREMIER MARCHE D'EURONEXT PARIS S.A. D'UN NOMBRE MAXIMUM DE 51 490 669 ACTIONS NOUVELLES A EMETTRE ET D'UN NOMBRE MAXIMUM DE 46 809 699 BONS D'ACQUISITION D'ACTIONS EXISTANTES ET/OU DE SOUSCRIPTION D'ACTIONS NOUVELLES DE LA SOCIETE.

Les actions et les bons d'acquisition et/ou de souscription d'actions Air France faisant l'objet de cette note d'opération sont destinés à être remis en échange des actions ordinaires de la société Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. ("**KLM**") dans le cadre d'une opération d'offre publique d'échange initiée par Air France selon les règles et procédures applicables aux Pays-Bas et aux Etats Unis.

AUTORITÉ DES MARCHÉS FINANCIERS
AMF

En application des articles L. 412-1 et L. 621-8 du Code Monétaire et Financier, l'Autorité des marchés financiers a apposé le visa n° 04-241 en date du 2 avril 2004, conformément aux dispositions du règlement COB n° 98-01. Ce prospectus a été établi par l'émetteur et engage la responsabilité de ses signataires. Le visa n'implique ni approbation de l'opportunité de l'opération ni authentification des éléments comptables et financiers présentés. Il a été attribué après examen de la pertinence et de la cohérence de l'information donnée dans la perspective de l'opération proposée aux investisseurs.

Le présent prospectus est composé :

- du document de référence d'Air France déposé auprès de la Commission des opérations de bourse le 25 juin 2003 sous le numéro D.03-0947,
- de la présente note d'opération.

Des exemplaires du présent prospectus sont disponibles sans frais auprès d'Air France – Service DB-AC, 45, rue de Paris, 95747 Roissy CDG Cedex (numéro vert 0800 320 310) ainsi que sur les sites internet d'Air France, (www.airfrance-finance.com) et de l'Autorité des marchés financiers (www.amf-france.org).

PRINCIPALES CARACTERISTIQUES DE L'OPERATION

1	**Emetteur**	Air France.
2	**But de l'opération**	Les actions Air France et les bons d'acquisition et/ou de souscription d'actions Air France ("**BASA**") à émettre ainsi que les Air France *American Depository Shares* ("**ADS**") et les Air France *American Depository Warrants* ("**ADW**") sont destinés à être remis en échange des actions ordinaires de KLM et des *New York Registry Shares* de KLM ("**NYRS KLM**") dans le cadre de l'offre publique d'échange soumise au droit néerlandais et au droit américain, initiée par Air France sur les actions ordinaires de KLM et les NYRS KLM (l' "**Offre**") qui a pour objectif le rapprochement entre Air France et KLM en vue de créer le premier groupe de transport aérien européen.
3	**Parité d'échange**	La parité d'échange proposée est de 11 actions Air France et 10 BASA pour 10 actions ordinaires de KLM et de 11 Air France *American Depository Shares* ("**ADS**") et de 10 Air France *American Depository Warrants* ("**ADW**") pour 10 NYRS KLM. Un ADS représente une action Air France et un ADW représente un BASA.
4	**Privatisation d'Air France**	En cas de réalisation de l'Offre, la majorité du capital d'Air France sera, de fait, transférée au secteur privé. Dans l'hypothèse où l'intégralité des actions ordinaires de KLM serait apportée à l'Offre, la participation de l'Etat français au capital d'Air France serait automatiquement diluée de sorte que l'Etat français détiendrait postérieurement à l'Offre et éventuellement à l'Offre Complémentaire (telle que définie au paragraphe 2.2.3.6 de la présente note), 43,7 % du capital et 44,7 % des droits de vote d'Air France.
5	**Actions résultant de l'offre publique d'échange**	
	Nombre maximum d'actions dont l'admission est demandée	Le nombre maximum d'actions Air France nouvelles dont l'admission est demandée est de 51 490 669 actions nouvelles de 8,5 euros de nominal chacune, représentant un montant nominal global maximum de 437 670 686,50 euros.
	Opération d'échange	Les actions nouvelles seront émises exclusivement pour être livrées aux actionnaires de KLM, en rémunération des actions ordinaires de KLM apportées à l'Offre ou apportées pendant l'Offre Complémentaire. Les ADS (représentant les actions nouvelles) seront delivrés exclusivement aux actionnaires de KLM, en rémunération des NYRS KLM apportées à l'Offre ou apportées pendant l'Offre Complémentaire.
	Valeur d'émission	L'émission des actions nouvelles se fera sur la base d'une valeur d'émission égale au cours de clôture de l'action Air France sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. à la date de clôture de l'Offre.
	Date de jouissance des actions nouvelles	Les actions nouvelles et les ADS porteront jouissance courante à compter de leur émission donnant droit à toute distribution mise en paiement à compter de la date de règlement/livraison des actions dans le cadre de l'Offre.
	Date de cotation sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A.	• Dès que possible à compter de la date de règlement/livraison dans le cadre de l'Offre pour les actions nouvelles à émettre en contrepartie des actions ordinaires de KLM présentées pendant l'Offre ; • Dès que possible pour les actions nouvelles à émettre en contrepartie des actions ordinaires de KLM présentées pendant l'Offre Complémentaire.

Date de cotation des ADS sur le New York Stock Exchange	• Dès que possible, à compter de la date de règlement/ livraison dans le cadre de l'Offre pour les ADS à émettre en contrepartie des NYRS KLM présentées à l'Offre ; • Dès que possible pour les ADS à émettre en contrepartie des NYRS KLM présentées pendant l'Offre Complémentaire.
Places de cotation	Actions : Premier Marché d'Euronext Paris S.A., Marché d'Euronext Amsterdam N.V. ADS : New York Stock Exchange.

6 Bons d'acquisition et/ou de souscription d'actions résultant de l'offre publique d'échange

Nombre maximum de bons dont l'admission est demandée	Le nombre maximum de bons d'acquisition et/ou de souscription d'actions dont l'admission est demandée est de 46 809 699 BASA nouveaux.
Opération d'échange	Les BASA nouveaux seront émis exclusivement pour être livrés aux actionnaires de KLM, en rémunération des actions ordinaires de KLM apportées à l'Offre ou apportées pendant l'Offre Complémentaire. Les ADW (représentant les BASA) seront delivrés exclusivement aux actionnaires de KLM, en rémunération des NYRS KLM apportées à l'Offre ou apportées pendant l'Offre Complémentaire.
Valeur théorique d'émission	Le BASA, et donc le ADW, a été valorisé de manière théorique au 29 septembre 2003, jour précédant l'annonce du rapprochement. Sur la base du cours de clôture d'Air France au 29 septembre 2003 de 13,69 €, d'un taux sans risque de 2,89 %, d'une volatilité de l'action Air France de 40 %, des dividendes Air France de 0,096 € par action en 2003/04, 0,144 € en 2004/05 et 0,188 € en 2005/06 (estimations de I/B/E/S – Institutional Brokers Estimates System), la valeur théorique du BASA est égale à 1,68 € en utilisant la méthode de valorisation de "Black-Scholes" (en prenant en compte l'impact de dilution des BASA et après ajustement de la volatilité). Cependant la valeur de marché des BASA, et donc des ADW, à leur date d'émission peut être significativement différente de la valeur théorique décrite ci-dessus en raison, entre autre, des modifications des conditions de marché entre le 29 septembre 2003 et la date d'émission des BASA (cours de bourse d'Air France, volatilité du titre Air France, taux sans risque, etc.).
Date de cotation des bons sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A.	• Dès que possible à compter de la date de règlement/livraison des BASA à émettre en contrepartie des actions ordinaires de KLM présentées à l'Offre ; • Dès que possible pour les BASA à émettre en contrepartie des actions ordinaires de KLM pendant l'Offre Complémentaire. Les BASA d'une maturité de trois ans et demi pourront être négociés à compter de la date de cotation. Ils seront radiés trois ans et six mois jour pour jour à compter de la date de règlement/ livraison des BASA dans le cadre de l'Offre.
Date de cotation des ADW sur le New York Stock Exchange	• Dès que possible, à compter de la date de règlement/ livraison dans le cadre de l'Offre pour les ADW à émettre en contrepartie des NYRS KLM présentées à l'Offre ; • Dès que possible pour les ADW à émettre en contrepartie des NYRS KLM présentées pendant l'Offre Complémentaire.
Modalités et prix d'exercice	Trois BASA donneront droit à leur titulaire d'acquérir, et/ou de souscrire, deux actions Air France de 8,5 euros de valeur nominale, au prix d'exercice de 20 euros par action Air France, soit une prime d'émission de 11,5 euros par action Air France.

		Les ADW auront les mêmes modalités et prix d'exercice en ADS ou en actions Air France que les BASA.
	Période d'exercice	Les BASA pourront être exercés par leurs titulaires pendant une période de 24 mois commençant à l'issue d'une période de 18 mois jour pour jour à compter du règlement/livraison des BASA dans le cadre de l'Offre (la "**Période d'Exercice**"). Les BASA non exercés à l'issue de la Période d'Exercice seront annulés et perdront toute valeur. Les ADW auront la même période d'exercice que les BASA.
	Jouissance et droits attachés aux actions souscrites et/ou acquises par exercice des BASA	• Les actions nouvelles souscrites par l'exercice des BASA porteront jouissance à compter du début de l'exercice social au cours duquel lesdites actions auront été souscrites. Elles seront entièrement assimilées aux actions anciennes après paiement, le cas échéant, du dividende afférent à l'exercice précédent, ou s'il n'en est pas distribué, après tenue de l'Assemblée Générale annuelle statuant sur les comptes de cet exercice ; • les actions existantes acquises par l'échange des BASA seront des actions ordinaires existantes portant jouissance courante.
	Places de cotation	BASA : Premier Marché d'Euronext Paris S.A., Marché d'Euronext Amsterdam N.V. ADW : New York Stock Exchange.
	Dilution potentielle (après exercice des BASA/ADW)	• Minimum : 0 % • Maximum : 10,32 % en prenant pour hypothèse que 46 809 699 BASA/ADW ont été émis et que ces derniers, lors de leur exercice, ont donné lieu exclusivement à l'attribution d'actions existantes (dilution minimum) ou exclusivement à la souscription d'actions nouvelles (dilution maximum), compte tenu, dans les deux cas, de l'émission de 51 490 669 actions nouvelles dans le cadre de l'Offre.
7	**Eléments indicatifs de calendrier**	• Ouverture de l'Offre : le 5 avril 2004 ; • Assemblée Générale Extraordinaire informative des actionnaires de KLM : le 19 avril 2004 ; • Assemblée Générale Extraordinaire des actionnaires d'Air France : le 20 avril 2004 ; • Conseil d'administration d'Air France : le 20 avril 2004 ; • Clôture de l'Offre : le 3 mai 2004 (17 heures, heure de New York; 23 heures, heure d'Amsterdam) ; • Cotation des actions Air France sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. : dès que possible à compter de la date de règlement/livraison dans le cadre de l'Offre ; • Cotation des BASA sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. : dès que possible à compter de la date de règlement/livraison dans le cadre de l'Offre.
8	**Intermédiaires financiers**	Société Générale – 32 rue du Champ de Tir – BP 81236 – 44312 Nantes Cedex 3
9	**Contact investisseur**	Air France – Service DB-AC – Dominique Barbarin – tél. + 33 1 41 56 88 60 – Email : dobarbarin@airfrance.fr
10	**Mise à disposition du prospectus**	La présente note d'opération et le document de référence d'Air France sont disponibles sur le site Internet de l'Autorité des marchés financiers (l' "**AMF**") : www.amf-france.org et sans frais auprès d'Air France Service DB-AC, 45 rue de Paris, 95747 Roissy CDG Cedex, France (numéro vert 0800 320 310) et sur son site Internet : www.airfrance-finance.com

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1 RESPONSABLE DU PROSPECTUS ET DU CONTROLE DES COMPTES 9

1.1 RESPONSABLE DU PROSPECTUS 9

1.2 ATTESTATION DU RESPONSABLE DU PROSPECTUS 9

1.3 RESPONSABLES DU CONTROLE DES COMPTES 9

1.3.1 Commissaires aux comptes titulaires 9

1.3.2 Commissaires aux comptes suppléants 9

1.4 ATTESTATION DES RESPONSABLES DU CONTROLE DES COMPTES 10

1.5 RESPONSABLE DE LA COMMUNICATION FINANCIERE 11

CHAPITRE 2 ADMISSION AU PREMIER MARCHE D'EURONEXT PARIS S.A. D'ACTIONS NOUVELLES ET DE BONS D'ACQUISITION D'ACTIONS EXISTANTES ET/OU DE SOUSCRIPTION D'ACTIONS NOUVELLES 12

2.1 RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'ADMISSION AUX NEGOCIATIONS SUR LE PREMIER MARCHE D'EURONEXT PARIS S.A. D'ACTIONS ET DE BONS D'ACQUISITION D'ACTIONS EXISTANTES ET/OU DE SOUSCRIPTION D'ACTIONS NOUVELLES 12

2.1.1 Caractéristiques des titres dont l'admission est demandée 12

2.1.2 Date prévue de cotation 12

2.1.3 Libellé des titres dont l'admission est demandée 12

2.1.4 Autres places de cotation 13

2.1.5 Aspects financiers 13

2.1.6 Privatisation d'Air France 14

2.1.7 Organismes financiers assurant le service financier de l'émetteur en France . 14

2.2 RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'AUGMENTATION DE CAPITAL RESULTANT DE L'OFFRE ET DE L'OFFRE COMPLEMENTAIRE 14

2.2.1 Résolutions, autorisations, approbations 14

2.2.2 Valeur d'émission 17

2.2.3 Modalités de l'Offre 17

2.2.4 Montant brut maximum des augmentations de capital 31

2.2.5 Charges liées aux augmentations de capital 31

2.2.6 Période de souscription 31

2.2.7 Etablissements domiciliaires 31

2.2.8 Intention des principaux actionnaires 32

2.2.9 Garantie de bonne fin 32

2.2.10 But des augmentations de capital 32

2.2.11 Rapport des commissaires aux comptes à l'Assemblée Générale Extraordinaire des actionnaires d'Air France en date du 20 avril 2004 35

2.2.12 Rapport des commissaires aux comptes sur les conditions et les conséquences de l'augmentation de capital destinée à remunérer les actions apportées à l'Offre 37

2.3 CARACTERISTIQUES DES BASA 37

2.3.1 Forme des BASA 37

2.3.2 Cotation 37

2.3.3 Autres places de cotations 38

2.3.4 Droits attachés aux BASA – Proportion et prix d'exercice 38

2.3.5 Période d'exercice des BASA 38

2.3.6 Valeur du BASA 38

2.3.7 Jouissance et droits attachés aux actions résultant de l'exercice des BASA . . 39

2.3.8 Modalités d'exercice des BASA 39

2.3.9 Suspension de l'exercice des BASA 40

2.3.10 Information des titulaires de BASA en cas d'émission comportant un droit préférentiel de souscription . . . 40
2.3.11 Maintien des droits des titulaires de BASA . . . 40
2.3.12 Information des titulaires de BASA en cas d'ajustements . . . 44
2.3.13 Règlement des rompus . . . 44
2.3.14 Rachat et annulation des BASA . . . 44
2.3.15 Régime fiscal des BASA . . . 45
2.3.16 Incidence de l'échange et/ou de l'exercice des BASA sur la situation de l'actionnaire . . . 46
2.3.17 Actions issues de l'exercice des BASA . . . 47
2.4 RENSEIGNEMENTS GENERAUX CONCERNANT LES ACTIONS NOUVELLES DONT L'ADMISSION EST DEMANDEE . . . 47
2.4.1 Droits attachés aux actions . . . 47
2.4.2 Négociabilité des actions . . . 48
2.4.3 Inscription en compte des actions . . . 48
2.4.4 Régime fiscal des actions Air France . . . 49
2.4.5 Cotation des actions nouvelles . . . 53
2.4.6 Autres places de cotation . . . 53
2.4.7 Incidence des présentes augmentations de capital sur la situation de l'actionnaire . . . 53
2.4.8 Volumes traités et évolutions des cours . . . 53
2.5 TRIBUNAUX COMPETENTS EN CAS DE LITIGES . . . 53
CHAPITRE 3 RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE RAPPROCHEMENT ENTRE AIR FRANCE ET KLM . . . 54
3.1 DESCRIPTIF DES ACCORDS CONCLUS POUR LA REALISATION DU RAPPROCHEMENT ENTRE AIR FRANCE ET KLM . . . 54
3.1.1 Aperçu du contenu des accords . . . 54
3.1.2 Accords conclus avec les titulaires d'actions prioritaires, d'actions préférentielles cumulatives A et d'actions préférentielles cumulatives C . . . 58
3.1.3 Accords relatifs au plan de stock-options des employés de KLM . . . 60
3.1.4 Engagement de céder les actions d'auto-contrôle . . . 60
3.1.5 Accords relatifs à l'organisation de l'actionnariat . . . 60
3.1.6 Evolution de la structure du groupe . . . 61
3.1.7 Gouvernement d'entreprise et organisation . . . 61
3.1.8 Les assurances . . . 69
3.1.9 Admission de KLM dans l'alliance SkyTeam . . . 73
3.1.10 Accord avec Alitalia dans le cadre du rapprochement . . . 73
3.1.11 Accord de coordination tripartite . . . 73
3.1.12 Recommandations et autorisations . . . 74
3.1.13 Déclarations et garanties d'Air France et de KLM . . . 74
3.1.14 Conduite de l'activité jusqu'à la réalisation définitive de l'Offre . . . 74
3.1.15 Coopération et Information . . . 74
3.1.16 Résiliation . . . 75
3.1.17 Droit applicable . . . 75
3.2 RISQUES LIES AU RAPPROCHEMENT ET A L'OFFRE . . . 75
3.2.1 Risques liés à l'Offre et au rapprochement . . . 75
3.2.2 Risques liés à l'activité du groupe Air France-KLM . . . 77
3.2.3 Risques liés à l'industrie aérienne . . . 79

3.3 AUTRES ELEMENTS DE LA TRANSACTION 80
3.3.1 Consultation des comités d'entreprise et des syndicats d'Air France et de KLM. 80
3.3.2 Considérations fiscales 80
3.3.3 Déclaration intergouvernementale de coopération 80
3.3.4 Exclusivité et non-sollicitation 81
CHAPITRE 4 RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT L'EMETTEUR ET SON CAPITAL 82
4.1 RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT L'EMETTEUR 82
4.2 RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LE CAPITAL 82
CHAPITRE 5 RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE L'EMETTEUR 83
5.1 AUTORISATION DE LA COMMISSION EUROPEENNE – DESCRIPTION DES ENGAGEMENTS 83
5.1.1 Engagements de mise à disposition de créneaux de décollage et d'atterrissage à des concurrents sur certains aéroports 83
5.1.2 Autres engagements et assurances 84
5.2 REGLEMENTATION AMERICAINE EN MATIERE DE CONCURRENCE 84
5.3 AUTRES REGLEMENTATIONS ETRANGERES EN MATIERE DE CONCURRENCE 84
5.4 ACCORD DE COOPERATION AVEC ALITALIA 85
CHAPITRE 6 EMETTEUR : PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS 86
6.1 INFORMATIONS COMPTABLES COMPLEMENTAIRES 86
6.1.1 Récapitulatif des différences entre les principes comptables suivis par Air France et les principes comptables américains 86
6.1.2 Tableaux de réconciliation du compte de résultat et des capitaux propres des normes comptables françaises aux normes comptables américaines 102
6.1.3 Notes spécifiques aux principes comptables américains 110
6.2 RESULTATS AU 30 SEPTEMBRE 2003 129
6.2.1 Rapport des commissaires aux comptes sur l'examen limité des comptes semestriels consolidés du 1er avril 2003 au 30 septembre 2003 129
6.2.2 Compte de résultat consolidé 130
6.2.3 Bilan consolidé 131
6.2.4 Variation des capitaux propres consolidés 132
6.2.5 Tableau de flux de trésorerie consolidé 133
6.2.6 Annexes aux comptes consolidés 134
6.2.7 Récapitulatif des différences entre les principes comptables suivis par Air France et les principes comptables américains 150
6.2.8 Tableaux de réconciliation du compte de résultat et des capitaux propres des normes comptables française aux normes comptables américaines 162
6.3 INFORMATIONS FINANCIERES PRO FORMA 170
6.3.1 Compte de résultat consolidé condensé pro forma non audité au 30 septembre 2003 173
6.3.2 Compte de résultat consolidé condensé pro forma non audité au 31 mars 2003 174
6.3.3 Bilan consolidé condensé pro forma non audité au 30 septembre 2003 175
6.3.4 Notes annexées aux états financiers consolidés condensés pro forma non audités 176
CHAPITRE 7 EMETTEUR : GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE 199
CHAPITRE 8 RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'EVOLUTION RECENTE ET LES PERSPECTIVES D'AVENIR DE L'EMETTEUR 200
8.1 RAPPORT D'ACTIVITE DU GROUPE (SUR LE SEMESTRE CLOS LE 30 SEPTEMBRE 2003) 200

8.2 COMPTES CONSOLIDES NON AUDITES AU 31 DECEMBRE 2003 211
8.2.1 Rapport des commissaires aux comptes sur l'examen limité des comptes intermédiaires consolidés du 1er avril 2003 au 31 décembre 2003 211
8.2.2 Compte de résultat consolidé non audité 212
8.2.3 Bilan consolidé non audité 213
8.2.4 Variation des capitaux propres consolidés non auditée 214
8.2.5 Tableau de flux de trésorerie consolidé non audité 215
8.2.6 Annexes 216
8.3 ACTUALISATION DE LA FLOTTE AU 31 DECEMBRE 2003 230
8.4 PERSPECTIVES POUR L'EXERCICE 2003-2004 230
CHAPITRE 9 RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT KLM 231
9.1 HISTORIQUE DE KLM 231
9.2 CAPITAL DE KLM 231
9.3 DIRECTOIRE ET CONSEIL DE SURVEILLANCE DE KLM 231
9.4 CONDITIONS D'EMPLOI DES MEMBRES DU DIRECTOIRE DE KLM 233
9.5 TRAITEMENT DES WARRANTS COTES ET DES STOCK OPTIONS 236
9.6 SEUILS DE DETENTION 237
9.7 STRUCTURE DU GROUPE KLM 238
9.8 ACTIVITES DE KLM 238
9.8.1 Données géographiques 240
9.8.2 Réseaux de vente 240
9.8.3 Concessions et droits de trafic 240
9.8.4 Alliance avec Northwest Airlines 241
9.8.5 Coopération avec Continental Airlines 241
9.8.6 Coopération avec d'autres compagnies aériennes 242
9.8.7 Fourniture de carburant 242
9.8.8 Prix du carburant 242
9.8.9 Assurance 242
9.8.10 Concurrence et restrictions de trafic 242
9.8.11 Réglementations Applicables 243
9.8.12 Activités annexes 243
9.9 IMMOBILISATIONS CORPORELLES 244
9.10 IMMOBILIER 245
9.11 INFORMATIONS FINANCIERES 245
9.11.1 Résultats financiers intérimaires non audités de KLM pour la période de neuf mois se terminant au 31 décembre 2003 245
9.11.2 Notes aux états financiers intérimaires non audités de KLM pour la période de neuf mois se terminant au 31 décembre 2003 248
9.11.3 Engagements hors bilan 251
9.11.4 Obligations financières contractuelles 251
ANNEXE 1 AVIS RENDU PAR LA COMMISSION DES PARTICIPATIONS ET TRANSFERTS EN DATE DU 2 MARS 2004 ET PUBLIE AU JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE LE 28 MARS 2004 253
ANNEXE 2 AMADEUS GLOBAL TRAVEL DISTRIBUTION S.A. – INFORMATIONS COMPTABLES 260
ANNEXE 3 COMMUNIQUE AIR FRANCE EN DATE DU 8 MARS 2004 RELATIF AU TRAFIC PASSAGER 274

CHAPITRE 1 RESPONSABLE DU PROSPECTUS ET DU CONTROLE DES COMPTES

1.1 RESPONSABLE DU PROSPECTUS

Jean-Cyril Spinetta
Président Directeur Général d'Air France

1.2 ATTESTATION DU RESPONSABLE DU PROSPECTUS

"A ma connaissance, les données du présent prospectus sont conformes à la réalité ; elles comprennent toutes les informations nécessaires aux investisseurs pour fonder leur jugement sur le patrimoine, l'activité, la situation financière, les résultats et les perspectives d'Air France ainsi que sur les droits attachés aux titres offerts ; elles ne comportent pas d'omission de nature à en altérer la portée. Néanmoins, cette attestation ne porte que sur les chapitres 1 à 8 du présent prospectus.

Il est précisé que les informations du chapitre 9 relatives à KLM et ses filiales proviennent de documents publics et officiels (dont le rapport annuel 2002/2003 de KLM et le document *Form 20-F* déposé auprès de la *Securities and Exchange Commission* et signé par le Président du Directoire de KLM (*CEO*) et le Directeur Financier de KLM (*CFO*) ou d'éléments communiqués par KLM sur sa situation légale et financière et celle de ses filiales et qui ont fait l'objet d'une traduction libre en français.

Il est précisé que les informations de l'annexe 2 relatives à Amadeus Global Travel Distribution S.A. ("Amadeus") proviennent des rapports annuels 2000/2001, 2001/2002 et 2002/2003 déposés auprés de la *Comisión Nacional del Mercado de Valores ("CNMV")* signé par le Président Directeur Général d'Amadeus et qui ont fait l'objet d'une traduction libre en français."

Le Président Directeur Général
Jean-Cyril Spinetta

1.3 RESPONSABLES DU CONTROLE DES COMPTES

1.3.1 Commissaires aux comptes titulaires

- Deloitte Touche Tohmatsu Audit
  185, avenue Charles de Gaulle
  92200 – Neuilly-sur-Seine

Représenté par Pascal Pincemin
Nommé pour 6 exercices par l'Assemblée Générale Ordinaire du 25 septembre 1998

Date du premier mandat : 25 septembre 1998

- KPMG Audit
  Département de KPMG S.A.
  1, cours de Valmy
  92923 – Paris la Défense

Représenté par Jean-Luc Decornoy
Nommé pour 6 exercices par l'Assemblée Générale Ordinaire du 25 septembre 2002

Date du premier mandat : 25 septembre 2002

1.3.2 Commissaires aux comptes suppléants

- B.E.A.S.
  7/9 Villa Houssaye
  92200 – Neuilly-sur-Seine

Représenté par Philippe Vassor
Nommé pour 6 exercices par l'Assemblée Générale Ordinaire du 25 septembre 1998

Date du premier mandat : 25 septembre 1998

- SCP Jean-Claude André et Autres
  Les Hauts de Villiers – 2 bis rue de Villiers
  92300 Levallois-Perret

Représentée par Jean-Claude André
Nommé pour 6 exercices par l'Assemblée Générale Ordinaire du 25 septembre 2002

Date du premier mandat : 25 septembre 2002

1.4 ATTESTATION DES RESPONSABLES DU CONTROLE DES COMPTES

Mesdames, Messieurs,

"En notre qualité de commissaires aux comptes de la société Air France S.A. et en application du règlement COB 98-01, nous avons procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à la vérification des informations portant sur la situation financière et les comptes annuels et consolidés aux 31 mars 2001, 2002 et 2003, ainsi que sur les comptes intermédiaires consolidés au 30 septembre 2002 et 2003 et au 31 décembre 2003 donnés dans la présente note d'opération établie à l'occasion de l'admission au Premier Marché d'Euronext Paris S.A. d'un nombre maximum de 51 490 669 actions nouvelles et d'un nombre maximum de 46 809 699 bons d'acquisition d'actions existantes et/ou de souscription d'actions nouvelles d'actions nouvelles destinées à être remis en échange des actions ordinaires de la société Koninklijke Luchtvaart Maastschappij ("**KLM**") dans le cadre d'une offre publique d'échange initiée par société Air France selon les règles et procédures applicables aux Pays-Bas et aux Etats Unis. Cette note complète le document de référence enregistré par la Commission des opérations de bourse en date du 25 juin 2003 sous le numéro D.03-0947 qui a fait l'objet d'un avis de notre part en date du 25 juin 2003 dans lequel nous concluions que sur la base des diligences effectuées, nous n'avions pas d'observation à formuler sur la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes, présentés dans ce document de référence.

Cette note d'opération a été établie sous la responsabilité de votre Président Directeur Général. Il nous appartient d'émettre un avis sur la sincérité des informations qu'il contient portant sur la situation financière et les comptes.

Nos diligences ont consisté, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à apprécier la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes de la société Air France S.A., à vérifier leur concordance avec les comptes ayant fait l'objet d'un rapport. Elles ont également consisté à lire les autres informations relatives à la société Air France contenues dans la note d'opération, afin d'identifier le cas échéant les incohérences significatives avec les informations portant sur la situation financière et les comptes, et de signaler les informations manifestement erronées que nous aurions relevées sur la base de notre connaissance générale de la société acquise dans le cadre de notre mission. Ce document ne contient pas de données prévisionnelles isolées résultant d'un processus d'élaboration structuré.

Les comptes annuels et consolidés pour les exercices clos le 31 mars 2001 et 2002, arrêtés par le Conseil d'administration, qui ont fait l'objet d'un audit par les cabinets Deloitte Touche Tohmatsu Audit et Constantin Associés selon les normes professionnelles applicables en France, ont été certifiés sans réserve ni observation.

Les comptes annuels et les comptes consolidés pour l'exercice clos le 31 mars 2003, arrêtés par le Conseil d'administration ont fait l'objet d'un audit par nos soins selon les normes professionnelles applicables en France.

Les comptes annuels pour l'exercice clos le 31 mars 2003 ont été certifiés sans réserve et avec l'observation suivante :

"Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 1 de l'annexe aux comptes annuels qui expose deux changements de méthode comptable :

- La première application du règlement CRC n° 2000-06 du 7 décembre 2000 sur les passifs et ses conséquences sur le compte de résultat et les capitaux propres à l'ouverture ;
- La comptabilisation d'un chiffre d'affaires à l'avancement pour tous les contrats à long terme significatifs d'une durée supérieure à six mois relatifs à l'activité industrielle de maintenance de la société".

Les comptes consolidés pour l'exercice clos le 31 mars 2003 ont été certifiés sans réserve et avec l'observation suivante :

"Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 1 de l'annexe aux comptes annuels qui expose deux changements de méthode comptable :

- La comptabilisation du grand entretien faisant suite à l'application à compter du 1er avril 2002 du règlement CRC n° 2000-06 sur les passifs et de l'avis CNC 2002-07 relatif aux amortissements et dépréciation d'actifs ;
- La comptabilisation d'un chiffre d'affaires à l'avancement pour tous les contrats à long terme significatifs d'une durée supérieure à six mois relatifs à l'activité industrielle de maintenance de la société".

Les comptes intermédaires consolidés arrêtés aux 30 septembre 2002 et 2003, arrêtés par le Conseil d'administration ont fait l'objet d'un examen limité par nos soins selon les normes professionnelles applicables en France et ont donné lieu à l'émission d'un rapport sans réserve ni observation.

Les comptes intermédaires consolidés portant sur la période de neuf mois du 1er avril au 31 décembre 2003, établis par la Direction, ont fait l'objet d'un examen limité par nos soins selon les normes professionnelles applicables en France et ont donné lieu à l'émission d'un rapport sans réserve ni observation.

Nos diligences sur l'information financière pro forma présentée de la page 170 à la page 198 de la note d'opération établie par la Direction comprenant les comptes de résultat consolidés condensés pro forma pour le semestre se terminant le 30 septembre 2003 et l'année se terminant le 31 mars 2003 et le bilan consolidé pro forma au 30 septembre 2003, ont consisté à apprécier si les conventions retenues telles que décrites aux pages 170 à 172 de la note d'opération sont cohérentes, à vérifier leur traduction chiffrée et à s'assurer de la conformité des méthodes comptables utilisées pour l'établissement de cette information financière pro forma avec celles suivies pour l'établissement des derniers comptes consolidés et intermédiaires de la société Air France. Nous attirons votre attention sur le paragraphe 6.3 de la note d'opération qui indique notamment que "ces données préliminaires sont publiées à seule fin d'illustration et, à ce titre, elles ne reflettent pas nécessairement les résultats opérationnels combinés ou la position financière que le groupe Air France KLM aurait pu enregistrer aux dates ou pour les périodes indiquées ; pas plus qu'elles ne préjugent de ses résultats ou de sa position financière future".

Sur la base de ces diligences, nous n'avons pas d'autre observation à formuler sur la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes, présentés dans cette note d'opération établie à l'occasion de l'opération envisagée."

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 2 avril 2004.

KPMG Audit *Département de KPMG S.A.*		Deloitte Touche Tohmatsu – Audit
Jean-Luc Decornoy Associé	Jean-Paul Vellutini Associé	Pascal Pincemin Associé

1.5 RESPONSABLE DE LA COMMUNICATION FINANCIERE

Dominique Barbarin – Air France – Service DB-AC

Tél. + 33 1 41 56 88 60 – Email : dobarbarin@airfrance.fr

CHAPITRE 2 ADMISSION AU PREMIER MARCHE D'EURONEXT PARIS S.A. D'ACTIONS NOUVELLES ET DE BONS D'ACQUISITION D'ACTIONS EXISTANTES ET/OU DE SOUSCRIPTION D'ACTIONS NOUVELLES

2.1 RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'ADMISSION AUX NEGOCIATIONS SUR LE PREMIER MARCHE D'EURONEXT PARIS S.A. D'ACTIONS ET DE BONS D'ACQUISITION D'ACTIONS EXISTANTES ET/OU DE SOUSCRIPTION D'ACTIONS NOUVELLES

2.1.1 Caractéristiques des titres dont l'admission est demandée

Les titres ci-après décrits dont l'admission est demandée seront émis dans le cadre (a) de l'offre publique d'échange soumise au droit néerlandais et au droit américain initiée par la société Air France ("**Air France**" ou la "**Société**") visant les 46 809 699 actions ordinaires[1] de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V. ("**KLM**"), société de droit néerlandais cotée sur le marché d'Euronext Amsterdam N.V. et, sous la forme d'ADS sur le *New York Stock Exchange* ("**NYSE**") (l' "**Offre**") et (b) le cas échéant, de l'Offre Complémentaire, telle que définie au paragraphe 2.2.3.6 de la présente note.

2.1.1.1 Caractéristiques des actions nouvelles dont l'admission est demandée

Il est demandé l'admission d'un nombre maximum de 51 490 669 actions nouvelles de 8,5 euros de nominal chacune, représentant un montant nominal global maximum de 437 670 686,50 euros.

Le nombre maximum d'actions nouvelles Air France dont l'admission est demandée, soit 51 490 669 actions, représentera 18,98 % du capital social et 18,2 % des droits de vote d'Air France, tels qu'arrêtés au 31 décembre 2003, compte tenu à cette date des actions à émettre dans le cadre de la présente émission.

Ces actions seront de même catégorie que les actions ordinaires Air France existantes déjà admises aux négociations sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. Elles porteront jouissance courante à compter de leur émission, donnant droit à toute distribution mise en paiement à compter de la date de règlement/livraison.

2.1.1.2 Caractéristiques des bons d'acquisitions d'actions existantes et/ou de souscription d'actions nouvelles dont l'admission est demandée

Il est demandé l'admission d'un nombre maximum de 46 809 699 bons d'acquisition d'actions existantes et/ou de souscription d'actions nouvelles (les "**BASA**").

Les BASA pourront être transférés indépendamment des actions nouvelles dès leur admission aux négociations sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A.

Les BASA pourront être négociés à compter de leur admission.

2.1.2 Date prévue de cotation

Les actions et les BASA à émettre seront admis aux négociations sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. :

- dès que possible à compter de la date de règlement/livraison dans le cadre de l'Offre, pour les actions nouvelles et les BASA à émettre en contrepartie des actions ordinaires de KLM présentées pendant l'Offre ; et
- dès que possible, pour les actions nouvelles et les BASA à émettre en contrepartie des actions ordinaires de KLM présentées pendant l'Offre Complémentaire.

Les nombres d'actions et de BASA à émettre ainsi que les conditions de leur cotation seront fixés dans un avis d'Euronext Paris S.A. et feront l'objet de publications dans le *Daily Official Price List* d'Euronext Amsterdam N.V. et dans au moins un journal de diffusion nationale aux Pays-Bas.

2.1.3 Libellé des titres dont l'admission est demandée

Les actions Air France à émettre suite à l'Offre et à l'Offre Complémentaire seront immédiatement assimilées et admises aux négociations d'Euronext Paris S.A. sur la même ligne que les autres actions ordinaires Air France (Code ISIN FR 0000031122). L'action Air France est cotée sous le secteur d'activité Transport.

(1) Pour les besoins de la présente note, à moins que cela ne soit expressément spécifié, la terme "actions ordinaires" s'entend de toutes les actions ordinaires de KLM y compris les NYRS KLM.

Les BASA seront admis aux négociations au Premier Marché d'Euronext Paris S.A.

Les opérations de règlement et de livraison des actions Air France se traiteront dans le système de règlement-livraison d'Euroclear France, sous le code ISIN FR 0000031122.

Les actions seront admises aux opérations d'Euroclear France, qui assurera la compensation des titres entre teneurs de comptes. Les actions seront également admises aux opérations d'Euroclear Bank N.V. et de Clearstream Banking S.A. Luxembourg (sous le code commun 3112).

2.1.4 Autres places de cotation

L'ensemble des actions composant le capital d'Air France et les BASA à émettre seront également admis sur le marché d'Euronext Amsterdam N.V. :

- dès que possible à compter du règlement/livraison dans le cadre de l'Offre, pour les actions et les BASA à émettre en contrepartie des actions ordinaires de KLM présentées pendant l'Offre ; et
- dès que possible, pour les actions et les BASA à émettre en contrepartie des actions ordinaires de KLM présentées pendant l'Offre Complémentaire.

De plus, Air France a entamé des démarches en vue d'établir un programme d'ADS (American Depository Shares) et d'ADW (American Depository Warrants) aux Etats-Unis pour permettre la cotation des actions et des BASA au NYSE.

Les titulaires de NYRS KLM recevront donc des ADS et des ADW représentant les actions nouvelles et les BASA à émettre.

Les ADS et les ADW seront admis au NYSE :

- dès que possible, à compter du règlement/livraison dans le cadre de l'Offre, pour les ADS et les ADW à émettre en contrepartie des NYRS KLM présentées pendant l'Offre ; et
- dès que possible, pour les ADR et les ADW à émettre en contrepartie des NYRS KLM présentées pendant l'Offre Complémentaire.

2.1.5 Aspects financiers

(i) Valorisations

Les éléments d'appréciation retenus pour la détermination des modalités financières sont explicités au paragraphe 2.2.3.3 de la présente note.

(ii) Impact au 31 décembre 2003 de l'augmentation de capital d'Air France suite à l'Offre et à l'Offre Complémentaire et à l'exercice des BASA :

	Avant augmentation de capital		Après augmentation de capital		Après exercice des BASA	
	Capital	Droits de vote	Capital	Droits de vote	Capital	Droits de vote
Etat Français	54 %	54,7 %	43,7 %	44,7 %	39,2 %	40,3 %
Salariés	13,2 %	13,4 %	10,7 %	10,9 %	9,6 %	9,8 %
Actions autodétenues	1,3 %	—	1,1 %	—	1 %	—
Actions Air France détenues par KLM à l'issue de l'Offre	—	—	1,1 %	—	1,6 %	—
Public	31,5 %	31,9 %	43,4 %	44,4 %	48,6 %	49,9 %
• ***dont ex-actionnaires de KLM***	—	—	17,9 %	18,3 %	25,8 %	26,4 %
Total	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

Ces calculs ont été effectués sur la base du nombre maximum d'actions nouvelles et de BASA dont l'admission est demandée et en prenant pour hypothèse, que l'exercice des BASA donne exclusivement lieu à la souscription d'actions nouvelles.

2.1.6 Privatisation d'Air France

En cas de réalisation de l'Offre, la majorité du capital d'Air France sera, de fait, transférée au secteur privé.

Dans l'hypothèse où l'intégralité des actions ordinaires de KLM serait apportée à l'Offre, la participation de l'Etat français au capital d'Air France serait automatiquement diluée de sorte que l'Etat français détiendrait postérieurement à l'Offre et éventuellement à l'Offre Complémentaire 43,7 % du capital et 44,7 % des droits de vote d'Air France.

Le transfert au secteur privé de la majorité du capital d'Air France aura d'importantes conséquences telles que décrites au paragraphe 4.1 sous le titre "Renseignements de caractère général concernant l'Emetteur" de la présente note.

2.1.7 Organismes financiers assurant le service financier de l'émetteur en France

Le service des titres et le service financier des actions sont assurés par Société Générale, 32, rue du Champ de Tir – BP 81236 – 44312 – Nantes Cedex 3.

La centralisation de la procédure d'exercice des BASA sera également assurée par Société Générale.

2.2 RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'AUGMENTATION DE CAPITAL RESULTANT DE L'OFFRE ET DE L'OFFRE COMPLEMENTAIRE

2.2.1 Résolutions, autorisations, approbations

2.2.1.1 Autorisation devant être donnée par l'Assemblée Générale d'Air France

L'Assemblée Générale Extraordinaire des actionnaires d'Air France sera convoquée pour le 20 avril 2004. Afin de permettre notamment à Air France d'assurer la rémunération de l'Offre et de réaliser d'éventuelles opérations ultérieures de financement, les actionnaires d'Air France seront invités à approuver le texte du projet de résolution par laquelle, l'Assemblée Générale, statuant dans les conditions de quorum et de majorité des assemblées générales extraordinaires, connaissance prise du rapport du Conseil d'administration et du rapport spécial du commissaire aux comptes, en application des articles L. 225-129 III du Code de commerce, notamment de son alinéa 3, ainsi que des articles L. 225-135, L. 225-148, L. 225-150 à L. 225-176, L. 228-91 et suivants et L. 228-93 dudit Code :

(a) Délègue au Conseil d'administration, avec faculté de subdélégation à son Président dans les conditions prévues par la loi, les pouvoirs nécessaires à l'effet de procéder à l'augmentation du capital social en euros, en une ou plusieurs fois, dans la proportion et aux époques qu'il appréciera, sur le marché français et/ou les marchés étrangers et/ou le marché international, en faisant publiquement appel à l'épargne, par l'émission sans droit préférentiel de souscription :

  (i) d'actions et/ou de toutes valeurs mobilières, y compris de bons de souscription autonomes, à titre onéreux ou gratuit, donnant accès, immédiatement ou à terme, à des actions (nouvelles ou déjà émises) de la Société, par souscription, conversion, échange, remboursement, présentation d'un bon ou de toute autre manière, à l'exclusion d'actions de priorité émises en application de l'article 228-II du code de commerce et de certificats d'investissement émis en application de l'article 228-30 du code de commerce ;

  (ii) d'actions de la Société à émettre à la suite de l'émission par les sociétés dont la Société détient directement ou indirectement plus de la moitié du capital social, avec l'accord de cette dernière, de toutes valeurs mobilières donnant droit par conversion, échange, remboursement, présentation d'un bon ou de toute autre manière, à l'attribution de titres qui seront émis en représentation d'une quotité du capital de la Société ;

(b) Les titres visés par la présente délégation pourront notamment être émis à l'effet de rémunérer les titres qui seraient apportés à la Société dans le cadre d'offre(s) publique(s) réalisée(s) à l'étranger selon les règles locales sur des valeurs mobilières de KLM ou toute offre subséquente sur les valeurs mobilières, répondant aux conditions fixées par l'article L. 225-148 du Code de commerce ;

(c) Fixe à vingt-six mois à compter de la présente Assemblée Générale la durée de validité de la présente délégation ;

(d) Décide de fixer comme suit les limites des montants des émissions autorisées en cas d'usage par le Conseil d'administration de la présente délégation :

(i) le montant nominal maximal des augmentations de capital susceptibles d'être réalisées immédiatement ou à terme en vertu de la présente délégation ne pourra dépasser le plafond de 1 150 millions d'euros, plafond auquel s'ajoutera, le cas échéant, le montant nominal des augmentations de capital nécessaires à la préservation des droits des porteurs des valeurs mobilières donnant accès à terme au capital de la Société ;

(ii) le montant nominal maximal des émissions de valeurs mobilières représentatives de créances sur la société et donnant accès à terme à une quotité du capital de la Société, pouvant être émises ne pourra dépasser le plafond de 1 milliard d'euros ou la contre-valeur de ce montant en cas d'émission en toutes monnaies, étant précisé que ce montant est indépendant du montant des obligations et autres titres de créances susceptibles d'être émis en application de la neuvième résolution de l'Assemblée Générale mixte du 25 septembre 2002 ;

(e) Décide de supprimer le droit préférentiel de souscription des actionnaires relativement aux titres faisant l'objet de la présente résolution, en laissant toutefois au Conseil d'administration la faculté de conférer aux actionnaires, pendant un délai et selon les modalités qu'il fixera et pour tout ou partie d'une émission, une priorité de souscription ne donnant pas lieu à la création de droits négociables, mais qui pourra, si le Conseil d'administration l'estime opportun, être exercée tant à titre irréductible que réductible ;

(f) Décide que si les souscriptions n'ont pas absorbé la totalité d'une émission, le Conseil d'administration pourra limiter l'émission du montant des souscriptions sous la condition que celui-ci atteigne les trois quarts au moins de l'émission décidée ;

(g) Constate que, le cas échéant, la présente délégation emporte de plein droit au profit des porteurs des valeurs mobilières donnant accès à terme à une quotité du capital de la société, renonciation expresse par les actionnaires à leur droit préférentiel de souscription aux actions auxquelles ces valeurs mobilières donneront droit ;

(h) Décide de supprimer au profit des porteurs d'obligations convertibles ou de bons de souscription susceptibles d'être émis, le droit préférentiel de souscription des actionnaires aux actions à émettre par conversion d'obligations ou par exercice de bons ;

(i) Décide que la somme revenant ou devant revenir à la société pour chacune des actions émises dans le cadre de la présente délégation, exception faite des titres émis en rémunération des Offres visées au paragraphe (b) ci-dessus, sera au moins égale au montant fixé par la loi sur les sociétés commerciales en vigueur ;

(j) Décide que le Conseil d'administration aura tous pouvoirs, avec faculté de subdélégation à son Président dans les conditions fixées par la loi pour mettre en oeuvre la présente délégation, à l'effet notamment :

- d'arrêter les conditions de la ou des émissions ;
- de déterminer les dates et modalités d'émission, la nature et la forme des titres à créer et d'arrêter leur monnaie et leur prix d'émission ;
- de décider le montant à émettre, de fixer le prix d'émission dans les conditions prévues par la loi ainsi que le montant de la prime qui pourra le cas échéant, être demandée à l'émission ;
- de déterminer le mode de libération des titres émis ou à émettre ;
- de fixer, s'il y a lieu, les conditions et modalités d'exercice des droits attachés aux titres donnant accès à terme à une quotité du capital de la société, et notamment d'arrêter la date, même rétroactive, à compter de laquelle les actions porteront jouissance ;
- de prévoir la faculté de suspendre éventuellement l'exercice des droits attachés aux titres donnant accès à terme à une quotité du capital de la société pendant un délai maximum de trois mois ;

- plus particulièrement, en cas d'émission de titres à l'effet de rémunérer des titres apportés dans le cadre d'une offre publique d'échange, (i) arrêter la liste des titres apportés à l'échange, (ii) fixer et modifier les conditions de l'émission, la parité d'échange, le cas échéant, fixer le montant de la partie en numéraire à verser et déterminer le montant définitif de l'augmentation de capital au vu du dernier avis de résultat de l'offre en question publié par une des autorités boursières compétentes ;

- de fixer les conditions et modalités suivant laquelle sera assurée, s'il y a lieu, la préservation des droits des titulaires de valeurs mobilières donnant accès à terme au capital de la Société, et ce, en conformité avec les dispositions légales et réglementaires ;

- d'imputer les frais des augmentations de capital social sur le montant des primes qui y sont afférentes et de prélever sur ce montant les sommes nécessaires pour porter la réserve légale au dixième du nouveau capital après chaque augmentation ;

- de prendre toute décision en vue de l'admission et la cotation sur un marché réglementé français ou étranger des titres ainsi émis, et plus généralement :

    - de passer toutes conventions, de prendre toutes mesures et d'effectuer toutes formalités utiles à l'émission et au service financier des titres émis en vertu de la présente délégation ainsi qu'à l'exercice des droits qui y sont attachés ; et

    - de constater la ou les augmentations de capital résultant de toute émission réalisée par l'usage de la présente délégation et de modifier corrélativement les statuts.

(k) Prend acte que la présente délégation prive d'effet à compter de ce jour, à hauteur, le cas échéant, de la partie non encore utilisée, toute délégation antérieure relative à l'émission, sans droit préférentiel de souscription de titres donnant accès, immédiatement ou à terme, à une quotité du capital social de la société.

2.2.1.2 Autorisation devant être donnée par le Conseil d'administration d'Air France et subdélégation à son Président

Le Conseil d'administration d'Air France est convoqué pour le 20 avril 2004, postérieurement à l'Assemblée Générale Extraordinaire des actionnaires d'Air France mentionnée au paragraphe 2.2.1.1 ci-dessus. Le Conseil d'administration sera invité, sous réserve de l'obtention de l'autorisation et des pouvoirs qui lui auront été conférés par l'Assemblée Générale Extraordinaire d'Air France convoquée pour le 20 avril 2004, à décider conformément aux modalités de l'Offre et de l'Offre Complémentaire telles qu'elles sont définies dans le rapport du Conseil d'administration présenté à ladite assemblée, l'augmentation du capital d'Air France par émission (a) d'un nombre maximum de 51 490 669 actions Air France nouvelles portant jouissance courante à compter de leur émission, pour un montant nominal maximum de 437 670 686,50 euros et (b) d'un nombre maximum de 46 809 699 BASA.

Le Conseil d'administration sera invité à préciser que l'augmentation de capital se fera en une ou plusieurs fois et notamment à la fin de l'Offre et éventuellement pendant ou à la fin de l'Offre Complémentaire.

Le Conseil d'administration sera en conséquence invité à déléguer au Président du Conseil d'administration, tous pouvoirs, dans les conditions et limites susvisées et au mieux des intérêts d'Air France et dans les conditions fixées par la loi, pour mettre en œuvre cette résolution, et notamment pour constater le nombre définitif d'actions Air France et de BASA à créer, pour procéder à leur émission, pour constater le produit brut de l'émission des actions nouvelles, inscrire au passif du bilan la prime d'apport, constater le montant du capital social d'Air France en résultant, et effectuer toute modification statutaire nécessaire.

2.2.1.3 Autres décisions qui resteront à prendre

Sous réserve de (i) l'approbation par l'Assemblée Générale Extraordinaire des actionnaires d'Air France convoquée pour le 20 avril 2004, du texte du projet de résolution visée au

paragraphe 2.2.1.1 ci-dessus et de (ii) la délégation par le Conseil d'administration d'Air France au Président du Conseil d'administration des pouvoirs visés au paragraphe 2.2.1.2 ci-dessus, les seules décisions restant à prendre seront celles consistant à constater l'augmentation de capital résultant de l'Offre, et le cas échéant, les augmentations de capital résultant de l'Offre Complémentaire.

Ces décisions seront prises par le Président du Conseil d'administration d'Air France.

Ces décisions feront l'objet d'un avis d'Euronext Paris S.A. et de publications dans le *Daily Official Price List* d'Euronext Amsterdam N.V. et dans au moins un journal de diffusion nationale aux Pays-Bas.

2.2.2 Valeur d'émission

La valeur d'émission des actions nouvelles sera déterminée le jour de la date de clôture de l'Offre. L'émission des actions nouvelles se fera sur une base du cours de clôture de l'action Air France au Premier Marché d'Euronext Paris S.A. à la date de clôture. Dans le cas où il serait décidé d'avancer ou de reporter la date de fixation du prix d'émission, la nouvelle date prévue pour la détermination du prix d'émission des actions nouvelles fera l'objet d'un avis d'Euronext Paris S.A. au plus tard le jour ouvré précédent la nouvelle date ainsi fixée.

La valeur d'émission restera inchangée pour l'augmentation de capital faisant suite, le cas échéant, à l'Offre Complémentaire.

La valeur d'émission fera l'objet d'un avis d'Euronext Paris S.A. et de publications dans le *Daily Official Price List* d'Euronext Amsterdam N.V. et dans au moins un journal de diffusion nationale aux Pays-Bas.

2.2.3 Modalités de l'Offre

2.2.3.1 Description de l'Offre

L'émission en une ou plusieurs fois des actions nouvelles et des BASA est destinée à rémunérer les apports d'actions ordinaires de KLM (y compris les NYRS KLM) par les actionnaires de cette société dans le cadre de l'Offre et éventuellement, de l'Offre Complémentaire.

L'Offre a été recommandée par le Conseil de Surveillance et le Directoire de KLM en date du 29 septembre 2003.

L'Offre est soumise au droit américain et au droit néerlandais et a fait l'objet de la publication d'un formulaire F-4 aux Etats-Unis conformément au *Securities Act* de 1933 et d'un document d'offre publié le 5 avril 2004 approuvé par les autorités de marché néerlandaises. Le document d'offre néerlandais constitue un prospectus au sens de la Directive 89/298/CEE du Conseil du 17 avril 1989 portant coordination des conditions d'établissement, de contrôle et de diffusion du prospectus à publier en cas d'offre de valeurs mobilières.

2.2.3.2 Définition de la parité d'échange

Aux termes de l'Offre, la parité d'échange est de :

- 11 actions et 10 BASA Air France pour 10 actions ordinaires de KLM ;
- 11 ADS et 10 ADW Air France pour 10 NYRS KLM. Un ADS représente une action Air France. Un ADW représente un BASA.

Les modalités et les conditions applicables aux BASA sont décrites au paragraphe 2.3 de la présente note.

Cette parité d'échange reste identique que les porteurs d'actions ordinaires de KLM (y compris les NYRS KLM) apportent leurs titres pendant l'Offre ou pendant l'Offre Complémentaire.

2.2.3.3 Eléments d'appréciation retenus pour fixer la parité d'échange

Les éléments d'analyse de la parité présentés ci-après ont été préparés par Lazard Frères, conseil financier d'Air France pour cette opération, et ont été repris en substance dans les présentations qui ont été faites au Conseil d'administration d'Air France du 29 septembre 2003 et du 13 octobre 2003 ayant eu à délibérer et à approuver la signature de l'Accord-Cadre conclu pour le rapprochement entre Air France et KLM. Ces mêmes éléments d'analyse ont été présentés à la Commission des participations et des transferts afin que cette instance prenne connaissance des modalités de l'opération préalablement à l'annonce du rapprochement, le 30 septembre 2003.

Ayant eu connaissance de ces éléments d'analyse et de divers travaux complémentaires de mise à jour, la Commission des participations et des transferts a procédé, conformément à l'article 3 de la loi 86-912 du 6 août 1986, à l'évaluation de la parité d'échange et a rendu et publié au Journal Officiel de la République Française en date du 28 mars 2004, un avis sur la parité d'échange, en date du 2 mars 2004 reproduit en Annexe 1 de la présente note.

Comme il se doit dans ces travaux, les hypothèses retenues sur les performances futures de KLM, même si elles ont été établies sur des bases estimées raisonnables, ne sont que de pures hypothèses, leur utilisation ne pouvant être interprétée ni comme un engagement ni comme un objectif de les réaliser.

Ces éléments d'analyse sont mis à la disposition des actionnaires d'Air France devant se prononcer en assemblée générale extraordinaire sur l'approbation de l'augmentation de capital devant rémunérer les apports de titres KLM. Par nature, ils ne constituent ni une recommandation ni une opinion de quiconque sur le principe ou les termes, modalités ou conditions de l'opération de rapprochement entre Air France et KLM.

(a) Critères d'appréciation de la parité d'échange

Les termes de l'Offre ont été appréciés au regard d'une analyse financière multicritères.

Les critères d'appréciation suivants n'ont pas été étudiés :

- Comparaison des résultats nets

  La référence aux résultats nets n'a pas été retenue dans la mesure où KLM a affiché des résultats nets négatifs au cours des deux derniers exercices fiscaux clos respectivement au 31 mars 2002 et au 31 mars 2003.

- Référence aux transactions comparables

  Aucune transaction comparable récente n'a été identifiée.

Les critères analysés sont les suivants :

- Comparaison des dividendes nets ;
- Cours de bourse ;
- Comparaison des actifs nets comptables ;
- Actif Net Réévalué ;
- Analyse des sociétés cotées comparables ;
- Actualisation des flux futurs de trésorerie ;
- Référence aux primes payées dans le cadre d'offres publiques d'échange aux Pays-Bas ;
- Référence à la valeur des synergies générées par la transaction.

(b) Informations préliminaires

(i) Rappel des termes de l'Offre

Il est rappelé que les termes de l'Offre sont les suivants :

- 11 actions Air France et 10 BASA pour 10 actions ordinaires de KLM,
- 3 BASA Air France donnent le droit de souscrire ou d'acheter 2 actions Air France à un prix d'exercice de 20 € ; les BASA, d'une maturité de 3 ans et demi, sont exerçables 18 mois après la date de règlement/livraison dans le cadre de l'Offre.

(ii) Valeur du bon d'acquisition et/ou de souscription d'action (BASA)

Le BASA a été valorisé au 29 septembre 2003, jour précédant l'annonce du rapprochement.

Sur la base du cours de clôture d'Air France au 29 septembre 2003 de 13,69 €, d'un taux sans risque de 2,89 %, d'une volatilité de l'action Air France de 40 %, des dividendes Air France de 0,096 € par action en 2003/04, 0,144 € en 2004/05 et

0,188 € en 2005/06 (estimations de I/B/E/S – Institutional Brokers Estimates System), la valeur théorique du BASA est égale à 1,68 € en utilisant la méthode de valorisation de "Black-Scholes" (en prenant en compte l'impact de dilution des BASA et après ajustement de la volatilité).

L'hypothèse centrale d'une volatilité de 40% a été retenue après analyse de la volatilité historique d'Air France. En effet, au 29 septembre 2003, la volatilité historique 100 jours était de 36,92 % et 260 jours de 62,61 % (source : Bloomberg). A partir de ces éléments, une fourchette 35-45 % a donc été retenue avec un niveau de 40 % comme hypothèse de valorisation des BASA.

Le tableau suivant présente la sensibilité de la valeur du BASA au taux de volatilité retenu dans le cadre de la valorisation :

Volatilité	Valeur du BASA
35 %	1,35 €
40 %	1,68 €
45 %	2,01 €

(iii) Valorisation implicite de l'action KLM

À partir du cours de bourse de clôture de l'action Air France au 29 septembre 2003 (jour précédant l'annonce du rapprochement), soit 13,69 € et de la valeur du BASA de 1,68 €, la valorisation de chaque action ordinaire de KLM induite par l'Offre est de 16,7 €.

Ainsi, les termes de l'Offre sont appréciés au regard de cette contre-valeur de l'action ordinaire de KLM sauf pour les critères suivants :

- Dividendes : les dividendes par action ordinaire de KLM ont été comparés aux dividendes par action Air France sur la période correspondante. Ce critère ne prend pas en compte la valeur du BASA.
- Cours de bourse : le cours de l'action ordinaire de KLM a été comparé au cours de l'action Air France sur la période correspondante.
- Actif net comptable : l'actif net comptable de KLM a été comparé à l'actif net comptable d'Air France sur la période correspondante.

D'autre part, il est précisé que l'organisation de l'actionnariat tel que décrit au paragraphe 3.1.5 de la présente note et notamment le transfert de certaines actions ordinaires de KLM à SAK I pour une durée déterminée, n'a pas été pris en compte dans la valorisation implicite de l'action ordinaire de KLM, un tel transfert étant dicté par le souci de protection des droits de trafic de KLM.

(c) Analyse des critères retenus pour l'appréciation de la parité d'échange

Les termes de l'Offre ont été appréciés au regard des critères suivants :

(i) Comparaison des dividendes nets

Le tableau ci-dessous présente les niveaux de prime / (décote) sur la base du rapport de dividende net par action publié pour les exercices fiscaux clos au 31 mars 2002 et 2003 :

€/action	Air France	KLM	Rapport Air France/ KLM	Prime offerte avant BASA (en %)
Au 31 mars 2003	0,06	0,10	0,60	−34,0 %
Au 31 mars 2002	0,10	0,20	0,50	−45,0 %

Source : Rapports annuels Air France et KLM

Cette analyse ne prend pas en compte la valeur des BASA dans la mesure où les dividendes, représentant un flux, ne permettent pas de prendre en compte l'impact des BASA. Cette analyse n'a pas été intégrée dans le tableau récapitulatif des primes extériorisées par l'Offre.

(ii) Cours de bourse

Dans la mesure où, depuis l'annonce de l'opération le 30 septembre 2003, le cours de bourse de KLM prend en compte les termes de l'Offre, seules les dates antérieures ont été retenues comme référence dans l'analyse de la parité d'échange.

Méthodologie des calculs de prime

Les primes sur les cours de bourse de KLM sont calculées à partir du cours de bourse d'Air France sur la période correspondante sur lequel est appliquée la parité retenue (11 actions Air France pour 10 actions ordinaires de KLM) et auquel est rajoutée la valeur théorique du BASA au 29 septembre 2003 (soit 1,68 € selon les hypothèses décrites par ailleurs).

€/action	Air France	KLM	Rapport Air France/ KLM	Prime offerte (en %)
Cours de clôture le 29/09/03	13,69	11,96	1,14	40,0 %
Moyenne 1 mois au 29/09/03	14,58	11,20	1,30	58,2 %
Moyenne 2 mois au 29/09/03	14,21	10,19	1,39	69,9 %
Moyenne 3 mois au 29/09/03	13,72	9,47	1,45	77,1 %
Moyenne 6 mois au 29/09/03	12,26	8,24	1,49	84,0 %
Moyenne 12 mois au 29/09/03	11,01	8,44	1,30	63,3 %
Plus haut 12 derniers mois au 29/09/03	15,19	12,90	1,18	42,6 %
Plus bas 12 derniers mois au 29/09/03	7,12	5,35	1,33	77,8 %

Source : Datastream

(iii) Comparaison des actifs nets comptables

Le tableau ci-dessous présente les niveaux de prime / (décote) sur la base d'actif net comptable par action pour les exercices fiscaux clos au 31 mars 2002 et 2003 :

€/action	Air France[(1)]	KLM[(2)]	Rapport Air France/ KLM	Prime offerte (en %)
Au 31 mars 2003	18,31	32,91	0,56	−33,7 %
Au 31 mars 2002	18,02	42,61	0,42	−49,5 %

Source : Rapports annuels d'Air France et de KLM

(1) Sur la base du nombre d'actions hors autocontrôle soit 218 145 853 actions à la date du 31 mars 2003 et 219 780 887 actions au 31 mars 2002

(2) Actif net par action ordinaire publié par KLM

Méthodologie des calculs de prime

Les primes sur l'actif net comptable de KLM sont calculées à partir de l'actif net comptable d'Air France sur la période correspondante sur lequel est appliquée la parité retenue (11 actions Air France pour 10 actions ordinaires de KLM) et auquel est rajoutée la valeur théorique du BASA au 29 septembre 2003 (soit 1,68 € selon les hypothèses décrites par ailleurs). En effet, les BASA sont comptabilisés à leur valeur théorique de marché au moment de l'émission.

(iv) Actif Net Réévalué

L'actif net réévalué de KLM est égal à son actif net comptable ajusté des éléments décrits ci-dessous :

- L'actif net comptable de KLM au 30 juin 2003 était de 1,4 milliard d'euros ;
- En raison d'une moins-value potentielle sur la flotte de KLM estimée par Air France au 29 septembre 2003 à 451 millions d'euros, l'actif net réévalué de KLM est égal à 955 millions d'euros, soit 21,6 € par action KLM. Cette moins-value potentielle est liée notamment à la différence entre la valeur de marché de la flotte déterminée au 31 mars 2003 sur la base de valeurs estimées à partir des données de « Aircraft Value Reference » (AVR), et sa valeur nette comptable. AVR, évaluateur indépendant reconnu, publie régulièrement des évaluations d'avions déterminées à partir d'une combinaison des valeurs d'usage et de transaction dans un marché supposé équilibré d'offre et de demande, considérée par l'évaluateur comme la juste valeur de ces appareils, en prenant note cependant qu'il y a relativement peu de transactions comparables dans ce secteur. Ces estimations ont été transmises à Air France par KLM pendant le mois d'août 2003.

L'actif net réevalué de KLM ne tenait pas compte au 30 septembre 2003 des effets positifs liés au surfinancement des plans de retraite de KLM.

Le tableau ci-dessous présente les niveaux de prime / (décote) sur la base des actifs nets réévalués par action au 30 juin 2003 :

	€ par action
Valeur de KLM induite par l'Offre	16,7 €
Valeur de KLM sur la base l'actif net réévalué	21,6 €
Prime offerte (en %)	−22,7 %

(v) Analyse des sociétés cotées comparables

Méthodologie

La méthode des comparables boursiers consiste à comparer le prix offert par Air France à la valeur de KLM induite par l'application des multiples boursiers des sociétés comparables cotées.

Les multiples retenus sont ceux communément utilisés par la communauté financière soit les multiples de :

- Valeur d'entreprise/Chiffre d'affaires
- Valeur d'entreprise/EBITDAR (défini comme le résultat d'exploitation avant amortissement des immobilisations corporelles et incorporelles et avant loyers opérationnels)
- Valeur d'entreprise/Capitaux investis ajustés (défini comme la somme des capitaux propres, de la dette financière nette, des investissements financiers et des loyers opérationnels capitalisés)

La valeur d'entreprise est égale à la valeur de marché des capitaux propres, augmentée de la dette financière, des loyers opérationnels capitalisés, des intérêts minoritaires et diminuée de la trésorerie et autres valeurs mobilières de placement.

Ces multiples ont été appliqués aux résultats historiques (exercice clos au 31 mars 2003) et prévisionnels (exercices 2004 et 2005).

- Pour KLM : les prévisions ont été établies par Air France sur la base de ses discussions avec la direction de KLM et avec l'appui d'un consensus des prévisions d'analystes financiers au 29 septembre 2003[(1)].
- Les prévisions utilisées pour le calcul des multiples des sociétés comparables retenues sont issues de consensus d'analystes. Les données financières historiques (résultats du dernier exercice fiscal, dette financière nette) sont issues des rapports publiés par les sociétés.

Multiples des sociétés cotées comparables et valorisation induite

Les entreprises sélectionnées sont des compagnies aériennes européennes cotées qui présentent des caractéristiques financières et opérationnelles similaires à celles de KLM. L'échantillon retenu comprend British Airways, SAS, Alitalia et Iberia. La comparabilité de ces sociétés avec KLM a été jugée au regard des critères suivants :

- leurs caractéristiques opérationnelles et, en particulier, leur taille. Ainsi seules des grandes compagnies aériennes européennes, leaders sur leur marché et dont la majorité du chiffre d'affaires est réalisée par leur activité passager, ont été retenues ;
- leur profil financier présentant une amélioration de leurs marges à moyen terme.

Néanmoins, il convient de noter que cette méthode d'évaluation présente des limites liées au caractère plus ou moins comparable des sociétés retenues dans l'échantillon et à l'hétérogénéité des normes comptables utilisées par ces sociétés.

(1) Les rapports d'analystes retenus dans l'établissement du consensus sont ceux parus après l'annonce des résultats de KLM le 24 juillet 2003 et présentant des éléments significatifs du compte de résultat, bilan et flux de trésorerie. Ces rapports étaient les suivants : ABN Amro en date du 18 août 2003 et Schroder Salomon Smith Barney en date du 25 juillet 2003.

Les multiples boursiers de cet échantillon sur la base du cours moyen 1 mois au 29 septembre 2003 ressortent comme suit :

	Moyenne	Médiane
Chiffre d'affaires		
Au 31 mars 2003	0,79x	0,74x
Au 31 mars 2004	0,81x	0,77x
Au 31 mars 2005	0,77x	0,73x
EBITDAR		
Au 31 mars 2003	5,9x	6,1x
Au 31 mars 2004	6,9x	8,2x
Au 31 mars 2005	5,6x	5,8x
Capitaux investis ajustés		
Au 31 mars 2003	0,78x	0,81x

Source : Rapports annuels des sociétés de l'échantillon, rapports d'analystes et Datastream

La fourchette de valorisation de l'action ordinaire de KLM induite par ces multiples se situe entre 10 € et 13 € par action.

Primes induites par l'Offre

Le tableau ci-dessous présente les niveaux de prime / (décote) sur la base de la fourchette de valeur induite par la valorisation de KLM sur la base des multiples des sociétés côtées comparables :

	€ par action	
	Fourchette Basse	**Fourchette haute**
Valeur de KLM induite par l'Offre	16,7 €	16,7 €
Valeur de KLM sur la base des multiples boursiers des sociétés cotées comparables	10,0 €	13,0 €
Prime offerte (en %)	67,4 %	28,8 %

(vi) Actualisation des flux futurs de trésorerie (« DCF »)

Une estimation des flux de trésorerie susceptibles d'être générés par KLM sur les années fiscales 2004 jusqu'à 2013, à partir des prévisions réalisées par Air France et avec l'appui d'un consensus des prévisions d'analystes financiers pour les années fiscales 2004 et 2005[(1)] (clôturant respectivement au 31 mars 2004 et au 31 mars 2005), ainsi qu'une extrapolation de ces données pour les années suivantes, a été réalisée.

Ces flux futurs de trésorerie ainsi que la valeur terminale correspondante ont été actualisés au coût moyen pondéré du capital de KLM.

Selon cette méthode de valorisation, le prix de l'action KLM ressort dans une fourchette comprise entre 10,1 € et 16,1 € par action ordinaire.

Le tableau ci-dessous présente les niveaux de prime / (décote) sur la base de la fourchette de valeur induite par la valorisation de KLM sur la base de la méthode DCF :

	€ par action	
	Fourchette basse	**Fourchette haute**
Valeur de KLM induite par l'Offre	16,7 €	16,7 €
Valeur de KLM sur la base de la méthode DCF	10,1 €	16,1 €
Prime offerte (en %)	65,3 %	3,7 %

(1) Les rapports d'analystes retenus dans l'établissement du consensus sont ceux parus après l'annonce des résultats de KLM le 24 juillet 2003 et présentant des éléments significatifs du compte de résultat, bilan et flux de trésorerie. Ces rapports étaient les suivants : ABN Amro en date du 18 août 2003 et Schroder Salomon Smith Barney en date du 25 juillet 2003.

Paramètres utilisés pour le DCF

Les flux futurs de trésorerie de KLM ainsi que la valeur terminale correspondante ont été actualisés au coût moyen pondéré du capital de KLM en retenant les hypothèses suivantes :

– Beta : 1,20 (*Source : Bloomberg*)

– Prime de risque : 5,50 % (*Source : ABN Amro*)

– Taux sans risque : 4,20 % (*Netherlands Benchmark Bonds 10 years, source Datastream*)

– Coût moyen pondéré du capital : 6,6 %

(vii) Résumé des éléments d'appréciation de la parité

Les primes et décotes figurant dans le tableau récapitulatif intègrent la valeur théorique des BASA au 29 septembre 2003.

Critères	Prime offerte (en %)
Cours de bourse	
Cours de clôture le 29/09/2003[1]	40,0 %
Moyenne 1 mois au 29/09/03	58,2 %
Moyenne 2 mois au 29/09/03	69,9 %
Moyenne 3 mois au 29/09/03	77,1 %
Moyenne 6 mois au 29/09/03	84,0 %
Moyenne 1 an au 29/09/03	63,3 %
Plus haut 12 derniers mois au 29/09/03	42,6 %
Plus bas 12 derniers mois au 29/09/03	77,8 %
Comparaison des actifs nets comptables	
Au 31 mars 2003	−33,7 %
Au 31 mars 2002	−49,5 %
Actif net réévalué	
Au 30 juin 2003	−22,7 %
Analyse des sociétés cotées comparables	
Fourchette basse de valorisation de KLM	+67,4 %
Fourchette haute de valorisation de KLM	+28,8 %
DCF	
Fourchette basse de valorisation de KLM	+65,3 %
Fourchette haute de valorisation de KLM	+3,7 %

(1) jour précédant l'annonce de la transaction

(viii) Référence aux primes payées dans le cadre d'offres publiques d'échange aux Pays-Bas

Les primes extériorisées par l'Offre aux actionnaires de KLM se comparent comme suit aux primes payées aux Pays-Bas dans le cadre d'offres publiques d'échange ("**OPE**") :

	1 jour avant annonce	1 semaine avant annonce	1 mois avant annonce
Moyenne des primes payées dans le cadre d'OPE aux Pays-Bas depuis 1998	25,8 %	33,6 %	46,1 %
Médiane des primes payées dans le cadre d'OPE aux Pays-Bas depuis 1998	25,0 %	22,0 %	33,2 %
Prime extériorisée dans le cadre de l'offre d'Air France	40,0 %	41,4 %	58,2 %

Il est à noter que les chiffres présentés ci-dessus sont des moyennes et qu'un certain nombre d'OPE aux Pays-Bas ont extériorisé des primes plus élevées en raison des synergies importantes générées par le rapprochement à la suite d'une consolidation européenne.

(ix) Référence à la valeur des synergies générées par la transaction

La prime payée aux actionnaires de KLM en valeur absolue peut être également appréciée au regard de l'évaluation des synergies annoncées dans le cadre du rapprochement envisagé.

Evaluation des synergies

Les synergies annoncées par Air France et KLM dans le cadre du rapprochement envisagé ont été valorisées par actualisation des flux futurs, nets des coûts de mise en oeuvre, au coût moyen pondéré du capital d'Air France.

Deux scénarios de valorisation ont été retenus :

- Le premier scénario fait l'hypothèse que les synergies mises en place par les deux compagnies sont pérennes. La valorisation des synergies ressort alors à 2,7Mds € ;
- Le deuxième scénario, plus conservateur, fait l'hypothèse que les synergies s'estompent dans le temps. Ce scénario n'est pas cohérent avec la transaction envisagée mais peut toutefois être analysé comme un scénario de sensibilité. La valorisation des synergies ressort alors à 1,1Md €.

Valeur absolue de la prime payée aux actionnaires de KLM

Au 29 septembre 2003, la prime payée aux actionnaires de KLM se situe, en valeur absolue, entre 184M € et 323M €, à comparer à la valeur des synergies générées par la transaction (estimée entre 1,1Mds € et 2,7Mds €) :

	Cours de l'action ordinaire de KLM	Prime offerte par action (en %)	Prime offerte par action (en valeur absolue)	Prime offerte totale en valeur absolue[1]
Cours de bourse				
Cours au 29 septembre 2003	12,0 €	40,0 %	4,8 €	211 M €
Cours moyen 1 mois	11,2 €	58,2 %	6,5 €	288 M €
Cours moyen 2 mois	10,2 €	69,9 %	7,1 €	315 M €
Cours moyen 3 mois	9,5 €	77,1 %	7,3 €	323 M €
Cours moyen 6 mois	8,2 €	84,0 %	6,9 €	306 M €
Cours moyen 12 mois	8,4 €	63,3 %	5,3 €	236 M €
Plus haut 12 derniers mois au 29/09/03	12,9 €	42,6 %	5,5 €	243 M €
Plus bas 12 derniers mois au 29/09/03	5,4 €	77,8 %	4,2 €	184 M €

(1) pour toutes les actions ordinaires – sur la base d'un nombre d'actions ordinaires hors autocontrôle de KLM de 44 188 216

(d) Prix d'acquisition offert par Air France pour les actions préférentielles cumulatives A et C représentant 25,01 % des droits de vote de KLM et pour les actions prioritaires

Les actions préférentielles cumulatives A et C et les actions prioritaires sont des titres non cotés, qui font l'objet dans le cadre du rapprochement, d'une cession par leurs détenteurs à Air France contre un paiement en numéraire. Le prix offert pour les actions préférentielles cumulatives A et C et les actions prioritaires (soit un total de 35,5M€) est le fruit de négociations entre Air France et leurs détenteurs et reflète essentiellement leur valeur de rendement. Les droits de vote ou autres droits conférés par la détention de ces actions n'ont pas été évalués de manière explicite.

(i) Actions préférentielles cumulatives A (se reporter au paragraphe 3.1.2.1 (ii) de la présente note)

Le prix unitaire d'achat des actions préférentielles cumulatives A de 2,27€ (soit un montant total de 20M€) est le fruit de négociations prenant en compte la valeur nominale de ces dernières (2€), la valeur non extériorisée des droits de vote et la valeur économique de ces actions. Ces titres peuvent s'apparenter à des titres subordonnés perpétuels qui offriraient un rendement de 6 % fixe sur leur valeur nominale. La valeur d'achat de 2,27€ par titre extériorise un taux d'actualisation de 5.29 % soit une marge de 50 points de base sur les taux d'emprunt d'Etat néerlandais à 30 ans.

(ii) Actions préférentielles cumulatives C (se reporter au paragraphe 3.1.2.3 de la présente note)

Le prix unitaire d'achat des certificats d'actions correspondant aux actions préférentielles cumulatives C est de 2,2€ (soit un montant total d'environ 15,5M€). Ce montant total est également le fruit de négociations et s'articule comme la somme de la valeur nominale (14,1M€), des dividendes dus pour la période et du coût d'opportunité.

(iii) Actions prioritaires (se reporter aux paragraphes 3.1.2.1(i) et 3.1.2.2 de la présente note)

Le prix unitaire d'achat des actions prioritaires de 12,10€ (soit un montant total de 15,9K€) est le fruit de négociations entre Air France et leurs détenteurs.

2.2.3.4 Conditions préalables à l'émission.

(a) Conformément aux stipulations du projet de résolution, visé au paragraphe 2.2.1.1, soumis au vote de l'Assemblée Générale Extraordinaire d'Air France convoquée pour le 20 avril 2004, les actionnaires d'Air France seront invités à renoncer à leur droit préférentiel de souscription aux actions nouvelles et aux BASA à émettre dans le cadre de l'Offre et de l'Offre Complémentaire.

(b) L'obligation pour Air France d'échanger les actions ordinaires de KLM apportées à l'Offre est sujette à la réalisation ou, si cela est autorisé par la loi applicable et l'Accord-Cadre, à la renonciation préalable aux conditions suivantes – décrites dans l'Accord-Cadre – étant précisé que dès lors qu'une des conditions décrites ci-dessous ne serait pas satisfaite, Air France pourra renoncer à l'Offre :

(i) les actionnaires d'Air France doivent avoir approuvé les résolutions décrites aux paragraphes 2.2.1.1 et 3.1.12.2 de la présente note sous le titre "Assemblée Générale d'Air France" ;

(ii) une assemblée générale extraordinaire des actionnaires de KLM doit avoir été réunie conformément au droit néerlandais pour informer les actionnaires sur l'Offre et voter sur les statuts modifiés de KLM ;

(iii) un nombre d'actions ordinaires de KLM représentant plus de 70 % du nombre total des actions ordinaires de KLM et des droits de vote doit avoir été valablement apporté et les ordres donnés ne doivent pas avoir été révoqués préalablement à la clôture de l'Offre ;

(iv) aucune autorité gouvernementale ou administrative, commission, autorité judiciaire ou cour de justice compétente, ne doit avoir rendu une décision :

- déclarant illégales ou interdisant une ou plusieurs opérations décrites dans l'Accord-Cadre ; celles-ci ne devant pas, en tout état de cause, être illégales;
- restreignant de manière significative la détention ou l'exploitation par Air France ou KLM d'une partie substantielle de leur activité ou des actifs d'Air France et de ses filiales, pris dans leur ensemble ou de KLM et de ses filiales, pris dans leur ensemble (autre que des actifs ou activités de KLM non substantiels) ou obligeant Air France et/ou l'une de ses filiales à céder la totalité ou une partie substantielle des activités du groupe Air France-KLM ou des actifs de KLM et de ses filiales, ou d'Air France et de ses filiales, à la suite de l'acquisition des actions ordinaires de KLM ;
- exigeant la cession par Air France des actions ordinaires de KLM ;

(v) à n'importe quel moment pendant ou après le début de la période d'Offre et avant la clôture de cette dernière, aucune suspension générale et continue des cotations et des échanges ou limitation des cotations ne doit être intervenue sur le NYSE ;

(vi) avant la date de clôture de l'Offre, aucun fait ou circonstance dont Air France n'avait pas connaissance pendant l'élaboration de l'Offre et qui, selon l'avis raisonnable d'Air France

justifie son retrait, ne doit être intervenu, étant entendu que ces faits ou circonstances sont limités au fait que :

- des déclarations et garanties données par KLM dans l'Accord-Cadre sont incorrectes ou inexactes et que ceci pourrait avoir un effet négatif sur KLM ; et
- KLM ne respecte pas une obligation substantielle, un accord ou un engagement que KLM devait exécuter ou auquel KLM devait se conformer aux termes de l'Accord-Cadre ;

(vii) les actions nouvelles Air France et les BASA à émettre en échange des actions ordinaires de KLM conformément aux termes de l'Offre doivent avoir été admis aux négociations sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. et sur Euronext Amsterdam N.V. Les ADS ainsi que les ADW à émettre en échange des NYRS KLM conformément à l'Offre doivent avoir été admis aux négociations sur le NYSE ;

(viii) aucune notification de l'autorité des marchés financiers néerlandais stipulant que l'Offre est en contradiction avec le Chapitre IIA de l'*Act on the Supervision of the Securities Trade* de 1995 ne doit être intervenue ;

(ix) les déclarations d'enregistrement relatives aux actions Air France, BASA, ADS et ADW doivent être faites conformément aux dispositions du *Securities Act* américain ; la SEC ne doit pas avoir suspendu la mise en œuvre de ces déclarations – aucune procédure à ce sujet ne doit avoir été mise en oeuvre par la SEC, sans avoir été retirée ou positivement conclue – et toutes les garanties d'état ou l'ensemble des autorisations imposées par la législation relative aux valeurs mobilières propres à chacun des états américains doivent avoir été obtenues ;

(x) aucun Changement Négatif Significatif (ce terme est défini ci-après) concernant KLM ne doit être intervenu ;

(xi) aucune annonce publique indiquant pour la première fois qu'un tiers prépare ou s'apprête à lancer une offre concurrente sur les actions ordinaires de KLM ne doit être intervenue ;

(xii) la licence de transporteur aérien ne doit pas avoir été retirée à KLM ;

(xiii) KLM ne doit pas avoir été déclarée en liquidation judiciaire, en état de cessation de paiements ou toute procédure équivalente, ou plus généralement avoir tenté d'obtenir des accords avec ses créanciers ;

(xiv) la licence de transporteur aérien ne doit pas avoir été retirée à Air France ; et

(xv) Air France ne doit pas avoir été déclarée en liquidation judiciaire, en état de cessation de paiements ou toute procédure équivalente, ou plus généralement avoir tenté d'obtenir des accords avec ses créanciers.

En vertu de l'Accord-Cadre, un « **Changement Négatif Significatif** » signifie un changement, un événement, une circonstance ou un effet qui, seul ou pris ensemble avec d'autres changements, porte atteinte ou est, de façon raisonnable, susceptible de porter atteinte de façon significative à l'activité, aux actifs, à la capitalisation, à la situation financière ou aux résultats d'exploitation d'une entité prise ensemble avec ses filiales. L'Accord-Cadre établit les seuils de matérialité suivants pour la détermination de l'existence d'un Changement Négatif Significatif sur une base consolidée :

- une diminution de la situation nette de plus de 25 % depuis les derniers états financiers annuels ou semi-annuels (excluant l'impact des évolutions de taux de change) ;
- une diminution des recettes de plus de 10 % depuis les derniers états financiers annuels ou semi-annuels (excluant l'impact de la devise) ;
- une diminution des réservations trimestrielles de plus de 15 % par rapport au même trimestre de l'année précédente (excluant une diminution résultant d'une baisse affectant des compagnies européennes similaires) ;

Il ne peut être renoncé aux conditions de l'Offre décrites aux paragraphes (i), (ii), (vii), (viii) et (ix) ci-dessus. Air France peut renoncer aux conditions décrites aux paragraphes (iii), (iv), (v), (vi), (x), (xi), (xii) et (xiii) ci-dessus, étant précisé que la renonciation par Air France à la condition décrite au paragraphe (iii) nécessite le consentement de KLM si le nombre des actions ordinaires de KLM apportées à l'Offre (et dont l'ordre donné n'a pas été révoqué) est inférieur à 50 % du nombre total des actions ordinaires de KLM. A ce titre, Air France a été informée par KLM que KLM est convenue avec l'Etat néerlandais de ne pas donner son consentement sans l'accord préalable écrit de l'Etat néerlandais. KLM peut renoncer aux conditions de l'Offre décrites aux paragraphes (xiv) et (xv).

Sous réserve (i) des dispositions néerlandaises relatives aux offres publiques aux Pays-Bas et (ii) des lois fédérales des Etats-Unis relatives aux valeurs mobilières, Air France se réserve le droit de renoncer aux conditions de l'Offre, à n'importe quel moment avant la date où Air France accepte pour échange et paiement les actions ordinaires de KLM, en donnant aux agents d'échange aux Pays-Bas et aux Etats-Unis (ABN Amro pour les Pays Bas et Citibank pour les Etats-Unis), une notification orale (confirmée par écrit) ou écrite et en faisant une communication publique selon les modalités décrites au paragraphe 2.2.3.5 "Période de l'Offre et Prorogations de la Période d'Offre".

2.2.3.5 Période de l'Offre et Prorogations de la Période d'Offre

L'Offre aux titulaires d'actions ordinaires de KLM (ce qui inclut les NYRS KLM) débutera le 30 mars 2004 et se clôturera le 3 mai 2004 à 17 heures, heure de New York (23 heures, heure d'Amsterdam), à moins que l'Offre ne soit prorogée de la manière ci-après décrite.

Si l'une ou plusieurs des conditions décrites au paragraphe 2.2.3.4 de la présente note ne sont pas remplies :

- Air France peut, conformément aux procédures décrites ci dessous :

  (a) renoncer à ladite condition ;

  (b) renoncer à l'Offre ;

  (c) proroger l'Offre.

- Air France pourra à tout moment en consultant KLM, proroger la période d'Offre pour des périodes minimales de 10 jours ouvrés (ou plus si les dispositions légales applicables requièrent des périodes minimales plus longues) jusqu'à ce que les conditions énumérées au paragraphe 2.2.3.4 ci-dessus, soient satisfaites ou qu'il y ait été renoncé (la "**Prorogation de la Période d'Offre**"). Une telle Prorogation de la Période d'Offre sera annoncée le jour de clôture de la période d'Offre ou avant 9h00 du matin – heure de New York - (15h00, heure d'Amsterdam) du jour ouvré suivant la clôture de la période d'Offre. Si Air France décide une Prorogation de la Période d'Offre, cette dernière se clôturera le dernier jour de la Prorogation de la Période d'Offre.

Sous réserve des dispositions néerlandaises relatives aux offres publiques aux Pays-Bas et sous réserve des lois fédérales américaines sur les valeurs mobilières, notamment celles qui disposent que les modifications substantielles apportées à une condition doivent être rapidement divulguées aux actionnaires par tous moyens et supports appropriés, Air France procèdera à l'information du public de la façon décrite ci-dessous.

Pour proroger, abandonner ou déclarer l'Offre inconditionnelle, Air France devra notifier sa décision aux agents d'échange aux Pays Bas et aux Etats-Unis au moyen d'une notification écrite ou orale qui sera, dans la dernière hypothèse, confirmée par écrit. Si Air France choisit de proroger ou d'abandonner l'Offre ou de la déclarer inconditionnelle, elle fera une annonce à cet effet avant 9h00 du matin, heure de New York du jour ouvré suivant la date précédemment prévue de clôture de l'Offre. Air France annoncera toute Prorogation de la Période d'Offre par la publication d'un avis d'Euronext Paris S.A., d'un communiqué de presse dans le *Dow Jones News Service* ainsi que par des publications dans la *Daily Official Price List* d'Euronext Amsterdam N.V., et dans au moins un journal de diffusion nationale aux Pays-Bas. En outre, un avis sera disponible sur le site internet d'Air France, www.airfrance-finance.com et sur le site de l'Autorité des marchés financiers, www.amf-france.org. Pendant la Prorogation de la Période d'Offre, les actions ordinaires de KLM (y compris les NYRS KLM) précédemment apportées à l'Offre demeureront sujettes à l'Offre, sous

réserve du droit de renonciation offert aux détenteurs d'actions ordinaires de KLM relativement aux actions qu'ils auraient déjà apportées.

Air France prorogera l'Offre dès lors que dans les 10 jours ouvrés précédant la clôture de l'Offre, elle modifie les modalités financières de l'Offre. Ainsi, dans cette hypothèse, l'Offre expirera 10 jours ouvrés après la publication d'une telle modification.

Si les lois fédérales américaines sur les valeurs mobilières le requièrent, Air France prorogera également l'Offre pour une période suffisante afin de permettre aux détenteurs d'actions ordinaires de KLM ou de NYRS KLM de prendre connaissance du fait qu'Air France :

- apporte une modification substantielle aux conditions de l'Offre, autre qu'une modification apportée aux modalités financières de l'Offre,
- apporte une modification substantielle quant à l'information relative à l'Offre, ou
- renonce à une condition substantielle de l'Offre.

Selon les lois fédérales américaines sur les valeurs mobilières, l'Offre doit demeurer ouverte au moins cinq jours ouvrés à compter de la date de première communication aux actionnaires de KLM, du changement substantiel des termes de l'Offre, (ce qui inclut notamment la renonciation à une condition substantielle). Dans l'éventualité où un changement significatif interviendrait (équivalent à un changement de la contrepartie) dans les dix jours ouvrés précédant la clôture de l'Offre, cette dernière sera prorogée de telle façon qu'elle n'expirera pas avant une période de dix jours à compter de l'information faite aux actionnaires de KLM. Si, avant la clôture de l'Offre, Air France souhaite augmenter la contrepartie proposée dans l'Offre, l'augmentation sera offerte à tous les actionnaires de KLM dont les actions sont d'ores et déjà acceptées pour paiement ou échange aux termes de l'Offre.

2.2.3.6 Offre Complémentaire

Si l'ensemble des conditions a été réalisé ou qu'il y a été renoncé, Air France peut déclarer l'Offre inconditionnelle. Dans ce cas, en application de la règle 14 d-11 du *US Securities and Exchange Act* de 1934, tel que modifié et d'une pratique de marché aux Pays Bas, Air France peut, si nécessaire, proposer une nouvelle période d'offre d'une durée allant de 3 jours ouvrés à 15 jours de bourse d'Euronext Amsterdam N.V. (et pour une durée maximum de 20 jours de bourse du NYSE) à l'issue de la clôture de l'Offre ("**l'Offre Complémentaire**"). Au cours de l'Offre Complémentaire, tout actionnaire de KLM peut apporter des actions ordinaires de KLM (y compris les NYRS KLM) qui n'auraient pas été apportées à l'Offre. L'Offre Complémentaire n'est pas une prorogation de l'Offre, qui est déjà clôturée. Les actions précédemment apportées et acceptées à l'échange dans le cadre de l'Offre ne sont plus soumises au droit de renonciation ("*withdrawal right*"). Au cours de l'Offre Complémentaire, les actionnaires ne bénéficieront pas du droit de renonciation. Air France acceptera dans les meilleurs délais les actions apportées dans le cadre de l'Offre Complémentaire, selon la même parité d'échange que celle offerte dans l'Offre. L'annonce de l'Offre Complémentaire sera simultanée avec l'annonce qui déclare l'Offre inconditionnelle.

Air France communiquera les résultats de l'Offre, les dates d'ouverture et de clôture de l'Offre Complémentaire et la date de clôture de l'Offre Complémentaire par un communiqué de presse publié à 9h00 du matin, heure de New York, (15h00, heure d'Amsterdam) le jour ouvré à New York suivant la clôture de la période d'Offre ou, le cas échéant, la clôture de l'Offre Complémentaire. L'annonce sera effectuée par la publication d'un avis d'Euronext Paris S.A. et d'un communiqué de presse dans le *Dow Jones News Service*, et dans au moins un journal de diffusion nationale aux Pays-Bas. En outre, un avis sera disponible sur le site internet d'Air France, www.airfrance-finance.com et sur le site de l'Autorité des marchés financiers, www.amf-france.org.

2.2.3.7 Traitement des rompus

(i) Aux Pays-Bas

En échange d'un nombre exactement divisible par 10 d'actions ordinaires de KLM valablement apportées à l'Offre et éventuellement, à l'Offre Complémentaire, les détenteurs d'actions ordinaires de KLM ne recevront que des actions nouvelles et des BASA Air France. Les actionnaires de KLM participant à l'Offre et éventuellement, à l'Offre Complémentaire, qui apportent en plus d'un nombre d'actions ordinaires de KLM exactement divisible par 10, un nombre d'actions

ordinaires de KLM strictement inférieur à 10, recevront en échange de ces derniers, soit (i) uniquement des actions Air France et des BASA, moyennant un paiement en numéraire en euros, soit (ii) des actions Air France et des BASA, ainsi qu'un paiement en numéraire en euros déterminés de la manière ci-après décrite.

En échange du nombre d'actions ordinaires de KLM strictement inférieur à 10, les actionnaires de KLM recevront le même nombre de BASA et le plus grand nombre entier possible d'actions résultant du produit de la multiplication par 1.1 du nombre concerné d'actions ordinaires de KLM. Si le décimal obtenu par la multiplication par 1.1 du nombre d'actions ordinaires de KLM strictement inférieur à 10 est compris entre 1 et 4, les actionnaires de KLM recevront un paiement en numéraire égal à la valeur de la fraction d'action formant rompus, évaluée sur la base du prix de vente moyen sur le marché d'Euronext Amsterdam N.V. (hors frais liés) de l'ensemble des actions Air France vendues dans le cadre du traitement des rompus. Si le décimal obtenu par la multiplication par 1.1 du nombre d'actions ordinaires de KLM strictement inférieur à 10 est compris entre 5 et 9, les actionnaires de KLM recevront une action Air France additionnelle, moyennant le paiement d'une somme égale à la valeur de la fraction d'action supplémentaire, évaluée sur la base du prix de vente moyen sur le marché d'Euronext Amsterdam N.V. (hors frais liés) de l'ensemble des actions Air France vendues dans le cadre du traitement des rompus.

Les institutions financières néerlandaises qui ont apporté les actions ordinaires de KLM à l'Offre ou à l'Offre Complémentaire, au nom et pour le compte de leurs clients procéderont au calcul des rompus et remettront à leurs clients, les actions Air France additionnelles (sous réserve de la réception des fonds requis) ou procéderont au paiement de la soulte en numéraire.

Afin de minimiser le nombre d'actions Air France devant être cédées sur le marché d'Euronext Amsterdam N.V. dans le cadre du traitement des rompus, chaque institution financière néerlandaise devra déterminer le montant net des rompus en compensant pour l'ensemble de leurs clients, les rompus donnant lieu à la remise d'une action Air France additionnelle avec les rompus donnant lieu à un paiement en numéraire.

(ii) Aux Etats-Unis

En échange d'un nombre exactement divisible par 10 de NYRS KLM valablement apportées dans le cadre de l'Offre et éventuellement, de l'Offre Complémentaire, les détenteurs de NYRS KLM ne recevront que des ADS et des ADW représentant respectivement les actions et les BASA Air France.

Les détenteurs de NYRS KLM participant à l'Offre et éventuellement, à l'Offre Complémentaire, qui apportent en plus d'un nombre de NYRS KLM exactement divisible par 10, un nombre de NYRS KLM strictement inférieur à 10, recevront en échange de ces derniers, soit (i) uniquement des ADS et des ADW moyennant un paiement en numéraire en dollars, soit (ii) des ADS et des ADW, ainsi qu'un paiement en numéraire en dollars, déterminés de la manière décrite ci-après.

En échange du nombre de NYRS KLM strictement inférieur à 10, les détenteurs de NYRS KLM recevront le même nombre d'ADW et le plus grand nombre entier possible d'ADS résultant du produit de la multiplication par 1.1 du nombre concerné de NYRS KLM. Les détenteurs de NYRS KLM recevront un paiement en numéraire égal à la valeur de la fraction d'action formant rompus, évaluée sur la base du prix de vente moyen sur le NYSE (hors frais liés) de l'ensemble des ADS vendues dans le cadre du traitement des rompus. Les détenteurs de NYRS KLM auront cependant la faculté, de demander à recevoir en lieu et place de ce paiement en numéraire, un nombre d'ADS arrondi au nombre entier supérieur moyennant le paiement de la valeur de la fraction d'action formant rompu, évaluée sur la base du prix de vente moyen sur le NYSE (hors frais liés) de l'ensemble des ADS vendues dans le cadre du traitement des rompus.

Les rompus des ADS ne seront pas délivrés aux détenteurs apporteurs de NYRS KLM. L'agent d'échange aux Etats-Unis fera la somme des rompus des ADS afin de les vendre sur le NYSE, à condition qu'un détenteur de NYRS KLM (i) ait valablement apporté ses NYRS KLM audit agent d'échange, (ii) ait notifié dans la lettre d'accompagnement son choix de recevoir le rompu arrondi au nombre entier d'ADS supérieur le plus proche et (iii) ait fourni audit agent d'échange, un chèque du montant correspondant à la valeur de la fraction d'ADS formant rompu. L'agent d'échange compensera l'ensemble des rompus donnant lieu à la remise d'ADS additionnels avec l'ensemble des rompus donnant lieu à un paiement en numéraire. Le prix exprimé en dollars auquel les rompus sont vendus ou achetés sera basé sur le prix moyen auquel l'agent d'échange achète ou vend la

somme nette des rompus sur le NYSE. Dans le cas où aucune acquisition ou vente nette n'est requise, le prix en dollars auquel les rompus sont vendus ou achetés sera la moyenne des cours des ADS du premier jour de bourse où les ADS sont échangés "de manière régulière" après la réalisation de l'Offre.

Aucun intérêt sur les produits de la vente des rompus des actions et des ADS Air France ne sera payé, nonobstant tout retard dans le paiement.

2.2.3.8 Conséquences de l'Offre

(i) Offre de Retrait Obligatoire

L'article 2 : 92a du code civil néerlandais prévoit une procédure d'offre de retrait obligatoire des actions détenues par les actionnaires minoritaires d'une "*naamloze vennootschap*" ou "N.V." société anonyme de droit néerlandais, dont les actions sont admises sur un marché réglementé telle que KLM. Dès lors qu'Air France et ses filiales, autres que KLM, détiendront directement et pour leur propre compte au moins 95 % du capital émis de KLM, Air France et les sociétés qui lui sont apparentées entendent initier la procédure prévue par l'article 2 : 92a du code civil néerlandais à l'encontre des actionnaires minoritaires de KLM, afin de contraindre des derniers à céder leurs actions KLM à Air France. Pour le calcul du seuil de 95 % mentionné ci-dessus, conformément au droit néerlandais, les actions devant être détenues par SAK I et SAK II et représentées par des certificats d'action néerlandais émis au bénéfice d'Air France, ne sont pas considérées comme étant directement détenues par Air France (se reporter au paragraphe 3.1.5 pour de plus amples informations sur l'organisation de l'actionnariat de KLM postérieurement à l'Offre). Par conséquent, Air France ne pourra initier une offre de retrait obligatoire avant l'expiration d'un délai de trois ans à compter de la date de réalisation de l'Offre.

Air France se réserve également le droit, conformément à l'Accord-Cadre, de procéder au retrait des actions ordinaires de KLM détenues par les actionnaires de KLM, par le biais d'une fusion ou d'une scission, bien que cela ne soit pas envisagé à la date de la présente note.

À l'issue de l'Offre, Air France pourrait acheter sur le marché, des actions ordinaires de KLM ou des NYRS KLM, conformément aux dispositions légales applicables. Le prix d'achat de ces actions ordinaires de KLM ou de ces NYRS KLM pourrait être inférieur ou supérieur à l'équivalent de la parité proposée dans le cadre de l'Offre.

(ii) Opérations sur les titres de KLM au cours de la période d'Offre et après la clôture de l'Offre

Pendant la période d'Offre, les actions ordinaires de KLM n'ayant pas été apportées à l'Offre continueront d'être négociées sur Euronext Amsterdam N.V. et les NYRS KLM n'ayant pas été apportées à l'Offre continueront d'être négociées au NYSE. Les transactions sur les actions ordinaires de KLM et sur les NYRS KLM non apportées à l'Offre se poursuivront sur Euronext Amsterdam N.V. ou, le cas échéant, au NYSE, après la réalisation de l'Offre. Cependant, Air France entend, ainsi qu'elle y est autorisée aux termes de l'Accord-Cadre, demander à KLM de procéder (i) à la radiation des actions ordinaires de KLM de la cote d'Euronext Amsterdam N.V. et/ou (ii) à la radiation des NYRS KLM de la cote du NYSE, conformément aux dispositions du paragraphe ci-après.

(iii) Radiation de la cote des titres KLM

Dès que possible et conformément aux lois et règlements applicables, KLM demandera dans les meilleurs délais suivant la réalisation de l'Offre, la radiation de ses actions de la cote d'Euronext Amsterdam N.V. et la radiation de ses NYRS KLM de la cote du NYSE. En principe, Euronext Amsterdam N.V. ne permet pas une radiation de la cote, à moins que 95 % au moins du capital de la société cotée (incluant les certificats d'action émis pour ces actions) ne soient détenus par une seule personne ou plusieurs personnes agissant de concert. En conséquence et en vertu des règles applicables, les actions détenues par les fondations néerlandaises SAK I et SAK II, sont considérées comme détenues par Air France (du fait de l'émission à son profit, de certificats d'action).

(iv) Désenregistrement au titre de l'*Exchange Act*

Les NYRS KLM sont actuellement enregistrées en application de l'Exchange Act américain de 1934. Il peut être mis fin à leur enregistrement au NYSE dès lors que (i) les KLM NYRS ne sont plus cotées sur un marché réglementé aux Etats-Unis, et (ii) moins de 300 résidents aux Etats-Unis sont détenteurs de KLM NYRS. Aux termes de l'Accord-Cadre, et sous les réserves ci-dessus mentionnées, KLM s'est engagée, sur demande d'Air France, dès que possible à l'issue de l'Offre, à faire toutes les

démarches nécessaires auprès de la SEC, pour mettre fin à l'enregistrement des NYRS KLM et suspendre ses obligations déclaratives conformément à *l'Exchange Act*.

2.2.4 Montant brut maximum des augmentations de capital

Le produit brut des émissions sera déterminé en fonction de la valeur d'émission déterminée de la manière indiquée au paragraphe 2.2.2 de la présente note d'une part, et du nombre définitif d'actions nouvelles à émettre d'autre part.

Si toutes les actions ordinaires de KLM sont présentées à l'Offre et éventuellement à l'Offre Complémentaire, le montant total des augmentations de capital sera calculé en multipliant le nombre d'actions Air France à créer, soit 51 490 669 par le cours de clôture de l'action Air France au Premier Marché d'Euronext Paris S.A. le jour de clôture de l'Offre.

La valeur nominale des augmentations de capital s'élèvera, elle, à un montant global maximum de 437 670 686,50 euros.

Le montant de chacune des augmentations de capital fera l'objet d'un avis d'Euronext Paris S.A. et de publications dans le *Daily Official Price List* d'Euronext Amsterdam N.V., le *Dow Jones News Service* et dans au moins un journal de diffusion nationale aux Pays-Bas et en France.

2.2.5 Charges liées aux augmentations de capital

Les frais juridiques et administratifs et la rémunération globale des intermédiaires financiers, tels qu'ils ont été estimés pour la réalisation de l'ensemble des opérations devant permettre à Air France d'échanger les actions ordinaires de KLM contre des actions nouvelles et des BASA, sont évalués à environ 15,1 millions d'euros.

2.2.6 Période de souscription

Non applicable.

2.2.7 Etablissements domiciliaires

2.2.7.1 Aux Pays-Bas

ABN AMRO agira en qualité d'agent d'échange aux Pays-Bas pour l'Offre faite aux détenteurs d'actions ordinaires de KLM. Les ordres d'échange des actions ordinaires de KLM contre des actions Air France et des BASA, qui seront admis aux négociations sur Euronext Amsterdam N.V., seront reçus par ABN AMRO, qui centralisera les actions ordinaires de KLM apportées à l'Offre et éventuellement à l'Offre Complémentaire, puis les transférera à Air France.

Air France émettra les actions nouvelles et les BASA destinés à rémunérer les actions ordinaires de KLM reçues suite à l'Offre, puis le cas échéant, à l'Offre Complémentaire. Air France les remettra à ABN AMRO.

2.2.7.2 Aux Etats-Unis

Citibank agira en qualité d'agent d'échange aux Etats-Unis pour l'Offre faite aux détenteurs de NYRS KLM. Les ordres d'échange des NYRS KLM contre des ADS et des ADW, qui seront admis au NYSE et représenteront respectivement les actions nouvelles Air France et les BASA, seront reçus par Citibank, qui centralisera les NYRS KLM apportées à l'Offre et éventuellement à l'Offre Complémentaire, puis les transférera à Air France.

Air France émettra alors les actions Air France et les BASA destinés à rémunérer les NYRS KLM apportées à l'Offre, puis le cas échéant, à l'Offre Complémentaire. Air France les remettra à Citibank qui émettra alors les ADS représentatifs des actions Air France émises et les ADW représentatifs des BASA émis.

Citibank recevra donc la totalité des ADS et des ADW émis dans le cadre de l'Offre, puis le cas échéant de l'Offre Complémentaire, en vue de leur remise aux actionnaires de KLM qui auront apporté leurs NYRS KLM. Agissant pour le compte de ces derniers, Citibank vendra sur le marché, si nécessaire, les ADS qui ne pourront être délivrés en échange de NYRS KLM qui formeraient rompus. Le produit de cette vente sera versé à titre de soulte en numéraire aux actionnaires de KLM qui ne seraient pas propriétaires du nombre adéquat de NYRS KLM pour obtenir un nombre entier d'ADS de la manière décrite au paragraphe 2.2.3.7 (ii) de la présente note.

2.2.8 Intention des principaux actionnaires

Le 29 septembre 2003, le Conseil de Surveillance et le Directoire de KLM ont adopté les résolutions suivantes, sous réserve de certaines conditions, tenant notamment au fait que l'Offre et que le rapprochement, soient réalisés conformément aux termes de l'Accord-Cadre, tels que ces derniers étaient stipulés à cette date :

- l'acceptation par KLM de l'Offre et du rapprochement envisagés ;
- la signature et la mise en œuvre par KLM de l'Accord-Cadre ;
- la recommandation par le Conseil de Surveillance et le Directoire de KLM de l'Offre aux actionnaires de KLM.

Le 9 mars et le 10 mars 2004, le Conseil de Surveillance et le Directoire de KLM ont décidé, à l'unanimité, de recommander l'Offre aux actionnaires de KLM. Afin de formuler ces recommandations, le Conseil de Surveillance et le Directoire de KLM ont pris en compte un certain nombre de facteurs, notamment les risques potentiels et les bénéfices escomptés par KLM de l'Offre et du rapprochement (décrits au paragraphe 3.2 de la présente note).

Par ailleurs, Air France n'a pas connaissance d'actionnaires significatifs de KLM qui auraient fait connaître leur intention de ne pas apporter leurs actions ordinaires de KLM à l'Offre, ou éventuellement, à l'Offre Complémentaire.

2.2.9 Garantie de bonne fin

Non applicable.

2.2.10 But des augmentations de capital

Les augmentations de capital ont pour seul but de rémunérer les actionnaires de KLM qui ont apporté leurs actions ordinaires KLM (y compris les NYRS KLM) à l'Offre et éventuellement, à l'Offre Complémentaire.

Cette Offre a pour but de réaliser le rapprochement entre Air France et KLM, qui souhaitent développer, dans le cadre dudit rapprochement, le concept : "un groupe, deux compagnies aériennes" et dont les objectifs sont de respecter l'identité, la marque et les cultures de deux compagnies aériennes, tout en présentant des résultats économiques communs.

Air France et KLM considèrent que leur complémentarité dans chacune de leurs activités principales – Passage, Cargo et Maintenance – servira de base solide au nouveau groupe Air France-KLM.

Air France et KLM ont conclu un Accord-Cadre prévoyant notamment l'Offre. Des informations complémentaires sur les raisons du rapprochement sont présentées dans les sous-paragraphes suivants.

Il convient de noter que des projections financières sont insérées dans le formulaire F-4 déposé auprès de la SEC. Ces projections ont été utilisées dans le cadre des négociations préliminaires mais n'ont pas été prises en compte pour la détermination de la parité d'échange. Ces projections sont à ce jour obsolètes, compte tenu de leur ancienneté.

(a) Les changements dans l'environnement européen

La fragmentation actuelle du secteur aérien européen et l'existence de compagnies nationales dans la plupart des pays européens sont un obstacle au développement et à la rentabilité du secteur.

Plusieurs changements récents ont néanmoins conduit Air France et KLM à entrevoir une consolidation potentielle du secteur aérien, et ce notamment :

- du fait de l'élargissement du marché unique européen.[1] L'arrivée future de nombreux nouveaux entrants au sein du marché unique entraînera une nécessaire consolidation et, en tout état de cause, des alliances stratégiques, qu'elles soient commerciales ou capitalistiques ;

- du fait de changements intervenus dans l'environnement réglementaire européen. Une décision a en effet été rendue par la Cour de Justice des Communautés Européennes le 5 novembre 2002, suite à des plaintes déposées par la Commission Européenne contre certains états membres de l'Union, concernant des accords "Ciel ouvert" conclus avec les Etats-Unis retenant que les clauses de nationalité stipulées dans les accords bilatéraux de services aériens, constituaient une violation de la liberté d'établissement dont jouissent les ressortissants des états membres, à l'intérieur de l'Union Européenne.[2] En conséquence de cette décision, les ministres européns du transport ont donné en juin 2003 mandat à la Commission Européenne de négocier un accord "Ciel ouvert" avec les Etats-Unis.

Dans ce contexte, et compte tenu des perspectives d'ouverture de l'espace aérien avec les Etats-Unis, les deux compagnies anticipent une consolidation du secteur, facilitée par la possible suppression des barrières nationales. À ce titre, le rapprochement des deux compagnies, entraînant la création du premier groupe européen de transport aérien, serait une étape majeure dans la consolidation du secteur.

(b) Complémentarités entre Air France et KLM

Les deux compagnies présentent des complémentarités fortes dans les domaines des activités passage, cargo et maintenance.

Dans le domaine des activités passage, les principaux atouts suivants ont été identifiés :

- complémentarité sur les lignes long-courrier (31 destinations communes sur un total de 101 destinations long-courrier) ;

- complémentarité commerciale en Europe ;

- complémentarité des accords d'alliance existants, particulièrement aux Etats-Unis (Delta Airlines pour Air France et Northwest Airlines et Continental Airlines pour KLM).

D'autre part, les deux compagnies s'appuient sur des marques fortes et des hubs complémentaires qui pourraient, par le biais d'une coordination des vols, leur permettre de servir les intérêts de leurs clients en offrant :

- un réseau de destinations élargi ;

- un service amélioré ;

- des prix attractifs.

Dans le domaine du cargo, le groupe nouvellement créé deviendrait le leader européen dans ce domaine, après le rapprochement des activités.

Enfin, dans le domaine de la maintenance, le savoir-faire et les capacités respectives d'Air France et de KLM devraient permettre au nouveau groupe de devenir l'un des principaux prestataires de services de maintenance, réparation et révision. Actuellement, Air France et KLM bénéficient

---

(1) Un accord d'ouverture de l'espace aérien et d'accès au marché est actuellement en cours de négociation entre l'Union Européenne et 10 pays d'europe centrale, de l'est et du sud. Ces états entendent créer un Espace Aérien Européen Commun (EAEC). La mise en place de l'EAEC prendra de nombreuses années, mais devrait substantiellement améliorer les conditions de marché et libéraliser la réglementation du trafic aérien des états participants. Bien que l'europe de l'est ne soit pas un marché essentiel d'Air France, la création de l'EAEC devrait améliorer la position d'Air France sur le marché des états y participant.

(2) La Commission Européenne croit que ces jugements ont des implications non seulement pour les accords concernés, mais également pour l'ensemble des accords bilatéraux de services aériens et pour la négociation de nouveaux accords. Il est anticipé qu'une nouvelle réglementation applicable à la négociation et à la conclusion des accords « ciel ouvert » sera adoptée dans les prochains mois. En tout état de cause, les états membres sont formellement convenus d'appliquer ladite réglementation par anticipation à compter du 16 juin 2003.

chacune de relations privilégiées avec les constructeurs, notamment Airbus, Boeing et General Electric. Le groupe Air France-KLM devrait pouvoir bénéficier de ces relations pour satisfaire les besoins en maintenance d'acteurs majeurs du transport aérien, notamment dans les nouvelles gammes d'avions et d'équipements commercialisés par Airbus et Boeing. Des synergies importantes pourraient résulter d'une politique d'achat commune entraînant des réductions significatives de coûts.

(c) Estimation des synergies

Les complémentarités ci-dessus évoquées devraient pouvoir contribuer à la réalisation de synergies grâce à une optimisation des réseaux, un meilleur redéploiement des activités passage et cargo, une offre élargie des activités de maintenance ainsi que des économies de coûts en matière d'approvisionnement, de distribution commerciale et d'informatique.

Air France et KLM estiment que les synergies issues du rapprochement devraient augmenter progressivement et avoir un impact positif sur le résultat opérationnel consolidé du groupe de 385-495 millions d'euros sur une base annuelle dès la cinquième année, suivant leur rapprochement.

À l'issue de l'Offre, les synergies devraient être progressivement mises en place et estimées, comme suit :

SYNERGIES ESTIMÉES*

année 1	année 2	année 3	année 4	année 5
65-75 millions euros	110-135 millions euros	220-260 millions euros	295-370 millions euros	385-495 millions euros

* excluent les coûts de mise en œuvre estimés à 115 millions d'euros sur cinq ans (20 millions d'euros pour l'année 1, 30 millions d'euros pour l'année 2, 25 millions d'euros pour les années 3 et 4 et 15 millions d'euros pour l'année 5) et les coûts des engagements pris vis-à-vis de la Commission Européenne dans le cadre de la décision autorisant le rapprochement.

Air France et KLM estiment que les synergies mentionnées ci-dessus, à compter de la cinquième année suivant le rapprochement, se répartiront comme suit : 100 millions d'euros environ résulteront de la coordination des structures de vente et de la réduction des coûts commerciaux ; 130 à 195 millions d'euros environ résulteront de la coordination des réseaux et des programmes d'optimisation de la gestion de la recette ; 35 millions d'euros environ résulteront de l'optimisation des réseaux et de la coordination des politiques commerciales dans les activités cargo ; 60 à 65 millions d'euros résulteront de la coordination des activités techniques de maintenance et d'autres activités y afférentes ; 50 à 70 millions d'euros résulteront de l'intégration des systèmes informatiques et 10 à 30 millions d'euros résulteront du regroupement des achats.

Le montant de ces synergies ne prend pas en compte leurs coûts de mise en œuvre estimés à un minimum de 115 millions d'euros sur une période de cinq ans, dont une grande partie résultera de l'intégration des systèmes de technologie de l'information. Ces coûts de mise en œuvre devraient être d'un montant égal à un minimum de 20 millions d'euros la première année, 30 millions d'euros la deuxième année, 25 millions d'euros pour la troisième et quatrième année respectivement et 15 millions d'euros pour la cinquième année suivant la réalisation de l'Offre. Les coûts liés aux engagements pris vis-à-vis de la Commission Européenne tels que ceux-ci sont décrits au paragraphe 5.1 de la présente note, n'ont pas été pris en compte dans l'évaluation des synergies. Toutefois ces coûts ajoutés à ceux de mise en œuvre ne devraient pas remettre en cause l'intérêt économique de la transaction compte tenu des synergies envisagées.

Des synergies supplémentaires pourraient être obtenues à plus long-terme grâce à une intégration optimisée des systèmes de technologie de l'information, la mise en œuvre des programmes de partage des codes, une coopération renforcée avec SkyTeam et avec les autres compagnies partenaires, des politiques communes d'achat et la coordination de la flotte. Néanmoins, aucune des synergies potentielles résultant de ces facteurs n'a été quantifiée.

Il convient de noter néanmoins que la réalisation des synergies évoquées ci-dessus est soumise à des risques (Cf paragraphe 3.2 "Risques liés au rapprochement et à l'Offre" de la présente note) et incertitudes, difficilement prévisibles, qui peuvent impliquer que les résultats et développements attendus diffèrent sensiblement de ceux qui sont exprimés, induits ou prévus dans la présente note.

Les estimations et projections financières relatives aux synergies contenues dans la présente note ne sont données par le management d'Air France qu'à titre d'illustration et ne constituent pas une garantie quant à leur réalisation. En conséquence, les lecteurs de la présente note ne devraient pas fonder leur opinion sur ces projections financières.

Enfin, ni les commissaires aux comptes d'Air France, ni aucun expert indépendant n'ont rassemblé, examiné ou contrôlé les simulations financières relatives aux synergies potentielles évoquées ci-dessus. Ils n'ont exprimé aucune opinion ou n'ont donné aucune garantie sur une telle information ou sur sa pertinence. Ils déclinent toute responsabilité relativement à ladite information financière.

2.2.11 Rapport des commissaires aux comptes à l'Assemblée Générale Extraordinaire des actionnaires d'Air France en date du 20 avril 2004

"Mesdames, Messieurs les actionnaires,

En notre qualité de commissaires aux comptes de votre société et en exécution des missions prévues par le Code de Commerce, nous vous présentons notre rapport sur les opérations sur lesquelles vous êtes amenés à vous prononcer :

1. Emission de valeurs mobilières donnant accès, immédiat ou à terme, au capital de la société, avec suppression du droit préférentiel de souscription (première résolution)

En exécution de la mission prévue par l'article L. 225-135 du Code de Commerce, nous vous présentons notre rapport sur le projet d'augmentation de capital réservée d'un plafond maximal cumulé de €. 1 150 000 000, opération sur laquelle vous êtes appelés à vous prononcer.

En exécution de la mission prévue notamment par les articles L. 225-135, L. 228-92 et L. 228-95 du Code de Commerce, nous vous présentons notre rapport sur le projet d'émission de valeurs mobilières réservée d'un plafond maximal cumulé de €. 1 000 000 000, opération sur laquelle vous êtes appelés à vous prononcer.

Votre conseil d'administration vous propose, sur la base de son rapport, de lui déléguer, avec faculté de subdélégation au Président, le soin d'arrêter les modalités de ces opérations et de renoncer à votre droit préférentiel de souscription.

Nous avons effectué nos travaux selon les normes professionnelles applicables en France. Ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à vérifier les modalités de détermination du prix d'émission.

Le montant définitif du prix d'émission des titres de capital à émettre n'étant pas fixé, nous n'exprimons pas d'avis sur les conditions définitives dans lesquelles l'émission sera réalisée et, par voie de conséquence, sur la proposition de suppression du droit préférentiel de souscription qui vous est faite dont le principe entre cependant dans la logique de l'opération soumise à votre approbation.

Conformément à l'article 155-2 du décret du 23 mars 1967, nous établirons un rapport complémentaire lors de la réalisation de l'augmentation de capital par votre conseil d'administration.

2. Emission de valeurs mobilières donnant accès, immédiat ou à terme, au capital de la société, avec maintien du droit préférentiel de souscription (deuxième résolution)

En exécution de la mission prévue notamment par les articles L. 228-92 et L. 228-95 du Code de Commerce, nous vous présentons notre rapport sur le projet d'émission de valeurs mobilières d'un plafond maximal global de €. 1 000 000 000.

Votre conseil d'administration vous propose, sur la base de son rapport, de lui déléguer, avec faculté de subdélégation au Président, le soin d'arrêter les modalités de ces opérations.

Nous avons effectué nos travaux selon les normes professionnelles applicables en France. Ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à vérifier les modalités de détermination du prix d'émission.

Le montant du prix d'émission des titres de capital à émettre n'étant pas fixé, nous n'exprimons pas d'avis sur les conditions définitives dans lesquelles l'émission sera réalisée.

Conformément à l'article 155-2 du décret du 23 mars 1967, nous établirons un rapport complémentaire lors de la réalisation de l'augmentation de capital par votre conseil d'administration.

3. Augmentation de capital réservée aux salariés de la société et des sociétés qui lui sont liées (cinquième résolution)

En exécution de la mission prévue par l'article L. 225-135 du Code de commerce, nous vous présentons notre rapport sur le projet d'augmentation de capital réservée aux salariés de la société et des sociétés qui lui sont liées, dont le plafond global maximum est fixé à 3 % du capital de la Société existant au moment de chaque émission. Cette augmentation de capital est soumise à votre approbation en application des dispositions de l'article L. 225-129 du Code de Commerce et de l'article L. 443-5 du Code de Travail.

Votre conseil d'administration vous propose, sur la base de son rapport, de lui déléguer le soin d'arrêter les modalités de cette opération et vous propose de supprimer votre droit préférentiel de souscription.

Nous avons effectué nos travaux selon les normes professionnelles applicables en France. Ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à vérifier les modalités de détermination du prix d'émission.

Sous réserve de l'examen ultérieur des conditions de l'augmentation de capital proposée, nous n'avons pas d'observation à formuler sur les modalités de détermination du prix d'émission donnée dans le rapport du conseil d'administration.

Le montant du prix d'émission n'étant pas fixé, nous n'exprimons pas d'avis sur les conditions définitives dans lesquelles l'augmentation de capital sera réalisée et, par voie de conséquence, sur la proposition de suppression du droit préférentiel de souscription qui vous est faite dont le principe entre cependant dans la logique de l'opération soumise à votre approbation.

Conformément à l'article 155-2 du décret du 23 mars 1967, nous établirons un rapport complémentaire lors de la réalisation de l'augmentation de capital par votre conseil d'administration."

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 25 mars 2004

KPMG Audit *Département de KPMG S.A.*		Deloitte Touche Tohmatsu – Audit
Jean-Luc Decornoy *Associé*	Jean-Paul Vellutini *Associé*	Pascal Pincemin *Associé*

2.2.12 Rapport des commissaires aux comptes sur les conditions et les conséquences de l'augmentation de capital destinée à remunérer les actions apportées à l'Offre

"Mesdames, Messieurs les actionnaires,

En notre qualité de commissaires aux comptes de votre société et en application des dispositions de l'article L. 225-148 du Code de commerce, nous vous présentons notre rapport sur les conditions et les conséquences de l'augmentation de capital à l'effet de rémunérer les titres de la société Koninklijke Luchtvaart Maastschappij (« KLM ») apportés à l'offre publique d'échange proposée par votre société. Il nous appartient de donner notre avis sur les conditions de l'émission et ses conséquences sur la situation de l'actionnaire appréciée par rapport aux capitaux propres et au bénéfice net par action.

Nous avons effectué nos travaux selon les normes professionnelles applicables en France. Ces normes requièrent le contrôle des informations données dans la note d'opération diffusée à l'occasion de cette opération et décrivant les conditions et conséquences de l'émission.

Les conditions de l'émission et ses conséquences sur la situation de l'actionnaire, appréciée par rapport aux capitaux propres et au bénéfice net par action, telles qu'elles sont présentées, n'appellent pas d'observation de notre part."

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 2 avril 2004

KPMG Audit *Département de KPMG S.A.*		Deloitte Touche Tohmatsu – Audit
Jean-Luc Decornoy *Associé*	Jean-Paul Vellutini *Associé*	Pascal Pincemin *Associé*

2.3 CARACTERISTIQUES DES BASA

2.3.1 Forme des BASA

Les BASA seront émis uniquement sous la forme au porteur et seront inscrits en compte au nom de leurs titulaires auprès de l'intermédiaire de leur choix.

Les BASA seront inscrits en compte et négociables à compter du règlement/livraison des actions dans le cadre de l'Offre.

Les opérations de règlement et de livraison des BASA se traiteront dans le système de règlement-livraison d'Euroclear France.

Les BASA seront admis aux opérations d'Euroclear France, qui assurera la compensation des titres entre teneurs de comptes (Code ISIN FR 0010068965). Les BASA seront également admis aux opérations d'Euroclear Bank N.V. et de Clearstream Banking S.A., Luxembourg.

2.3.2 Cotation

Se reporter au paragraphe 2.1.2 de la présente note.

Les BASA feront l'objet d'une demande d'admission aux négociations sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. et devraient être admis :

- dès que possible, à compter de la date de règlement/livraison des BASA à émettre en contrepartie des actions ordinaires de KLM présentées pendant l'Offre ; et
- dès que possible, pour les BASA à émettre en contrepartie des actions ordinaires de KLM présentées pendant l'Offre Complémentaire.

2.3.3 Autres places de cotations

2.3.3.1 Les BASA à émettre seront également admis sur le marché d'Euronext Amsterdam N.V. :

- dès que possible, à compter du règlement/livraison des actions dans le cadre de l'Offre, pour les BASA à émettre en contrepartie des actions ordinaires de KLM présentées pendant l'Offre ; et

- dès que possible pour les BASA à émettre en contrepartie des actions ordinaires de KLM présentées pendant l'Offre Complémentaire.

2.3.3.2 Les ADW seront admis au NYSE :

- dès que possible, à compter du règlement/livraison des actions dans le cadre de l'Offre, pour les ADW à émettre en contrepartie des NYRS KLM présentées pendant l'Offre ; et

- dès que possible pour les ADW à émettre en contrepartie des NYRS KLM présentées pendant l'Offre Complémentaire.

2.3.4 Droits attachés aux BASA – Proportion et prix d'exercice

Les seuls droits attachés aux BASA sont de pouvoir acquérir des actions existantes et/ou souscrire des actions nouvelles de la Société, sous réserve des stipulations du paragraphe 2.3.13 "Règlement des rompus", dans les conditions définies ci-après.

Sous réserve des ajustements prévus au paragraphe 2.3.11 "Maintien des droits des titulaires de BASA", 3 (trois) BASA donneront le droit d'acquérir et/ou de souscrire, 2 (deux) actions nouvelles ou existantes Air France de 8,5 euros de valeur nominale, au prix d'exercice de 20 euros par action Air France (le "**Ratio d'Attribution**"), faisant apparaître une prime d'émission de 11,5 euros par action Air France.

Le prix d'exercice des BASA devra être intégralement libéré en espèces.

2.3.5 Période d'exercice des BASA

Les titulaires des BASA auront la faculté, en faisant parvenir leur notification d'exercice accompagnée du prix d'exercice correspondant à leur intermédiaire teneur de compte, à tout moment pendant une période de 24 mois à compter de l'expiration d'une période de 18 mois jour pour jour à compter de la date de règlement/livraison des BASA dans le cadre de l'Offre, soit de manière indicative du 5 mai 2005 au 5 mai 2007 inclus d'obtenir, au gré de la Société, des actions nouvelles et/ou existantes de la Société en échange des BASA, sous réserve des stipulations du paragraphe 2.3.9 "Suspension de l'exercice des BASA".

La décision des titulaires des BASA de les exercer est irrévocable. Les BASA qui n'auront pas été exercés au plus tard à l'expiration du délai de 24 mois susvisé, soit de manière indicative le 5 mai 2007, deviendront caducs et perdront toute valeur. Ils seront automatiquement annulés et ne pourront par conséquent plus être négociés sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A., le marché d'Euronext Amsterdam N.V. et le NYSE (sous la forme d'ADW).

2.3.6 Valeur du BASA

Le BASA a été valorisé au 29 septembre 2003, jour précédant l'annonce du rapprochement.

Sur la base d'un prix de clôture de l'action Air France au 29 septembre 2003 de 13,69 €, d'un taux sans risque de 2,89 %, d'une volatilité de l'action Air France de 40 %, de dividendes Air France de 0,096 € par action en 2003/2004, 0,144 € en 2004/2005 et 0,188 € en 2005/2006 (estimations I/B/E/S), la valeur théorique du BASA Air France est égale à 1,68 € en utilisant la méthode de valorisation de "Black-Scholes" (en prenant en compte l'impact de dilution des BASA et après ajustement de la volatilité).

Le tableau suivant présente la sensibilité de la valeur du BASA aux taux de volatilité retenus dans le cadre de la valorisation faite au 29 septembre 2003 :

Volatilité	Valeur du BASA
35 %	1,35 €
40 %	1,68 €
45 %	2,01 €

Cependant la valeur de marché des BASA à leur date d'émission peut être significativement différente de la valeur théorique décrite ci-dessus en raison, entre autre, des modifications des conditions de marché entre le 29 Septembre 2003 et la date d'émission des BASA (cours de bourse d'Air France, volatilité du titre Air France, taux sans risque, etc.).

2.3.7 Jouissance et droits attachés aux actions résultant de l'exercice des BASA

Les actions nouvelles souscrites par exercice des BASA seront, dès leur création, soumises à toutes les stipulations statutaires d'Air France. Les actions nouvelles souscrites par exercice des BASA porteront jouissance du début de l'exercice social au cours duquel lesdites actions auront été souscrites. Elles seront entièrement assimilées aux actions anciennes après paiement, le cas échéant, du dividende afférent à l'exercice précédent, ou, s'il n'en est pas distribué, après tenue de l'Assemblée Générale annuelle statuant sur les comptes de cet exercice.

Dans les répartitions des bénéfices qui pourront être réalisées au titre de l'exercice en cours lors de leur émission et au titre des exercices ultérieurs, ces actions nouvelles recevront le même montant net que celui qui pourra être attribué aux actions anciennes du même nominal et portant même jouissance.

Les actions existantes acquises par exercice des BASA seront des actions existantes portant jouissance courante qui confèreront à leurs titulaires, dès leur livraison, tous les droits pécuniaires qui y sont attachés, étant entendu que, dans l'hypothèse où un détachement du droit au dividende interviendrait entre la Date d'Exercice des BASA et la date de livraison des actions, les titulaires de BASA ne disposeront pas de ce droit au dividende et n'auront droit à aucune indemnité à ce titre.

2.3.8 Modalités d'exercice des BASA

Pour exercer leurs BASA, les titulaires devront en faire la demande auprès de l'intermédiaire auprès duquel leurs titres sont inscrits en compte et devront se libérer du montant de leur acquisition et/ou de leur souscription comme indiqué au paragraphe 2.3.4 "Droits attachés aux BASA – Proportion et prix d'exercice". Société Générale assurera la centralisation de ces opérations. Toute demande d'exercice du droit à l'attribution d'actions parvenue à Société Générale en sa qualité de centralisateur au cours d'un mois civil (ci-après désigné une "**Période d'Exercice**") prendra effet à la plus proche des deux dates (ci-après désigné une "**Date d'Exercice**") suivantes :

(i) le dernier jour ouvré dudit mois civil,

(ii) le 7ème jour ouvré qui précède la date d'échéance des BASA.

Pour les BASA ayant la même Date d'Exercice, la Société pourra, à son gré, choisir entre :

- l'exercice des BASA en actions nouvelles ;
- l'échange des BASA contre des actions existantes ;
- la livraison d'une combinaison d'actions nouvelles et d'actions existantes,

étant précisé que tous les porteurs de BASA demandant l'exercice des BASA au cours d'un même mois seront traités équitablement et seront livrés, le cas échéant, d'actions nouvelles et d'actions existantes dans la même proportion, sous réserve des arrondis.

Les porteurs de BASA recevront livraison des actions au plus tard le 7ème jour ouvré suivant la Date d'Exercice.

Passé la date indicative du 5 mai 2007, et dans tout les cas le jour de l'origination du délai de 24 mois visé au paragraphe 2.3.5 de la présente note, aucune demande d'exercice ne pourra intervenir.

Les frais liés à l'exercice des BASA sont à la charge de la Société.

Passé la date indicative du 5 mai 2007, et dans tout les cas le jour de l'origination du délai de 24 mois visé au paragraphe 2.3.5 de la présente note, aucune demande d'exercice ne pourra intervenir. En outre, les BASA seront radiés et ne pourront plus être négociés sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. à l'issue de la journée de cotation suivant la date d'origination du délai de 24 mois susvisés.

2.3.9 Suspension de l'exercice des BASA

Dans l'hypothèse d'une augmentation du capital d'Air France, d'une émission de valeurs mobilières donnant accès de quelque manière que ce soit, au capital d'Air France, d'une fusion, d'une scission d'Air France ou d'autres opérations financières comportant un droit préférentiel de souscription ou réservant une période de souscription prioritaire au profit des actionnaires de la Société, la Société se réserve le droit de suspendre l'exercice des BASA pour une période ne pouvant excéder trois mois, cette faculté ne pouvant en aucun cas faire perdre aux titulaires de BASA leurs droits à acquérir des actions existantes et/ou à souscrire des actions nouvelles Air France.

Dans ce cas, la décision de la Société de suspendre l'exercice des BASA fera l'objet d'un avis publié au Bulletin des Annonces légales obligatoires et d'un avis du Premier marché publié par Euronext Paris S.A., ainsi que de publications dans le *Daily Official Price List* d'Euronext Amsterdam N.V., le *Wall Street Journal,* le *Financial Times* et dans au moins un journal de diffusion nationale et en France. Cet avis sera publié quinze jours au moins avant la date d'entrée en vigueur de la suspension ; il mentionnera la date d'entrée en vigueur de la suspension et la date à laquelle elle prendra fin.

2.3.10 Information des titulaires de BASA en cas d'émission comportant un droit préférentiel de souscription

Dans le cas où la Société procéderait à une émission de titres comportant un droit préférentiel de souscription réservé aux actionnaires, la Société informera les titulaires de BASA préalablement à cette opération au moyen d'un avis publié au Bulletin des Annonces légales obligatoires, dans un journal financier de diffusion nationale en France, d'un avis du Premier Marché publié par Euronext Paris S.A. et de publications dans le *Daily Official Price List* d'Euronext Amsterdam N.V., le *Wall Street Journal* et le *Financial Times*.

2.3.11 Maintien des droits des titulaires de BASA

2.3.11.1 Engagement de la Société

Conformément à la loi française, la Société s'engage, tant qu'il existera des BASA, à ne pas procéder à l'amortissement de son capital, ni à une modification de la répartition des bénéfices sans avoir pris les mesures nécessaires pour préserver les droits des titulaires de BASA qui exerceraient leur droit d'acquérir et/ou de souscrire des actions de la Société.

2.3.11.2 En cas de réduction du capital motivée par des pertes

En cas de réduction du capital motivée par des pertes, les droits des titulaires de BASA exerçant leur droit d'acquérir et/ou de souscrire des actions de la Société seront réduits en conséquence, comme si lesdits titulaires avaient été actionnaires dès la date d'émission des BASA, que la réduction de capital soit effectuée par diminution, soit du montant nominal des actions, soit du nombre de celles-ci.

Si les dispositions qui précèdent venaient à être modifiées, il en serait ainsi que les nouveaux textes disposeront.

2.3.11.3 Ajustement du Ratio d'Attribution en cas d'opérations financières

À l'issue de l'une des opérations suivantes :

- émission de titres comportant un droit préférentiel de souscription coté ;
- augmentation de capital par incorporation de réserves, bénéfices ou primes et attribution gratuite d'actions, division ou regroupement des actions ;

- incorporation au capital de réserves, bénéfices ou primes par majoration de la valeur nominale des actions ;
- distribution de réserves ou de primes en espèces ou en titres de portefeuille ;
- attribution gratuite aux actionnaires de tout instrument financier autre que des actions de la Société ;
- absorption, fusion, scission ;
- rachat de ses propres actions à un prix supérieur au cours de bourse ;
- distribution de dividende exceptionnel,

que la Société pourrait réaliser à compter des présentes émissions, le maintien des droits des titulaires de BASA sera assuré en procédant à un ajustement du Ratio d'Attribution conformément aux modalités ci-dessous.

En cas d'ajustements réalisés conformément aux paragraphes (a) à (h) ci-dessous, le nouveau Ratio d'Attribution sera exprimé au millième le plus proche (0,0005 étant arrondi au millième supérieur, soit 0,001). Les éventuels ajustements ultérieurs seront effectués à partir du Ratio d'Attribution qui précède ainsi calculé et arrondi. Toutefois, les BASA ne pourront donner lieu qu'à la livraison d'un nombre entier d'actions, le règlement des rompus étant précisé ci-dessous (cf. paragraphe 2.3.13 "Règlement des rompus").

(a) En cas d'opération financière comportant un droit préférentiel de souscription coté, le nouveau Ratio d'Attribution sera égal au produit du Ratio d'Attribution en vigueur avant le début de l'opération considérée par le rapport :

$$\frac{\text{Valeur de l'action ex-droit de souscription + valeur du droit de souscription}}{\text{Valeur de l'action ex-droit de souscription}}$$

Pour le calcul de ce rapport, les valeurs de l'action ex-droit et du droit de souscription seront déterminées d'après la moyenne des premiers cours cotés au Premier Marché d'Euronext Paris S.A. (ou en l'absence de cotation par Euronext Paris S.A., sur un autre marché réglementé ou assimilé sur lequel l'action et le droit de souscription sont tous les deux cotés) durant tous les jours de bourse inclus dans la période de souscription au cours desquels l'action ex-droit et le droit de souscription sont cotés simultanément. Dans l'éventualité où ce calcul résulterait de la constatation de moins de cinq cotations, il devrait être validé ou évalué par un expert indépendant de réputation internationale choisi par la Société.

(b) En cas d'augmentation de capital par incorporation de réserves, bénéfices ou primes d'émission et attribution gratuite d'actions, ainsi qu'en cas de division ou de regroupement des actions, le nouveau Ratio d'Attribution d'actions sera égal au produit du Ratio d'Attribution en vigueur avant le début de l'opération considérée par le rapport :

$$\frac{\text{Nombre d'actions en circulation après opération}}{\text{Nombre d'actions en circulation avant opération}}$$

(c) En cas d'augmentation de capital par incorporation de réserves, bénéfices ou primes, réalisée par élévation de la valeur nominale des actions, le Ratio d'Attribution ne sera pas ajusté mais la valeur nominale des actions que pourront obtenir les titulaires de BASA qui exerceront leurs BASA sera élevée à due concurrence.

(d) En cas de distribution de réserves ou de primes en espèces ou en titres de portefeuille, le nouveau Ratio d'Attribution d'actions sera égal au produit du Ratio d'Attribution en vigueur avant le début de l'opération considérée par le rapport :

$$\frac{\text{Valeur de l'action avant la distribution}}{\text{Valeur de l'action avant la distribution diminuée de la somme distribuée ou de la valeur des titres remis pour chaque action}}$$

pour le calcul de ce rapport :

- la valeur de l'action avant la distribution sera déterminée d'après la moyenne des premiers cours cotés sur le marché d'Euronext Paris S.A. (ou en l'absence de cotation par Euronext Paris S.A., sur un autre marché réglementé ou assimilé sur lequel l'action est cotée) pendant vingt jours de bourse consécutifs au cours desquels l'action est cotée, choisis par la Société parmi les quarante jours de bourse précédant la date de la distribution ;

- la valeur des titres distribués par action sera calculée comme ci-dessus s'il s'agit de titres déjà cotés sur un marché réglementé ou assimilé. Si les titres ne sont pas cotés sur un marché réglementé ou assimilé avant la date de distribution, la valeur des titres distribués par action sera déterminée d'après la moyenne des premiers cours cotés sur le marché réglementé ou assimilé pendant vingt jours de bourse consécutifs au cours desquels le titre est coté, choisis par la Société parmi les quarante jours de bourse suivant la date de la distribution si les titres venaient à être cotés dans les quarante jours de bourse qui suivent la distribution, et dans les autres cas par un expert indépendant de réputation internationale choisi par la Société.

(e) En cas d'attribution gratuite d'instrument(s) financier(s), autre(s) que des actions de la Société, le nouveau Ratio d'Attribution sera égal :

(i) Si le droit d'attribution gratuite d'instrument(s) financier(s) faisait l'objet d'une cotation par Euronext Paris S.A., au produit du Ratio d'Attribution en vigueur avant le début de l'opération considérée par le rapport :

$$\frac{\text{Valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite + valeur du droit d'attribution gratuite}}{\text{Valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite}}$$

Pour le calcul de ce rapport, les valeurs de l'action ex-droit d'attribution gratuite et du droit d'attribution gratuite seront déterminées d'après la moyenne des premiers cours cotés par Euronext Paris S.A. (ou, en l'absence de cotation par Euronext Paris S.A., sur un autre marché réglementé ou assimilé sur lequel l'action et le droit d'attribution sont tous les deux cotés), de l'action et du droit d'attribution durant les dix premiers jours de bourse au cours desquels l'action et le droit d'attribution sont cotés simultanément. Dans l'éventualité où ce calcul résulterait de la constatation de moins de cinq cotations, il devrait être validé ou évalué par un expert indépendant de réputation internationale choisi par la Société.

(ii) Si le droit d'attribution gratuite d'instrument(s) financier(s) n'était pas coté par Euronext Paris S.A., au produit du Ratio d'Attribution en vigueur avant le début de l'opération considérée par le rapport :

$$\frac{\text{Valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite + valeur du ou des instruments financiers attribués par action}}{\text{Valeur de l'action ex-droit d'attribution gratuite}}$$

Pour le calcul de ce rapport, les valeurs de l'action ex-droit d'attribution gratuite et du ou des instrument(s) financier(s) attribué(s) par action, si ce(s) dernier(s) sont cotés, sur un marché réglementé ou assimilé, seront déterminées par référence à la moyenne des premiers jours cotés pendant dix jours de bourse consécutifs suivant la date d'attribution au cours desquels l'action et le ou les instrument(s) financier(s) attribué(s) sont coté(s) simultanément. Si le ou les instrument(s) financier(s) ne sont pas coté(s) sur un marché réglementé ou assimilé, ils seront évalué(s) par un expert indépendant de réputation internationale choisi par la Société.

(f) En cas d'absorption de la Société par une autre société ou de fusion avec une ou plusieurs autres sociétés dans une société nouvelle ou de scission (ce qui exclut l'opération d'apport partiel d'actifs visée au paragraphe 3.1.6 de la présente note), les titulaires de BASA venant à l'exercice de leurs BASA recevront des actions de la société absorbante ou nouvelle ou des sociétés bénéficiaires de la scission.

Le nouveau Ratio d'Attribution d'actions sera déterminé en multipliant le Ratio d'Attribution en vigueur avant le début de l'opération considérée par le rapport d'échange des actions de la Société contre les actions de la société absorbante ou nouvelle ou des sociétés bénéficiaires de la scission.

Ces sociétés seront substituées à la Société pour l'application des stipulations ci-dessus, destinées à préserver, le cas échéant, les droits des titulaires de BASA en cas d'opérations financières ou sur titres, et d'une façon générale, pour assurer le respect des droits des titulaires de BASA dans les conditions légales, réglementaires et contractuelles.

(g) En cas de rachat par la Société de ses propres actions à un prix supérieur au cours de bourse, le nouveau Ratio d'Attribution sera égal au produit du Ratio d'Attribution en vigueur avant le début du rachat par le rapport suivant calculé au centième d'action près :

$$\frac{\text{Valeur de l'action} + \text{Pc\%} \times (\text{Prix de rachat} - \text{Valeur de l'action})}{\text{Valeur de l'action}}$$

Pour le calcul de ce rapport :

- Valeur de l'action signifie la moyenne d'au moins dix cours cotés consécutifs choisis parmi les vingt qui précèdent le rachat (ou la faculté de rachat) ;
- Pc% signifie le pourcentage du capital racheté ;
- Prix de rachat signifie le prix de rachat effectif (par définition supérieur au cours de bourse).

(h) En cas de distribution par la Société d'un Dividende Exceptionnel (tel que défini ci-dessous), le nouveau Ratio d'Attribution d'actions sera calculé comme indiqué ci-dessous.

Pour le besoins de ce paragraphe (h), le terme "Dividende Exceptionnel" signifie tout dividende versé en espèces ou en nature aux actionnaires, dans la mesure où ce dividende (sans tenir compte de l'avoir fiscal) (le "Dividende de Référence") et tous les autres dividendes en espèces ou en nature versés aux actionnaires au cours du même exercice social de la Société (sans tenir compte des éventuels avoirs fiscaux y afférents) (les "Dividendes Antérieurs"), font ressortir un "Ratio de Dividendes Distribués" (tel que défini ci-dessous) supérieur à 5 %.

Au sens de la phrase précédente, le terme "Ratio de Dividendes Distribués" signifie la somme des rapports obtenus en divisant le Dividende de Référence et chacun des Dividendes Antérieurs par la capitalisation boursière de la Société le jour précédant la date de distribution correspondante ; la capitalisation boursière utilisée pour calculer chacun des rapports étant égale au produit du cours de clôture de l'action de la Société sur Euronext Paris S.A. le jour précédant la date de distribution du Dividende de Référence ou de chacun des Dividendes Antérieurs par les nombres respectifs d'actions de la Société existant à chacune de ces dates. Tout dividende ou toute fraction de dividende entraînant un ajustement du Ratio d'Attribution d'actions en vertu des paragraphes (a) à (g) ci-dessus n'est pas pris en compte pour l'application de la présente clause. La formule de calcul du nouveau Ratio d'Attribution d'actions en cas de paiement d'un Dividende Exceptionnel est la suivante :

$$NRA = RA \times (1 + RDD - 5\ \%)$$

où :

- NRA signifie le nouveau Ratio d'Attribution ;
- RA signifie le dernier Ratio d'Attribution d'actions en vigueur avant la distribution du Dividende de Référence ; et
- RDD signifie le Ratio de Dividendes Distribués, tel que défini ci-dessus

étant précisé que tout dividende (le cas échéant diminué de toute fraction du dividende donnant lieu au calcul d'un nouveau Ratio d'Attribution d'actions en application des paragraphes (a) à (g)

ci-dessus) mis en paiement entre la date de paiement d'un Dividende de Référence et la fin du même exercice social de la Société donnera lieu à un ajustement selon la formule suivante :

NRA = RA $\times$ (1 + RDD)

où

- NRA signifie le nouveau Ratio d'Attribution ;
- RA signifie le dernier Ratio d'Attribution d'actions en vigueur avant la distribution du dividende complémentaire ; et
- RDD signifie le rapport obtenu en divisant (i) le montant du dividende complémentaire (net de toute partie du dividende donnant lieu à ajustement du Ratio d'Attribution d'actions en vertu des paragraphes (i) à (ii) ci-dessus) sans tenir compte d'éventuels avoirs fiscaux y afférents, par (ii) la capitalisation boursière de la Société égale au produit du cours de clôture de l'action de la Société sur Euronext Paris S.A. le jour précédant la date de distribution du dividende complémentaire par le nombre d'actions existantes de la Société à cette date.

Dans l'hypothèse où la Société réaliserait des opérations pour lesquelles un ajustement n'aurait pas été effectué au titre des paragraphes (a) à (h) ci-dessus et où la législation ou une réglementation ultérieure prévoirait un ajustement, la Société procédera à cet ajustement conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables et aux usages en la matière sur le marché français.

Le Conseil d'Administration rendra compte des éléments de calcul et des résultats de tout ajustement dans le rapport annuel suivant cet ajustement.

2.3.12 Information des titulaires de BASA en cas d'ajustements

En cas d'ajustement, le nouveau Ratio d'Attribution sera porté à la connaissance des titulaires de BASA au moyen d'un avis publié au Bulletin des Annonces légales obligatoires, d'un avis dans un journal financier de diffusion nationale en France et par un avis du Premier Marché publié par Euronext Paris S.A. Il sera également l'objet d'une publication dans le *Daily Official Price List* d'Euronext Amsterdam N.V., le *New York Times* et le *Financial Times*.

2.3.13 Règlement des rompus

Tout titulaire de BASA exerçant ses droits au titre des BASA pourra acquérir et/ou souscrire un nombre d'actions de la Société calculé en appliquant au nombre de BASA présentés le Ratio d'Attribution en vigueur.

Si le nombre d'actions ainsi calculé n'est pas un nombre entier, le titulaire de BASA pourra demander qu'il lui soit délivré :

- soit le nombre d'actions immédiatement inférieur ; dans ce cas, il lui sera versé en espèces une somme égale à la valeur de la fraction d'action formant rompu, évaluée sur la base du premier cours coté sur Euronext Paris S.A. le dernier jour du mois civil au cours duquel l'action est cotée ;
- soit le nombre d'actions immédiatement supérieur, à la condition de verser à la Société une somme égale à la valeur de la fraction d'action supplémentaire ainsi demandée, évaluée sur la base prévue à l'alinéa précédent.

2.3.14 Rachat et annulation des BASA

La Société se réserve le droit de procéder à tout moment, sans limitation de prix ni de quantité, à des rachats en bourse ou hors bourse de BASA, ou à des offres publiques de rachat ou d'échange de BASA. Les BASA rachetés en bourse ou hors bourse ou par voie d'offres publiques, cesseront d'être considérés comme étant en circulation et seront annulés, conformément à l'article L. 225-159 du Code de Commerce.

2.3.15 Régime fiscal des BASA

Avertissement préalable : *l'attention des investisseurs est appelée sur le fait que les informations contenues dans la présente note d'opération ne constituent qu'un résumé du régime fiscal éventuellement applicable et qu'ils doivent s'assurer, auprès de leur conseil fiscal habituel, de la fiscalité s'appliquant à leur cas particulier. Les non-résidents fiscaux français doivent se conformer à la législation fiscale en vigueur dans leur Etat de résidence sous réserve de l'application d'une convention fiscale entre la France et cet Etat.*

En l'état actuel de la législation française, les dispositions suivantes résument les conséquences fiscales susceptibles de s'appliquer aux personnes physiques ou morales qui détiendront des BASA.

2.3.15.1 Résidents fiscaux français

Personnes physiques détenant des BASA dans le cadre de leur patrimoine privé et ne réalisant pas d'opérations de bourse à titre habituel

Plus-values de cession des BASA

En application de l'article 150-0 A du CGI, les plus-values de cession de BASA sont imposables, dès le premier euro, à l'impôt sur le revenu au taux proportionnel de 16 % si le montant annuel des cessions de valeurs mobilières (hors cessions exonérées de titres détenus dans le cadre d'un PEA) excède, par foyer fiscal, un seuil actuellement fixé à 15 000 euros.

Sous la même condition tenant au montant annuel des cessions de valeurs mobilières, la plus-value est également soumise :

- à la CSG au taux de 7,5 %, non déductible de la base de l'impôt sur le revenu ;
- à un prélèvement social de 2 % non déductible de la base de l'impôt sur le revenu ; et
- à la CRDS au taux de 0,5 %, non déductible de la base de l'impôt sur le revenu.

Conformément aux dispositions de l'article 150-0 D 11° du CGI, les éventuelles moins-values de cession ne sont imputables que sur des gains de même nature réalisés au cours de l'année de cession ou des dix années suivantes, sous réserve, dans ce dernier cas, que le montant des cessions de valeurs mobilières par les membres du foyer fiscal pendant l'année de réalisation de la moins-value ait dépassé le seuil de 15 000 euros mentionné ci-dessus. Pour l'application de ces dispositions, les gains de même nature comprennent notamment les gains nets imposables en cas de clôture anticipée du PEA avant l'expiration de la cinquième année (sous réserve de règles particulières en cas de clôture du PEA avant l'expiration de la deuxième année).

PEA

Les bons de souscription d'actions émis par les sociétés françaises et par les sociétés établies dans un autre Etat membre de l'Union Européenne et soumises à l'impôt sur les sociétés dans les conditions de droit commun ou à un impôt équivalent sont en principe éligibles au titre des actifs pouvant être détenus dans le cadre d'un PEA.

Sous certaines conditions, les dividendes perçus et les plus-values réalisées sont exonérés d'impôt sur le revenu, mais restent néanmoins soumis au prélèvement social et à la CSG-CRDS.

Le tableau ci-dessous résume les différents impôts applicables en fonction de la date de clôture du PEA :

Durée de vie du PEA	Prélèvement social	CSG	CRDS	IR	Total
Inférieure à 2 ans	2,0 %	7,5 %	0,5 %	22,5 %	32,5 %(1)
Comprise entre 2 et 5 ans . . .	2,0 %	7,5 %	0,5 %	16,0 %	26,0 %(1)
Supérieure à 5 ans	2,0 %	7,5 %	0,5 %	0,0 %	10,0 %

(1) Sur la totalité des produits en cas de dépassement du seuil de cession.

Les moins-values subies dans le cadre du PEA ne sont en principe imputables que sur des plus-values réalisées dans le même cadre. Toutefois, en cas de clôture d'un PEA de plus de cinq ans, réalisée à compter du 1er janvier 2005, les moins-values constatées peuvent être imputées, sous certaines

conditions, sur les gains de même nature réalisés hors du plan au titre de l'année de la clôture ou sur les dix années suivantes.

Personnes morales

Les BASA n'ont pas le caractère de titres de participation. Par conséquent, les plus-values ou moins-values réalisées à l'occasion de la cession des BASA sont exclues du régime des plus et moins-values à long terme et sont comprises dans le résultat soumis à l'impôt sur les sociétés au taux de 33,⅓ %. S'y ajoutent une contribution additionnelle égale à 3 % du montant brut de l'impôt sur les sociétés et une contribution sociale égale à 3,3 % du montant brut de l'impôt sur les sociétés dont le chiffre d'affaires excède 7 630 000 euros, par période de douze mois.

Cependant, pour les entreprises dont le chiffre d'affaires est inférieur à 7 630 000 euros et dont le capital social, entièrement libéré, est détenu de manière continue pendant la durée de l'exercice considéré pour au moins 75 % par des personnes physiques ou par une société satisfaisant à l'ensemble de ces conditions, le taux de l'impôt sur les sociétés est fixé, dans la limite de 38 120 euros, à 15 % du bénéfice imposable par période de douze mois. Ces entreprises sont, en outre, exonérées de la contribution sociale de 3,3 % mentionnée ci-dessus.

2.3.15.2 Non-résidents fiscaux français

Les plus-values réalisées à l'occasion de la cession de bons de souscription d'actions par les personnes qui ne sont pas fiscalement domiciliées en France ou dont le siège social est situé hors de France (sans avoir d'établissement stable ou de base fixe en France à l'actif duquel seraient inscrites les bons de souscription d'actions) ne sont pas soumises à l'impôt en France (article 244 bis C du CGI).

2.3.16 Incidence de l'échange et/ou de l'exercice des BASA sur la situation de l'actionnaire

Les informations fournies ci-après, ainsi que les modalités de l'opération, seront partie intégrante du rapport complémentaire visé aux articles 155-2 et 155-3 du décret du 23 mars 1967. Ce rapport, contenant les informations requises par la réglementation, ainsi que le rapport complémentaire des commissaires aux comptes, seront tenus à la disposition des actionnaires au siège de la Société dans les délais réglementaires et seront portés à leur connaissance lors de la prochaine Assemblée Générale.

À titre indicatif, sur la base du nombre d'actions composant le capital de la Société à la date de la présente note augmenté de 51 490 669 actions nouvelles émises en échange des actions ordinaires de KLM apportées dans le cadre de l'Offre et éventuellement, de l'Offre Complémentaire dans l'hypothèse de l'exercice de la totalité des BASA émis, et la création de 31 206 466 actions nouvelles, l'incidence de l'émission et de l'exercice des BASA sera la suivante :

- incidence de l'émission et de l'exercice des BASA sur la participation dans le capital d'un actionnaire détenant 1 % du capital de la Société préalablement à l'émission des BASA (mais postérieurement à l'émission de 51 490 669 actions nouvelles dans le cadre de l'Offre).

	Participation de l'actionnaire en % du capital
Avant émission et attribution des BASA (mais postérieurement à l'émission de 51 490 669 actions nouvelles dans le cadre de l'Offre)	1 %
Après émission, attribution et exercice de la totalité des BASA (en prenant pour hypothèse que l'ensemble de ces derniers donnent lieu à l'émission d'actions nouvelles de la Société, et non à la remise d'actions existantes)	0,90 %

Hypothèses : 100 % de taux de réussite et souscription d'actions nouvelles dans le cadre de l'exercice des BASA

- incidence de l'émission et de l'exercice des BASA sur la quote-part des capitaux propres pour le détenteur d'une action de la Société préalablement à l'émission des BASA (mais postérieurement à l'émission de 51 490 669 actions dans le cadre de l'Offre).

	Quote-part des capitaux propres en €	
	Consolidés	**Sociaux**
Avant émission et attribution des BASA (mais postérieurement à l'émission de 51 490 669 actions nouvelles dans le cadre de l'Offre) . . .	17,6	16,2
Après émission, attribution et exercice de la totalité des BASA (en prenant pour hypothèse que l'ensemble de ces derniers donnent lieu à l'émission d'actions nouvelles de la Société, et non à la remise d'actions existantes)	17,9	16,6

Hypothèses : 100 % de taux de réussite et souscription d'actions nouvelles dans le cadre de l'exercice des BASA

2.3.17 Actions issues de l'exercice des BASA

2.3.17.1 Droits attachés aux actions résultant de l'exercice des BASA

Se reporter au paragraphe 2.3.7 de la présente note.

Sous réserve de ce qui précède, les stipulations du paragraphe 2.4.1 sont applicables.

2.3.17.2 Négociabilité des actions

Se reporter au paragraphe 2.4.2 de la présente note.

2.3.17.3 Cotation des actions nouvelles issues de l'exercice des BASA

Les actions nouvelles issues de l'exercice des BASA feront l'objet de demandes périodiques d'admission aux négociations sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A.

Elles seront négociables sur la même ligne que les actions existantes.

2.3.17.4 Autres places de cotation

Les actions nouvelles issues de l'exercice des BASA feront l'objet de demandes périodiques d'admission aux négociations sur le marché d'Euronext Amsterdam N.V. et sur le NYSE sous la forme d'ADS.

2.3.17.5 Régime fiscal des actions nouvelles issues de l'exercice des BASA

Se reporter au paragraphe 2.4.4 de la présente note.

2.4 RENSEIGNEMENTS GENERAUX CONCERNANT LES ACTIONS NOUVELLES DONT L'ADMISSION EST DEMANDEE

2.4.1 Droits attachés aux actions

Les actions nouvelles à émettre suite à l'Offre et éventuellement à l'Offre Complémentaire seront soumises à toutes les stipulations des statuts et porteront jouissance courante à compter de leur émission et, donneront droit à toute distribution mise en paiement à compter de la date de règlement livraison dans le cadre de l'Offre.

Chaque action nouvelle donne droit dans la propriété de l'actif social, dans le partage des bénéfices et dans le boni de liquidation à part égale à la quotité du capital social qu'elle représente, compte tenu, s'il y a lieu, du capital amorti et non amorti ou libéré et non libéré, du montant nominal des actions et du droit des actions de catégories différentes.

Chaque actionnaire a autant de droits de vote qu'il possède ou représente d'actions.

Les dividendes sont prescrits dans les délais légaux, soit cinq ans, au profit de l'Etat français (Direction Générale des Impôts, Bureau des Curatelles).

2.4.2 Négociabilité des actions

Lorsqu'il est constaté que le capital ou les droits de vote de la Société sont détenus, directement ou indirectement, à plus de 45 % par des actionnaires autres que des ressortissants français, le Conseil d'Administration de la Société peut décider que toute acquisition d'actions de la Société par un tiers ou un actionnaire, qui entraînerait à la charge de l'acquéreur, une obligation de déclaration de franchissement de seuil de 0,5 % du capital et des droits de vote, ou de tout multiple de ce seuil, est soumise à l'agrément du Conseil d'Administration de la Société dans les conditions prévues par la loi.

Sous réserve de la stipulation ci-dessus mentionnée, introduite dans les statuts d'Air France après approbation de l'assemblée générale extraordinaire de la Société en date du 10 juillet 2003, aucune clause statutaire ne limite la libre négociabilité des actions composant le capital d'Air France.

2.4.3 Inscription en compte des actions

Les actions provenant de l'augmentation de capital résultant de l'Offre et éventuellement de l'Offre Complémentaire seront pour partie, détenues directement par leurs détenteurs et pour partie, seront représentées par des ADS et déposées auprès de Citibank en sa qualité de dépositaire désigné dans un contrat (Deposit Agreement).

Les actions issues de ces émissions, quelle que soit leur forme, seront en vertu de l'article 94-II de la loi n°81-1160 du 30 décembre 1981 (loi de finances pour 1982) et du décret n°83-359 du 2 mai 1983 relatif au régime des valeurs mobilières, obligatoirement inscrites en comptes tenus, selon le cas, par la Société ou un intermédiaire financier habilité. Les droits des titulaires seront ainsi représentés par une inscription en leur nom :

- chez l'intermédiaire financier habilité de leur choix pour les titres au porteur ;
- chez l'émetteur et, s'ils le souhaitent, chez l'intermédiaire financier habilité de leur choix pour les titres au nominatif administrés.

D'autre part, conformément aux statuts d'Air France, tout actionnaire qui, agissant seul ou de concert avec toute personne physique ou morale, vient à posséder un nombre d'actions ou de droits de vote de la Société égal ou supérieur à 2 % du nombre total des actions ou des droits de vote doit, dans les cinq jours de bourse à compter du franchissement de ce seuil de participation, demander l'inscription de ses actions sous forme nominative. Cette obligation de mise au nominatif s'applique à toutes les actions déjà détenues et à celles qui viendraient à être acquises au-delà de ce seuil, tant que ledit actionnaire détient une participation supérieure ou égale à ce seuil. Tout actionnaire dont la participation devient inférieure au seuil de 2 % mentionné ci-dessus est également tenu d'en informer la Société dans les conditions prévues dans les statuts de la Société.

Le Conseil d'Administration de la Société peut décider à tout moment, d'abaisser le seuil de mise au nominatif obligatoire de 2 % à 10 000 actions. 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 la Société 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 de la Société, le conseil d'administration doit décider d'imposer la forme exclusivement nominative aux actions de la Société.

Air France 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 de la Société 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.

D'autre part, indépendamment des prescriptions édictées par l'article L 233-7 du Code de Commerce, toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui vient à détenir directement ou indirectement, un nombre d'actions représentant au moins 0,5 % du capital ou des droits de vote de la Société ou un multiple de ce pourcentage, est tenue d'informer la Société par lettre recommandée avec accusé de réception dans un délai de quinze jours à compter du franchissement de ce seuil de participation.

Cette déclaration devra être renouvelée dans les conditions ci-dessus prévues 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 la Société dans le même délai de quinze jours, selon les mêmes modalités.

2.4.4 Régime fiscal des actions Air France

Avertissement préalable : *l'attention des investisseurs est appelée sur le fait que les informations contenues dans la présente note d'opération ne constituent qu'un résumé du régime fiscal éventuellement applicable et qu'ils doivent s'assurer, auprès de leur conseil fiscal habituel, de la fiscalité s'appliquant à leur cas particulier. Les non-résidents fiscaux français doivent se conformer à la législation fiscale en vigueur dans leur Etat de résidence sous réserve de l'application d'une convention fiscale entre la France et cet Etat.*

En l'état actuel de la législation française, le régime suivant sera applicable :

(a) Résidents fiscaux français

(i) Personnes physiques détenant des actions Air France dans leur patrimoine privé

Dividendes

Les dividendes, augmentés de l'avoir fiscal lorsque la distribution y ouvre droit, doivent être pris en compte pour la détermination du revenu imposable à l'impôt sur le revenu dans la catégorie des revenus de capitaux mobiliers au titre de l'année de leur perception.

Les distributions perçues avant le 1er janvier 2005 ouvrent droit à un avoir fiscal égal à 50 % du montant du dividende net distribué.

En revanche, les distributions perçues à compter du 1er janvier 2005 n'ouvriront plus droit à l'avoir fiscal. Cependant, ces dividendes bénéficieront, pour le calcul de l'impôt sur le revenu, d'un abattement correspondant à 50 % de leur montant. De plus, les contribuables qui ont leur domicile fiscal en France au sens de l'article 4 B du CGI pourront bénéficier au titre de ces dividendes d'un crédit d'impôt égal à 50 % du montant des dividendes perçus, avant abattements. Ce crédit sera retenu dans les limites annuelles de 230 euros pour les couples mariés soumis à une imposition commune ainsi que pour les partenaires faisant l'objet d'une imposition commune à compter de l'imposition des revenus de l'année du troisième anniversaire de l'enregistrement d'un pacte de solidarité défini à l'article 515-1 du code civil, et de 115 euros pour les personnes célibataires, veuves, divorcées ou mariées et imposées séparément.

Par ailleurs, et pour la détermination de l'impôt sur le revenu, les dividendes bénéficient d'un abattement annuel d'un montant actuellement fixé à 1 220 euros pour les contribuables célibataires, veufs, divorcés ou mariés mais imposés séparément ou 2 440 euros pour les couples mariés soumis à une imposition commune ainsi que pour les partenaires faisant l'objet d'une imposition commune à compter de l'imposition des revenus de l'année du troisième anniversaire de l'enregistrement d'un pacte civil de solidarité défini à l'article 515-1 du Code civil.

Ces dividendes, augmentés le cas échéant de l'avoir fiscal, sont soumis au barème progressif de l'impôt sur le revenu.

Par ailleurs, les dividendes, augmentés le cas échéant de l'avoir fiscal, mais avant application de l'abattement de 50 % et de l'abattement annuel de 1 220 euros (ou, selon le cas, de 2 440 euros), sont soumis à :

- la CSG au taux de 7,5 %, dont 5,1 % déductibles du revenu global imposable ;
- le prélèvement social de 2 % ; et
- la CRDS au taux de 0,5 %.

L'avoir fiscal attaché, le cas échéant, aux dividendes perçus est imputable sur le montant global de l'impôt sur le revenu à payer au titre de l'année de perception des dividendes, ou est remboursable en cas d'excédent.

Plus-values

En application de l'article 150-0 A du CGI, les plus-values de cession d'actions Air France sont imposables, dès le premier euro, à l'impôt sur le revenu au taux proportionnel de 16 % si le montant annuel des cessions de valeurs mobilières (hors cessions exonérées de titres détenus dans le cadre d'un PEA) excède, par foyer fiscal, un seuil actuellement fixé à 15 000 euros.

Sous la même condition tenant au montant annuel des cessions de valeurs mobilières, la plus-value est également soumise :

- à la CSG au taux de 7,5 %, non déductible de la base de l'impôt sur le revenu ;
- à un prélèvement social de 2 % non déductible de la base de l'impôt sur le revenu ; et
- à la CRDS au taux de 0,5 %, non déductible de la base de l'impôt sur le revenu.

Conformément aux dispositions de l'article 150-0 D 11° du CGI, les éventuelles moins-values de cession ne sont imputables que sur des gains de même nature réalisées au cours de l'année de cession ou des dix années suivantes, sous réserve, dans ce dernier cas, que le montant des cessions de valeurs mobilières par les membres du foyer fiscal pendant l'année de réalisation de la moins-value ait dépassé le seuil de 15 000 euros mentionné ci-dessus. Pour l'application de ces dispositions, les gains de même nature comprennent notamment les gains nets imposables en cas de clôture anticipée du PEA avant l'expiration de la cinquième année (sous réserve de règles particulières en cas de clôture du PEA avant l'expiration de la deuxième année).

PEA

Les actions émises par les sociétés françaises et par les sociétés établies dans un autre Etat membre de l'Union Européenne et soumises à l'impôt sur les sociétés dans les conditions de droit commun ou à un impôt équivalent sont en principe éligibles au titre des actifs pouvant être détenus dans le cadre d'un PEA.

Sous certaines conditions, les dividendes perçus et les plus-values réalisées sont exonérés d'impôt sur le revenu, mais restent néanmoins soumis au prélèvement social et à la CSG-CRDS.

Le tableau ci-dessous résume les différents impôts applicables en fonction de la date de clôture du PEA :

Durée de vie du PEA	Prélèvement social	CSG	CRDS	IR	Total
Inférieure à 2 ans	2,0 %	7,5 %	0,5 %	22,5 %	32,5 %(1)
Comprise entre 2 et 5 ans . . .	2,0 %	7,5 %	0,5 %	16,0 %	26,0 %(1)
Supérieure à 5 ans	2,0 %	7,5 %	0,5 %	0,0 %	10,0 %

(1) Sur la totalité des produits en cas de dépassement du seuil de cession.

Les moins-values subies dans le cadre du PEA ne sont en principe imputables que sur des plus-values réalisées dans le même cadre. Toutefois, en cas de clôture d'un PEA de plus de cinq ans, réalisée à compter du 1er janvier 2005, les moins-values constatées peuvent être imputées, sous certaines conditions, sur les gains de même nature réalisés hors du plan au titre de l'année de la clôture ou sur les dix années suivantes.

Impôt de solidarité sur la fortune

Les actions détenues par les personnes physiques sont comprises dans leur patrimoine imposable, le cas échéant, à l'impôt de solidarité sur la fortune.

Droits de succession et de donation

Les actions acquises par voie de succession ou de donation sont soumises aux droits de succession ou de donation en France.

(ii) actionnaires personnes morales soumises à l'impôt sur les sociétés

Dividendes

L'attention des investisseurs est attirée sur le fait que, à compter du 1er janvier 2005, les personnes morales soumises à l'impôt sur les sociétés ne pourront plus imputer l'avoir fiscal sur l'impôt dont elles sont redevables.

Par ailleurs, les distributions mises en paiement à compter du 1er janvier 2005 ne donneront plus lieu au paiement du précompte.

Les dividendes perçus, majorés de l'avoir fiscal lorsque la distribution y ouvre droit, sont compris dans le résultat imposable à l'impôt sur les sociétés au taux de 33,⅓ %. S'y ajoutent une contribution additionnelle égale à 3 % du montant brut de l'impôt sur les sociétés et une contribution sociale égale à 3,3 % du montant brut de l'impôt sur les sociétés dont le chiffre d'affaires excède 7 630 000 euros, par période de douze mois.

Cependant, pour les entreprises dont le chiffre d'affaires est inférieur à 7 630 000 euros et dont le capital social, entièrement libéré, est détenu de manière continue pendant la durée de l'exercice considéré pour au moins 75 % par des personnes physiques ou par une société satisfaisant à l'ensemble de ces conditions, le taux de l'impôt sur les sociétés est fixé, dans la limite de 38 120 euros du bénéfice imposable par période de douze mois, à 15 %. Ces entreprises sont, en outre, exonérées de la contribution sociale de 3,3 % mentionnée ci-dessus.

L'avoir fiscal peut être imputé sur l'impôt sur les sociétés mais sans possibilité de report ou de restitution en cas d'excédent. Son taux est actuellement fixé à 10 %.

Si la société distributrice acquitte le précompte au titre de la distribution des dividendes, les actionnaires personnes morales qui reçoivent l'avoir fiscal au taux de 10 %, ont, en outre, droit à un crédit d'impôt supplémentaire égal à 80 % du précompte effectivement versé. Ce dispositif ne s'applique pas au précompte qui serait acquitté par imputation des avoirs fiscaux et crédits d'impôt. Il convient de noter, par ailleurs, que le précompte qui résulterait d'un prélèvement sur la réserve spéciale des plus-values à long terme est exclu de ce dispositif.

Personnes morales bénéficiant du régime des sociétés mères et filiales

Les personnes morales qui remplissent les conditions posées par les articles 145 et 216 du CGI peuvent bénéficier, sur option, d'une exonération de dividendes encaissés en application du régime des sociétés mères et filiales. L'article 216 I du CGI prévoit toutefois la réintégration, dans les résultats imposables de la personne morale bénéficiaire des dividendes, d'une quote-part de frais et charges fixée forfaitairement à 5 % du montant des dividendes encaissés, crédit d'impôt compris. Cette quote-part ne peut toutefois excéder, pour chaque période d'imposition, le montant total des frais et charges de toute nature exposés par la personne morale bénéficiaire des dividendes au cours de la même période.

Dans le cadre de ce régime, l'avoir fiscal qui reste fixé à 50 % n'est pas imputable sur l'impôt sur les sociétés mais peut être imputé sur le précompte dû en cas de redistribution des dividendes.

Plus-values

Les plus-values de cession de titres en portefeuille sont soumises à l'impôt sur les sociétés au taux normal de 33,⅓ % (ou, le cas échéant, au taux de 15 % dans la limite de 38 120 euros par période de douze mois pour les entreprises qui remplissent les conditions décrites ci-dessus). S'y ajoutent la contribution additionnelle de 3 % mentionnée ci-dessus et, le cas échéant, la contribution sociale de 3,3 % dans les conditions mentionnées ci-dessus.

Toutefois, les plus-values issues de la cession de titres de participation détenus depuis plus de deux ans au moment de la cession restent, sous réserve de satisfaire à l'obligation de dotation de la réserve spéciale des plus-values à long terme, soumises au régime des plus-values à long terme, et imposables au taux réduit de 19 % (ou, le cas échéant, au taux de 15 % dans la limite de 38 120 euros par période de douze mois pour les entreprises qui remplissent les conditions décrites ci-dessus). S'y ajoutent la contribution additionnelle de 3 % mentionnée ci-dessus et, le cas échéant, la contribution sociale de 3,3 % dans les conditions mentionnées ci-dessus.

Sont notamment présumées constituer des titres de participation, les parts ou actions de sociétés revêtant ce caractère sur le plan comptable, et, sous certaines conditions, les actions acquises en exécution d'une offre d'achat ou d'échange, les titres ouvrant droit au régime fiscal des sociétés mères et filiales, ainsi que les titres dont le prix de revient est au moins égal à 22 800 000 euros et qui remplissent les conditions ouvrant droit au régime des sociétés mères autres que la détention de 5 % au moins du capital de la société émettrice.

Les moins-values à long terme de cession peuvent être imputées sur les plus-values de même nature de l'exercice ou des dix exercices suivants.

(b) Non-résidents fiscaux français

Dividendes

Les dividendes distribués par des sociétés dont le siège social est situé en France font, en principe, l'objet d'une retenue à la source de 25 % lorsque le domicile fiscal ou le siège du bénéficiaire effectif est situé hors de France.

Sous certaines conditions, cette retenue à la source peut être réduite, voire même supprimée, en application des conventions fiscales internationales ou de l'article 119 ter du CGI.

Par ailleurs, l'avoir fiscal peut éventuellement être transféré ou, à défaut, le précompte peut être remboursé à ces actionnaires en application de ces mêmes conventions, sous réserve des dispositions de droit interne prévoyant la disparition de ces mécanismes, tel que mentionné ci-dessus.

Par exception, les dividendes de source française versés à des personnes qui n'ont pas leur domicile fiscal ou leur siège en France et ouvrant droit au transfert de l'avoir fiscal en vertu d'une convention en vue d'éviter les doubles impositions, ne supportent, lors de leur mise en paiement, que la retenue à la source au taux réduit prévu par la convention, à condition notamment que les personnes concernées justifient, avant la date de mise en paiement des dividendes, qu'elles ne sont pas résidentes en France au sens de cette convention (BOI 4 J-1-94 du 13 mai 1994).

Il appartient aux actionnaires de Air France concernés de se rapprocher de leur conseil fiscal habituel afin de déterminer si de telles dispositions conventionnelles sont susceptibles de s'appliquer à leur cas particulier.

Plus-values

Les plus-values réalisées à l'occasion de la cession de leurs actions par les personnes qui ne sont pas fiscalement domiciliées en France ou dont le siège social est situé hors de France (sans avoir d'établissement stable ou de base fixe en France à l'actif duquel seraient inscrites les actions) et qui n'ont à aucun moment détenu, directement ou indirectement, seules ou avec des membres de leur famille, plus de 25 % des bénéfices sociaux de la société émettrice à un moment quelconque au cours des cinq années qui précèdent la cession, ne sont pas soumises à l'impôt en France.

Impôt de solidarité sur la fortune

En principe, l'impôt de solidarité sur la fortune ne s'applique pas aux actions d'Air France qui sont détenues par des personnes physiques domiciliées hors de France, au sens de l'article 4 B du CGI, et qui possèdent directement ou indirectement, moins de 10 % du capital d'Air France, pour autant, toutefois, que leur participation ne leur permette pas d'exercer une influence sur Air France.

Droits de succession et de donation

La France soumet aux droits de succession et de donation les titres des sociétés françaises acquis par voie de succession ou de donation par un non résident français. La France a conclu avec un certain nombre de pays des conventions destinées à éviter les doubles impositions en matière de succession et de donation, aux termes desquelles, les résidents des pays ayant conclu de telles conventions peuvent, sous réserve de remplir certaines conditions, être exonérés de droits de succession et de donation ou obtenir un crédit d'impôt.

Il est recommandé aux investisseurs potentiels de consulter dès à présent leurs conseils en ce qui concerne leur assujettissement aux droits de succession et de donation à raison de leur participation

dans Air France, et les conditions dans lesquelles ils pourraient obtenir une exonération des droits de succession et de donation en vertu d'une des conventions fiscales ainsi conclues avec la France.

2.4.5 Cotation des actions nouvelles

Se reporter au paragraphe 2.1.2 de la présente note.

Les actions nouvelles feront l'objet d'une demande d'admission à la cotation au Premier Marché d'Euronext Paris S.A. sur la même ligne que les actions anciennes (Code ISIN FR 0000031122).

2.4.6 Autres places de cotation

Les actions seront cotées au New York Stock Exchange (ticker AKH) sous forme d'ADS, chaque ADS représentant une action Air France.

Les actions Air France seront également cotées sur Euronext Amsterdam N.V.

2.4.7 Incidence des présentes augmentations de capital sur la situation de l'actionnaire

Dans l'hypothèse de l'échange de la totalité des actions ordinaires de KLM dans le cadre de l'Offre et éventuellement de l'Offre Complémentaire, l'actionnaire qui détiendrait 1 % du capital actuel d'Air France, et qui ne détiendrait par ailleurs aucune action ordinaire de KLM, verrait sa part du capital passer à 0,81 %, soit une diminution de 19 %.

L'actionnaire qui détiendrait une action Air France et qui ne détiendrait par ailleurs aucune action ordinaire de KLM verrait sa quote-part de capitaux propres consolidés passer de 18,3 euros à 17,4 euros, soit une diminution de 4,9 %, sur la base des comptes au 30 septembre 2003.

2.4.8 Volumes traités et évolutions des cours

Transaction des actions Air France au Premier Marché d'Euronext Paris S.A.

	Volumes échangés	Cours	
	(en milliers de titres)	+ haut[(1)]	+ bas[(1)]
2003			
Janvier	7 842	10,59	8,06
Février	8 078	9,89	8,01
Mars	11 180	10,70	7,47
Avril	7 616	10,45	8,17
Mai	9 346	11,93	9,95
Juin	8 132	12,59	11,10
Juillet	8 667	13,51	11,10
Août	7 728	14,90	13,03
Septembre	18 642	15,44	12,67
Octobre	13 770	14,10	12,65
Novembre	10 765	14,17	12,14
Décembre	8 512	13,06	12,04
2004			
Janvier	17 366	14,55	12,18
Février	25 665	17,77	13,21
Mars[(2)]	13 959	16,77	13,63

(1) En €

(2) Du 1er au 16 mars 2004

Source : Datastream

2.5 TRIBUNAUX COMPETENTS EN CAS DE LITIGES

Les tribunaux compétents en cas de litige sont ceux du siège social de la société lorsque Air France est défenderesse et dans les autres cas sont désignés en fonction de la nature des litiges, sauf disposition contraire du Nouveau Code de Procédure Civile.

CHAPITRE 3 RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LE RAPPROCHEMENT ENTRE AIR FRANCE ET KLM

3.1 DESCRIPTIF DES ACCORDS CONCLUS POUR LA REALISATION DU RAPPROCHEMENT ENTRE AIR FRANCE ET KLM

3.1.1 Aperçu du contenu des accords

Les accords prévus dans l'Accord-Cadre incluent notamment :

- les conditions et la procédure de l'Offre ;
- les autorisations et recommandations d'Air France et de KLM relatives au rapprochement et à l'Offre ;
- les contrats d'acquisition par Air France des actions prioritaires et des certificats d'actions correspondants aux actions préférentielles cumulatives C[(1)] et des actions préférentielles cumulatives A[(2)] ;
- la mise en place et la gestion des fondations néerlandaises nouvellement créées (SAK I et SAK II) ;
- les accords relatifs à l'organisation de l'actionnariat de KLM postérieurement à la réalisation de l'Offre ;
- les accords de gouvernement d'entreprise applicables postérieurement à l'Offre ;
- les assurances données par Air France à KLM et les assurances données par Air France et KLM à l'Etat néerlandais ;
- l'évolution de la structure du groupe postérieurement à la réalisation de l'Offre et la constitution d'une filiale opérationnelle ;
- l'admission de KLM dans l'alliance SkyTeam.

L'ensemble des points ci-dessus mentionnés sont décrits aux paragraphes 3.1 et 3.3 de la présente note.

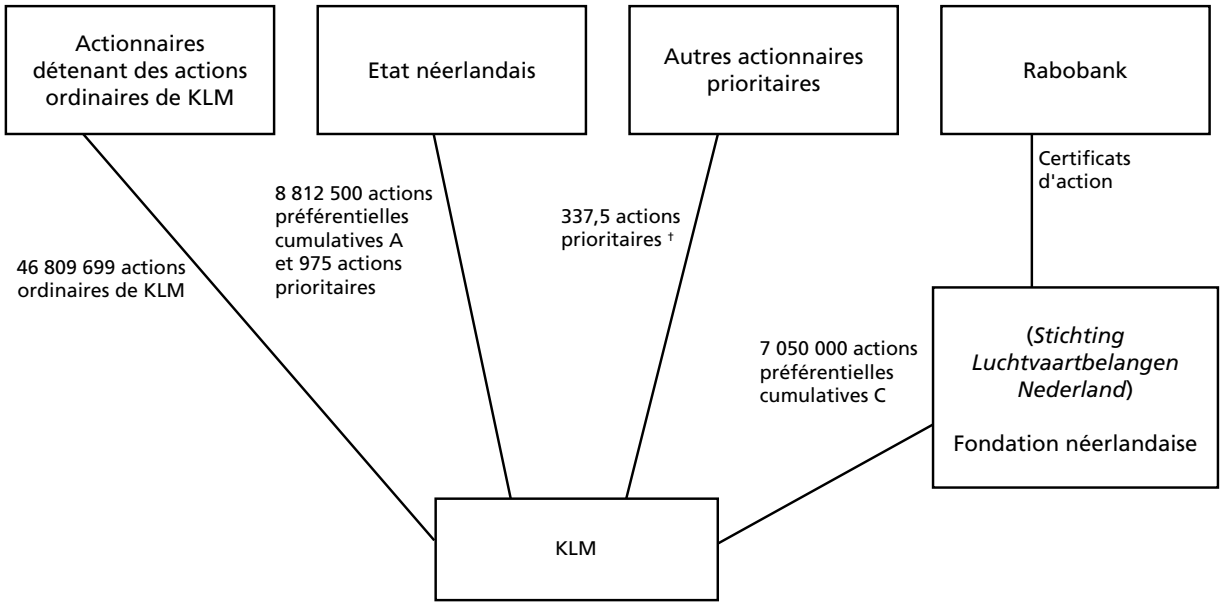
Cependant, afin de permettre une meilleure compréhension de l'Offre et du rapprochement, les schémas suivants illustrent de manière simplifiée, la structure du capital de KLM préalablement à la transaction, l'Offre et les autres opérations d'acquisition d'actions de KLM, l'organisation de l'actionnariat pendant la période initiale de trois ans et la structure du groupe Air France-KLM après la réalisation des opérations. Les deux dernières illustrations prennent comme hypothèse que l'intégralité des actions ordinaires de KLM sont apportées à l'Offre et qu'aucun BASA n'a été encore exercé.

---

(1) Les actions préférentielles cumulatives C ont pour principale caractéristique d'assurer un rendement annuel sur la valeur nominale des actions (2 €) calculé tous les 8 ans et égal à une moyenne de taux d'emprunts d'Etat hollandais pour des maturités comprises entre 7 et 8 ans à laquelle le Directoire et le Conseil de surveillance peuvent ajouter une marge de crédit comprise entre 0 et 135 points de base de la valeur nominale selon les conditions de marché. Ce rendement est prélevé sur le résultat distribuable de l'entreprise ou, en cas d'insuffisance du résultat, sur les réserves distribuables. Ces actions sont prioritaires sur les actions ordinaires et en cas d'insuffisance des réserves distribuables, le dividende est inscrit en charge dans le compte de résultat, au même titre que le coupon d'une obligation.

(2) Les actions préférentielles cumulatives A donnent droit au versement d'un dividende statutaire cumulatif égal à 6 % du montant nominal, ou si ce dernier n'a pas été intégralement libéré, du montant libéré par action préférentielle cumulative A. Si les bénéfices d'un exercice ne permettent pas de le verser intégralement, la fraction non payée doit, dans la mesure de ce qui est autorisé par la loi, être prélevée sur les réserves distribuables, à l'exception des réserves en capital. Si la fraction non payée ne peut être prélevée sur les réserves distribuables, cette dernière est reportée sur les exercices suivants en priorité sur le paiement du dividende dû au titre de l'exercice et du paiement de tout dividende aux autres actionnaires.

Structure du capital de KLM préalablement à la transaction



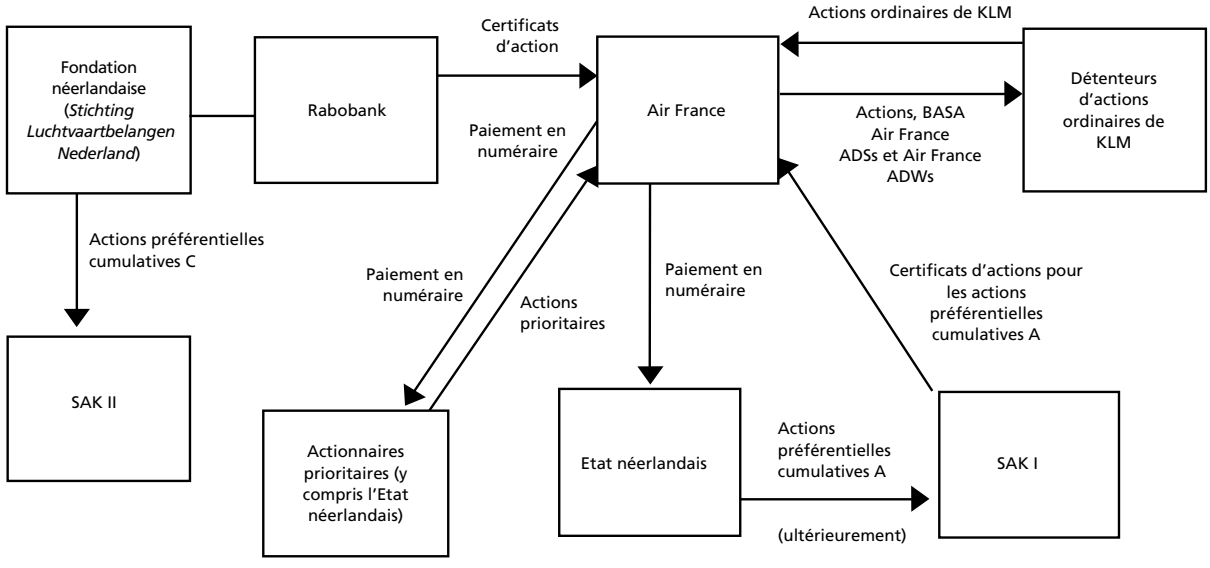
* Incluent 2 621 542 actions ordinaires de KLM détenues par *Stichting Rechtop* et KLM en auto-contrôle. Air France ne détient aucune action ordinaire de KLM à la date de la présente note.

† incluent 37,5 actions prioritaires détenues par KLM.

Le capital autorisé de KLM à la date de la présente note, comprend 1 875 actions prioritaires, 37 500 000 actions préférentielles cumulatives A, 75 000 000 actions préférentielles B, 18 750 000 actions préférentielles cumulatives C, 18 750 000 actions ordinaires C et 149 998 125 actions ordinaires de KLM. Toute action de KLM quelle que soit sa catégorie a une valeur nominale de 2 euros et confèrent un droit de vote.

Le capital émis de KLM à la date de la présente note, est constitué de 46 809 699 actions ordinaires, 1 312,5 actions prioritaires, 8 812 500 actions préférentielles cumulatives A et 7 050 000 actions préférentielles cumulatives C. A la date de la présente note, il n'a pas été émis d'actions préférentielles B ou d'actions ordinaires C.

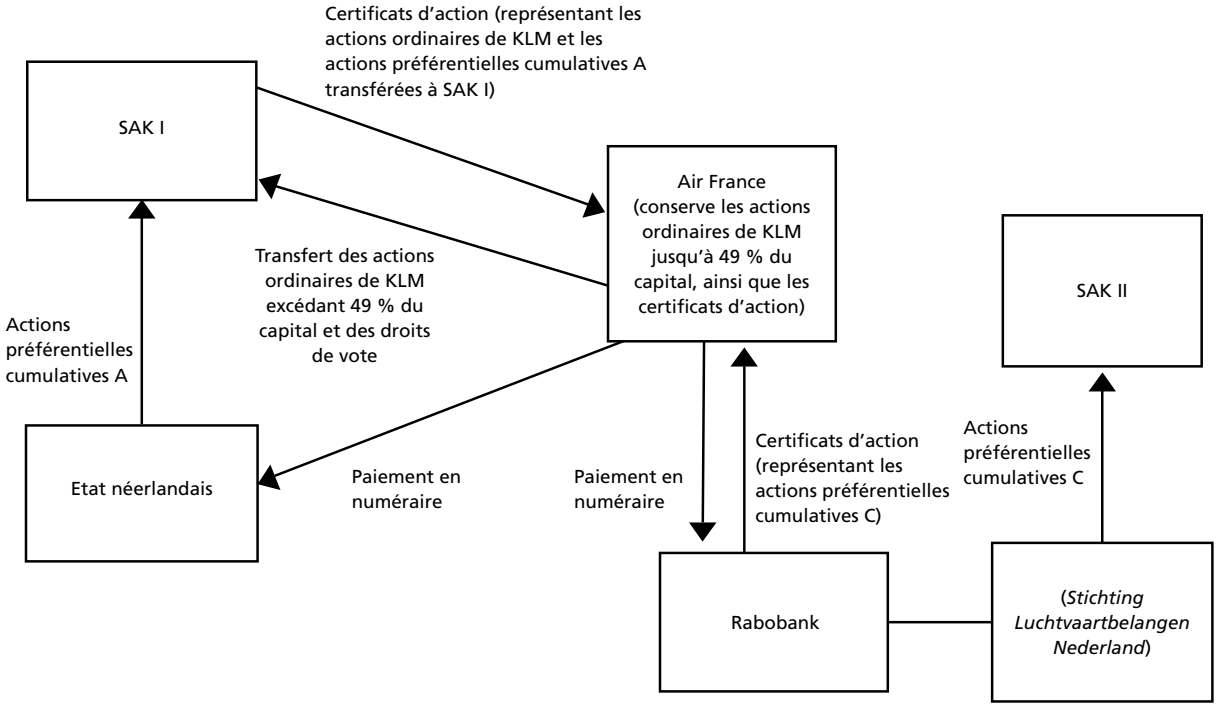
Offre publique d'échange et autres opérations d'acquisitions d'actions de KLM



Afin de réaliser le rapprochement :

- Air France échangera des actions Air France nouvelles, des BASA Air France, des American Depository Shares (ADS) nouveaux et des American Depository Warrants (ADW) nouveaux contre les actions ordinaires de KLM (y compris les NYRS KLM) apportées à l'Offre et éventuellement à l'Offre Complémentaire ;
- Air France a acquis, sous condition de la réalisation de l'Offre, toutes les actions prioritaires auprès des actionnaires prioritaires de KLM ;
- Air France a acquis, sous condition de la réalisation de l'Offre, auprès de Rabobank les certificats d'action relatifs aux actions préférentielles cumulatives C ;
- L'Etat néerlandais s'est engagé à vendre à Air France, simultanément et dans les mêmes proportions que la réduction de la participation de l'Etat français dans le capital d'Air France (ou tel que cela sera déterminé par l'Etat néerlandais), les actions préférentielles cumulatives A qui, pendant une période initiale de trois ans à compter de la réalisation de l'Offre, seront détenues par SAK I ; et
- SAK I émettra en faveur d'Air France des certificats d'action correspondant aux actions préférentielles cumulatives A.

Organisation de l'actionnariat pendant la période initiale de trois ans



En application des accords relatifs à l'organisation de l'actionnariat, pendant une période intérimaire de trois ans après la réalisation de l'Offre :

- Air France détiendra directement 49 % du capital et des droits de vote de KLM. Air France transférera les actions ordinaires de KLM excédant 49 % du capital et des droits de vote à SAK I à l'issue de l'Offre en échange de certificats d'action lui conférant l'ensemble des droits économiques, mais pas les droits de vote, attachés aux actions ordinaires de KLM sous-jacentes ;
- L'Etat néerlandais transférera à la fondation SAK I les actions préférentielles cumulatives A qu'il serait amené à céder. La fondation SAK I émettra des certificats d'action en faveur d'Air France lui conférant l'ensemble des droits économiques, mais pas les droits de vote attachés aux dites actions. A l'issue de la période initiale de trois ans, Air France aura la faculté d'acquérir et de détenir directement les actions préférentielles cumulatives A ;

- Air France détiendra les certificats d'action acquis de Rabobank correspondant aux actions préférentielles cumulatives C détenues par SAK II ; et

Pendant une période initiale de trois ans après la réalisation de l'Offre, Air France détiendra l'ensemble des droits économiques (y compris les droits aux dividendes) de KLM à l'exception de ceux attachés (i) aux actions ordinaires de KLM qui n'auraient pas été apportées à l'Offre et (ii) aux actions préférentielles cumulatives A.

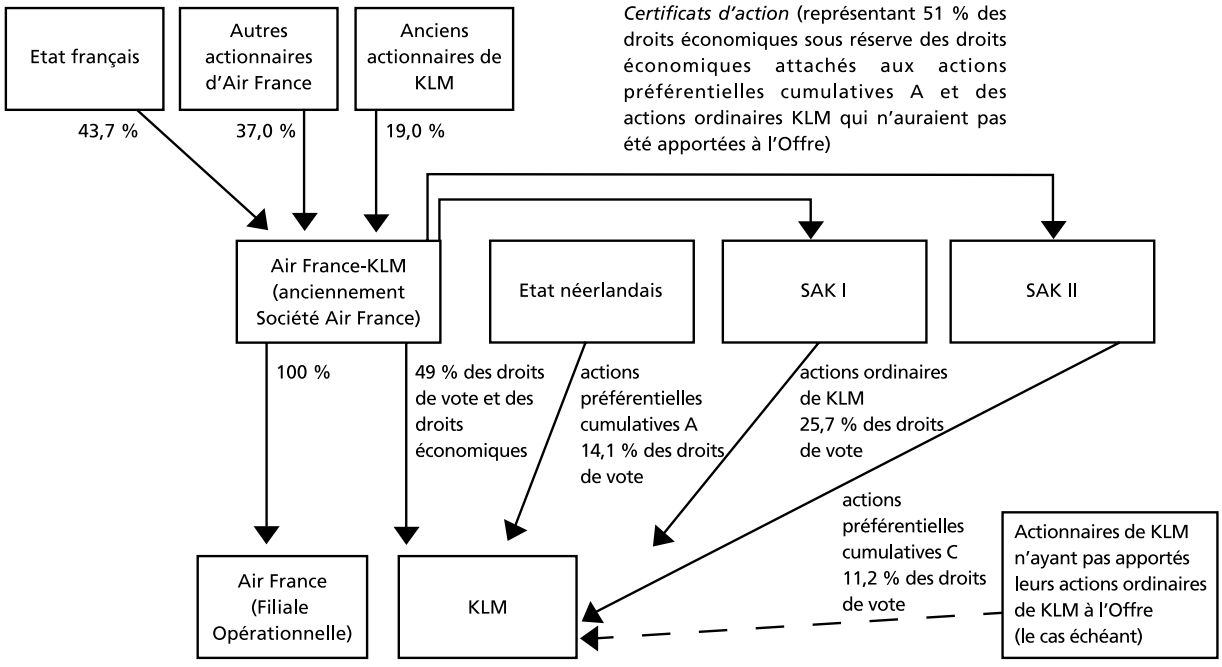
Air France pourra, si elle le souhaite, conserver cette organisation de l'actionnariat ou toute autre forme d'organisation, à l'issue de ladite période de trois ans.

Le schéma ci-dessus prend comme hypothèse que toutes les actions ordinaires de KLM ont été apportées à l'Offre et qu'aucun BASA n'a été exercé.

Structure du groupe Air France-KLM après réalisation des opérations

A l'issue de l'Offre, et en prenant pour hypothèse que l'ensemble des actions ordinaires de KLM sont apportées à l'Offre et que l'Etat néerlandais n'a pas encore cédé ses actions préférentielles cumulatives A, après le rapprochement et l'évolution de la structure du groupe ;

- la société holding Air France-KLM (anciennement dénommée société Air France) détiendra 100 % du capital d'une filiale opérationnelle qui prendra le nom de "société Air France" et qui détiendra l'ensemble des actifs, passifs et des activités d'Air France (tel que cela est décrit au paragraphe 3.1.6 sous le titre "Evolution de la structure du groupe" de la présente note).
- Air France-KLM détiendra :
  - directement, toutes les actions prioritaires et un nombre d'actions ordinaires de KLM qui, ensemble avec les actions prioritaires, représenteront 49 % du capital et des droits de vote de KLM ;
  - des certificats d'action conférant l'ensemble des droits économiques (y compris les droits aux dividendes) attachés aux actions ordinaires de KLM au-delà de 49 % du capital et des droits de vote de KLM ;
  - des certificats d'action conférant l'ensemble des droits économiques (y compris les droits aux dividendes) attachés aux actions préférentielles cumulatives C ;
- l'Etat néerlandais détiendra les actions préférentielles cumulatives A représentant 14,1 % des droits de vote de KLM et des droits économiques équivalent à 6 % de la valeur nominale des actions préférentielles cumulatives A qu'il détient ;
- SAK I détiendra des actions ordinaires de KLM permettant l'exercice de 25,7 % des droits de vote dans KLM ; et
- SAK II détiendra des actions préférentielles cumulatives C permettant l'exercice de 11,2 % des droits de vote dans KLM.



Dans l'éventualité où moins de 100 % des actions ordinaires de KLM (y compris les NYRS KLM) seraient apportées à l'Offre et qu'aucun BASA ou ADW émis dans le cadre de l'Offre n'ait été exercé, (i) le pourcentage d'actions ordinaires de KLM détenues par SAK I sera réduit par le pourcentage d'actions ordinaires de KLM détenues par les actionnaires de KLM qui n'auront pas apporté à l'Offre, et (ii) le pourcentage d'actions Air France-KLM détenues par les anciens actionnaires de KLM sera réduit par le nombre d'actions ordinaires de KLM détenues par les actionnaires de KLM qui n'auraient pas été apportées à l'Offre.

3.1.2 Accords conclus avec les titulaires d'actions prioritaires, d'actions préférentielles cumulatives A et d'actions préférentielles cumulatives C

3.1.2.1 Accords avec l'Etat 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'Etat néerlandais, les accords décrits ci-après.

Tel qu'expliqué aux paragraphes 3.1.2 et 3.1.5 de la présente note sous le titre "Accords conclus avec les titulaires d'actions prioritaires, d'actions préférentielles cumulatives A et d'actions préférentielles cumulatives C – et – Accords relatifs à l'organisation de l'actionnariat", l'Accord-Cadre prévoit, qu'à la réalisation définitive de l'Offre, Air France ne détiendra directement pas plus de 49 % du capital et des droits de vote de KLM.

(i) Contrat d'acquisition relatif aux actions prioritaires

Le 16 octobre 2003, Air France, KLM et l'Etat néerlandais ont conclu un contrat d'acquisition par lequel l'Etat néerlandais est convenu de céder à Air France l'ensemble des 975 actions prioritaires qu'il détient dans KLM, pour un prix unitaire par action prioritaire de 12,10 euros, soit un montant total de 11 797,50 euros, auquel viendra s'ajouter le montant des dividendes non encore acquittés et autres distributions qui pourraient être dues à la date de réalisation de l'Offre. L'Etat néerlandais s'est engagé (i) à ne pas céder ses actions prioritaires (ou tout droit y attaché), ou réaliser toute opération équivalente, (ii) à ne pas acquérir d'autres intérêts dans le capital de KLM, (iii) à exercer les droits de vote attachés à ses actions prioritaires conformément au meilleur intérêt de KLM, Air France-KLM et ses actionnaires jusqu'à la réalisation, l'expiration ou le retrait de l'Offre.

(ii) Contrat d'acquisition relatif aux actions préférentielles cumulatives A détenues par l'Etat néerlandais

Le 16 octobre 2003, Air France, KLM et l'Etat néerlandais ont conclu un accord aux termes duquel l'Etat néerlandais est convenu de réduire sa participation dans KLM proportionnellement à toute réduction par l'Etat français de sa participation dans le capital d'Air France. A cette fin, l'Etat néerlandais cèdera ses actions préférentielles cumulatives A (i) à Air France, ou (ii) à SAK I au nom et pour le compte d'Air France si le transfert a lieu au cours des trois premières années suivant la

réalisation de l'Offre. Dans ce second cas, SAK I émettra au profit d'Air France des certificats d'actions correspondant aux actions préférentielles cumulatives A transférées à SAK I. Ces certificats d'actions confèreront à Air France 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 contre lesdites actions. Les accords relatifs à la gestion par SAK I des actions préférentielles cumulatives A sont exposés au paragraphe 3.1.5 de la présente note. A l'issue de la période initiale de trois ans, Air France aura la faculté d'échanger les certificats d'actions contre les actions préférentielles cumulatives A et de détenir ces dernières directement.

D'autre part, nonobstant l'obligation de cession de ces actions préférentielles cumulatives A dans les conditions exposées ci-dessus, l'Etat néerlandais bénéficie du droit de céder à Air France à tout moment, autant d'actions préférentielles cumulatives A qu'il le souhaite.

Aucun transfert d'actions préférentielles cumulatives A ne peut intervenir avant la réalisation de l'Offre. Le prix d'acquisition des 8 812 500 actions préférentielles cumulatives A détenues par l'Etat néerlandais est de 20 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 décrites ci-dessus).

L'Etat néerlandais s'est engagé, sous condition de la réalisation de l'Offre, à ne céder ou transférer à un tiers aucune action préférentielle cumulative A et à ne pas consentir une sûreté ou un droit sur lesdites actions. D'autre part, l'Etat néerlandais s'est engagé à voter en faveur des modifications statutaires de KLM décrites au paragraphe 3.1.7.3 (e) de la présente note.

(iii) Modifications apportées à l'option de l'Etat néerlandais et accords y afférents

Depuis 1994, l'Etat 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'Etat 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 (i) qu'une partie substantielle du capital de KLM ne serait plus détenue par des ressortissants néerlandais ou (ii) 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 la société soit exercé par des ressortissants néerlandais ou européens.

Air France, KLM et l'Etat néerlandais sont convenus dans un accord en date du 16 octobre 2003, de modifier certains termes de l'option existante de l'Etat néerlandais, sous condition suspensive de la réalisation de l'Offre. 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 limitera ou mettra fin à l'exploitation par KLM de ligne aérienne régulière avec ledit pays considèrant 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. L'option modifiée de l'Etat néerlandais aura une durée initiale de trois ans, renouvelable trois fois par l'Etat néerlandais, pour des périodes de douze mois chacune. Ce renouvellement pourra intervenir si l'Etat néerlandais le juge nécessaire du fait de la mise en danger des droits de trafic exercés par KLM sur certains de ses marchés-clés. L'Etat devra préalablement notifier par écrit à KLM et à Air France son intention de renouveler l'option. Cette notification comprendra notamment les raisons d'un tel renouvellement et le nom des pays tiers contestant les droits de trafic de KLM.

Cet accord stipule également que les parties discuteront en amont et de bonne foi de la nécessité d'exercer l'option modifiée de l'Etat 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'Etat 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'Etat 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 mais, en toutes circonstances, conformément aux règles de gouvernement d'entreprise prévues dans l'Accord-Cadre. Si après l'exercice de l'option modifiée, l'Etat 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'Etat néerlandais, qui restera en vigueur conformément aux stipulations de l'option.

3.1.2.2 Accords avec les autres actionnaires prioritaires

Le 16 octobre 2003, ABN Amro Bank N.V. (150 actions prioritaires), NS Groep N.V. (37,5 actions prioritaires), SNS Reaal Groep N.V. (37,5 actions prioritaires), Fortis Bank (Nederland) N.V. (37,5 actions prioritaires), Imtech N.V. (37,5 actions prioritaires) et KLM (37,5 actions prioritaires), définis ensemble comme les autres actionnaires prioritaires, sont convenus avec Air France de vendre leurs 337,5 actions prioritaires à Air France pour un prix unitaire de 12,10 euros par action prioritaire, soit un montant global de 4 083,75 euros, augmenté de tout dividende non encore acquitté et autres distributions, à la date de réalisation définitive de l'Offre.

3.1.2.3 Accord relatif aux actions préférentielles cumulatives C et aux certificats d'action correspondants

Le 16 octobre 2003, Air France et Rabobank Nederland Participatiemaatschappij B.V. ont conclu un contrat par lequel Rabobank s'est engagé à vendre à Air France les 7 050 000 certificats d'action correspondant aux actions préférentielles cumulatives C pour un prix unitaire de 2 euros par certificat d'action, soit pour un prix global de 14 100 000 euros, augmenté de tout dividende non encore acquitté et autres distributions, qui devront être calculés selon une formule convenue, à la date de la réalisation de l'Offre. De plus, par résolution de son Conseil d'administration en date du 29 septembre 2003 renouvelée en date du 25 mars 2004, Stichting *Luchtvaartbelangen Nederland* a accepté de transférer la propriété et la gestion des actions préférentielles cumulatives C à SAK II, lors de la réalisation de l'Offre. Ces certificats d'action permettront à Air France de bénéficier de l'intégralité des droits économiques attachés aux actions préférentielles cumulatives C sous-jacentes, mais SAK II exercera les droits de vote attachés aux dites actions jusqu'à l'échange par Air France des certificats d'action contre les actions préférentielles cumulatives C. Les accords relatifs à l'administration par SAK II des actions préférentielles cumulatives C, y compris l'exercice des droits de vote, sont décrits au paragraphe 3.1.5 de la présente note sous le titre "Accords relatifs à l'organisation de l'actionnariat".

3.1.3 Accords relatifs au plan de stock-options des salariés de KLM

Aux termes de l'Accord-Cadre, KLM a accepté de suspendre l'octroi de nouveaux stock-options (à l'exception de ceux devant être remis en juin 2004 pour l'exercice clos le 31 mars 2004).

Air France s'est engagée à élaborer, en concertation avec le Conseil de Surveillance et le Directoire de KLM, des propositions relatives aux stock-options existants de KLM, qui ne seraient pas fiscalement pénalisantes.

Se reporter au paragraphe 9.5 de la présente note pour le détail des accords conclus relatifs au traitement des stock-options.

3.1.4 Engagement de céder les actions d'auto-contrôle

Les termes de l'Accord-Cadre prévoient que les 2 621 542 actions ordinaires de KLM détenues par KLM et par *Stichting Rechtop* (une fondation néerlandaise), en auto-contrôle seront apportées à l'Offre par KLM et *Stichting Rechtop*, à l'exception des actions ordinaires de KLM qui auraient été remises éventuellement aux bénéficiaires de certains stock-options de KLM, conformément aux dispositions du plan de stock-options.

3.1.5 Accords relatifs à l'organisation de l'actionnariat

Aux termes de l'Accord-Cadre et de ses annexes, KLM s'est engagée à créer deux nouvelles fondations néerlandaises, SAK I et SAK II au plus tard à la date de la réalisation définitive de l'Offre.

SAK I et SAK II seront chacune gérées par des conseils d'administration composés de trois membres. Un membre sera nommé par Air France, un membre sera nommé par KLM, et le troisième membre, agissant en qualité de président, sera 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 de chaque Conseil d'administration seront prises à l'unanimité.

A compter de la réalisation définitive de l'Offre, les titres de KLM représentant au total 49 % du capital social et des droits de vote de KLM seront détenus directement par Air France. Air France remettra le solde des actions ordinaires de KLM apportées à l'Offre à SAK I en échange de certificats d'action. Ainsi que cela est décrit au paragraphe 3.1.2.1 "Accords conclus avec les titulaires d'actions prioritaires, d'actions préférentielles cumulatives A et d'actions préférentielles cumulatives C de la présente note sous le titre – Accords avec l'Etat néerlandais" au cours des trois premières années suivant la date de réalisation définitive de l'Offre, l'Etat néerlandais pourra céder les actions préférentielles cumulatives A qu'il détient à SAK I en échange des certificats d'action émis en faveur d'Air France. Les actions préférentielles cumulatives C seront transférées par la *Stichting Luchtvaartbelangen Nederland* à SAK II qui assurera leur administration. Les certificats d'action correspondant aux actions préférentielles cumulatives C (actuellement détenus par Rabobank) seront vendus et transférés par Rabobank à Air France, à la date de réalisation définitive de l'Offre. Les certificats d'action émis par SAK I et SAK II permettront à Air France de bénéficier de l'intégralité des droits économiques attachés aux actions sous-jacentes, mais les deux fondations conserveront les droits de vote attachés auxdites actions. Les membres du Conseil d'administration de SAK I et SAK II exerceront ces droits de vote conformément aux meilleurs intérêts de KLM, d'Air France-KLM et de ses actionnaires et dans tout les cas en accord avec les principes de gouvernance contenus dans le protocole décrit au paragraphe 3.1.7.3 (d) ci dessous et dans l'Accord-Cadre.

3.1.6 Evolution de la structure du groupe

Air France et KLM sont convenues que dès la réalisation définitive de l'Offre, Air France :

- s'engage à créer une nouvelle société filiale opérationnelle détenue à 100 % ;
- transfèrera, dans les limites autorisées par les règles boursières françaises et de la manière fiscalement la moins pénalisante, l'intégralité de ses actifs, de ses passifs, de ses activités et de ses opérations à ladite filiale opérationnelle ; et
- modifiera la dénomination sociale d'Air France qui deviendra "Air France-KLM" et celle de la filiale opérationnelle qui deviendra "Société Air France".

L'évolution de la structure du groupe permettra à la filiale opérationnelle de poursuivre l'ensemble des activités et des opérations préalablement conduites par Air France de la même manière et selon les mêmes termes qu'Air France elle-même. Toutes autorisations, permis, licences et contrats nécessaires à la conduite de l'activité d'Air France seront transférées ou mis en place au bénéfice de la filiale opérationnelle.

L'évolution de la structure du groupe sera conditionnée à :

- la réalisation de l'Offre ;
- la promulgation d'une nouvelle loi modifiant la loi n°2003-322 du 9 avril 2003 relative aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France, afin de rendre certaines de ses dispositions applicables à la filiale opérationnelle, après la réalisation de l'évolution de la structure du groupe, et
- l'approbation de l'Assemblée Générale des actionnaires d'Air France.

3.1.7 Gouvernement d'entreprise et organisation

Air France et KLM sont convenues dans l'Accord-Cadre d'un nombre important de principes de gouvernement d'entreprise et d'organisation des deux sociétés, applicables à compter de la réalisation définitive de l'Offre.

3.1.7.1 Conseil d'administration d'Air France

(a) Le Conseil d'administration d'Air France

Le Conseil d'administration d'Air France inclura postérieurement à la réalisation définitive de l'Offre :

- le Président du Directoire de KLM,
- un administrateur désigné par l'Etat néerlandais, et
- deux administrateurs proposés par le Conseil de Surveillance de KLM.

Le 22 octobre 2003, le Conseil de Surveillance de KLM a decidé de proposer que Monsieur Floris Maljers, Président du Conseil de Surveillance de KLM et Monsieur Cornelis van Lede, Vice-président du Conseil de Surveillance de KLM soient nommés en tant que membres du Conseil d'administration d'Air France. L'Etat néerlandais conservera le droit de désigner un administrateur au Conseil d'administration d'Air France tant que l'Etat français aura une représentation au Conseil d'administration d'Air France.

Cette représentation sera applicable quelles que soient (i) les modifications apportées par la nouvelle législation modifiant la loi française n° 2003-322 du 9 avril 2003 relative aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France, (ii) la réalisation des modifications apportées à la structure du groupe (se reporter au paragraphe 3.1.6 de la présente note) ou (iii) la décision de l'Etat français de céder tout ou partie de sa participation dans le capital d'Air France après la réalisation définitive de l'Offre. L'Etat français a, en effet, annoncé son intention de réduire sa participation dans Air France à moins de 20 %, en un ou plusieurs transferts, dès que les conditions de marché seront favorables et s'est engagé envers l'Etat néerlandais à le faire (se reporter au paragraphe 3.3.3, déclaration intergouvernementale de la présente note).

(b) Vice-présidence du Conseil d'administration d'Air France

Le Président du Directoire de KLM sera nommé vice-président du Conseil d'administration d'Air France (dénommée Air France-KLM après évolution de la structure du groupe).

3.1.7.2 Comité de management stratégique ("*Strategic Management Committee*")

L'Accord-Cadre prévoit qu'Air France et KLM mettront en place et maintiendront un comité de management stratégique pour une période de trois ans à compter de la réalisation définitive de l'Offre.

(a) Composition du comité de management stratégique

Le comité de management stratégique sera composé de huit membres, dont :

- le Président du Conseil d'administration d'Air France ;
- trois membres salariés d'Air France exerçant des fonctions de direction ;
- le Président du Directoire de KLM ; et
- 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 sera le président du comité de management stratégique et disposera d'une voix prépondérante sur l'ensemble des décisions, à l'exception des décisions réservées ("**Décisions Réservées**"), telles que décrites ci-après.

Les membres du comité de management stratégique seront désignés par le comité de nomination d'Air France (qui sera créé en son sein par le Conseil d'administration d'Air France), après consultation de et sur proposition du :

(i) président du Conseil d'administration d'Air France (ou le président de la filiale opérationnelle après évolution de la structure du groupe), pour la nomination des trois membres salariés d'Air France exerçant des fonctions de direction (ou des salariés de la

filiale opérationnelle exerçant des fonctions de direction, suite à l'évolution de la structure du groupe), et

(ii) Conseil de Surveillance de 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.

Le comité de management stratégique est mis en place pour une période de trois ans à compter de la réalisation définitive de l'Offre. Cependant, le Président du Conseil d'administration d'Air France aura la possibilité de maintenir le comité de management stratégique ou de créer un organe équivalent après cette date.

Si une troisième compagnie aérienne entre dans le groupe Air France-KLM au cours de la période des trois ans, la composition du comité de management stratégique sera modifiée afin d'inclure quatre nouveaux membres représentant la nouvelle compagnie aérienne. Dans ce cas, les membres du comité de management stratégique nommés par Air France bénéficieront d'un droit de vote double, de telle sorte que leurs droits de vote représentent l'équivalent des droits de vote cumulés des membres KLM et de ceux de la troisième compagnie aérienne. Le président du Conseil d'administration d'Air France continuera de bénéficier d'une voix prépondérante en cas d'égalité à l'exception des Décisions Réservées relatives à KLM, pour lesquelles les membres KLM du Comité de management stratégique auront un droit de veto, tel que décrit ci-après.

(b) Rôle du comité de management stratégique

Les décisions du comité de management stratégique exprimeront la position commune d'Air France et de KLM pour toute décision stratégique significative touchant aux domaines commerciaux, financiers, techniques et opérationnels et qui incluent notamment :

- la stratégie du groupe Air France-KLM vis-à-vis de ses concurrents, 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 terme 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 comité de management stratégique ;
- 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 ; et
- toute Décision Réservée ou soumise à consultation préalable (telles que ces dernières sont décrites ci-après).

Des sous-comités opérationnels pourront être mis en place sous la direction du comité de management stratégique, tels que :

- un comité "réseau" ;
- un comité "prix et gestion de la recette" ;
- un comité "ventes et distribution" ;
- un comité "produits et marques" ;
- un comité "programme de fidélisation" ;
- un comité "ingénierie et maintenance" ;
- un comité "nouvelle technologie de l'information" ;
- un comité "réglementation" ; et
- un comité "accords de marketing".

Le comité de management stratégique déterminera les règles de procédure et de fonctionnement des sous-comités opérationnels.

Le comité de management stratégique servira également de médiateur en cas de désaccords sur l'application des accords commerciaux bilatéraux ou la gestion des entités qui seront détenues ou gérées en commun.

Le comité de management stratégique fera des recommandations impératives sur les sujets ci-dessus mentionnés au Conseil d'administration d'Air France (ou au Conseil d'administration de la filiale opérationnelle après évolution de la structure du groupe), au Directoire et au Conseil de Surveillance de KLM. Le Président du Directoire de KLM, le Président du Conseil d'administration d'Air France (ou le Président du conseil d'administration de la filiale opérationnelle après évolution de la structure du groupe) et tout président ou administrateur ou personnel clé des entités combinées ou de leurs filiales, selon le cas, ne pourront prendre ou mettre en place des décisions relevant de la compétence du comité de management stratégique sans que celui-ci n'ait rendu préalablement sa recommandation impérative.

(c) Président du comité de management stratégique, décisions nécessitant consultation préalable et décisions réservées

Le Président du Conseil d'administration d'Air France présidera les réunions du comité de management stratégique et aura de par cette fonction, une voix prépondérante dans l'éventualité d'une égalité des votes sur l'ensemble des sujets devant être soumis au comité de management stratégique, à l'exception des Décisions Réservées résumées ci-après.

Le Président du Conseil d'administration d'Air France pendant la période de trois ans à compter de la réalisation définitive de l'Offre devra 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'autre entité, par tout partenaire ayant conclu une alliance avec Air France ou KLM ; et
- 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 comité de management stratégique. Il est précisé que suite à la nomination de représentants d'une troisième compagnie aérienne au sein du comité de management stratégique, les Décisions Réservées seront décidées à la majorité des votes, les représentants de KLM ayant un droit de veto sur lesdites décisions. Les représentants d'Air France auront un droit de vote double, le Président

conservera son droit de vote prépondérant en cas de partage des voix et les membres de KLM auront un droit de veto sur les Décisions Réservées suivantes :

- toute décision portant modification des assurances conférées à KLM (décrites au paragraphe 3.1.8.2 de la présente note sous le titre "Les assurances données à KLM") ; et
- 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 existant à la date de l'Accord-Cadre, telle que l'intégration au sein d'une structure commune des activités de restauration ou des activités cargo ou toute réorganisation globale des activités opérationnelles suite au désinvestissement ou à l'arrêt d'une activité par Air France et KLM ;
  - la modification de l'affectation de dirigeants clés ou de l'intégralité d'une activité opérationnelle entre Air France et KLM ;
  - le calendrier, l'élaboration et la mise en place de toute décision relative aux deux sujets mentionnés ci-dessus ; ou
- la décision de conclure un accord intra-groupe à des conditions autres que des conditions normales et courantes.

Toute décision du comité de management stratégique rejetant une opération afférente à une Décision Réservée sera impérative.

3.1.7.3 Direction de KLM

(a) **"***Structure Regime*"

Les règles de droit néerlandais relatives aux entreprises de grande taille (connues sous le nom de "*Structure Regime*") sont actuellement applicables à KLM. Selon ces règles, KLM a une structure de gestion à Directoire et à Conseil de Surveillance.

Aux termes du *Structure Regime*, le Conseil de Surveillance doit comprendre au moins trois membres et a les pouvoirs suivants :

- le Conseil de Surveillance a compétence exclusive pour la nomination et la révocation des membres du Directoire ;
- le Conseil de Surveillance nomme le successeur de tout membre du Conseil de Surveillance dont le mandat prend fin (soit par démission soit par arrivée du terme) ;
- le Conseil de Surveillance adopte les comptes annuels avant de les soumettre à l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires et les présente au comité d'entreprise de la société pour discussion ;
- le Directoire doit obtenir le consentement préalable du Conseil de Surveillance pour les décisions suivantes :
  - l'émission ou l'acquisition d'actions de KLM ou l'émission d'instruments financiers par KLM ;
  - la coopération relative à l'émission de *certificats d'action* ;
  - la demande de cotation ou de retrait de cotation des actions, instruments financiers ou des *certificats d'action* de KLM ;
  - la conclusion ou la résiliation d'un accord de coopération à long terme entre KLM ou une Société Dépendante de KLM et une autre personne morale ou société de personnes, si une telle conclusion ou résiliation a une importance significative pour KLM ;

- la prise de participation par KLM ou une Société Dépendante de KLM dans une autre société pour un montant équivalent à un quart (ou plus) du capital émis et des réserves de KLM et toute augmentation ou diminution significative d'une telle participation ;
- investissements pour des montants équivalents à au moins un quart du capital émis et des réserves de KLM ;
- proposition de modification des statuts de KLM ;
- proposition de dissolution de KLM ;
- procédure de faillite ou demande de moratoire de paiement ;
- résiliation de contrats de travail d'un nombre substantiel de salariés de KLM ou d'une ou plusieurs Sociétés Dépendantes de KLM sur une même période ou à intervalles rapprochés ;
- un changement significatif des conditions de travail d'un nombre substantiel de salariés de KLM ou d'une Société Dépendante ; et
- une proposition de réduction du capital de KLM.

Pour les besoins du présent paragraphe, une "Société Dépendante" signifie :

- une personne morale dans laquelle une société anonyme ou une ou plusieurs sociétés dépendantes, prises individuellement ou ensemble pour leur propre compte, détient au moins la moitié de son capital social émis ;
- une société de personne enregistrée au registre du commerce dont une société anonyme ou une société dépendante est responsable, en tant qu'associé de ladite société de personnes, vis-à-vis des tiers.

Les décisions du Conseil de Surveillance décrites ci dessus sont prises à la majorité simple des voix. Le défaut d'une telle approbation n'affecte pas néanmoins la capacité des membres du Directoire d'engager la responsabilité de KLM vis-à-vis des tiers. Le droit des sociétés néerlandais dispose que, sauf en cas de mauvaise foi d'un tiers, la société ou le tiers ne peuvent obtenir l'annulation d'une transaction conclue par le Directoire ou l'un de ses membres au nom et pour le compte de la société, nonobstant toute stipulation des documents sociaux de la société ou dispositions légales qui imposerait l'accord préalable du Conseil de Surveillance.

Dans certains cas, une société néerlandaise n'est pas obligée de se conformer aux exigences du *Structure Regime* mais peut appliquer le "*Mitigated Structure Regime*".

Une société peut appliquer le *Mitigated Structure Regime* dans l'hypothèse où au moins 50 % de son capital est détenu :

- par une personne morale, dont la majorité des salariés (y compris les salariés employés par des sociétés du groupe) travaille hors des Pays-Bas ou par une Société Dépendante telle que décrite ci-dessus ;
- par des personnes morales ou des sociétés en application d'un accord de coopération mutuelle ; ou
- dans le cadre de cet accord de coopération, par une ou plusieurs des personnes morales ou sociétés visées et une ou plusieurs personnes morales soumises au Structure Regime.

Néanmoins, une société ne pourrait pas appliquer le *Mitigated Structure Regime* si la majorité de ses salariés ainsi que la majorité des salariés des personnes morales mentionnées ci-dessus, est employée aux Pays-Bas.

La principale différence entre le *Structure Regime* et le *Mitigated Structure Regime* réside dans le fait que dans le cadre de ce dernier, le Conseil de Surveillance n'a pas le droit de :

- nommer (et révoquer) les membres du Directoire, ou
- adopter les comptes et les soumettre à l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires.

Selon les règles du *Mitigated Structure Regime*, les membres du Directoire sont nommés ou révoqués par l'assemblée générale des actionnaires et les comptes annuels sont préparés par le Conseil de Surveillance et adoptés par l'assemblée générale des actionnaires.

Alors que KLM est autorisée à appliquer le *Mitigated Structure Regime* après la réalisation définitive de l'Offre, Air France et KLM sont convenues que KLM continuera d'appliquer volontairement le régime applicable aux entreprises de grande taille (*Structure Regime*) tel que défini aux articles 2:158-164 du code civil néerlandais durant la période initiale de trois ans à compter de la réalisation définitive de l'Offre. L'application volontaire de ce régime légal sera reflétée dans les statuts modifiés de KLM tels que décrits au paragraphe 3.1.7.3(e) de la présente note sous le titre – "Gouvernement d'entreprise et Organisation – Modification des statuts de KLM". A l'expiration de la période de trois ans à compter de la réalisation définitive de l'Offre, les statuts modifiés de KLM seront à nouveau modifiés afin de prévoir l'adoption du *Mitigated Structure Regime* tel que défini à l'Article 2:155 du code civil néerlandais.

Le 9 septembre 2003, la deuxième chambre du parlement néerlandais a voté une proposition de loi modifiant le *Structure Regime*. À ce jour, une incertitude demeure quant à la promulgation de la loi. Néanmoins la proposition de loi telle que votée par la deuxième chambre du parlement le 9 septembre 2003 et son application à KLM, nécessiteraient la consultation par KLM de son comité d'entreprise pour l'entrée en vigueur du régime de gouvernement d'entreprise prévu dans l'Accord-Cadre.

(b) Directoire de KLM

Pendant la période de trois ans à compter de la réalisation définitive de l'Offre, le Directoire de KLM sera composé de cinq membres, dont un membre désigné par Air France et quatre membres désignés par KLM.

(c) Conseil de Surveillance de KLM

Pendant la période de trois ans à compter de la réalisation définitive de l'Offre, le Conseil de Surveillance de KLM sera composé de neuf membres dont cinq membres indépendants et quatre membres proposés par Air France.

A l'expiration de la période de trois ans, le Conseil de Surveillance de KLM sera composé de neuf membres, dont quatre membres indépendants et cinq membres désignés par Air France.

Cependant, si le *Structure Regime* néerlandais est modifié par une loi votée dans la forme du projet de loi approuvé le 9 septembre 2003 et devient applicable à KLM, Air France et KLM feront de leur mieux pour obtenir l'accord du comité d'entreprise de KLM sur le gouvernement d'entreprise de KLM de façon à respecter au plus près les termes des statuts modifiés de KLM et de l'Accord-Cadre. Si les parties ne peuvent parvenir à un tel accord, le Conseil de Surveillance de KLM sera composé, pendant la période initiale de trois ans, de onze membres dont six membres indépendants (parmi lesquels trois membres seront recommandés par le comité d'entreprise de KLM) et cinq membres proposés par Air France. A l'expiration de la période de trois ans, le Conseil de Surveillance de KLM sera composé de onze membres dont cinq membres indépendants (parmi lesquels trois membres seront recommandés par le comité d'entreprise de KLM) et six membres désignés par Air France.

(d) Le protocole

Le 16 octobre 2003, Air France, KLM et tous les membres du Conseil de Surveillance et du Directoire de KLM à titre individuel, ont conclu un protocole relatif à la composition du Directoire et du Conseil de Surveillance de KLM et à la mise en œuvre des principes de gouvernement d'entreprise définis dans l'Accord-Cadre et les assurances décrites ci-après.

Conformément au protocole, chacun des membres du Conseil de Surveillance et du Directoire de KLM est convenu, sous réserve des obligations légales et de leurs obligations fiduciaires, d'adopter et de mettre en place les recommandations impératives du comité de management stratégique relatives à KLM.

(e) Modification des statuts de KLM

Dans l'Accord-Cadre, Air France et KLM sont convenues de proposer aux actionnaires de KLM, différentes modifications statutaires relatives au gouvernement d'entreprise, au capital social et aux droits attachés aux actions de KLM. Ces modifications doivent être adoptées lors de l'assemblée générale extraordinaire convoquée pour le 19 avril 2004 (se reporter au paragraphe 3.1.11.3 de la présente note).

Les principales modifications statutaires sont les suivantes :

- le nombre des membres du Directoire de KLM devra être augmenté de quatre à cinq ;
- le nombre minimum de membres du Conseil de Surveillance de KLM devra être augmenté de sept à neuf ;
- KLM appliquera volontairement le *Structure Regime* ;
- le Directoire soumettra à l'approbation du Conseil de Surveillance chaque année, un budget, un business plan et une note explicative ;
- le Conseil de Surveillance déterminera la rémunération et les conditions d'emploi des membres du Directoire, sous réserve de l'approbation de l'assemblée des actionnaires prioritaires ;
- deux comités seront créés au sein du Conseil de Surveillance de KLM, tels que décrits au paragraphe 3.1.7.4 de la présente note sous le titre – "Gouvernement d'entreprise de KLM" ;
- le Conseil de Surveillance, dans l'exercice de ses fonctions, devra tenir compte des intérêts des sociétés du groupe dont KLM fait partie ;
- les actions ordinaires C de KLM (autorisées mais non émises) seront annulées ;
- les conditions de détention des actions préférentielles cumulatives C seront modifiées afin de permettre à Air France de les détenir directement ; et
- les droits attachés aux actions prioritaires seront étendus.

3.1.7.4 Le gouvernement d'entreprise de KLM

Le protocole et les statuts modifiés de KLM prévoiront notamment que :

- Le Conseil de Surveillance de KLM devra approuver :
  - tout business plan et budget de KLM ;
  - toute décision du Directoire de KLM relative à la modification des termes de l'option modifiée de l'Etat néerlandais, la modification des assurances données à KLM et la modification de l'Accord-Cadre ;
  - certaines décisions significatives du Directoire de KLM déterminées dans les statuts de KLM, ainsi que toutes autres résolutions que le Conseil de Surveillance de KLM pourrait prendre et notifier au Directoire de KLM.
- Pendant la période initiale de trois ans, les décisions suivantes du Directoire de KLM qui requièrent l'approbation préalable du Conseil de Surveillance de KLM devront être approuvées par celui-ci à une majorité des deux tiers (⅔) :
  - tout sujet sur lequel le comité de management stratégique a émis une recommandation impérative ;
  - l'adoption du business plan de KLM, l'approbation des états financiers annuels et l'arrêté des comptes annuels ; ou
  - l'adoption du budget de KLM.
- Après l'expiration de la période initiale de trois ans et jusqu'à l'expiration d'une période de cinq ans à compter de la réalisation définitive de l'Offre :
  - toute action visant à modifier le contenu ou la rédaction des assurances données à KLM requerra un vote favorable des trois quart (¾) des membres du Conseil de Surveillance de KLM, et

- toute décision visant à modifier les principes de gouvernance définis dans l'Accord-Cadre requerra un vote favorable des deux tiers (⅔) des membres du Conseil de Surveillance de KLM.

- L'assemblée des actionnaires prioritaires (c'est à dire Air France après la réalisation définitive de l'Offre), après consultation du Directoire et du Conseil de Surveillance de KLM, déterminera la quote part des bénéfices devant être mise en réserve pour autant que ce montant soit raisonnable, eu égard à la situation financière de KLM et soit conforme à la politique de dividendes du groupe Air France-KLM.

- Le Conseil de Surveillance de KLM avec l'approbation préalable des actionnaires prioritaires, déterminera la rémunération des membres du Directoire de KLM.

- Pendant la période de trois ans à compter de la réalisation définitive de l'Offre, deux comités seront mis en place au sein du Conseil de Surveillance de KLM. Le premier comité sera composé de trois membres du Conseil de Surveillance de KLM (dont deux membres désignés par Air France et un membre indépendant) et le second comité sera composé de quatre membres du Conseil de Surveillance de KLM (dont trois membres désignés par Air France et un membre indépendant). Les membres du premier comité auront un droit de vote double relativement à toute décision du Conseil de Surveillance de KLM portant sur la nomination d'un nouveau membre du Conseil de Surveillance de KLM. Les membres du second comité auront un droit de vote double pour toute décision du Conseil de Surveillance de KLM de suspendre ou de démettre un membre du Directoire de KLM dans les cas suivants :

  - en cas de faute lourde ("*Dringende redenen*") au sens de l'article 678 du 7ème livre du code civil néerlandais (faits, qualités ou comportements d'un employé tels qu'un employeur ne peut raisonnablement poursuivre le contrat de travail et qui justifient un licenciement immédiat), ou

  - sur le fondement du non-respect par le membre du Directoire de KLM d'une recommandation impérative du comité de management stratégique.

En prenant leur décision, les membres du second comité devront prendre en considération, outre le droit applicable, l'ensemble des obligations des membres du Directoire tant fiduciaires que contractuelles, dont notamment celles de se conformer aux avis de la Fondation des Assurances de KLM (se reporter au paragraphe 3.1.8.3 de la présente note).

3.1.8 Les assurances

3.1.8.1 Les assurances données à l'Etat néerlandais

Le 16 octobre 2003, Air France et KLM ont donné à l'Etat néerlandais les assurances suivantes dans le but de préserver la qualité du réseau de KLM à l'aéroport de Schiphol qui, selon l'Etat néerlandais, est d'intérêt public, tout en prenant en compte les intérêts du groupe Air France-KLM et de ses actionnaires. Les assurances données à l'Etat néerlandais seront applicables pendant une période de huit ans :

- 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 leur certificat de transporteur aérien et leurs licences d'exploitation, et continueront de satisfaire l'ensemble des conditions nécessaires au maintien desdites licences ;

- en coopération avec les autorités de l'aviation civile compétentes, Air France et KLM feront chacune leurs meilleurs efforts pour conserver toutes autorisations et droits respectifs, délivrés par lesdites autorités et nécessaires à l'exploitation des lignes internationales. A 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, et les perspectives de croissance de ces trafics sont des éléments essentiels au succès du groupe Air France-KLM, qui opèrera un système multi-hubs en Europe autour des deux aéroports principaux que sont Roissy CDG et Schiphol ;

- 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 ; et
- 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'Etat néerlandais resteront applicables pendant une période de cinq ans à compter de la réalisation de l'Offre :

- 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'Etat 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'Etat 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 ; et
- 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 données à l'Etat néerlandais) nécessite l'accord préalable de l'Etat néerlandais.

3.1.8.2 Les assurances données 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 donné 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, toutes restructurations seront conduites 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 opèrera un système multi-hubs en Europe autour des deux aéroports principaux que sont Roissy CDG et Schiphol ;
- en établissant un réseau combiné intégré, Air France et KLM s'efforceront d'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 résidera dans le respect du planning de

la flotte déjà arrêté par chacune des parties pour la période 2003 à 2005, et 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 profitabilité globale et de solidité financière ;
- l'adéquation des business plans aux développements 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 ; et
- sous réserve des critères ci-dessus mentionnés, 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 qu'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 leur code respectif 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 City Hopper desserviront le hub de Schiphol et n'opèreront 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 ;
- Air France et KLM sont convenues d'établir un développement équitable des capacités de chacun des hubs, ce qui inclut (si cela est économiquement justifié) (i) l'investissement dans des avions cargo ou des conversions d'avions afin de maintenir la capacité et le développement des destinations cargo, (ii) 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 de :
  - une stratégie économique commune et, pour l'établissement des business plans des deux compagnies, un objectif commun de profitabilité globale et de solidité financière ;
  - l'adéquation de tels business plans aux développements 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 convenues 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 données à KLM deviendront effectives à compter de la réalisation définitive de l'Offre et demeureront valables pour une période de cinq années, 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.

3.1.8.3 Mécanisme afin d'assurer le respect des assurances

Air France et KLM sont convenues dans l'Accord-Cadre de créer une fondation néerlandaise appelée "Fondation des Assurances KLM" au plus tard à la date de réalisation définitive de l'Offre. L'objet de la Fondation des Assurances KLM est de faciliter la formulation d'avis impératifs (*bindend advies*) sur l'interprétation des assurances données à l'Etat néerlandais et des assurances données à KLM. La Fondation des Assurances KLM aura deux comités qui rendront des avis impératifs (*bindend advies*) dans l'éventualité où une décision prise par le Conseil de Surveillance de KLM, le Directoire de KLM ou le Conseil d'administration d'Air France (ou celui de la filiale opérationnelle après l'évolution de la structure du groupe) apparaîtrait comme contrevenant aux assurances données à l'Etat néerlandais ou aux assurances données à KLM. La Fondation des Assurances KLM est mise en place pour une période de huit ans à compter de la réalisation définitive de l'Offre, à moins qu'à l'expiration de cette période, un des comités ne soit saisi d'une éventuelle contravention aux assurances. Dans ce cas, la Fondation des Assurances KLM sera liquidée immédiatement après avoir rendu son avis sur ladite contravention. 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 sera gérée par un conseil de quatre administrateurs indépendants :

- un nommé par Air France ;
- un nommé par KLM ;
- un nommé par l'Etat néerlandais ; et
- un nommé par les trois autres administrateurs.

L'administrateur nommé par Air France aura un droit de vote double pour la nomination du quatrième administrateur. L'avis relatif à une possible contravention aux assurances données à l'Etat néerlandais sera rendu par un comité composé de l'administrateur nommé par Air France, l'administrateur nommé par l'Etat 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 d'Air France (ou de celui de la filiale opérationnelle après évolution de la structure du groupe) peut être réalisée soit par l'Etat 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 d'Air France (ou celui de la filiale opérationnelle après évolution de la structure du groupe) 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.

3.1.9 Admission de KLM dans l'alliance SkyTeam

KLM et les membres de l'alliance Sky Team sont convenus que sous réserve de la réalisation du rapprochement entre Air France et KLM et pour autant que KLM satisfasse aux critères d'admission requis par l'alliance SkyTeam, KLM sera admise en qualité de nouveau membre dans l'alliance SkyTeam.

KLM sera néanmoins également admise au sein de l'alliance SkyTeam, sous réserve de la satisfaction des critères d'admission, si la réalisation du rapprochement entre Air France et KLM ne pouvait avoir lieu du fait :

- d'une décision non susceptible d'appel et exécutoire émanant du *department of justice* américain empêchant la réalisation du rapprochement[(1)] ;
- de l'absence d'un avis ou d'un avis de la Commission des Participations et Transferts ne confirmant pas la parité d'échange[(2)] ; ou
- d'une décision de l'État français empêchant la réalisation de tout ou partie des conditions de l'Offre décrites dans l'Accord-Cadre.

Aux termes d'un contrat d'adhésion signé le 16 octobre 2003 entre KLM et les membres de l'alliance Skyteam, KLM sera admise dans l'alliance SkyTeam à la date :

- de la réalisation définitive de l'Offre ou à la date où elle n'aura pu être réalisée en raison des événements décrits plus haut, et
- de la signature par KLM des accords bilatéraux de partage de code, de programmes de fidélisation et de salons d'accueil avec les membres de l'alliance SkyTeam, et
- de la signature par les compagnies Northwest Airlines et Continental Airlines de leurs accords d'adhésion avec les membres de l'alliance SkyTeam, et
- de la notification écrite conjointe par les membres de l'alliance SkyTeam à KLM que cette dernière a rempli les critères d'admission.

Cependant, si KLM ne satisfait pas à l'ensemble des critères d'admission au plus tard le 31 mai 2004, le contrat d'adhésion sera résilié.

Dans l'Accord-Cadre, Air France et KLM étaient convenues de signer avec les membres de l'alliance SkyTeam, dans les meilleurs délais, un accord dénommé *global airline cargo alliance implementation adherence agreement*, aux fins de permettre à KLM de devenir membre des activités cargo de l'alliance SkyTeam. Cet accord a été signé le 16 janvier 2004.

3.1.10 Accord avec Alitalia dans le cadre du rapprochement

Alitalia et Air France ont conclu des accords commerciaux dans le cadre de leur coopération au sein de l'alliance SkyTeam. Dans ce cadre et au regard du rapprochement entre Air France et KLM, Air France et Alitalia ont conclu le 30 septembre 2003 un accord visant à reconfirmer certains principes de leur coopération, convenir qu'aucune des parties ne s'opposera à la conclusion d'accords commerciaux bilatéraux avec KLM et renoncer à tous droits, notamment contractuels, que les parties pouvaient avoir de bloquer ou de modifier le rapprochement entre Air France et KLM ou la coopération d'Alitalia avec KLM.

3.1.11 Accord de coordination tripartite

Le 30 septembre 2003, Air France, KLM et Alitalia ont conclu un accord tripartite déterminant les conditions et principes selon lesquels les parties mettront en place une alliance commerciale tripartite. Conformément à cet accord, une telle alliance commerciale ne sera mise en place que dès lors que le rapprochement entre Air France et KLM aura été réalisé. L'accord tripartite de coordination sera résilié si l'Accord-Cadre est résilié conformément à ses stipulations.

En outre, Air France et KLM sont convenues qu'il est dans leur intérêt commun d'accélérer l'intégration des activités Cargo d'Air France, Alitalia et KLM, et que l'établissement d'une approche intégrée tripartite constitue un objectif commun à Air France et KLM après l'année 2005. Des discussions sur le sujet sont en cours.

---

(1) A la date de la présente note, aucune décision n'a été rendue en ce sens (voir paragraphe 5.2 de la note)

(2) L'avis favorable de la Commission des Participations et Transferts a été rendu (voir paragraphe 2.2.3.3 de la note)

3.1.12 Recommandations et autorisations

3.1.12.1 Recommandations des conseils d'Air France et de KLM

L'Accord-Cadre prévoit que les documents d'offre contiendront une recommandation inconditionnelle du Conseil d'administration d'Air France à l'Assemblée Générale des actionnaires d'Air France de voter de la manière décrite au paragraphe 2.2.1.1 de la présente note sous le titre "Assemblée Générale d'Air France". Cependant, le Conseil d'administration d'Air France peut à n'importe quel moment avant la date de clôture de l'Offre, modifier, retirer ou assortir sa recommandation de conditions après consultation d'un conseil juridique indépendant et de KLM.

L'Accord-Cadre prévoit également que les documents d'offre contiendront une recommandation inconditionnelle, unanime et sans réserve des membres du Conseil de Surveillance et du Directoire de KLM à l'attention des actionnaires de KLM en faveur de l'Offre. Lesdites recommandations sont visées au paragraphe 2.2.8 de la présente note sous le titre "Intention des principaux actionnaires". Cependant, le Conseil de Surveillance et le Directoire de KLM peuvent à n'importe quel moment avant la date de clôture de l'Offre modifier, retirer ou assortir leur recommandation de conditions après consultation d'un expert juridique indépendant et d'Air France.

3.1.12.2 Assemblée générale des actionnaires d'Air France

Conformément à l'Accord-Cadre, le Conseil d'administration d'Air France convoquera une Assemblée Générale Extraordinaire des actionnaires d'Air France. Cette dernière sera convoquée pour le 20 avril 2004.

3.1.12.3 Assemblée générale des actionnaires de KLM

Conformément à l'Accord-Cadre, l'assemblée générale des actionnaires de KLM sera convoquée pour le 19 avril 2004.

L'ordre du jour de cette assemblée portera sur la discussion des termes de l'Offre et l'approbation des statuts modifiés de KLM décrits au paragraphe 3.1.7.3(e) de la présente note sous le titre "Direction de KLM – Modifications des statuts de KLM".

3.1.13 Déclarations et garanties d'Air France et de KLM

Dans l'Accord-Cadre, KLM a donné à Air France les garanties suivantes :

- l'exactitude des dépôts faits auprès de la *Securities and Exchange Commission* (SEC) et de la chambre de commerce néerlandaise,
- l'exactitude de ses documents financiers,
- certains sujets relatifs à la fiscalité américaine, et
- les plans de participation et d'intéressement des salariés et autres questions sociales.

Air France a donné à KLM les garanties suivantes :

- l'exactitude de ses dépôts auprès de l'Autorité des marchés financiers, et
- l'exactitude de ses documents financiers.

3.1.14 Conduite de l'activité jusqu'à la réalisation définitive de l'Offre

L'Accord-Cadre prévoit que jusqu'à la réalisation définitive de l'Offre (ou la date à laquelle l'Accord-Cadre est résilié conformément à ses termes), Air France et KLM sont convenues d'un certain nombre d'engagements quant à la conduite de leurs activités, incluant des seuils de matérialité appropriés en fonction des matières visées.

Air France et KLM conviennent que ces dispositions n'empêchent pas Air France ou n'importe laquelle de ses filiales de prendre part à toute procédure ou action nécessaire dans le cadre de sa privatisation, ou de conclure tout accord dans le cadre de sa coopération avec les membres de l'alliance SkyTeam.

3.1.15 Coopération et Information

Air France et KLM sont convenues d'informer sans délai l'autre partie, de toute modification, événement ou circonstance dont il peut raisonnablement être attendu, qu'il aura un effet préjudiciable important, qu'il occasionnera un délai ou empêchera une partie de remplir ses obligations et de réaliser les transactions envisagées par l'Accord-Cadre.

Air France et KLM sont convenues aux termes de l'Accord-Cadre de faire de leur mieux pour collaborer dans toutes les actions nécessaires dans le cadre de l'opération.

3.1.16 Résiliation

L'Accord-Cadre peut être résilié et l'Offre peut être abandonnée à n'importe quel moment avant la date de clôture de cette dernière, de la manière suivante :

(i) par Air France ou KLM si :

- l'Offre n'est pas réalisée au plus tard le 31 décembre 2004 ;
- une décision non susceptible d'appel empêchant la réalisation du rapprochement a été rendue par toute juridiction ou autorité gouvernementale compétente ;
- l'autre partie a perdu pour quelque raison que ce soit le statut de compagnie aérienne ou, du fait d'une disposition légale impérative, n'est plus capable de remplir ses obligations matérielles au titre de l'Accord-Cadre, telles que considérées dans le contexte du rapprochement pris dans son ensemble ;
- l'autre partie est déclarée en faillite, ou s'est vue octroyer une suspension provisoire des paiements ou toute autre procédure judiciaire équivalente, ou recherche un moratoire avec ses principaux créanciers ;
- l'autre partie a commis une violation significative de ses obligations au titre de l'Accord-Cadre à laquelle il n'a pas été remédié dans un délai de quatre semaines à compter de la notification écrite, faite par l'autre partie ;

(ii) par KLM conformément aux stipulations décrites au paragraphe 3.3.4 de la présente note sous le titre – "Exclusivité et Non-Sollicitation".

3.1.17 Droit applicable

L'Accord-Cadre est soumis au droit néerlandais.

3.2 RISQUES LIES AU RAPPROCHEMENT ET A L'OFFRE

Le présent paragraphe a pour objet de décrire et d'apprécier certains facteurs de risques propres au secteur aérien ou éventuellement liés à l'offre proposée aux actionnaires de KLM. Ce paragraphe a été élaboré dans le contexte d'une offre aux Etats-Unis et vient en complément des informations fournies par ailleurs dans la présente note.

En complément des risques mentionnés ci-dessous, les lecteurs de la présente note sont invités à se reporter à la section "Gestion des risques" dans le document de référence d'Air France, ladite section demeurant applicable au groupe Air France-KLM.

3.2.1 Risques liés à l'Offre et au rapprochement

(i) *Risques liés aux fluctuations boursières*

Dans le cadre de l'Offre, il est proposé un nombre fixe d'actions Air France et de BASA, et non un nombre d'actions et de BASA pour une valeur fixe. En conséquence, la valeur des actions et des BASA reçus pourra varier par rapport à leur valeur implicite à la date de l'annonce de l'Offre, à la date de la présente note, ou à la date à laquelle les actions ordinaires de KLM seront apportées. Dans la mesure où la parité d'échange est fixe, les fluctuations boursières peuvent réduire la valeur des titres Air France offerts.

Le 29 septembre 2003, veille du jour de l'annonce du rapprochement avec KLM, le prix de clôture des actions Air France sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. était de 13,69 euros. À ce prix de clôture, et en application du modèle Black-Scholes permettant de déterminer la valeur des BASA (utilisant par hypothèse un taux sans risque de 2,89 %, une volatilité de l'action Air France de 40 % et un dividende d'une valeur de 0,096 euro par action en 2003/2004, 0,144 euro en 2004/2005 et 0,188 euro en 2005/2006, estimations de dividendes données par I/B/E/S pour la période d'exercice des BASA), chacune des actions ordinaires de KLM avait une valeur implicite de 16,74 euros sur la base d'une parité d'échange de 11 actions Air France et 10 BASA Air France pour 10 actions ordinaires de KLM. En excluant la valeur des BASA à émettre dans le cadre de l'Offre, la valeur sous-jacente de chaque action ordinaire de KLM au 29 septembre 2003 était de 15,06 euros.

Le 1er avril 2004, le prix de clôture des actions Air France sur le Premier Marché d'Euronext Paris S.A. était de 14,61 euros. À ce prix de clôture, et en application du modèle Black-Scholes permettant de déterminer la valeur des BASA (utilisant par hypothèse un taux sans risque de 2,85 %, une volatilité

de l'action Air France de 30 % et un dividende d'une valeur de 0,077 euro par action, 0,146 euro par action, 0,230 euro par action, 0,176 euro par action (estimations de dividendes données par I/B/E/S) pour la période d'exercice des BASA, chacune des actions ordinaires de KLM avait une valeur implicite de 17,32 euros sur la base d'une parité d'échange de 11 actions Air France et 10 BASA Air France pour 10 actions ordinaires KLM. En excluant la valeur des BASA à émettre dans le cadre de l'Offre, la valeur sous-jacente de chaque action ordinaire de KLM au 1er avril 2004 était de 16,07 euros.

La valeur boursière des titres Air France est susceptible d'évoluer suite aux changements affectant l'activité et les perspectives d'Air France et du groupe Air France-KLM, l'appréciation du marché sur les effets du rapprochement, les réglementations, les conditions économiques et de marché, les facteurs propres à l'industrie aérienne en général ainsi que d'autres facteurs.

(ii) *Risques liés à l'intégration des activités d'Air France et de KLM*

Le rapprochement et les synergies qui en sont attendues, impliquent l'intégration de deux activités importantes et complexes actuellement exploitées séparément.

En intégrant leurs activités, Air France et KLM entendent accroître la capacité du groupe Air France-KLM à satisfaire la demande de sa clientèle et augmenter la rentabilité par une réduction des coûts, incluant les plans de restructuration annoncés, et une augmentation du chiffre d'affaires. Le groupe Air France-KLM pourrait rencontrer des difficultés dans l'intégration de ces activités et ne pas réaliser l'ensemble des objectifs poursuivis. Il pourrait même résulter du rapprochement une hausse des coûts du fait notamment de :

- la perte de cadres dirigeants ;
- la différence des normes, contrôles, et procédures utilisés, des politiques, cultures d'entreprise, et des structures de rémunération, ainsi que de la nécessité de mettre en place, d'intégrer et d'harmoniser plusieurs procédures opérationnelles et systèmes spécifiques notamment financiers, comptables et d'information d'Air France et KLM ; et
- la nécessité pour les dirigeants de se concentrer sur les problèmes liés à l'intégration, ce qui les détournerait de leurs autres responsabilités.

Pour les raisons ci-dessus évoquées, l'intégration et les bénéfices escomptés pourraient ne pas être pleinement réalisés. D'autre part, la réduction des coûts et les effets positifs attendus sur l'exploitation pourraient être inférieurs ou moins rapidement atteints que ceux initialement envisagés.

L'Accord-Cadre prévoit une série de nouvelles dispositions relatives au gouvernement d'entreprise au sein du nouveau groupe. Ces dispositions prévoient notamment l'établissement d'un comité de management stratégique qui déterminera la position commune d'Air France et de KLM pour toutes décisions stratégiques en matière commerciale, financière, technique et opérationnelle. Le groupe Air France-KLM devra respecter les assurances données à KLM et à l'Etat néerlandais conformément aux stipulations de l'Accord-Cadre. Enfin, dans le cadre de l'évolution de la structure du groupe, il est envisagé de créer une société holding au-dessus des deux sociétés opérationnelles que seront Air France et KLM. La direction du groupe Air France-KLM pourrait ne pas s'adapter à ce nouvel environnement et rencontrer des difficultés et des retards dans la mise en place du nouveau gouvernement d'entreprise.

(iii) *Risques liés aux décisions d'autorités gouvernementales*

L'obligation pour Air France de réaliser l'Offre suppose qu'aucune autorité gouvernementale n'ait rendu une décision déclarant le rapprochement illégal ou restreignant la capacité d'Air France et de KLM, à détenir ou utiliser un actif essentiel du nouveau groupe. Air France peut cependant renoncer à cette condition. Dans cette éventualité, l'activité du groupe Air France-KLM et la valeur des titres Air France pourraient être affectées et les bénéfices anticipés du rapprochement, réduits.

(iv) *Risques liés au transfert de contrats dans le cadre de l'évolution de la structure du groupe*

Il est prévu dans l'Accord-Cadre, sous réserve de la réalisation de l'Offre et de l'adoption d'une nouvelle loi, de transférer l'activité opérationnelle d'Air France à une nouvelle filiale opérationnelle. La plupart des contrats d'Air France soumis au droit français seront automatiquement transférés à la filiale opérationnelle, conformément aux dispositions françaises relatives à la transmission universelle du patrimoine. Cependant, certains de ces contrats (y compris les contrats de financement d'avion) tels que ceux soumis à des droits autres que le droit français, ne

seront pas automatiquement transférés à la filiale, ce qui obligera Air France à obtenir l'accord préalable de ses cocontractants en vue de transférer ces contrats à la filiale ; certains cocontractants pourraient s'opposer à ce transfert ou refuser de donner leur accord, ce qui pourrait constituer un cas de défaut au titre de ces contrats. La survenance d'un cas de défaut pourrait entraîner un manquement d'Air France à ses engagements au titre d'un nombre limité d'autres contrats financiers. Ces événements pourraient avoir un effet négatif sur l'activité et la situation financière du groupe Air France-KLM.

3.2.2 Risques liés à l'activité du groupe Air France-KLM

(i) *Risques liés à la concurrence des autres transporteurs aériens et des transporteurs ferroviaires*

L'industrie aérienne est extrêmement concurrentielle. La libéralisation du marché européen, le 1er avril 1997 et la concurrence entre les transporteurs, ont entraîné une baisse des tarifs et une augmentation du nombre de concurrents. Le groupe Air France-KLM devra faire face à une concurrence accrue de la part des autres transporteurs.

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

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

(ii) *Risques liés à l'évolution des alliances commerciales*

Le maintien et le développement des alliances et des relations stratégiques avec des compagnies partenaires seront critiques pour l'activité du groupe Air France-KLM. Air France est membre de l'alliance SkyTeam avec Delta Airlines, Korean Airlines, Aero Mexico, CSA Czech Airlines et Alitalia. Air France est également partie à un accord de joint-venture avec Alitalia. KLM et Northwest Airlines font partie d'une joint-venture transatlantique, et KLM a conclu des accords de coopération avec Continental Airlines. Air France et KLM sont convenues que, sous réserve de conditions spécifiques, KLM serait admise comme membre de l'alliance SkyTeam. Le succès de ces alliances 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 d'autres membres de ne pas participer pleinement ou de se retirer d'une alliance, pourrait avoir un effet négatif sur l'activité et la situation financière du groupe Air France-KLM.

En outre, une consolidation accrue dans le secteur aérien est pressentie, notamment au travers d'alliances. Dès lors la perte ou l'absence de développement de ces alliances stratégiques pourrait avoir un effet négatif sur l'activité et la situation financière du groupe Air France-KLM.

(iii) *Risques de dilution de la participation d'Air France dans KLM*

L'Etat néerlandais détient une option, qui a été modifiée dans le contexte de l'Accord-Cadre, lui permettant de souscrire un nombre d'actions préférentielles B et de porter sa participation dans KLM à 50,1 % du capital et des droits de vote et ce quel que soit le montant du capital émis par KLM au moment de l'exercice de ladite option. L'Etat néerlandais pourrait exercer l'option modifiée dans l'éventualité où un pays tiers desservi par KLM impose ou imposerait des restrictions, met ou mettrait fin à l'exploitation par KLM de lignes aériennes régulières avec ledit état tiers, dans l'hypothèse où ce dernier considèrerait que :

- une partie substantielle du capital social de KLM ne serait plus détenue par des ressortissants néerlandais, ou
- le contrôle effectif de KLM ne serait plus exercé par des ressortissants néerlandais.

Dans l'éventualité où l'Etat néerlandais exercerait cette option, ce dernier aurait la majorité des droits de vote à l'assemblée générale des actionnaires de KLM.

L'Etat néerlandais est convenu que l'exercice des droits de vote attachés aux actions préférentielles B souscrites suite à l'exercice de cette option, sera fait dans les meilleurs intérêts de KLM, d'Air France-KLM et de ses actionnaires. Cependant, l'appréciation par l'Etat néerlandais des meilleurs intérêts de KLM, d'Air France-KLM et de ses actionnaires pourrait diverger de l'appréciation qu'en auraient Air France-KLM et ses actionnaires.

D'autre part, tout contentieux, impliquant l'Etat néerlandais, la France et un gouvernement d'un pays clé desservi par KLM conformément aux traités bilatéraux applicables, relatif à la détention par des néerlandais ou, conformément à certains traités bilatéraux, au contrôle effectif de KLM par des néerlandais, pourrait mobiliser l'attention de la direction et avoir un impact sur l'activité d'Air France-KLM.

(iv) *Risques liés aux assurances données à KLM et à l'Etat néerlandais*

Dans le cadre du rapprochement, Air France et KLM ont donné certaines assurances à l'Etat néerlandais afin de préserver la qualité du réseau de KLM à Schiphol, qui incluent certaines obligations à la fois pour Air France et pour KLM. En outre, Air France a donné à KLM des assurances afin de préserver certains principes fondateurs du rapprochement. Ces assurances pourraient limiter la capacité d'Air France-KLM à s'adapter aux changements affectant son environnement économique et concurrentiel et pourrait dès lors, avoir un effet négatif sur l'activité et la situation financière du groupe Air France-KLM. Pour une description plus complète de ces assurances, se reporter au paragraphe 3.1.8 "Les assurances" de la présente note.

(v) *Risques liés aux financements*

Dans la mesure où l'industrie aérienne requiert des investissements financiers importants, Air France et en particulier KLM, ont contracté un endettement et des engagements financiers afin de financer leurs investissements. Air France et KLM ont pu financer leurs besoins en capitaux notamment du fait que leurs principaux actifs, les avions, ont constitué une sûreté attrayante pour les prêteurs. Cela ne pourrait plus être le cas dans le futur. Tout obstacle prolongé à la levée de capitaux sur le marché financier réduirait la capacité d'emprunt du groupe Air France-KLM, ce qui pourrait avoir un effet négatif sur son activité et ses résultats économiques.

(vi) *Risques liés aux charges de personnels et à la négociation des accords collectifs*

Les salaires pratiqués auront un effet sur les résultats opérationnels d'Air France-KLM. La rentabilité du groupe Air France-KLM pourrait être affectée dans l'hypothèse où ce dernier ne parviendrait pas à conclure des accords collectifs selon des termes satisfaisants. Pour l'exercice clos le 31 mars 2003, les charges de personnels ont représenté respectivement, 30,8 % et 28,8 % des charges d'exploitation d'Air France et de KLM.

(vii) *Risques liés aux conflits sociaux*

Air France a connu des périodes de grèves, notamment en 1998 et avant la conclusion d'un nouvel accord avec les pilotes en juin 2003.

Si Air France et KLM ne parvenaient pas dans le futur à renouveler leurs accords collectifs ou tout autre accord clé avec leurs salariés de manière satisfaisante ou si toute grève ou arrêt de travail se produisait, l'activité et la situation économique d'Air France-KLM pourraient être affectées.

(viii) *Risques liés à l'interruption du contrôle du trafic aérien et d'autres services aéroportuaires*

Les activités du groupe Air France-KLM dépendront de prestations de tiers, telles que celles fournies par les contrôleurs aériens et les officiers de la sécurité publique. De plus, le groupe Air France-KLM utilisera dans le cadre de ses activités des sous-traitants. Le groupe Air France-KLM n'aura pas de contrôle direct sur les activités de ces tiers et pourrait être directement affecté par une interruption, ou un arrêt de leurs activités. A titre d'exemple, une série de grèves des contrôleurs aériens en France au printemps 2003 a réduit les recettes d'Air France d'un montant d'environ 67 millions d'euros au cours des six mois précédant le 30 septembre 2003. Toute interruption des activités de ces tiers du fait, par exemple, d'une série de grèves prolongées ou de toute augmentation des taxes d'aéroport relatives à l'utilisation de ces services ou du prix des prestations de ces derniers, pourrait avoir un effet négatif sur l'activité et la situation économique du groupe Air France-KLM.

(ix) *Risques liés à l'adoption de nouvelles méthodes comptables*

Air France prépare ses comptes consolidés conformément aux principes comptables généralement admis en France (French GAAP) et prépare une réconciliation de ses capitaux propres (part du groupe), de son résultat net (part du groupe), ainsi que d'autres informations conformément aux principes comptables généralement admis aux Etats-Unis (*US GAAP*).

Les réglementations européennes obligent toutes les sociétés dont les titres sont cotés sur un marché réglementé de l'Union Européenne, à appliquer les normes comptables internationales ("**IFRS**") pour l'établissement de leurs comptes consolidés relatifs à tout exercice social commençant à compter du 1er janvier 2005.

L'application des normes IFRS tend à prendre en compte la juste valeur des actifs et passifs. Dès lors, l'application de ces normes aux comptes consolidés du groupe Air France-KLM pourrait avoir un effet sur le traitement comptable des rémunérations en titres, le goodwill et les actifs incorporels, la dépréciation des actifs, les plans de participation des salariés, les instruments financiers à terme et les titres négociables, et le classement des comptes du bilan en dette ou capitaux propres.

Les comptes du groupe Air France-KLM préparés conformément aux normes IFRS seront différents des comptes préparés conformément aux principes comptables généralement admis en France. Ainsi, les méthodes utilisées pour évaluer les performances financières du groupe Air France-KLM et la valeur des titres cotés, tels que les coefficients de capitalisation des résultats et le ratio d'endettement sur fonds propres pourraient s'en trouver affectés.

3.2.3 Risques liés à l'industrie aérienne

(i) *Risques liés aux attentats, menaces d'attentats ou instabilité géopolitique.*

Les attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis ont eu un effet important sur l'économie mondiale, la stabilité politique et les conditions de marchés à travers le monde. Les compagnies aériennes ont connu des baisses des recettes et des hausses de coûts liées notamment à une réduction de la demande, des coûts plus élevés d'assurance liés à la sécurité des passagers et des avions et à la baisse du prix de revente de certains types d'avions. L'instabilité régionale consécutive aux hostilités en Irak a également eu un effet négatif sur l'industrie aérienne. Tout attentat futur, action militaire ou menace d'attentat ou d'action, au Moyen-Orient ou ailleurs, pourrait entraîner une réduction générale du trafic passager et des tarifs, la mise en place de nouvelles restrictions au trafic aérien dans les régions concernées et l'augmentation des coûts du pétrole et des assurances.

(ii) *Risques liés aux épidémies ou menaces d'épidémies*

Le nombre de passagers pourrait baisser dans l'éventualité d'une épidémie ou d'une menace d'épidémie. À titre d'exemple, le phénomène de la pneumopathie atypique a entraîné une réduction drastique du trafic aérien et des recettes générées en Asie. L'existence prolongée d'une épidémie, ou la perception que cette épidémie n'a pas été enrayée ou pourrait se reproduire dans le futur, pourrait avoir un effet négatif sur le trafic passager du groupe Air France-KLM à partir de ou vers les pays concernés.

(iii) *Risques liés à la diminution du trafic*

L'industrie du transport aérien se caractérise par une marge de profits brute faible et des coûts fixes importants. Les dépenses encourues pour chaque vol ne varient pas significativement avec le nombre de passagers ou le volume cargo transportés. Dès lors, une modification mineure du nombre de passagers, de la politique tarifaire ou du trafic cargo, pourrait avoir un effet sur les résultats financiers et opérationnels du groupe Air France-KLM.

(iv) *Risques liés aux caractères cyclique et saisonnier de l'industrie du transport aérien*

Les activités du groupe sont extrêmement sensibles aux conditions économiques locales, régionales et internationales. L'activité et la situation économique du groupe Air France-KLM seront sujettes aux changements économiques et politiques affectant les principales places financières. Les périodes de faible activité économique sont susceptibles d'affecter la demande de transport de tourisme et d'affaires et d'avoir un impact sur les résultats financiers. En outre, durant de telles périodes, le groupe Air France-KLM pourrait devoir accepter la réception de nouveaux avions alors même que ces derniers ne seraient pas nécessaires à l'activité. De plus, le groupe Air France-KLM pourrait être dans l'incapacité de céder les avions inutilisés selon des termes financièrement acceptables.

L'industrie aérienne est par nature saisonnière. La demande de services aériens est plus faible durant les mois d'hiver, ce qui entraîne généralement des fluctuations saisonnières en terme de recettes et de résultats d'exploitation. Le résultat d'exploitation du groupe Air France-KLM pour les périodes intérimaires d'un exercice donné pourrait ne pas être représentatif du résultat d'exploitation de l'ensemble de l'exercice.

(v) *Risques liés à l'évolution des réglementations et législations internationale, régionale ou nationale*

Les activités du groupe Air France-KLM seront fortement réglementées au niveau international, européen et national notamment en ce qui concerne les droits de trafic, la fixation des tarifs, les normes applicables à l'exploitation (les plus importants étant la sécurité, le bruit des avions, l'accès aux aéroports et la disponibilité des créneaux).

Des lois et réglementations supplémentaires et des augmentations de taxes (aéronautiques et aéroportuaires) ont été proposées ces dernières années qui pourraient augmenter les charges opérationnelles, ou réduire les recettes du groupe Air France-KLM.

La capacité des transporteurs aériens européens à exploiter les lignes internationales est susceptible de changer dès lors que les accords actuellement applicables entre les gouvernements européens et étrangers seraient modifiés. Les futures lois et réglementations pourraient avoir un effet négatif sur l'activité du groupe Air France-KLM.

3.3 AUTRES ELEMENTS DE LA TRANSACTION

3.3.1 Consultation des comités d'entreprise et des syndicats d'Air France et de KLM.

Air France a consulté son comité d'entreprise sur le rapprochement le 9 octobre 2003.

D'autre part, le comité d'entreprise de KLM a rendu un avis favorable au rapprochement le 15 octobre 2003.

Aux termes de l'Accord-Cadre, Air France et KLM sont convenues dans les deux mois de la réalisation de l'Offre, d'entrer en discussion pour mettre en place une représentation des salariés au sein du nouveau groupe Air France-KLM conformément aux termes de la directive sur les comités d'entreprise européens, afin de parvenir à la mise en place d'une représentation des salariés dans les six mois suivant la réalisation définitive de l'Offre.

Air France et KLM ont également consulté ou informé les syndicats sur le rapprochement.

3.3.2 Considérations fiscales

KLM et Air France sont convenues dans l'Accord-Cadre que KLM conservera sa résidence fiscale aux Pays-Bas. A cette fin conformément à la déclaration intergouvernementale décrite ci-dessous Air France et KLM sont convenues dans une lettre avec l'Etat néerlandais de s'assurer que le lieu de direction effective des activités de transport aérien de KLM restera aux Pays-Bas, pour les besoins de la fiscalité néerlandaise et du double traité fiscal entre la France et les Pays-Bas, et ce au moins jusqu'à la ratification d'un nouveau traité fiscal bilateral ou la modification par ces derniers du traité fiscal actuel avant le 1er avril 2004. Ladite ratification ou modification devant permettre aux Pays-Bas d'imposer les activités de transport aérien de KLM et celles de tout successeur de KLM.

3.3.3 Déclaration intergouvernementale de coopération

Le 16 octobre 2003, l'Etat français et l'Etat néerlandais ont signé une déclaration intergouvernementale de coopération en relation avec les stipulations de l'Accord-Cadre. La déclaration reconnaît l'importance de Roissy CDG et Schiphol et établit que les deux pays tiendront compte de la création du groupe Air France-KLM dans la conduite de leur politique en matière d'aviation civile.

Les deux états sont convenus (i) de se tenir informés des négociations avec des pays non membres de l'Union Européenne relatives au transport aérien et qui présenteraient un intérêt commun pour les deux états et (ii) de se consulter sur les développements de la politique européenne en matière de transport aérien présentant un intérêt commun (en particulier les relations avec les pays non membres de l'Union Européenne) et (iii) de se porter assistance mutuelle dans le cas de difficultés majeures rencontrées avec les pays non membres de l'Union Européenne, en particulier là où les droits de trafic pourraient être contestés, suite à des changements dans la structure du capital ou à un obstacle à l'accès au marché. Selon les termes de cette déclaration intergouvernementale, un comité présidé par les directeurs généraux de l'aviation civile française et néerlandaise se réunira régulièrement afin de superviser le processus d'information et de coordination mutuelles.

Aux termes de la déclaration, l'Etat français s'est engagé à (i) réduire sa participation dans le capital d'Air France, en un ou plusieurs transferts, à moins de 20 %, dès lors que les conditions de marché le permettront, (ii) soumettre au vote du parlement des amendements à la loi du 9 avril 2003 et (iii) exercer ses droits de vote dans les assemblées des actionnaires d'Air France, de manière à faciliter la réalisation de certains aspects du projet de rapprochement.

En outre, les deux pays sont convenus de réduire leur participation dans Air France (Etat français) et dans KLM (Etat néerlandais relativement aux actions préférentielles cumulatives A) dans des proportions similaires bien que l'Etat néerlandais puisse réduire sa participation plus rapidement.

La déclaration inclut également l'engagement de l'Etat français et l'Etat néerlandais de négocier et signer avant le 1er avril 2004, un traité fiscal bilatéral afin de garantir le droit pour l'Etat néerlandais d'imposer les activités futures et existantes de transport aérien de KLM et de ses successeurs.

Ce traité fiscal bilatéral n'a pas été signé avant le 1er avril 2004. KLM, Air France et l'Etat néerlandais ont décidé séparement, dans la cadre d'une lettre, qu'Air France et KLM devront s'assurer que le siège de direction effective de l'activité de transport aérien de KLM demeurera aux Pays-Bas pour les besoins de la fiscalité néerlandaise et de la convention de double imposition franco-néerlandaise et ce au moins jusqu'à ce que le traité bilatéral soit ratifié ou que la convention actuelle soit modifiée.

3.3.4 Exclusivité et non-sollicitation

Aux termes de l'Accord-Cadre, Air France et KLM se sont engagées pendant la période de validité de l'Accord-Cadre (la période d'exclusivité) à ne prendre aucune mesure qui pourrait empêcher ou significativement restreindre ou retarder la réalisation de l'Offre ou du rapprochement ou qui pourrait rendre l'Offre ou le rapprochement moins attractif (une "**Transaction Prohibée**"), de préparer ou de conclure tout accord relatif à une Transaction Prohibée.

Dans l'éventualité où KLM recevrait d'un tiers une proposition d'acquérir toutes les actions ordinaires de KLM à l'issue d'une offre concurrente, selon des termes que le Directoire ou le Conseil de Surveillance de KLM aura déterminé de bonne foi (après consultation d'un conseil juridique et de conseils financiers indépendants) comme étant considérablement plus favorables pour KLM et ses actionnaires que ceux de l'Offre et du rapprochement décrits dans l'Accord-Cadre, le Directoire et le Conseil de Surveillance de KLM seront contraints, au titre de leurs obligations fiduciaires, de discuter avec ce tiers. Dans ce cas, KLM est autorisé à le faire pendant une période appropriée suivant la notification écrite par KLM à Air France du début desdites discussions. Si durant cette période, l'offre concurrente est devenue une offre faite à KLM qui légalement engage le tiers concerné et pour laquelle le financement a été conclu (ou n'est pas requis le cas échéant), alors KLM est autorisée à accepter l'offre concurrente pour autant que cette acceptation ait lieu, et ait été communiquée à Air France, pendant la période sus-mentionnée et que l'Accord-Cadre ait été simultanément résilié par KLM.

Tant que l'Accord-Cadre restera en vigueur, KLM et Air France se notifieront respectivement (et donneront tous les détails raisonnables) toutes approches, discussions ou négociations même préliminaires, qui porteraient sur une Transaction Prohibée ou une offre concurrente et se consulteront sans délai sur la manière dont KLM ou Air France devra réagir vis-à-vis du tiers concerné.

Si KLM est en violation des dispositions relatives à l'exclusivité et à la non-sollicitation prévues dans l'Accord-Cadre et que l'Offre échoue suite à ladite violation, KLM est convenue de payer à Air France la somme de 30 millions d'euros représentant une estimation des coûts et frais engagés par Air France.

CHAPITRE 4 RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT L'EMETTEUR ET SON CAPITAL

Les renseignements concernant ce chapitre sont décrits dans le document de référence déposé auprès de la Commission des opérations de bourse le 25 juin 2003 sous le numéro D.03-0947.

Ces renseignements, à la date de la présente note d'opération, restent exacts et sont complétés par les informations suivantes :

4.1 RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT L'EMETTEUR

En application de la loi du 9 avril 2003 relative aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France, à compter du transfert de la majorité du capital d'Air France au secteur privé :

- Air France ne sera plus soumise au contrôle général du ministre chargé de l'aviation civile ;
- Air France et ses filiales ne seront plus sujettes au contrôle économique et financier de l'Etat français ;
- les dispositions portant statut du personnel, prises en vertu des dispositions du code de l'aviation civile, demeureront applicables aux salariés d'Air France pendant une période transitoire ne pouvant excéder deux ans, et s'achevant avec l'entrée en vigueur de la convention ou des accords d'entreprise devant s'y substituer, et qui seront négociés avec les organisations syndicales représentatives ;

Les salariés d'Air France bénéficient des mêmes prestations chômage que les salariés du secteur privé. Cependant, ces prestations sont financées par Air France et gérées par l'UNEDIC. A compter de la date d'entrée en vigueur de la convention ou des accords d'entreprise ci-dessus mentionnés, Air France devra contribuer directement à l'assurance chômage auprès de l'UNEDIC. Ce changement devrait occasionner des charges supplémentaires d'un montant annuel estimé à 149 million d'euros, à l'issue de la période transitoire de deux ans. De plus, Air France, devrait, à compter dudit changement, acquitter un montant annuel estimé à 7 millions d'euros, au titre de la garantie des salaires (AGS).

4.2 RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT LE CAPITAL

Selon les informations à la disposition d'Air France, le capital social d'Air France est réparti, en capital et en droits de vote, comme suit au 31 décembre 2003 :

Actionnaires	Nombre d'actions	Pourcentage en actions (%)	Pourcentage en droits de vote (%)
Etat Français	118 645 918	54,0	54,7
Salariés et anciens salariés[1]	28 718 631	13,1	13,3
Public	69 420 233	31,6	32,0
Action auto-contrôle[2]	2 903 781	1,3	0,0
Total	**219 780 887**	**100,00**	**100,00**

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

(2) L'Assemblée Générale Mixte du 28 septembre 1999 a adopté un plan d'acquisition d'actions en faveur des PNT pour un nombre maximum de 3 525 000 actions. Dans ce cadre la société Air France a acquis 1 249 464 de ses propres actions au cours de l'exercice clos le 31 mars 2000.

CHAPITRE 5 RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'ACTIVITE DE L'EMETTEUR

Les renseignements concernant ce chapitre sont décrits dans le document de référence déposé auprès de la Commission des opérations de bourse le 25 juin 2003 sous le numéro D.03-0947.

Ces renseignements, à la date de la présente note d'opération, restent exacts et sont complétés par les informations suivantes :

Deux des conditions préalables à l'ouverture de l'Offre stipulées dans l'Accord-Cadre étaient que :

- la Commission Européenne (la "**Commission**") ait déclaré le rapprochement envisagé compatible avec les réglementations européennes applicables sans que les conditions imposées n'aient un effet significativement défavorable sur les activités combinées d'Air France et KLM ou sur les droits qui leur ont été consentis dans l'Accord-Cadre ; et

- que tout délai applicable conformément aux dispositions du *Hart-Scott-Rodino Improvements Act* de 1976 ("**HSR Act**"), tel que modifié, ait expiré.

Les conditions ci dessus mentionnées ont été satisfaites le 11 février 2004.

5.1 AUTORISATION DE LA COMMISSION EUROPEENNE – DESCRIPTION DES ENGAGEMENTS

Air France a notifié le rapprochement envisagé le 18 décembre 2003 à la Direction Générale de la Concurrence de la Commission. Dans le cadre de son examen de la transaction, la Commission a fait part à Air France de ses préoccupations en matière de concurrence concernant plus particulièrement certaines lignes passagers. Pour répondre à ces préoccupations, Air France a proposé en date du 21 janvier 2004, un certain nombre d'engagements.

A la suite de négociations, des engagements révisés ont été soumis à la Commission en date du 10 février 2004. Le 11 février 2004, la Commission a rendu une décision autorisant le rapprochement et imposant le respect d'un certain nombre d'engagements, décrits ci-dessous (les "**Engagements**") :

5.1.1 Engagements de mise à disposition de créneaux de décollage et d'atterrissage à des concurrents sur certains aéroports.

– *Lignes intra-européennes :* sur neuf lignes entre Amsterdam d'une part et Bologne, Bordeaux, Lyon, Marseille, Milan, Paris, Rome, Toulouse et Venise d'autre part, Air France-KLM (soit, pour les besoins de la présente section, le nouveau groupe Air France-KLM) s'est engagé à mettre des créneaux à la disposition d'un concurrent, qui souhaiterait exploiter de nouveaux services de transport aérien concurrents. Sur chaque ligne mentionnée ci-dessus, Air France-KLM est soumise à cette obligation de mise à disposition jusqu'à ce que lesdits concurrents opèrent un certain nombre de vols quotidiens sur ladite liaison. Le nombre de fréquences quotidiennes a été fixé à deux pour Amsterdam-Bologne, Amsterdam-Bordeaux, Amsterdam-Marseille, Amsterdam-Toulouse, Amsterdam-Venise ; à trois pour Amsterdam-Lyon et Amsterdam-Rome ; à quatre pour Amsterdam-Milan ; à six pour Amsterdam-Paris. Air France-KLM peut cependant, à tout moment demander à la Commission de renoncer, modifier ou substituer un ou plusieurs des engagements.

– *Lignes intercontinentales ou long courrier :* sur trois lignes entre l'Europe et les Etats-Unis (Amsterdam-Atlanta, Amsterdam-New York, Paris-Detroit) et deux lignes entre l'Europe et l'Afrique (Amsterdam-Lagos et Paris-Lagos), Air France-KLM s'est engagée à mettre des créneaux à disposition de concurrents afin de faciliter l'exploitation d'un vol quotidien direct ou indirect concurrent.

– *Autres conditions applicables à la mise à disposition de créneaux :* les créneaux devront être mis à disposition par Air France-KLM uniquement dans la mesure où le concurrent intéressé aurait demandé des créneaux (conformément à la procédure normale d'attribution des créneaux) et n'aurait pas obtenu les créneaux nécessaires à la mise en oeuvre du service souhaité. Les demandes de créneaux doivent être renouvelées par les concurrents à chaque saison IATA, cependant, dans certaines circonstances, il pourra être exigé d'Air France-KLM la mise à disposition audit concurrent, du même créneau que lors de la précédente saison.

Si une compagnie concurrente cesse d'utiliser les créneaux mis à disposition par Air France-KLM pour les lignes concernées, les créneaux seront en principe retournés à Air France-KLM, qui devra les rendre disponibles à tout nouveau concurrent qui souhaiterait opérer sur une des lignes visées dans les Engagements. Par exception à ce principe, afin d'encourager la concurrence sur la ligne Paris-Amsterdam, dans certaines circonstances, une compagnie concurrente pourra conserver les créneaux d'Air France-KLM, qui pourraient être utilisés, dans le futur, pour opérer des services sur une autre ligne.

Air France-KLM pourrait être dans l'obligation de mettre à disposition un maximum de 29 créneaux par jour à l'aéroport de Schiphol à Amsterdam. Néanmoins afin de protéger le service de hub en étoiles ("*Hub and Spokes Services*") d'Air France-KLM à l'aéroport de Schiphol aux heures de pointe du matin, le nombre de créneaux à mettre à disposition, à une heure donnée entre 8h00 et 10h59 du matin, est limité à neuf.

5.1.2 Autres engagements et assurances

Conformément à la pratique de la Commission dans le secteur aérien, Air-France-KLM a accepté de ne pas augmenter les fréquences sur certaines lignes pour six saisons IATA (trois ans) à compter de l'entrée d'un nouveau concurrent et ce, afin de donner aux nouveaux entrants la possibilité de s'imposer comme des concurrents crédibles sur ladite liaison. Dans l'éventualité où un nouvel entrant offrirait des services entre Amsterdam et Paris mais qu'il n'y aurait pas de nouveaux services sur la liaison Amsterdam-Lyon, Air France-KLM a accepté d'appliquer tout pourcentage de réduction de prix pratiqué sur la liaison Amsterdam-Paris au service assuré sur la liaison Amsterdam-Lyon.

La Commission a obtenu des autorités civiles aériennes françaises et néerlandaises l'assurance qu'elles accorderaient des droits de trafic à d'autres compagnies aériennes souhaitant faire escale une fois par jour, à Amsterdam ou Paris sur des liaisons vers des destinations hors Europe, où des problèmes de concurrence ont été identifiés. Elles se sont également engagées à ne pas réglementer les prix sur certaines liaisons long-courrier sur lesquelles d'autres transporteurs offrent des services indirects qui concurrencent les services directs assurés par Air France-KLM.

Selon Air France, l'ensemble des engagements pris vis-à-vis de la Commission n'affecte pas l'intérêt économique de l'opération compte tenu des synergies identifiées. De plus, la mise en œuvre des engagements pris ne devrait pas, selon Air France, avoir un effet négatif substantiel sur les activités d'Air France et KLM.

5.2 REGLEMENTATION AMERICAINE EN MATIERE DE CONCURRENCE

Conformément aux dispositions du HSR Act et des règles afférentes, Air France et KLM ont procédé le 12 janvier 2004 aux notifications nécessaires auprès de l'*Antitrust Division* du *Department of Justice* (l' "***Antitrust Division***") et de la *Federal Trade Commission*. La période d'examen de 30 jours applicable en vertu de ces dispositions a expiré le 11 février 2004 sans que l'*Antitrust Division* ne formule de demande de documents ou d'informations supplémentaires.

L'expiration du délai d'examen ci-dessus mentionné met fin à la phase obligatoire du contrôle des concentrations américain. Néanmoins les Etats-Unis demeurent compétents en matière de concurrence sur les activités et les ventes d'Air France et KLM aux Etats Unis et se réservent le droit de poursuivre ces derniers s'ils agissaient en violation des lois applicables en la matière.

5.3 AUTRES REGLEMENTATIONS ETRANGERES EN MATIERE DE CONCURRENCE

Air France et KLM exercent des activités dans un certain nombre de pays autres que les pays européens et les Etats-Unis et ont identifié cinq juridictions pour lesquelles une autorisation préalable en matière de contrôle des concentrations était nécessaire. Les notifications afférentes ont été faites et les autorisations nécessaires ont été obtenues, sans qu'aucune condition y soit attachée dans ces pays : en Afrique du Sud, en Israël, en Pologne, en République Tchèque et en Roumanie. Les autorités sud-coréennes de concurrence ont autorisé le rapprochement bien que cette notification ne soit nécessaire que postérieurement à la clôture de l'Offre. Une notification devra également être faite auprès des autorités japonaises de concurrence après la clôture de l'Offre. Enfin, une notification a été réalisée auprès des autorités brésiliennes de concurrence ; cette procédure n'étant toutefois pas suspensive, il n'est pas nécessaire que la décision d'autorisation des autorités brésiliennes de concurrence soit rendue avant la clôture de l'Offre.

A tout moment avant ou après l'Offre, toute autorité réglementaire ou de concurrence d'un pays dans lequel Air France n'aurait pas procédé à une notification, pourrait chercher à obtenir la mise en oeuvre de mesures, qu'elle estimerait nécessaires sur le fondement de l'intérêt public, afin notamment d'obliger Air France à notifier l'opération et éventuellement lui infliger des sanctions financières ou d'imposer des restrictions à la conduite des activités d'Air France ou de KLM. Selon Air France, le risque, résultant d'une telle action, d'obstacle à la réalisation du rapprochement et de l'Offre ou d'impact sur l'intérêt économique de l'opération, est mineur.

5.4 ACCORD DE COOPERATION AVEC ALITALIA

Le 27 juillet 2001, Air France et Alitalia ont conclu des accords de coopération qui ont été notifiés à la Commission le 12 novembre 2001.

Le 1er juillet 2002, la Commission a informé Air France et Alitalia de ses doutes quant à la possibilité d'une approbation en l'état desdits accords de coopération. En particulier, la Commission a informé les parties que certaines des lignes entre la France et l'Italie pouvaient occasionner des problèmes de concurrence. Un ensemble d'engagements, incluant des engagements d'Air France et d'Alitalia de mettre des créneaux à disposition de concurrents sur certaines lignes ont été négociés par Air France et Alitalia avec la Direction Générale de la Concurrence de la Commission. Cet ensemble d'engagements a été publié le 9 décembre 2003, afin que les tiers puissent faire part de leurs observations. Une fois ces dernières reçues, Air France et Alitalia ont envoyé une nouvelle proposition d'engagements à la Commission le 16 février 2004. Air France comprend que la Commission et les autorités de la concurrence des états membres sont actuellement en cours d'examen de ces propositions.

CHAPITRE 6 EMETTEUR : PATRIMOINE – SITUATION FINANCIERE – RESULTATS

Les renseignements concernant ce chapitre sont décrits dans le document de référence déposé auprès de la Commission des opérations de bourse le 25 juin 2003 sous le numéro D.03-0947.

Ces renseignements, à la date de la présente note d'opération, restent exacts et sont complétés par les informations suivantes :

6.1 INFORMATIONS COMPTABLES COMPLEMENTAIRES

Dans le cadre du formulaire F-4 déposé pour les besoins du prospectus américain auprès de la SEC, les comptes consolidés d'Air France établis conformément aux principes comptables français et présentés dans les documents de référence de la société pour les exercices clos au 31 mars 2003 et au 31 mars 2002, ont fait l'objet d'une réconciliation du résultat net et des fonds propres avec les normes comptables américaines.

6.1.1 Récapitulatif des différences entre les principes comptables suivis par Air France et les principes comptables américains

Les états financiers consolidés d'Air France pour les exercices clos au 31 mars 2003 et 31 mars 2002 ont été préparés conformément aux principes comptables généralement admis en France (*French GAAP*).

Les différences majeures entre les conventions comptables appliquées par Air France et les principes comptables américains (*US GAAP*) sont décrites ci-dessous.

(a) Différences dans la comptabilité des regroupements d'entreprises

- **Adoption des normes SFAS 141, *Business Combinations*, et SFAS 142, *Goodwill and Other Intangible Assets*, selon les principes comptables américains**

Conformément aux principes comptables français, l'écart de première consolidation et l'écart d'acquisition d'une entreprise sont amortis sur une période qui ne peut excéder 20 ans.

En juin 2001, le FASB a publié les Statements of Financial Accounting Standards 141, *Business Combinations* (« SFAS 141 ») et 142, *Goodwill and Other Intangible Assets* (« SFAS 142 »). La norme SFAS 141 supprime la méthode de la mise en commun d'intérêts (*pooling of interests*) pour les regroupements d'entreprises, sauf pour les regroupements engagés avant le 1er juillet 2001. Elle précise en outre les critères permettant d'établir une distinction entre les immobilisations incorporelles et l'écart d'acquisition. Les dispositions de la SFAS 141 s'appliquent à tout regroupement d'entreprises comptabilisé selon la méthode de comptabilisation des achats réalisés après le 30 juin 2001. En vertu de la SFAS 142, l'écart d'acquisition et les immobilisations incorporelles ayant une durée de vie indéfinie ne sont plus amortis mais doivent faire l'objet de tests de dépréciation au moins une fois par an (ou plus souvent, s'il existe des indicateurs de dépréciation). Les immobilisations incorporelles identifiables ayant une durée de vie définie continuent d'être amorties sur cette durée de vie. Air France a adopté les dispositions de la norme SFAS 142 au 1er avril 2001, comme elle y était autorisée.

Air France a effectué une première évaluation de la réduction de l'écart d'acquisition au 1er avril 2001, conformément aux dispositions transitoires de la SFAS 142. Elle consiste à répartir les montants de l'écart d'acquisition par unité de reporting, puis à en évaluer la dépréciation selon une méthode à « deux étapes ».

La première étape permet d'identifier une dépréciation potentielle en comparant la juste valeur d'une unité de reporting à sa valeur comptable, y compris l'écart d'acquisition. Si la juste valeur apparaît supérieure à la valeur comptable, il n'est pas nécessaire de procéder à une dépréciation de l'écart d'acquisition et la seconde étape du test est inutile. Sinon, il faut procéder à la seconde étape pour comparer la juste valeur à la valeur comptable de l'écart d'acquisition de l'unité de reporting. Si la valeur comptable est supérieure à la juste valeur, on comptabilisera une dépréciation égale à la différence constatée. La juste valeur de l'écart d'acquisition est établie selon le même principe que le montant de l'écart d'acquisition dans un regroupement d'entreprises. Ainsi, la juste valeur de

l'unité de reporting est répartie entre chacun des éléments d'actif et de passif de cette unité (y compris les immobilisations incorporelles non reconnues) comme si elle avait été acquise dans le cadre d'un regroupement d'entreprises et que sa juste valeur était le prix d'achat payé pour son acquisition.

Air France a défini ses unités de reporting de manière à ce qu'elles correspondent à ses segments d'activité. Les éléments d'actif et de passif, y compris l'écart d'acquisition existant à la date d'adoption de la norme, ont été répartis entre chacune des unités de reporting. Air France a ensuite appliqué la méthode de la valeur actuelle pour calculer la juste valeur de chacune des unités de reporting, puis comparé ces montants à leurs valeurs comptables respectives. Cette méthode se fonde sur l'évaluation des flux de trésorerie actualisés que l'entreprise dégagera dans les années futures, qui correspond aux informations qu'Air France a utilisées pour ses processus internes de planification et d'établissement de son budget. L'évaluation s'appuie sur les taux d'actualisation qui reflètent le profil de crédit et le profil de risque de chacune des unités de reporting. Certaines autres hypothèses clés ont été retenues, notamment de niveau de recettes et de charges d'exploitation, qui reprennent les estimations établies par la Direction, qui sont conformes aux hypothèses adoptées dans le processus de planification annuel d'Air France, et qui tiennent également compte des plans opérationnels spécifiques et détaillés de chacune des unités de reporting, ainsi que de leurs stratégies respectives.

Air France procède au test annuel de dépréciation de l'écart d'acquisition au cours du premier trimestre de chaque exercice. Au 31 mars 2003 et 2002, Air France n'a eu à comptabiliser aucune réduction de valeur de son écart d'acquisition.

Par ailleurs, les immobilisations incorporelles soumises à amortissement font l'objet d'un test de dépréciation dès que des événements ou circonstances indiquent qu'elles pourraient ne pas être recouvrables.

- **Amortissement de l'écart d'acquisition**

Dans les états financiers consolidés d'Air France établis conformément aux principes comptables français, l'écart d'acquisition est généralement amorti sur sa durée de vie estimée, laquelle ne peut excéder 20 ans.

Conformément aux principes comptables américains, Air France a adopté la norme SFAS 142 à compter du 1er avril 2001. Comme indiqué plus haut, l'écart d'acquisition n'est plus amorti mais soumis à des tests de dépréciation annuels ou ponctuels en cas de circonstances exceptionnelles susceptibles de réduire sa valeur. L'adoption de cette norme se traduit par une hausse de 33,1 millions d'euros du résultat avant impôt établi selon les principes comptables américains pour l'exercice clos au 31 mars 2003, par rapport au résultat avant impôt établi selon les principes comptables français, et de 34,7 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2002.

De même, l'écart d'acquisition sur les investissements comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence n'est plus amorti, il fait néanmoins l'objet d'un test de dépréciation, tel que prévu par la norme APB 18 (Accounting Principles Board Opinion No. 18, *The Equity Method of Accounting for Investments in Common Stock*). La suppression de l'amortissement de l'écart d'acquisition sur les investissements comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence augmente de 2 millions d'euros le résultat établi selon les principes comptables américains pour l'exercice clos au 31 mars 2003, et de 2 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2002.

Un résumé des ajustements du résultat net et des fonds propres avant impôt résultant de l'application des principes comptables américains est présenté ci-dessous :

	En millions d'euros			
	Résultat net		Fonds propres	
	2003	2002	2003	2002
Amortissement des écarts d'acquisition	33,1	34,7	67,8	34,7
Amortissement des écarts d'acquisition selon la méthode de mise en équivalence	2,0	2,0	4,0	2,0
Amortissement des écarts d'acquisition (a) . .	**35,1**	**36,7**	**71,8**	**36,7**

- **Répartition du prix d'acquisition sur les éléments d'actif et de passif acquis**

Conformément aux principes comptables français, certains éléments d'actif et de passif acquis n'ont pas été ajustés à leur juste valeur au moment de l'acquisition ou, dans le cas d'acquisition par étapes, leur juste valeur a été établie lors de la phase initiale de l'acquisition.

Selon les principes comptables américains, la norme APB 16 (Accounting Principles Board Opinion No. 16, *Business Combinations*) applicable aux regroupements d'entreprises initiés jusqu'au 30 juin 2001 et la norme SFAS 141 applicable aux regroupements d'entreprises réalisés après cette date stipulent qu'Air France doit répartir le prix d'acquisition entre les éléments d'actif et de passif identifiables. Dans le cas d'une acquisition par étape, elles exigent que tout élément supplémentaire acquis soit évalué à sa juste valeur à sa date d'acquisition. En conséquence, les montants inscrits en écart d'acquisition et en immobilisations corporelles diffèrent selon les principes comptables français et américains.

Au 31 mars 2002, sur une base avant impôt établie selon les principes comptables américains, l'écart d'acquisition doit être réduit de 22,7 millions d'euros alors que les immobilisations corporelles doivent être augmentées de 43,3 millions d'euros, par rapport aux montants obtenus selon les principes comptables français. Pour l'exercice clos au 31 mars 2002, il en résulterait une charge supplémentaire de 5,1 millions d'euros sur le résultat net avant impôt selon les principes comptables américains.

Au 31 mars 2003, l'écart d'acquisition doit être réduit de 22,7 millions d'euros alors que les immobilisations corporelles doivent être augmentées de 30,1 millions d'euros, par rapport aux principes comptables français. Il en résulterait donc une charge supplémentaire de 13,2 millions d'euros sur le résultat net avant impôt selon les principes comptables américains.

Un résumé des ajustements du résultat net et des fonds propres avant impôt résultant de l'application des principes comptables américains est présenté ci-dessous :

	En millions d'euros			
	Résultat net		Fonds propres	
	2003	2002	2003	2002
Résultat des écarts d'acquisition	—	—	(22,7)	(22,7)
Augmentation des immobilisations corporelles	(13,2)	(5,1)	30,1	43,3
Regroupements d'entreprises (a)	**(13,2)**	**(5,1)**	**7,4**	**20,6**

(b) Dépréciation des immobilisations corporelles à long terme

Selon les principes comptables français, lorsque les événements et les circonstances laissent supposer une possible réduction de la valeur des éléments d'actif, Air France évalue ces pertes sur l'ensemble de sa flotte en pleine propriété et en location-financement ainsi que des pièces de rechange au bilan, sur la base de la valeur de recouvrement de l'ensemble.

Selon les principes comptables américains, Air France a adopté la norme SFAS 144, *Accounting for the Impairment or Disposal of Long-Lived assets*, entrée en vigueur le 1er avril 2002. Celle-ci stipule que les actifs à long terme, notamment les terrains, les installations et les immobilisations incorporelles acquises soumises à amortissement, feront l'objet d'un test de dépréciation en cas de circonstances exceptionnelles susceptibles de réduire leur valeur. Si la valeur comptable est supérieure à la valeur nominale des flux de trésorerie futurs estimés, on comptabilisera une charge pour dépréciation correspondant à l'excédent entre la valeur comptable de l'actif et sa juste valeur. Les éléments d'actifs qui doivent être cédés sont présentés séparément au bilan, et comptabilisés au montant le plus faible entre leur valeur au bilan et leur juste valeur, frais de cession déduits. Ils ne feront plus l'objet d'amortissement. Selon les principes comptables américains, les éléments d'actif et de passif d'un ensemble destiné à la vente seront présentés séparément au bilan.

Avant l'adoption de la norme SFAS 144, Air France comptabilisait les actifs à long terme conformément aux dispositions de la SFAS 121, *Accounting for Impairment of Long-Lived Assets to be disposed of*.

A la suite de l'accident du Concorde de juillet 2000, Air France a procédé à un test de dépréciation sur sa flotte de Concorde au 31 mars 2001 conformément aux dispositions de la norme SFAS 121. La Direction a déterminé que les flux de trésorerie futurs estimés générés par sa flotte de Concorde seraient inférieurs à la valeur comptable de cette flotte et autres éléments d'actif relatifs aux Concorde. Les flux de trésorerie futurs ont été déterminés sur la base des modèles utilisés par Air France dans le cadre de ses prévisions de flotte et d'exploitation. En conséquence, conformément aux principes comptables américains, les Concorde et actifs à long terme relatifs ont été comptabilisés à leur juste valeur, soit zéro, du fait de l'absence de marché de revente pour cette flotte. En vertu des principes comptables français, Air France a déterminé que les actifs associés aux Concorde devaient faire l'objet d'un test de dépréciation dans le cadre du test de dépréciation de la flotte dans son ensemble, en raison de la contribution de Concorde à la politique commerciale et à l'image d'Air France. Le test de dépréciation de la flotte dans son ensemble a révélé qu'aucune dépréciation d'actifs ne s'avérait nécessaire en normes comptables françaises.

En raison des événements du 11 septembre 2001 et de leurs répercussions sur le secteur du transport aérien, Air France a procédé à un test de dépréciation sur sa flotte au 30 septembre 2001, conformément aux dispositions de la norme SFAS 121. Sur la base de ce test, il s'est avéré que les flux de trésorerie futurs estimés générés par la flotte de Beech 1900 seraient inférieurs à la valeur nette comptable de ces avions. Les flux de trésorerie futurs ont été déterminés sur la base des modèles utilisés par Air France pour effectuer ses prévisions de flotte et d'exploitation. Selon les principes comptables américains, le Beech 1900 et les actifs à long terme associés ont été comptabilisés à leur juste valeur, calculée selon la méthode de la valeur actuelle. Selon les principes comptables français, le test de dépréciation des actifs s'effectuant sur la flotte dans son ensemble, aucune réduction de valeur n'a été constatée.

En conséquence, les différences entre les méthodes comptables françaises et américaines entraîneraient au total une hausse de 53,9 millions d'euros du résultat net avant impôt d'Air France pour l'exercice clos au 31 mars 2003, établi selon les principes comptables américains, par rapport aux principes comptables français, et une réduction de 29,3 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2002. Selon les principes comptables américains, les fonds propres diminueraient de 6,2 millions d'euros au 31 mars 2003 et de 60 millions d'euros au 31 mars 2002, par rapport aux principes comptables français.

(c) Comptabilisation des valeurs mobilières

Conformément aux principes comptables français, Air France comptabilise chaque valeur mobilière au montant le plus faible entre son coût historique et sa juste valeur. La juste valeur d'un placement correspond à sa valeur d'utilité pour Air France. Toute dépréciation des valeurs mobilières est comptabilisée en charges. Les provisions déjà inscrites peuvent être reprises en cas de revalorisation de leur juste valeur.

Conformément aux principes comptables américains, Air France doit appliquer les dispositions de la norme SFAS 115, *Accounting for Certain Investments in Debt and Equity Securities*, qui stipule que les valeurs mobilières sont regroupées en trois catégories : les titres négociés (« *trading securities* » que la société achète et détient principalement aux fins de vente à court terme), les titres détenus

jusqu'à maturité (« *held to maturity securities* », que la société a l'intention et la capacité de conserver jusqu'à leur échéance) et les titres disponibles pour la vente (« *available for sale securities* » ne rentrant dans aucune des deux autres catégories). En vertu de la norme SFAS 115, Air France classerait ses valeurs mobilières comme des titres disponibles pour la vente, avec gains et pertes latents exclus des revenus et comptabilisés en tant qu'éléments de fonds propres (*other comprehensive income*). Les pertes latentes, dès lors qu'elles sont durables (« *other than temporary* »), sont comptabilisées en déduction du résultat et ne peuvent faire l'objet d'une reprise tant que les valeurs mobilières n'ont pas été cédées.

Conformément aux principes comptables américains, les pertes nettes latentes s'élevaient à 7,5 millions d'euros au 31 mars 2003, alors que le montant des gains nets latents était de 0,9 million d'euros au 31 mars 2002.

Air France a aussi investi ses liquidités dans des fonds communs de placement (SICAV) à des fins de vente à court terme. Les gains ou pertes réalisés ou latents sont immédiatement comptabilisés, soit comme produit financier, soit comme charge financière.

Dépréciation durable

Sur l'exercice clos au 31 mars 2001, Air France a estimé que son investissement dans Austrian Airlines (titres considérés comme disponibles pour la vente) avait subi une dépréciation. Selon les principes comptables américains, Air France a inscrit une charge supplémentaire de 4,5 millions d'euros correspondant à la réduction de la juste valeur de son placement au 31 mars 2001. Sur l'exercice clos au 31 mars 2002, Air France a établi que son investissement dans Austrian Airlines avait subi une dévalorisation durable supplémentaire. Par conséquent, une charge additionnelle de 1,5 million d'euros a été déduite du résultat net de l'exercice au 31 mars 2002.

Un résumé des ajustements du résultat net et des fonds propres avant impôt résultant de l'application des principes comptables américains est présenté ci-dessous :

	En millions d'euros			
	Résultat net		Fonds propres	
	2003	2002	2003	2002
Gains (pertes) latents sur les titres disponibles pour la vente	—	—	(7,5)	0,9
Dépréciation durable	—	(1,5)	(6,0)	(6,0)
Titres disponibles pour la vente (c)	**—**	**(1,5)**	**(13,5)**	**(5,1)**

(d) Consolidation

Air France a conclu pendant l'exercice clos au 31 mars 2003 des accords selon lesquels elle différait la livraison d'avions en transférant ces appareils à Nogues et Investima, deux nouvelles structures *ad hoc*. Selon les principes comptables français, Air France n'était pas tenue de consolider ces entités car elle ne détenait aucune participation dans celles-ci.

Selon les principes comptables américains, Air France a estimé qu'elle supportait les risques et les bénéfices liés à la propriété des actifs de ces structures *ad hoc*, puisqu'elle avait conclu des accords irrévocables et sans réserve portant sur le financement et la possession de ces avions dès la création de celles-ci. De ce fait, ces structures auraient été entièrement consolidées au 31 mars 2003 en vertu des principes comptables américains, conformément à la norme FASB Emerging Issues Task Force Topic D-14, *Transactions involving Special-Purpose Entities* (« EITF D-14 »). Selon les principes comptables français, Air France a supporté l'ensemble des coûts de financement liés à ces nouvelles structures dans son compte de résultat. En conséquence, selon les principes comptables américains, il n'y aurait aucune incidence sur le résultat net et les fonds propres, en raison de la consolidation de ces structures.

Au 31 mars 2003, selon les principes comptables américains, la consolidation de Nogues et d'Investima a entraîné une augmentation à la fois des immobilisations aéronautiques et de la dette financière de 245 millions d'euros.

(e) Investissements comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence

(i) Rapprochement avec les principes comptables américains

Conformément aux principes comptables français, Air France a comptabilisé plusieurs de ses investissements selon la méthode de la mise en équivalence, en incluant le résultat net déterminé selon les principes comptables français.

Conformément aux principes comptables américains, et à la norme APB 18, les résultats des opérations liées à ces investissements doivent être comptabilisés selon les principes comptables américains, avant qu'Air France n'intègre leur impact sur le résultat des entreprises comptabilisé selon la méthode de la mise en équivalence. Les ajustements d'investissements à réaliser suivant les principes comptables américains concernent principalement la participation d'Air France dans Amadeus GTD et reflètent surtout des différences comptables en matière de regroupement d'entreprises. Ces différences auraient entraîné une augmentation du résultat net de 7,3 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2003 et de 1,8 million d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2002 ; de même qu'une réduction des fonds propres de 0,9 million d'euros au 31 mars 2003 et de 10,9 millions d'euros au 31 mars 2002, par rapport aux montants comptabilisés selon les principes comptables français.

(ii) Amortissement du surplus du prix d'acquisition

Conformément aux principes comptables français, le surplus entre le prix d'acquisition comptabilisé des investissements selon la méthode de mise en équivalence par rapport à la valeur historique nette au bilan de ces investissements est généralement considéré comme faisant partie de l'écart d'acquisition. Le goodwill est amorti sur une période de 20 ans. En vertu des principes comptables américains, ce surplus est réparti entre les différents actifs de ces investissements et amorti en conséquence sur les périodes à venir. Air France a enregistré une hausse de son résultat net de 2 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2003, qui correspond principalement à une reprise de l'amortissement de l'écart d'acquisition lié à ses investissements dans Alpha.

(iii) Sociétés comptabilisées à leur valeur nette comptable, conformément aux principes comptables français, et selon la méthode de la mise en équivalence, conformément aux principes comptables américains.

Selon les principes comptables français, les participations à hauteur de 20 % ou plus dans certaines entreprises peuvent ne pas être comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence si Air France estime qu'elle n'exerce pas ou n'a pas l'intention d'exercer une influence notable.

Selon les principes comptables américains, Air France a pris en compte les dispositions de la norme FASB Interpretation No. 35, *Criteria for Applying the Equity Method of Accounting for Investments in Common Stock*, et établi que sa participation dans Opodo devait être comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence.

Par conséquent, la comptabilisation de la participation d'Air France dans Opodo selon la méthode de la mise en équivalence conformément aux principes comptables américains entraîne une modification du résultat net et des fonds propres. Le résultat avant impôt établi selon les principes comptables en vigueur aux Etats-Unis enregistre une baisse de 20 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2003, et de 13,2 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2002. Les fonds propres enregistrent également une réduction de 37,1 millions d'euros au 31 mars 2003 et de 17 millions d'euros au 31 mars 2002, par rapport aux montants établis selon les principes comptables français.

Par ailleurs, selon les principes comptables américains, Air France a comptabilisé sa participation dans Toga, une société en commandite simple dont elle détient 24,75 %, liée au terminal 1 de l'aéroport JFK, en appliquant la méthode de la mise en équivalence, conformément aux dispositions de la recommandation EITF D-46, *Accounting For Limited Partnership Investments* qui exige l'emploi de cette méthode tant que la participation de l'investisseur reste minoritaire. En conséquence, selon les principes comptables américains, Air France a enregistré une hausse de ses fonds propres de 1,8 million d'euros au 31 mars 2003 et de 2,3 millions d'euros au 31 mars 2002, par rapport aux principes comptables français. L'incidence sur le résultat net est nulle pour ces deux exercices.

(iv) Sociétés comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence, conformément aux principes comptables français, et consolidées par intégration globale selon les principes comptables américains

Conformément aux principes comptables français, Air France, qui détient une participation à hauteur de 45 % dans Air France Partnairs Leasing (« AFPL »), dont la principale activité économique est le leasing d'avions à Air France, a comptabilisé cet investissement selon la méthode de la mise en équivalence.

Conformément aux principes comptables américains, Air France a appliqué les dispositions de la norme SFAS 13, *Accounting for Leases*. Elle a estimé que la méthode de la mise en équivalence ne permettait pas une présentation adéquate de cet investissement, dans la mesure où la principale activité de cette participation était le leasing d'avions à Air France. Par conséquent, AFPL aurait dû faire l'objet d'une consolidation globale en normes US GAAP. Le total de l'actif aurait augmenté de 70,2 millions d'euros au 31 mars 2003 et de 110,8 millions d'euros au 31 mars 2002, de même que la dette financière aurait augmenté de 27,8 millions d'euros au 31 mars 2003 et de 57,6 millions d'euros au 31 mars 2002. Air France aurait ainsi enregistré une hausse de son résultat net de 12,7 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2003 et une perte de 1 million d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2002, ainsi qu'une réduction de ses fonds propres de 49,4 millions d'euros au 31 mars 2003 et de 62,2 millions d'euros au 31 mars 2002, par rapport aux montants établis selon les principes comptables français.

L'impact sur les fonds propres résulte des opérations de cession-bail (*sale and lease-back)* réalisées en 1988 qui, conformément aux principes comptables français, ont été partiellement éliminés par la comptabilisation selon la méthode de mise en équivalence utilisée pour AFPL, alors qu'elles sont entièrement éliminées par la comptabilisation par consolidation globale selon les principes comptables américains. Toute cession ultérieure d'avion par AFPL se traduirait par des différences au niveau des gains ou pertes en capital selon les principes comptables français ou américains, puisque les valeurs au bilan des avions varient suivant l'application de ces principes.

Un résumé des ajustements du résultat net et des fonds propres avant impôt résultant de l'application des principes comptables américains est présenté ci-dessous :

	En millions d'euros			
	Résultat net		Fonds propres	
	2003	2002	2003	2002
Ajustement Amadeus GTD	7,3	1,8	(0,9)	(10,9)
Amortissement du surplus du prix d'achat	—	—	—	—
Opodo	(20,0)	(13,2)	(37,1)	(17,0)
Toga	—	—	1,8	2,3
Air France Partnairs Leasing	12,7	(1,0)	(49,4)	(62,2)
Investissements selon la méthode de la mise en équivalence (e)	**—**	**(12,4)**	**(85,6)**	**(87,8)**

(f) Provisions

Air France a instauré un programme volontaire de réduction du temps de travail des salariés âgés de 55 à 60 ans (âge légal de la retraite). Dans le cadre de ce programme, Air France a proposé à certains salariés de réduire leur temps de travail de 50 % tout en continuant à percevoir 80 % de leur rémunération antérieure. En vertu des principes comptables français, Air France a comptabilisé ces coûts sur la base de l'évaluation du montant de ses engagements à l'égard des salariés ayant accepté cette convention.

Selon les principes comptables américains, ces coûts devraient être comptabilisés quand ces dépenses sont réalisées puisqu'ils concernent uniquement des périodes de service à venir et ne correspondent pas aux avantages découlant des régimes de retraite, conformément à la norme

SFAS 112, *Employers' Accounting for Post-employment Benefits*. En effet, les employés qui ont accepté l'offre continueront de travailler pour Air France.

Cette différence aurait entraîné une réduction du résultat net avant impôt de 10,1 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2003 et de 12,3 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2002, par rapport aux principes comptables français ; l'impact sur les fonds propres avant impôt selon les principes comptables américains aurait provoqué une hausse de 14,2 millions d'euros au 31 mars 2003 et de 24,3 millions d'euros au 31 mars 2002.

(g) Echange salaire/actions

Air France a mis en place un plan d'échange salaire/actions (« ESA 1998 »).

Conformément aux principes comptables français, Air France ne comptabilise pas de charges de personnel associées à son régime d'échange salaire/actions, à l'exception du plan de stock options associé. Air France ne comptabilise aucune charge de personnel lors de l'attribution de stock options. Selon les principes comptables français, si une société émet de nouvelles actions lorsque les options sont exercées, l'écart entre la valeur nominale et le prix d'exercice sera comptabilisé en prime d'émission. Si une société rachète ses actions sur le marché, l'écart entre le prix de rachat des actions et le prix d'exercice de l'option sera comptabilisé comme charges de personnel dans le compte de résultat consolidé. Dans le cadre du plan d'échange salaire/actions ESA 1998, Air France a attribué 3 516 596 options le 30 mai 2000 à certains salariés. Ces options pourront être exercées au prix de 15,75 euros par action entre le 31 mai 2005 et le 31 mai 2007. Les options exercées seront servies par des actions propres de la société. Une charge de personnel sera alors constatée dans les comptes d'Air France.

Conformément aux principes comptables américains, Air France comptabilise à sa juste valeur l'avantage accordé aux salariés dans le cadre de ce plan, selon la méthode décrite dans la norme SFAS 123, *Accounting for Stock-Based Compensation*. Selon les principes comptables américains, il en résulterait une charge de personnel de 24,8 millions d'euros imputée sur le résultat pour l'exercice clos le 31 mars 2003 et de 25,4 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2002. Ceci n'aurait eu aucune incidence sur les fonds propres au 31 mars 2003 et au 31 mars 2002.

(h) Actions propres

Selon les principes comptables français, le coût de rachat des actions en compte « actions propres » destinées à être distribuées aux salariés est comptabilisé en tant que valeur mobilière. Les autres « actions propres » achetées dans le but de réguler le cours des actions d'une société sont comptabilisées en réduction des fonds propres au prix d'acquisition. Selon les principes comptables français, toutes ces actions ont été exclues du calcul du résultat par action.

Selon les principes comptables français, une provision pour dépréciation correspondant aux moins-values latentes des actions comptabilisées en valeurs mobilières est comptabilisée. Les variations de provision, y compris toute reprise ultérieure, le cas échéant, sont comptabilisées en tant que produits ou charges financiers. Les hausses ou baisses de la valeur de marché des actions affectées en réduction des fonds propres sont comptabilisées directement comme éléments des fonds propres.

Au 31 mars 2003, Air France détenait 2 884 498 de ses actions dont i) 1 249 464 étaient classées en tant que valeurs mobilières de placement pour un coût de 21,5 millions d'euros ; et ii) 1 635 034 étaient comptabilisées en réduction des fonds propres d'Air France. Une charge de 10,3 millions d'euros a été comptabilisée dans les états financiers consolidés d'Air France selon les principes comptables français, représentant les moins-values latentes sur les actions d'Air France comptabilisées en tant que valeurs mobilières de placement.

Au 31 mars 2002, Air France détenait 1 421 788 de ses actions comptabilisées en tant que valeurs mobilières de placement. Pendant l'exercice clos au 31 mars 2002, Air France a réalisé un gain de 5,2 millions d'euros sur la cession de 1 670 614 de ses actions.

Selon les principes comptables américains, les « actions propres » sont comptabilisées en réduction des fonds propres à hauteur de leur coût d'acquisition. En cas de variation ultérieure de la valeur de marché des titres, leur valeur comptable ne subit aucune modification. Lorsque des « actions propres » sont revendues, toute différence entre leur coût et la valeur de marché est imputée directement sur les fonds propres. En conséquence, selon les principes comptables américains, la charge de 10,3 millions d'euros constatée selon les principes comptables français pour l'exercice clos au 31 mars 2003 et le gain de 5,2 millions d'euros constaté pour l'exercice clos au 31 mars 2002 auraient été annulés selon les principes comptables américains, pour calculer le résultat net. Cela aurait entraîné également une réduction des fonds propres de 11,2 millions d'euros au 31 mars 2003 et de 24,1 millions d'euros au 31 mars 2002.

Par ailleurs, on ne tient pas compte de ces actions dans le calcul du résultat par action selon les principes comptables américains.

Un résumé des ajustements du résultat net et des fonds propres avant impôt résultant de l'application des principes comptables américains est présenté ci-dessous :

	En millions d'euros			
	Résultat net		Fonds propres	
	2003	2002	2003	2002
Retraitement des actions propres en réduction des fonds propres	—	—	(21,5)	(24,1)
Réintégration de la perte latente sur les actions propres conformément aux principes comptables américains	10,3	—	10,3	—
Réintégration de la plus-value sur la cession des actions propres	—	(5,2)	—	—
Actions propres (h)	**10,3**	**(5,2)**	**(11,2)**	**(24,1)**

(i) Opérations de cession-bail (*Sale and lease-back*)

Air France conclut régulièrement des opérations dans lesquelles elle vend à un tiers un avion dont elle a l'entière propriété et s'engage à le louer à ce tiers (le bailleur). Selon les principes comptables français, et dans la mesure où le contrat de cession-bail est une location opérationnelle, Air France comptabilise l'ensemble des bénéfices ou pertes sur ces ventes au moment de la transaction. Au moment de la transaction, Air France ne comptabilise dans son compte de résultat ni bénéfice ni perte sur la vente lorsque l'opération est un contrat de location-financement.

Selon les principes comptables américains, les bénéfices ou pertes sur les ventes réalisées par Air France lors d'une opération de *sale and lease back* doivent être différés et amortis en proportion de l'amortissement de l'actif loué s'il s'agit d'un contrat de location-financement ou, dans le cas d'une location opérationnelle, en net du loyer brut comptabilisé en charge sur la durée du contrat de location du bien. Toutefois, lorsque la juste valeur du bien au moment de la cession est inférieure à sa valeur nette comptable, la différence entre la juste valeur et la valeur comptable du bien doit immédiatement être comptabilisée en perte.

L'application des principes comptables américains aurait entraîné une hausse de 29,4 millions d'euros du résultat net d'Air France pour l'exercice clos au 31 mars 2003 et une perte de 41,5 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2002, ainsi qu'une réduction des fonds propres d'Air France de 56,7 millions d'euros au 31 mars 2003 et de 86,1 millions d'euros au 31 mars 2002, par rapport aux principes comptables français. Sur le bilan, cela se serait traduit par une hausse de 56,7 millions d'euros au 31 mars 2003 et de 86,1 millions d'euros au 31 mars 2002 du passif exigible.

(j) Comptabilisation des locations

Selon les principes comptables français, les sociétés peuvent comptabiliser les contrats de location soit en fonction de la norme comptable internationale 17, *Leases* (« IAS 17 »), soit en fonction du type de contrat de location. Air France a utilisé cette dernière méthode selon laquelle un contrat de

location est un contrat de location-financement et comptabilisé en tant que tel s'il prévoit une option d'achat à un prix intéressant.

Selon les principes comptables américains, Air France a appliqué la norme SFAS 13, selon laquelle un contrat de location est qualifié de location financement s'il répond à l'un des critères de SFAS 13. L'actif en location-financement est alors immobilisé pour une valeur correspondant à la valeur la plus faible de la valeur de marché et de la valeur actualisée des loyers avec pour contrepartie la dette financière correspondante. Air France a déterminé qu'un certain nombre de contrats qualifiés de location opérationnelle en normes comptables françaises devaient être requalifiés de location-financement en normes comptables américaines.

L'application de ces principes comptables américains aurait entraîné une hausse du résultat net d'Air France de 29,9 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2003 et de 0,5 million d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2002, par rapport aux principes comptables français, ainsi qu'une hausse des fonds propres d'Air France de 1,8 million d'euros au 31 mars 2003 et une diminution de 28 millions d'euros au 31 mars 2002.

L'application de cette norme aurait également entraîné a) une hausse des immobilisations de 111,9 millions d'euros au 31 mars 2003 et de 128,9 millions d'euros au 31 mars 2002, b) une réduction des charges payées d'avance de 5 millions d'euros au 31 mars 2003 et de 6,2 millions d'euros au 31 mars 2002, c) une hausse des intérêts courus non échus de 1 million d'euros au 31 mars 2003 et de 1,2 million d'euros au 31 mars 2002, et d) une hausse du poste dettes de 104,1 millions d'euros au 31 mars 2003 et de 149,5 millions d'euros au 31 mars 2002.

(k) Comptabilisation des coûts d'entretien

A compter du 1er avril 2002, Air France a procédé à un changement de méthode de comptabilisation des coûts du grand entretien sur les cellules d'avion et les moteurs selon les principes comptables français. Suite au changement de méthode, les potentiels cellules et moteurs sont isolés du coût d'acquisition des appareils et amortis sur la durée courant jusqu'au prochain événement de grand entretien. Air France a comptabilisé les effets de ce changement de méthode dans ses capitaux propres au 1er avril 2002. Avant cette date, les coûts de grand entretien visite étaient provisionnés alors que les coûts d'entretien moteur étaient comptabilisés lorsque ces dépenses étaient effectivement engagées.

Selon les principes comptables américains, Air France comptabilise les coûts du grand entretien sur les appareils en pleine propriété et en location-financement lorsque ces coûts sont engagés. Pour l'exercice clos au 31 mars 2002, les coûts de grand entretien sur les cellules d'avion selon les principes comptables français ont entraîné l'enregistrement d'une provision de 139,1 millions d'euros. L'effet sur le résultat net avant impôt de la variation nette de cette provision était de 7,6 millions d'euros (un produit) pour l'exercice clos au 31 mars 2002. Selon les principes comptables américains, du fait que la société comptabilise les coûts de grande visite lorsque ces derniers sont engagés, la provision des coûts de grande visite et leur impact relatif sur le résultat net avant impôt auraient été annulés. Il en aurait résulté une augmentation des fonds propres de la société de 139,1 millions d'euros et une diminution du résultat net avant impôt de (7,6) millions d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2002. Il n'existait aucune différence dans le traitement comptable des coûts de grand entretien des moteurs, car tant aux Etats-Unis, qu'en France, ces coûts de grand entretien sont comptabilisés lorsqu'ils sont effectivement engagés.

Pour l'exercice clos au 31 mars 2003, les coûts des grandes visites sur les cellules d'avions et les coûts de grand entretien des moteurs comptabilisés conformément aux principes comptables français selon l'approche par composant font apparaître des actifs nets de 100,1 millions d'euros. L'effet sur le résultat net avant impôt du changement net des coûts de grand entretien immobilisés s'élevait à 40,9 millions d'euros (un produit) pour l'exercice clos au 31 mars 2003. Selon les principes comptables américains, du fait que la société comptabilise les coûts de grand entretien et de grande visite lorsque ces derniers sont engagés, les dépenses d'entretien immobilisées et l'impact relatif sur le résultat net avant impôt de la société auraient été annulés. Il en aurait résulté une diminution des fonds propres nets de la société de (100,1) millions d'euros et une diminution des résultats avant impôt de la société de (40,9) millions d'euros.

(l) Coûts de restitution

Selon les principes comptables français, et suite au changement de méthode décrit ci-dessus, Air France a changé également sa méthode de comptabilisation des coûts de restitution des avions en location opérationnelle à compter du 1er avril 2002. Avant le 1er avril 2002, la société ne provisionnait que les coûts de restitution sur les cellules d'avion. Depuis le 1er avril 2002, Air France comptabilise les coûts de restitution des cellules et des moteurs des avions en location opérationnelle dès que ceux-ci ne satisfont plus aux critères techniques prévus quant à leur état lors du retour de l'avion au bailleur, selon les dispositions du contrat conclu entre Air France et le bailleur. Lorsque leur état est supérieur aux critères prévus, Air France active le montant excédentaire. Celui-ci est ensuite amorti linéairement sur une période se terminant au moment où les critères de restitution sont équivalents à ceux mentionnés dans le contrat. L'effet du changement de méthode comptable pour les coûts de restitution s'élevait à 223,5 millions d'euros et a été comptabilisé en intégralité dans les capitaux propres au 1er avril 2002.

Selon les principes comptables américains, les coûts de restitution sont provisionnés lorsque ceux-ci sont probables et estimables conformément à la norme SFAS 5, *Accounting for Contingencies*.

Pour l'exercice clos au 31 mars 2002, les coûts de restitution liés aux cellules ont entraîné la comptabilisation d'une provision de 60,5 millions d'euros. L'effet net de la variation de cette provision sur le résultat net d'Air France avant impôt pour l'exercice clos au 31 mars 2002 s'élevait à 14,1 millions d'euros (une charge). Selon les principes comptables américains, étant donné qu'Air France ne provisionne les coûts de restitution que dès lors que ces derniers sont probables et estimables, la provision des coûts de restitution a été évaluée à 7,4 millions d'euros. En conséquence, selon les principes comptables américains, Air France aurait éliminé la part de la provision des coûts de restitution constatée selon les principes comptables français et sans objet selon des principes comptables américains ainsi que son effet relatif sur le résultat net avant impôt, entraînant une augmentation des fonds propres d'Air France de 53,1 millions d'euros et une augmentation du résultat net avant impôt de 6,6 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2002.

Pour l'exercice clos au 31 mars 2003, les coûts de restitution des cellules et des moteurs selon les principes comptables français ont entraîné l'enregistrement d'une provision de 307,4 millions d'euros. L'effet net de la variation de la provision sur le résultat net d'Air France avant impôt pour l'exercice clos au 31 mars 2003 s'élevait à 23,4 millions d'euros (une charge). Selon les principes comptables américains, étant donné qu'Air France ne provisionne les coûts de restitution que dès lors que ces derniers sont probables et estimables, la provision des coûts de restitution a été estimée à 3,9 millions d'euros. En conséquence, selon les principes comptables américains, Air France aurait éliminé la part de la provision des coûts de restitution sans objet selon les principes comptables américains ainsi que son effet relatif sur le résultat net avant impôt d'Air France, entraînant une augmentation des fonds propres de 303,5 millions d'euros et une augmentation du résultat net avant impôt de 26,9 millions d'euros à compter de et pour l'exercice clos au 31 mars 2002.

(m) Retraite et avantages complémentaires à la retraite

Air France a choisi de couvrir les coûts et obligations relatifs à la plupart des régimes de retraite, des indemnités de départ à la retraite ou de cessation de service conformément aux principes comptables français. En France, tous les employés d'Air France bénéficient du régime de retraite et le personnel au sol embauché avant 1993 bénéficie du régime autonome géré au sein de la CRAF. Il existe différents régimes de retraite pour le personnel employé à l'étranger, selon les règlements et pratiques en vigueur localement.

Selon les principes comptables américains, les régimes de retraite, les indemnités de départ à la retraite ou de cessation de service doivent être comptabilisés selon les normes SFAS 87, *Employers' Accounting for Pensions*, SFAS 106, *Employers' Accounting for Postretirement Benefits Other than Pensions* et SFAS 112, *Employers' Accounting for Post-employment Benefits*. La comptabilisation de ces coûts et obligations suivant ces normes est en grande partie semblable à leur comptabilisation selon les principes comptables français, avec les exceptions suivantes :

- Les principes comptables français ne comptabilisent pas de passif supplémentaire au titre des régimes de retraite. Selon les principes comptables américains, si le cumul des coûts et

obligations excède la juste valeur des actifs du plan de retraite, il faut comptabiliser cette différence supplémentaire au passif, conformément à la norme SFAS 87.

- Les principes comptables français stipulent que les indemnités spéciales pour services rendus doivent être comptabilisées et amorties, le cas échéant, sur la durée se terminant à leur date de liquidation. De plus, les changements éventuels de celles-ci doivent être comptabilisés en profits ou pertes, sans que soient amortis les profits ou pertes résultant des modifications des hypothèses actuarielles. Selon les principes comptables américains, le montant des indemnités spéciales pour services rendus et les profits ou pertes actuariels sont généralement amortis sur les périodes futures.

- Selon les principes comptables américains, Air France doit comptabiliser les coûts et obligations relatifs à l'ensemble des plans de retraite conformément aux normes SFAS 87, SFAS 106 et SFAS 112. Par conséquent, les coûts et obligations d'Air France en ce qui concerne les régimes de retraite ou indemnités de départ à la retraite sont intégrés dans le calcul du résultat net et des fonds propres pour les exercices présentés.

La norme SFAS 87 stipule que les sociétés situées en dehors des Etats-Unis doivent adopter ces dispositions pour les exercices commençant après le 15 décembre 1988. En raison du délai qui s'est écoulé depuis la date où la SFAS 87 aurait dû être adopté, il était impossible qu'Air France applique les principes comptables américains de façon rétroactive depuis cette date. De ce fait, Air France a adopté la SFAS 87 à compter du 1er avril 2001.

A cette date, l'impact de ce changement de méthode était de 56,0 millions d'euros. Ce montant a été réparti plan par plan et amorti sur 12 ans (soit la période d'amortissement entre le 1er avril 1989, date d'adoption requise, et le 1er avril 2001) sur la base du nombre de salariés concernés estimé à la date d'adoption. De ce fait, l'amortissement du montant net provisionné selon les principes comptables américains aurait entraîné une hausse de 36 millions d'euros des fonds propres au 1er avril 2001.

Pour les plans spécifiques pour lesquels la durée d'activité restante des employés est inférieure à 12 ans, l'impact sur la dette du changement de méthode a été considéré comme totalement amorti au 1er avril 2001. Pour les plans individuels concernant les salariés dont l'activité continuait après cette période de 12 ans, il a été déterminé le montant net provisionné correspondant qui est amorti linéairement sur leur période prévue d'activité au delà du 1er avril 2001. Au 1er avril 2001, le montant net provisionné non amorti s'élevait à 20 millions d'euros. Ce montant correspond aux indemnités à verser en France (18 millions d'euros), aux plans de retraite américains (3 millions d'euros) et aux plans japonais (1 million d'euros) pour lesquels la durée d'activité restant à courir a été estimée à environ 19 ans. En conséquence, ce montant devrait être amorti linéairement sur les sept années à venir en complément des coûts de retraite.

D'autres détails concernant les régimes de retraite et des indemnités de départ à la retraite d'Air France sont présentés ci-après.

La différence entre les principes comptables entraîne une diminution du résultat net avant impôt conformément aux principes comptables américains par rapport aux principes comptables français de 5,9 millions d'euros et de 3 millions d'euros pour les exercices clos au 31 mars 2003 et 31 mars 2002 respectivement et une augmentation des fonds propres avant impôt de 49,6 millions d'euros et 134,7 millions d'euros pour les exercices clos au 31 mars 2003 et 31 mars 2002 respectivement.

(n) Instruments dérivés et opérations de couverture

Conformément aux principes comptables français, Air France applique les conventions suivantes :

- Les contrats de change à terme et les swaps de devises servent à couvrir l'exposition au risque de change. Les plus-values et moins-values latentes sur ces instruments sont différées et comptabilisées directement dans la valeur nette comptable des éléments qui sont l'objet de couvertures fermes. Les primes versées sont amorties sur la période de ces contrats de couverture.

- Air France conclut des swaps de taux d'intérêt pour couvrir son exposition au risque de taux d'intérêt. Ces swaps visent à transformer les instruments à taux fixe en instruments à

taux variable, et inversement. La différence entre intérêts à verser et intérêts à recevoir est comptabilisée, selon le cas, comme frais ou produit financier.

- Les primes d'options liées aux prix des carburants sont comptabilisées au compte de résultat au fur et à mesure qu'elles sont encourues. La différence entre intérêts à verser et intérêts à recevoir sur les swaps liés aux prix des carburants est comptabilisée comme frais ou produit d'exploitation.

Selon les principes comptables américains, Air France a adopté au 1er avril 2001 la norme SFAS 133, *Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities* (telle que modifiée par la SFAS 138, *Accounting for Certain Derivative Instruments and Certain Hedging Activities*). Tous les instruments dérivés autres que ceux indexés aux actions d'Air France doivent être comptabilisés à leur juste valeur au bilan. Les instruments dérivés qui ne sont pas utilisés comme couverture sont immédiatement comptabilisés en résultats. Si l'instrument dérivé est désigné comme un instrument de couverture, selon la nature de la couverture, les changements de sa juste valeur seront, soit compensés avec le changement de la juste valeur de l'élément couvert à l'actif ou au passif, ou de l'engagement souscrit au travers du compte de résultat, soit comptabilisés au compte « autres éléments du résultat global » (« *Other Comprehensive Income* ») jusqu'au moment où l'élément couvert est comptabilisé en résultat. La partie inefficace de la variation de la juste valeur d'un instrument dérivé est immédiatement comptabilisée en résultat. Afin que les instruments dérivés puissent être comptabilisés de la sorte, une documentation écrite doit exister dès le départ de l'opération entre l'instrument de couverture et l'élément sur lequel elle porte et l'efficacité de cette couverture doit être régulièrement vérifiée.

Les instruments dérivés détenus par Air France pendant les périodes considérées ne répondent pas aux critères de comptabilisation comme instruments de couverture selon la norme SFAS 133 en raison de l'insuffisance de la documentation sous-jacente.

Selon les principes comptables américains, et suite à l'adoption de la SFAS 133 au 1er avril 2001, Air France aurait enregistré une perte de 0,7 million d'euros due à l'effet cumulatif du changement au compte « autres éléments du résultat global », (« *Other Comprehensive Income* ») soit le solde net entre un produit de 0,8 million d'euros correspondant à la juste valeur des contrats de change à terme, une augmentation de 41,5 millions d'euros correspondant à la juste valeur des instruments dérivés liés au prix des carburants et une réduction de 43 millions d'euros correspondant à la juste valeur des swaps de taux d'intérêt.

Selon les principes comptables américains, Air France a enregistré un résultat net de 38 millions d'euros au compte de résultat pour l'exercice clos au 31 mars 2002 correspondant aux changements de la juste valeur des instruments dérivés, soit le solde net de 37 millions d'euros de plus-values latentes sur les instruments dérivés liés au prix des carburants, de 2 millions d'euros de plus-values latentes sur les contrats de change à terme et de 1 million d'euros de moins-values latentes sur les swaps de taux d'intérêt. En conséquence, l'impact sur les actifs à court terme est de 130 millions d'euros, celui sur les actifs à long terme est de 44,5 millions d'euros, celui sur le passif exigible de 108,6 millions d'euros et celui sur les dettes à long terme de 60,3 millions d'euros selon les principes comptables américains. Cette différence entre les principes comptables aurait entraîné une augmentation des fonds propres avant impôt de 5,6 millions d'euros.

Selon les principes comptables américains, Air France a enregistré une perte nette de 31,2 millions d'euros au compte de résultat pour l'exercice clos au 31 mars 2003 correspondant aux changements de la juste valeur des instruments dérivés, soit le solde net de 12,4 millions d'euros de moins-values latentes sur les instruments dérivés liés au prix des carburants, de 16,5 millions d'euros de plus-values latentes sur les contrats de change à terme et de 35,3 millions d'euros de moins-values latentes sur les swaps de taux d'intérêt. En conséquence, l'impact sur les actifs à court terme est de 289,9 millions d'euros, celui sur les actifs à long terme est de 63,1 millions d'euros, celui sur le passif exigible de 279,9 millions d'euros et celui sur les dettes à long terme de 97,4 millions d'euros selon les principes comptables américains. Cette différence entre les principes comptables aurait entraîné une diminution des fonds propres avant impôt de 24,1 millions d'euros.

(o) Autres instruments dérivés

En 1999, Air France a conclu un contrat avec une institution financière visant à garantir un cours minimum de son action de 14 euros en liaison avec le plan ESA 1998. De ce fait, Air France assume les risques que son cours de bourse tombe à un niveau inférieur à 14 euros.

Selon les principes comptables français, Air France a comptabilisé une provision de 23 millions d'euros au 31 mars 2003, dont 11,4 millions d'euros pour couvrir ce risque.

Conformément aux principes comptables américains, Air France a adopté les dispositions de la recommandation EITF 00-19, *Accounting for Derivative Financial Instruments Indexed to, and Potentially Settled in, a Company's Own Stock*, et en conséquence, le contrat conclu avec cette institution financière devait être comptabilisé en fonds propres pour un montant égal à sa juste valeur à la date de son entrée en vigueur. De ce fait, les changements ultérieurs de celle-ci ne devront pas être comptabilisés. Par rapport aux principes comptables français, la dette financière aurait augmenté de 31,9 millions d'euros au 31 mars 2001 avec une baisse corrélative des fonds propres en raison de la comptabilisation à la juste valeur de cet instrument dérivé.

Il n'y aurait pas lieu selon les principes comptables américains de comptabiliser la provision de 11,4 millions d'euros inscrite au 31 mars 2003 selon les principes comptables français.

(p) Autres produits

Selon les principes comptables français, Air France comptabilise les revenus de ses contrats de maintenance à l'heure de vol sur la base du décompte des heures de vol déclarées par ses clients. Air France enregistre également des revenus d'autres contrats de maintenance selon la méthode de l'avancement.

Selon les principes comptables américains, norme Staff Accounting Bulletin No. 101, *Revenue Recognition in Financial Statements* (« SAB 101 »), Air France comptabilise les revenus liés aux contrats de maintenance à l'heure de vol lorsque le service est effectivement rendu. En conséquence, Air France aurait comptabilisé une réduction du résultat net avant impôt de 3,1 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2003 et une hausse de 3,7 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2002, ainsi qu'une réduction des fonds propres avant impôt de 7,4 millions d'euros au 31 mars 2003 et de 4,2 millions d'euros au 31 mars 2002.

(q) Les remises sur avions (« credit memos ») et leur impact relatif sur le plan d'amortissement des A310

Selon les principes comptables français, les remises sur avions (« credit memos ») reçues des avionneurs en liaison avec des achats d'avions qui sont, en fait, des incitations à procéder au retrait de certains éléments de la flotte existante, sont comptabilisés en "autres" sur l'exercice où sont supportés les coûts relatifs à ce retrait.

Selon les principes comptables américains, les remises sur avions sont des mesures incitatives à l'achat d'appareils auprès d'un constructeur aérien et doivent être comptabilisées en réduction du prix d'acquisition de l'avion acheté, entraînant une réduction de son amortissement sur toute sa durée de vie. En conséquence, selon les principes comptables américains, Air France a enregistré une baisse de son résultat net avant impôt de 21,1 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2003 et de 40,4 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2002, ainsi qu'une réduction des fonds propres avant impôt de 89 millions d'euros au 31 mars 2003 et de 67,8 millions d'euros au 31 mars 2002.

Selon les principes comptables français, les sociétés doivent réviser la durée de vie utile des immobilisations corporelles à long terme uniquement s'il se produit des modifications importantes de l'utilisation de ces actifs.

Selon les principes comptables américains, les sociétés doivent évaluer en permanence la durée de vie utile des immobilisations corporelles à long terme. En conséquence, lorsque Air France a décidé de retirer progressivement de l'exploitation ses avions A310 en septembre 1999, il a été déterminé que la durée de vie utile et la valeur résiduelle de dix A310 devaient être réduites pour tenir compte de la décision d'accélérer la sortie de ces avions de sa flotte.

Air France a cédé sept de ces A310 pendant l'exercice clos au 31 mars 2002, puis trois autres pendant l'exercice clos au 31 mars 2003. En conséquence, les profits réalisés sur ces cessions diffèrent selon qu'ils sont comptabilisés sur la base des principes comptables français ou américains, puisque la valeur comptable de ces actifs variait selon les principes appliqués.

Selon les principes comptables américains, Air France a enregistré une hausse de son résultat net avant impôt de 8,4 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2003 et de 14,9 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2002, ainsi qu'une réduction des fonds propres avant impôt de 8,4 millions d'euros au 31 mars 2002 alors que cela n'entraînait aucun impact sur les fonds propres au 31 mars 2003.

Un résumé des ajustements du résultat net et des fonds propres avant impôt résultant de l'application des principes comptables américains est présenté ci-dessous :

	En millions d'euros			
	Résultat net		Fonds propres	
	2003	2002	2003	2002
Avoirs sur avions comptabilisés comme une réduction du coût d'achat selon les principes comptables américains	(21,1)	(40,4)	(89,0)	(67,8)
Ajustement sur la durée de vie et la valeur résiduelle de sept A310	8,4	14,9	—	(8,4)
Avoirs sur avions et amortissement des avions (q)	**(12,7)**	**(25,5)**	**(89,0)**	**(76,2)**

(r) Impact fiscal des éléments de réconciliation mentionnés ci-dessus

L'impact fiscal des ajustements inclus dans la réconciliation du résultat net et des fonds propres selon les principes comptables américains a été calculé en appliquant à l'élément de réconciliation le taux d'imposition applicable lorsque l'élément de réconciliation est un élément taxable. Le taux d'imposition applicable est le taux d'imposition supposé applicable au moment de la réintégration de la différence temporaire dans le pays d'imposition.

L'impact fiscal des éléments de réconciliation entraîne une augmentation (diminution) du résultat net de (7,7) millions d'euros et de 21,3 millions d'euros pour les exercices clos au 31 mars 2003 et 31 mars 2002 respectivement, et une réduction des fonds propres de (34,5) millions d'euros et (47,9) millions d'euros au 31 mars 2003 et 2002 respectivement.

(s) Autres éléments du résultat global (« *Other Comprehensive Income* »)

La norme SFAS 130, *Other Comprehensive Income*, exige la présentation séparée des « autres éléments du résultat global » (*other comprehensive income)* dans les capitaux propres. Selon les principes comptables français, une telle présentation n'est pas obligatoire.

(t) Différences de présentation des bilans et comptes de résultat

(i) Reclassement du résultat d'exploitation selon les principes comptables américains

Selon les principes comptables américains, certains postes tels que les charges de restructuration (13 millions d'euros et 11 millions d'euros pour les exercices clos au 31 mars 2003 et 2002 respectivement), et les plus-values ou moins-values sur les cessions d'entités consolidées ou de participations (4 millions d'euros et 24 millions d'euros pour les exercices clos au 31 mars 2003 et 2002 respectivement), seront reclassés en résultat d'exploitation. En outre, avant le 1er avril 2001, l'amortissement de l'écart d'acquisition était reclassé comme un élément des charges d'exploitation selon les principes comptables américains.

En outre, les subventions gouvernementales reçues suite aux événements du 11 septembre 2001 ont été présentées séparément dans le compte de résultat pour un montant de 17,7 millions d'euros et 51,7 millions d'euros pour les exercices clos au 31 mars 2003 et 2002, respectivement, entraînant une augmentation des charges de services passagers et des autres charges d'exploitation de

23,9 millions d'euros et 27,8 millions d'euros respectivement, pour l'exercice clos au 31 mars 2002 et 17,7 millions d'euros et 0 euros, respectivement, pour l'exercice clos le 31 mars 2003.

(ii) Ecart d'acquisition et autres immobilisations incorporelles

Selon les principes comptables français, certains écarts d'acquisition historiques ont été reclassés en « autres immobilisations incorporelles » et sont amortis sur 20 ans. Pour préparer les états financiers selon les principes comptables américains, il faut reclasser ces montants (valeur nette comptable de 136 millions d'euros et 154 millions d'euros au 31 mars 2003 et 31 mars 2002 respectivement) en écart d'acquisition.

(iii) Disponibilités et valeurs mobilières de placement

Selon les principes comptables français, les disponibilités et valeurs mobilières de placement inscrites dans le tableau des flux de trésorerie sont présentées nettes de découverts bancaires (267 millions d'euros et 372 millions d'euros au 31 mars 2003 et 2002 respectivement). Pour préparer les états financiers consolidés selon les principes comptables américains, il faut reclasser ces découverts bancaires en "dettes à court terme".

(iv) Autres différences dans la présentation des comptes de bilan

Selon les principes comptables français, les bilans consolidés ne font aucune distinction entre les éléments à court terme et à long terme. Cette distinction est obligatoire selon les principes comptables américains.

Selon les principes comptables français, les dépôts de garantie liés aux location-financement sont présentés en net de la dette correspondante au titre du contrat de location. Ces dépôts (277 millions d'euros et 252 millions d'euros au 31 mars 2003 et 2002 respectivement) ont été reclassés en actifs financiers selon les principes comptables américains.

Selon les principes comptables français, Air France comptabilise les produits différés sur les opérations de cession-bail (« *Sale and lease-back* ») en réduction de l'actif correspondant si le contrat de cession-bail est un contrat de location-financement. Selon les principes comptables américains, ils sont reclassés en gains différés dans le passif à court terme pour un montant de 243 millions d'euros et 239 millions d'euros au 31 mars 2003 et 2002 respectivement.

En liaison avec les emprunts perpétuels subordonnés décrits dans la note 23.1 des états financiers consolidés, Air France a versé un dépôt d'un montant de 194 millions d'euros.

Selon les principes comptables français, ces dépôts sont comptabilisés en réduction de la dette long terme correspondante.

Selon les principes comptables américains et les dispositions de FIN 39, *Offsetting of Amounts Related to Certain Contracts*, Air France ne peut comptabiliser ces dépôts en réduction de la dette long terme correspondante. En conséquence, le dépôt de 194 millions d'euros a été reclassé au bilan sous le poste « Dépôt lié à emprunt perpétuel subordonné » et la dette à long terme correspondante a été augmentée du même montant.

D'autre part, une provision pour stock a été inscrite en provision pour risques et charges selon les normes comptables françaises au 31 mars 2003 et 2002 pour un montant respectivement de 14 millions et 8 millions d'euros et a été reclassée en réduction de stock selon les normes comptables américaines.

6.1.2 Tableaux de réconciliation du compte de résultat et des capitaux propres des normes comptables françaises aux normes comptables américaines

Les tableaux ci-dessous récapitulent les ajustements à apporter aux comptes de résultat consolidés pour les exercices clos au 31 mars 2003 et 2002, ainsi qu'aux fonds propres aux 31 mars 2003 et 2002, si Air France avait appliqué les principes comptables américains.

(a) Réconciliation

(i) Réconciliation du résultat net

	Exercice clos au 31 mars		
	2003	**2003**	**2002**
	(en millions de dollars)[1]	**(en millions d'euros)**	
Résultat net consolidé	140,4	120,5	152,7
a) Regroupement d'entreprises	(15,4)	(13,2)	(5,1)
a) Amortissement de l'écart d'acquisition	40,9	35,1	36,7
b) Dépréciation des actifs à long terme	62,8	53,9	(29,3)
c) Valeurs mobilières de placement	—	—	(1,5)
d) Consolidation	—	—	—
e) Méthode de la mise en équivalence	—	—	(12,4)
f) Provisions	(11,8)	(10,1)	(12,3)
g) Echange salaire/action	(28,9)	(24,8)	(25,4)
h) Actions propres	12,0	10,3	(5,2)
i) Opérations de cession-bail (*Sale and lease-back*)	34,3	29,4	(41,5)
j) Comptabilisation des locations	34,8	29,9	0,5
k) Provisions pour grand entretien avions	(47,6)	(40,9)	(7,6)
l) Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	31,3	26,9	6,6
m) Provisions pour retraite, indemnités de départ à la retraite et de cessation de service	(6,9)	(5,9)	(3,0)
n) Instruments dérivés et opérations de couverture	(36,3)	(31,2)	38,0
o) Autres instruments dérivés	13,3	11,4	—
p) Autres produits	(3,6)	(3,1)	3,7
q) Remises sur avions et leur amortissement	(14,8)	(12,7)	(25,5)
r) Impact fiscal des ajustements ci-dessus	(9,0)	(7,7)	21,3
Résultat net selon les principes comptables américains	**195,5**	**167,8**	**90,7**

(1) Conversion à seule fin de commodité au taux de change acheteur de la Federal Reserve Bank de New York le 30 septembre 2003 à midi de 1,1650 $ pour 1 €.

(ii) Réconciliation des fonds propres

	Au 31 mars		
	2003	**2003**	**2002**
	(en millions de dollars)[1]	**(en millions d'euros)**	
Fonds propres selon les bilans consolidés, après affectation	4 652 7	3 993 7	3 961 3
a) Regroupement d'entreprises	8,6	7,4	20,6
a) Amortissement de l'écart d'acquisition	83,6	71,8	36,7
b) Dépréciation des actifs à long terme	(7,2)	(6,2)	(60,0)
c) Valeurs mobilières de placement	(15,7)	(13,5)	(5,1)
d) Consolidation	—	—	—
e) Méthode de la mise en équivalence	(99,7)	(85,6)	(87,8)
f) Provisions	16,5	14,2	24,3
g) Echange salaire/actions	—	—	—
h) Actions propres	(13,0)	(11,2)	(24,1)
i) Opérations de cession-bail (*sale and lease back*)	(66,1)	(56,7)	(86,1)
j) Comptabilisation des locations	2,1	1,8	(28,0)
k) Provisions pour grand entretien avions	(116,6)	(100,1)	139,2
l) Provisions pour coûts de restitution d'avions en location opérationnelle	353,6	303,5	53,1
m) Provisions pour retraite, indemnités de départ à la retraite et de cessation de service	57,8	49,6	134,7
n) Instruments dérivés et opérations de couverture	(28,1)	(24,1)	5,6
o) Autres instruments dérivés	(23,9)	(20,5)	(31,9)
p) Autres produits	(8,6)	(7,4)	(4,2)
q) Remises sur avions et leur amortissement	(103,7)	(89,0)	(76,2)
r) Impact fiscal des ajustements ci-dessus	(40,2)	(34,5)	(47,9)
Fonds propres selon les principes comptables américains	**4 652,1**	**3 993,2**	**3 924,2**

(1) Conversion à seule fin de commodité au taux de change acheteur de la Federal Reserve Bank de New York le 30 septembre 2003 à midi de 1,1650 $ pour 1 €.

(b) Informations financières selon les principes comptables américains

(i) Comptes de résultat consolidés

	Exercice clos au 31 mars		
	2003	**2003**	**2002**
	(en millions de dollars sauf les actions et les données par action)[1]	**(en millions d'euros sauf les actions et les données par action)**	
Ventes nettes	14 759,6	12 669,2	12 544,4
Frais de personnel	(4 616,5)	(3 962,7)	(3 778,6)
Dépréciation d'actifs et amortissements	(1 257,5)	(1 079,4)	(1 070,6)
Carburant avions	(1 609,7)	(1 381,7)	(1 406,0)
Redevances aéronautiques et assimilés	(1 586,5)	(1 361,8)	(1 532,0)
Coût d'entretien aéronautique	(773,9)	(664,3)	(651,5)
Loyers opérationnels	(544,3)	(467,2)	(428,6)
Autres frais commerciaux	(1 347,8)	(1 156,9)	(1 133,4)
Services passagers	(1 285,8)	(1 103,7)	(1 099,8)
Réduction d'actifs, restructuration et éléments afférents, net	(17,4)	(14,9)	(24,2)
Autres charges d'exploitation	(1 516,4)	(1 301,7)	(1 301,6)
Subventions perçues de l'Etat français	20,6	17,7	51,7
Résultat d'exploitation	224,4	192,6	169,8
Produits financiers (dépense)	(198,4)	(170,3)	(195,3)
Produits financiers et autres revenus financiers, nets	124,1	106,5	69,1
Cessions de filiales	5,0	4,3	18,4
Résultat avant impôts, intérêts minoritaires et quote-part dans les résultats nets des participations	155,1	133,1	62,0
Quote-part dans les résultats nets des participations	32,9	28,2	16,5
Impôts (dépense)	3,5	3,0	23,8
Intérêts minoritaires	4,0	3,5	(11,6)
Résultat net	**195,5**	**167,8**	**90,7**

(1) Conversion à seule fin de commodité au taux de change acheteur de la Federal Reserve Bank de New York le 30 septembre 2003 à midi de 1,1650 $ pour 1 €.

(ii) Résultat par action selon les principes comptables américains

Conformément à la norme SFAS 128, le résultat par action non dilué est calculé en divisant le revenu dont disposent les actionnaires par la moyenne pondérée des actions ordinaires en circulation. Le calcul du résultat par action dilué est ajusté de manière à inclure toute action ordinaire éventuelle. Dans la mesure où les options d'achat d'actions (« *stock-options* ») ont toutes été émises au prix d'exercice de 15,75 euros et ne peuvent être diluées, elles n'ont pas été intégrées au calcul du résultat par action dilué. Pour les exercices clos au 31 mars 2003 et 2002, les calculs et le

rapprochement des résultats par action dilué et non dilué selon les principes comptables américains se présentent comme suit :

	Exercice clos au 31 mars		
	2003	2003	2002
	(en millions de dollars, sauf les actions)(1)	(en millions d'euros, sauf les actions)	
Numérateur			
Résultat net (perte) selon les principes comptables américains	195,5	167,8	90,7
Dénominateur (nombre d'actions)			
Moyenne pondérée des actions en circulation – non dilué	217 269 052	217 269 052	217 688 077
Moyenne pondérée des actions en circulation – dilué	217 269 052	217 269 052	217 688 077
Résultat par action non dilué			
Résultat net (perte) par action selon les principes comptables américains	0,90	0,77	0,42
Résultat par action dilué			
Résultat net (perte) par action selon les principes comptables américains	0,90	0,77	0,42

(1) Conversion à seule fin de commodité au taux de change acheteur de la Federal Reserve Bank de New York le 30 septembre 2003 à midi de 1,1650 $ pour 1 €.

(iii) Tableau des autres éléments du résultat global (*Other Comprehensive Income*)

Le tableau ci-dessous présente les autres éléments du résultat global, conformément aux dispositions de la norme SFAS 130, après ajustement selon les principes comptables américains.

	Exercice clos au 31 mars		
	2003	2003	2002
	(en millions de dollars)(1)	(en millions d'euros)	
Résultat net selon les principes comptables américains	195,5	167,8	90,7
Autres éléments du résultat global			
Ajustements de la conversion des opérations en devises	(18,6)	(16,0)	(3,0)
Gains et pertes latents sur les titres disponibles pour la vente	(9,8)	(8,4)	(27,5)
Ajustements des provisions minimales pour retraite et assimilés	(92,7)	(79,6)	(38,4)
Instruments dérivés	1,3	1,1	(31,9)
Effet impôt des ajustements ci-dessus	34,2	29,4	30,1
Résultat global selon les principes comptables américains	109,9	94,3	20,0

(1) Conversion à seule fin de commodité au taux de change acheteur de la Federal Reserve Bank de New York le 30 septembre 2003 à midi de 1,1650 $ pour 1 €.

Si Air France devait présenter ses états financiers consolidés selon les principes comptables américains, les soldes cumulés pour les ajustements apportés aux provisions minimales pour retraite et assimilés, à la conversion des opérations en devises et aux gains et pertes latents sur les titres disponibles pour la vente seraient présentés aux bilans consolidés, dans le tableau de variation des fonds propres et des intérêts minoritaires, ou dans les notes jointes aux états financiers. Le tableau suivant présente les soldes cumulés, nets d'impôt, pour chacun de ces classements.

(en millions d'euros)	Ajustement des provisions minimales pour retraite et assimilés	Ajustement de la conversion des opérations en devises	Gains et pertes latents sur les titres disponibles pour la vente	Instruments dérivés	Effet impôt	Total
Exercice clos au 31 mars 2002						
Solde début d'exercice . .	—	22,0	28,4	(1,1)	(5,0)	44,3
Variation sur l'exercice courant	(38,4)	(3,0)	(27,5)	(31,9)	30,1	(70,7)
Solde fin d'exercice	(38,4)	19,0	0,9	(33,0)	25,1	(26,4)
Exercice clos au 31 mars 2003						
Solde début d'exercice . .	(38,4)	19,0	0,9	(33,0)	25,1	(26,4)
Variation sur l'exercice courant	(79,6)	(16,0)	(8,4)	1,1	29,4	(73,5)
Solde fin d'exercice	(118,0)	3,0	(7,5)	(31,9)	54,5	(99,9)

(iv) Tableau de variation des fonds propres selon les principes comptables américains :

(en millions d'euros)	Actions ordinaires	Primes d'émission et de fusion	Compen-sation différée	Report à nouveau	Autres éléments cumulés du résultat global (perte)	Actions propres	Total des fonds propres	Total des intérêts minori-taires	Total des fonds propres et des intérêts minori-taires
Solde au 31 mars 2001	1 868,0	581,7	(158,4)	1 630,9	44,3	(26,9)	3 939,6	131,1	4 070,7
Variation nette des actions propres	—	5,2	—	—	—	2,8	8,0	—	8,0
Dividendes versés	—	—	—	(61,0)	—	—	(61,0)	(5,0)	(66,0)
Autres variations	—	—	—	(7,2)	—	—	(7,2)	5,9	(1,3)
Résultat net (perte) . .	—	—	—	90,7	—	—	90,7	11,6	102,3
Compensation différée	—	(0,9)	25,7	—	—	—	24,8	—	24,8
Autres éléments du résultat global (perte)	—	—	—	—	(70,7)	—	(70,7)	—	(70,7)
Solde au 31 mars 2002	1 868,0	586,0	(132,7)	1 653,4	(26,4)	(24,1)	3 924,2	143,6	4 067,8
Variation nette des actions propres	—	—	—	—	—	(22,1)	(22,1)	—	(22,1)
Dividendes versés	—	—	—	(28,0)	—	—	(28,0)	(2,0)	(30,0)
Autres variations	—	—	—	(0,6)	—	—	(0,6)	—	(0,6)
Résultat net (perte) . .	—	—	—	167,8	—	—	167,8	(3,5)	164,3
Autres éléments du résultat global (perte)	—	—	—	—	(73,5)	—	(73,5)	(12,6)	(86,1)
Compensation différée	—	(0,9)	26,3	—	—	—	25,4	—	25,4
Solde au 31 mars 2003	1 868,0	585,1	(106,4)	1 792,6	(99,9)	(46,2)	3 993,2	125,5	4 118,7

(v) Bilan présenté selon les normes comptables américaines :

	Au 31 mars 2003	2003	2002
	(en millions de dollars)[1]	(en millions d'euros)	
Disponibilités et valeurs mobilières de placement	1 116,8	958,6	1 437,5
Investissements à court terme	328,8	282,2	220,6
Créances client, nettes d'une provision pour un montant irrécouvrable de 89 millions d'euros au 31 mars 2003 et de 90,6 millions d'euros au 31 mars 2002	1 668,7	1 432,4	1 497,1
Créance d'impôt	5,9	5,1	5,7
Stocks et encours, nets d'une provision pour obsolescence de 78,9 millions d'euros au 31 mars 2003 et de 78,7 millions d'euros au 31 mars 2002	239,0	205,1	249,5
Impôts différés actifs	—	—	—
Charges constatées d'avance et autres actifs	1 022,4	877,6	855,4
Total actif court terme	4 381,6	3 761,0	4 265,8
Immobilisations aéronautiques	10 549,4	9 055,3	8 893,4
Amortissement cumulé	(4 081,3)	(3 503,3)	(3 468,2)
Immobilisations aéronautiques, net	6 468,1	5 552	5 425,2
Matériel aéronautique et immobilisations au sol en location-financement	3 986,5	3 421,9	3 593,9
Amortissement cumulé	(1 302,5)	(1 118)	(1 098,7)
Matériel aéronautique et immobilisations au sol en location-financement, net	2 684,0	2 303,9	2 495,2
Terrains et installations	2 624,9	2 253,1	2 132,2
Amortissement cumulé	(1 696,2)	(1 456,0)	(1 367,8)
Terrains et installations, nets	928,7	797,1	764,4
Titres des sociétés mises en équivalence	359,9	308,9	277,8
Autres immobilisations financières	52,7	45,2	41,8
Impôts différés actifs	134,4	115,4	92,6
Dépôts liés aux locations-financement	408,1	350,3	336,9
Dépôt lié à emprunt perpétuel subordonné	226,0	194	194,0
Autres actifs à long terme	196,3	168,5	138,0
Immobilisations incorporelles	47,6	40,9	41,5
Ecarts d'acquisition	334,7	287,3	285,3
Total actif long terme	11 840,5	10 163,5	10 092,7
Total de l'actif	16 222,1	13 924,5	14 358,5

	Au 31 mars 2003	2003	2002
	(en millions de dollars)[1]	(en millions d'euros)	
Part à moins d'un an des dettes financières long terme	583,7	501,0	347,9
Dettes financières à court terme	484,2	415,6	371,2
Part à moins d'un an des emprunts de location financement	368,6	316,4	469,1
Dettes fournisseurs	1 597,6	1 371,3	1 524,7
Titres de transport émis et non utilisés	1 049,5	900,9	1 023,8
Dettes fiscales	5,7	4,9	0,6
Dettes sociales	527,0	452,4	472,0
Dette d'impôt différé à court terme	—	—	—
Autres passifs à court terme	1 431,7	1 228,9	1 249,6
Total passif à court terme	6 048,0	5 191,4	5 458,9
Dettes à long terme	1 950,4	1 674,2	1 783,2
Engagements de locations-financement à un an et plus	2 462,2	2 113,5	2 331,7
Provisions pour retraite et assimilés	651,4	559,1	460,6
Provisions	155,5	133,5	117,7
Autres dettes à long terme	114,8	98,5	62,2
Dette d'impôt différé à long terme	41,5	35,6	76,4
Total passif à long terme	5 375,8	4 614,4	4 831,8
Total passif	11 423,8	9 805,8	10 290,7
Intérêts minoritaires	146,2	125,5	143,6
Fonds propres	4 652,1	3 993,2	3 924,2
Total passif et fonds propres	16 222,1	13 924,5	14 358,5

Note :

(1) Conversion à seule fin de commodité au taux de change acheteur de la Federal Reserve Bank de New York le 30 septembre 2003 à midi de 1,1650 $ pour 1 €.

(vi) Tableau de flux de trésorerie

Le tableau de flux de trésorerie établi selon les principes comptables français et présenté dans les états financiers consolidés d'Air France n'est pas conforme aux exigences de la norme International Accounting Standard No. 7, *Cash flow Statements* (« IAS 7 ») ou Statement of Financial Accounting Standard No. 95, *Cash Flow Statement* (« SFAS 95 »).

Le tableau de flux de trésorerie ci-dessous est conforme aux dispositions de la SFAS 95 :

	Exercice clos au 31 mars		
	2003	2003	2002
	(en millions de dollars)[1]	(en millions d'euros)	
Flux de trésorerie d'exploitation :			
Résultat net	195,5	167,8	90,7
Ajustements pour réconcilier le résultat net (perte) et les flux de trésorerie provenant de l'exploitation :			
Dépréciations et amortissements	1 257,5	1 079,4	1 070,6
Dotations nettes aux provisions pour restructuration, net	3,7	3,2	1,6
Autres provisions	(22,1)	(19,0)	(46,9)
Impôts différés	(13,2)	(11,3)	(29,4)
Gains (pertes) sur dividendes des revenus de capital	(19,0)	(16,3)	(14,5)
Profits (pertes) de change	(113,9)	(97,8)	2,9
Perte (gain) de la cession d'actifs, net	(77,5)	(66,5)	(16,6)
Perte (gain) des cessions ou placements, net	(5,0)	(4,3)	(18,4)
Variation de certains actifs et passifs à court terme	(162,9)	(139,8)	8,6
Autres	5,9	5,1	16,5
Trésorerie nette provenant de l'exploitation	1 049,1	900,5	1,065,0
Flux de trésorerie provenant des opérations d'investissement			
Investissements en matériel aéronautique	(1 322,3)	(1 135,0)	(1 223,1)
Dépôt sur contrats de location-financement et location opérationnelle	(15,8)	(13,6)	(50,1)
Investissements en immobilisations corporelles et incorporelles	(305,9)	(262,6)	(157,4)
Produits de cession de matériel aéronautique	450,0	386,3	391,8
Produits de cession d'immobilisations	9,0	7,6	58,8
Acquisition de placements non consolidés	(53,4)	(45,8)	(26,6)
Baisse (hausse) des placements à court terme	(103,0)	(88,4)	198,7
Trésorerie nette provenant des (utilisé par les) investissements	(1 341,5)	(1 151,5)	(807,9)

	Exercice clos au 31 mars		
	2003	2003	2002
	(en millions de dollars)[1]	(en millions d'euros)	
Flux de trésorerie provenant des activités de financement			
Remboursements d'emprunts	(892,2)	(765,8)	(191,5)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement	(585,6)	(502,7)	(156,9)
Dividendes distribués	(40,0)	(34,3)	(66,8)
Emission de nouveaux emprunts	1 275,1	1 094,5	894,3
Augmentation (diminution) des placements	51,3	44,0	(33,4)
Actions propres	(25,7)	(22,1)	2,8
(Augmentation) des prêts	(57,3)	(49,2)	(21,5)
Diminution des prêts	11,2	9,7	24,7
Trésorerie nette provenant des (utilisé par les) activités de financement	(263,2)	(225,9)	451,7
Profits (pertes) de change	(2,3)	(2,0)	(0,4)
Augmentation (réduction) des disponibilités et valeurs mobilières de placement, nette	(557,9)	(478,9)	708,4
Disponibilités et valeurs mobilières de placement, début d'exercice	1 674,7	1 437,5	729,1
Disponibilités et valeurs mobilières de placement, fin d'exercice	1 116,8	958,6	1 437,5
Décaissements supplémentaires			
Espèces versées au titre des impôts	(3,5)	(2,9)	(7,5)
Espèces versées au titre des intérêts nets	(152,6)	(131,5)	(151,4)
Variation de certains actifs et passifs à court terme			
(Augmentation) réduction des stocks et encours	55,3	47,5	(96,7)
(Augmentation) réduction des créances client	111,0	95,3	108,8
(Augmentation) réduction des autres actifs circulants et autres dettes à court terme, nette	(127,6)	(109,5)	65,5
Augmentation (réduction) des dettes clients	(201,7)	(173,1)	(69,0)

(1) Conversion à seule fin de commodité au taux de change acheteur de la Federal Reserve Bank de New York le 30 septembre 2003 à midi de 1,1650 $ pour 1 €.

Air France n'a pas effectué d'opérations non monétaires importantes liées à des contrats de location-financement. Les avions sous contrat de location-financement sont d'abord achetés par Air France, puis cédés et loués de nouveau (*lease-back*).

6.1.3 Notes spécifiques aux principes comptables américains

Toutes les notes présentées ci-dessous incluent les montants établis selon les principes comptables américains, à l'exception des notes (j) et (q) qui reposent sur les principes comptables français.

(a) Retraite et avantages complémentaires à la retraite autres que les plans de retraite

(i) Plans à cotisations définies

Air France comptabilise les dépenses liées aux régimes de retraite à cotisations définies au moment où celles-ci sont engagées.

(ii) Plans à prestations définies

Air France garantit plusieurs régimes de retraite à prestations définies. En France, tous les employés d'Air France bénéficient du régime de retraite et le personnel au sol embauché avant 1993 bénéficie du régime autonome géré au sein de la CRAF. Il existe différents régimes de retraite pour le personnel employé à l'étranger, selon les règlements et pratiques en vigueur localement.

Les actifs de couverture comprennent principalement des bons du Trésor et des obligations de société (environ 50 %), des titres de participation (environ 30 %), des biens immobiliers (environ 10 %) et des investissements à court terme (environ 10 %).

Les estimations relatives aux engagements en matière de retraite et assimilés sont calculées annuellement avec l'aide d'actuaires indépendants. Elles prennent en compte les meilleures hypothèses actuarielles, notamment le nombre d'années probable qui sépare les salariés de leur départ effectif, le niveau du dernier salaire perçu et l'espérance de vie moyenne des salariés.

Les engagements d'Air France sont ajustés par pays sur la base des taux d'actualisation appropriés. Ils sont comptabilisés en proportion des avantages sociaux perçus par les salariés au titre de services rendus.

La juste valeur sert à établir la valeur de marché des actifs du fonds.

Les modifications apportées aux régimes de retraite sont amorties sur la base de la durée moyenne d'activité restant à courir des employés concernés.

Les montants établis en conformité avec la norme SFAS 132 et sur la base des dispositions de la norme SFAS 87 se présentent comme suit :

	Prestations de retraite		Autres prestations	
	Exercice clos au 31 mars			
(en millions d'euros)	**2003**	**2002**	**2003**	**2002**
Variation des engagements en matière de retraite et assimilés				
Engagements en matière de retraite et assimilés, début d'exercice	1 476,7	1 442,6	28,7	26,1
Coût des prestations au titre des services rendus	42,1	37,2	1,4	2,5
Coût de l'actualisation	78,5	77,8	1,4	1,4
Cotisations salariales	2,1	2,0	—	—
Modifications de régime	5,9	—	—	—
Regroupement d'entreprises	9,1	0,4	—	—
Liquidations	(4,8)	—	—	—
Prestations versées	(91,3)	(82,3)	(0,6)	(0,5)
Perte actuarielle (gain)	57,4	5,6	1,5	0,9
Autre	(35,1)	(6,6)	(5,9)	(1,7)
Engagements en matière de retraite et assimilés, fin d'exercice	1 540,6	1 476,7	26,5	28,7

(en millions d'euros)	Prestations de retraite		Autres prestations	
	Exercice clos au 31 mars			
	2003	2002	2003	2002
Variation des actifs détenus dans le plan				
Juste valeur des actifs de couverture en début d'exercice	1 082,0	1 109,6	1,5	1,6
Rendement réel des actifs de couverture	(12,0)	19,8	—	—
Cotisations patronales	30,8	26,3	0,8	0,7
Cotisations salariales	2,1	2,0	—	—
Regroupement d'entreprises	7,5	0,2	—	—
Liquidations	(5,4)	—	—	—
Prestations versées	(91,3)	(82,3)	(0,6)	(0,5)
Autre (conversion des opérations en devises)	(26,1)	6,4	(0,5)	(0,3)
Juste valeur des actifs de couverture en fin d'exercice	987,6	1 082,0	1,2	1,5
Etat de financement	(553,0)	(394,7)	(25,3)	(27,2)
Gain actuariel latent	191,7	55,8	2,2	0,7
Engagements de transition latent	(14,0)	(17,3)	—	—
Charges financières latentes correspondant aux années d'activité avant la création du plan	5,1	—	—	—
Coûts des retraites payées d'avance (cumul)	(370,2)	(356,2)	(23,1)	(26,5)

Les engagements futurs actualisés (« *Projected Benefit Obligation*, ou *PBO* »), les engagements minimums actualisés de l'employeur pour les services rendus à cette date (« *Accumulated Benefit Obligation*, ou *ABO* ») et la juste valeur des actifs de couverture pour les plans de retraite dont les ABO sont supérieurs aux actifs détenus étaient, respectivement, de 1 540,6 millions d'euros, de 1 393,3 millions d'euros et de 987,6 millions d'euros au 31 mars 2003 et de 1 476,7 millions d'euros, de 1 337,2 millions d'euros et de 1 082 millions d'euros au 31 mars 2002.

Les hypothèses actuarielles ont été établies par Air France avec l'aide d'actuaires pour chacun des pays et chacune des sociétés concernés.

	France			
	Prestations de retraite		Autres prestations	
	2003	2002	2003	2002
Hypothèses sur une moyenne pondérée au 31 mars				
Taux d'actualisation	5,25 %	5,5 %	5,25 %	5,5 %
Taux d'augmentation des salaires	3,4 %	3,8 %	—	—
Rendement attendu de l'investissement des actifs	5,9 %	6,2 %	—	—

	ETATS-UNIS – CANADA			
	Prestations de retraite		Autres prestations	
	2003	2002	2003	2002
Taux d'actualisation	6,6 %	7,0 %	—	—
Taux d'augmentation des salaires	3,3 %	4,1 %	—	—
Rendement attendu de l'investissement des actifs	7,5 %	8,8 %	—	—

	Reste de l'Europe		Asie	
	Prestations de retraite		Prestation de retraite	
	2003	2002	2003	2002
Hypothèses sur une moyenne pondérée au 31 mars				
Taux d'actualisation	5,5 %	5,75 %	2,0 %	2,8 %
Taux d'augmentation des salaires	4,5 %	4,75 %	2,8 %	2,8 %
Rendement attendu de l'investissement des actifs	6,5 %	6,75 %	5,3 %	5,8 %

	Prestations de retraite		Autres prestations	
	Pour l'exercice clos au 31 mars			
(en millions d'euros)	**2003**	**2002**	**2003**	**2002**
Eléments du coût net des prestations de retraite périodiques				
Coût des prestations au titre des services rendus	42,1	37,2	1,5	2,5
Coût de l'actualisation	78,5	77,8	1,4	1,4
Rendement attendu de l'investissement des actifs	(67,2)	(70,0)	(0,1)	(0,1)
Amortissement des engagements de transition/(actif)	(2,8)	(2,8)	—	—
Amortissement des charges financières correspondant aux années d'activité avant la création du plan	0,3	—	—	—
Amortissement de la perte actuarielle (gain) constatée	0,2	—	—	—
Coût des prestations de retraite périodiques, net	51,1	42,2	2,8	3,8

Selon les principes comptables français, le coût annuel des plans de retraite est de 48 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2003 et de 43 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2002.

Montants comptabilisés dans le bilan consolidé :

	Prestations de retraite		Autres prestations	
	Au 31 mars			
(en millions d'euros)	**2003**	**2002**	**2003**	**2002**
Passif au titre des prestations constituées (hors ajustement de dette minimale)	(418,0)	(395,7)	(23,1)	(26,5)
Ajustement de dette minimale	(118,0)	(38,4)	—	—
Coûts des prestations payées d'avance	47,8	39,5	—	—
Montant net cumulé selon les principes comptables américains	(488,2)	(394,6)	(23,1)	(26,5)
Immobilisations incorporelles	—	—	—	—
Autres éléments cumulés du résultat global	118,0	38,4	—	—
Montant net constaté	(370,2)	(356,2)	(23,1)	(26,5)

Les montants nets cumulés au 31 mars 2003 et 2002 dans les bilans consolidés selon les principes comptables français peuvent être comparés aux soldes établis selon les principes comptables américains :

	Prestations de retraite		Autres prestations	
	Au 31 mars			
(en millions d'euros)	**2003**	**2002**	**2003**	**2002**
Montant net cumulé selon les principes comptables américains	(488,2)	(394,6)	(23,1)	(26,5)
Excédent des plans constaté dans le revenu – seulement quand il est remboursé aux sociétés	—	—	—	—
Incidence des engagements de transition, des charges financières correspondant aux années d'activité avant la création du plan et des gains actuariels reconnus à une autre échéance selon les règlements locaux	(174,4)	(179,8)	6,8	6,5
Ajustement de dette minimale	118	38,4	—	—
Montant net cumulé dans les états financiers consolidés	(544,6)	(536,0)	(16,3)	(20)
Cumulé	(564,1)	(555,7)	(16,3)	(20)
Payé d'avance	19,5	19,7	—	—

(b) Impôts

(i) Solde des impôts différés :

Le tableau ci-dessous présente l'impact fiscal des différentes différences temporaires à l'origine des impôts différés actifs et passifs au 31 mars 2003 et 2002 :

	Au 31 mars	
(en millions d'euros)	**2003**	**2002**
Reports déficitaires	368,2	306,1
Provisions pour prévoyance et retraite	174,4	141,8
Matériel aéronautique, terrains et installations	31,9	97,9
Plus-value interne	77,9	61,7
Gains différés sur opérations de cession-bail	18,1	30,0
Autre	42,4	45,3
Actifs d'impôt différé	712,9	682,8
Moins : révision de l'évaluation	(117,4)	(187,9)
Actifs d'impôt différé nets	595,5	494,9
Compensation par groupe fiscal ou entité légale	(480,1)	(402,3)
Actifs d'impôt différé	115,4	92,6
Matériel aéronautique, terrains et installations (en raison des différences d'amortissement)	387,9	353,2
Autres provisions	122,0	124,5
Autre	5,8	1,0
Dette d'impôt différé brute	515,7	478,7
Compensation par groupe fiscal ou entité légale	(480,1)	(402,3)
Dette d'impôt différé	35,6	76,4
Position fiscale nette différée	79,8	16,2

Dans l'évaluation du caractère réalisable des actifs d'impôt différé, la Direction apprécie la probabilité que tout ou partie des crédits d'impôt différé ne soit pas utilisée. L'utilisation ultime des crédits d'impôt différé dépend des résultats imposables futurs durant les périodes au cours desquelles les différences temporaires deviennent déductibles. La direction considère dans son

évaluation l'imputation programmée des charges d'impôt différé, le revenu imposable futur envisagé et les stratégies de planification fiscale.

En se fondant sur le niveau de résultat passé et les projections de résultat imposable futur sur les périodes au cours desquelles les crédits d'impôt différé sont déductibles, la direction apprécie la probabilité que la société puisse utiliser ces différences déductibles, nettes des révisions de l'évaluation au 31 mars 2003. Au 31 mars 2003, la révision de l'évaluation correspond au crédit d'impôt différé d'une entité, qui enregistre des pertes fiscales cumulées depuis trois ans et qui a récemment rejoint le groupe fiscal français d'Air France. Les pertes enregistrées préalablement à sa date d'entrée dans le groupe ne peuvent être utilisées à des fins de compensation sur les résultats du groupe et en conséquence, une révision de l'évaluation a été enregistrée du fait de la probabilité de la non-utilisation de ces crédits d'impôt différé. Cependant, le montant du crédit d'impôt différé considéré comme utilisable pourrait être réduit dans un avenir proche si les estimations de résultat imposable futur pendant la période de report à nouveau étaient revues à la baisse. La révision de l'évaluation faite du 31 mars 2002 au 31 mars 2003 est liée au choix de la société en 2003 de calculer et payer le revenu imposable à l'échelle du groupe par le biais d'un groupe fiscal français, tel que prévu par les règles fiscales françaises. L'établissement d'un groupe fiscal a permis à la société d'évaluer en 2003 le caractère réalisable des actifs d'impôt différé à l'échelle du groupe alors qu'en 2002 cette évaluation avait été réalisée à l'échelle de chaque entité du groupe. Au 31 mars 2003, sur la base des bénéfices passés et de la profitabilité continue envisagée par la direction, il est probable que le revenu imposable futur du groupe pris dans son ensemble puisse couvrir l'ensemble des actifs d'impôt différé du groupe au 31 mars 2003 à l'exception de la révision de l'évaluation restante décrite au précédent paragraphe.

(ii) Résultat avant impôt, intérêts minoritaires et part dans le revenu net des participations

	Exercice clos au 31 mars	
(en millions d'euros)	**2003**	**2002**
France	149,7	46,4
Etranger	(16,6)	15,6
Résultat avant impôt, intérêts minoritaires et quote-part dans les résultats nets des participations	133,1	62,0

(iii) Avantage fiscal (dépense)

	Exercice clos au 31 mars	
Impôt sur les sociétés	**2003**	**2002**
	(en millions d'euros)	
Actuel		
National	(6,5)	(4,2)
Etranger	(1,8)	(1,4)
Charge totale d'imposition exigible	(8,3)	(5,6)
Différé		
National	1,5	31,4
Etranger	9,8	(2,0)
Avantage fiscal total différé	11,3	29,4
Avantage fiscal total	3,0	23,8

(iv) Rapprochement avec le taux d'imposition effectif

(en millions d'euros)	Exercice clos au 31 mars 2003	2002
Résultat avant impôt, intérêts minoritaires et quote-part dans les résultats nets des participations	133,1	62,0
Taux d'imposition	35,4 %	35,4 %
Charge fiscale prévue	(47,1)	(21,9)
Incidences des :		
Différences permanentes	(6,0)	27,9
Écart net dans la révision de l'évaluation	57,0	32,0
Impact des différents taux d'imposition	5,0	(5,0)
Variation du taux d'imposition adopté	—	(7,0)
Autre	(5,9)	(2,2)
Provision effective pour impôts	3,0	23,8
Taux d'imposition effectif	(2,2 %)	(38,4 %)

(v) Echéances du report des pertes fiscales

Le total de la base constatée et latente du report des pertes fiscales représente 1 200 millions d'euros au 31 mars 2003. L'échéance prévue de ce report se répartit comme suit :

(en millions d'euros)	2004	2005	2006	2007	2008	> 2008 et après (*)	Total
Report des pertes fiscales	11	31	85	85	66	672	950
Pertes fiscales à taux d'imposition réduits	—	—	—	2	1	247	250

* dont 672 millions d'euros ne sont assortis d'aucune date d'échéance.

(vi) Bénéfices non distribués

Air France n'a comptabilisé aucun impôt différé sur les bénéfices non distribués de ses filiales à l'étranger car elle a estimé qu'ils seraient réinvestis sur une période indéfinie. Au 31 mars 2003, les bénéfices non distribués de ces filiales s'élevaient environ à 214 millions d'euros.

(c) Données récapitulatives sur les filiales consolidées selon la méthode de l'intégration proportionnelle

Conformément aux dispositions de la U.S. Securities and Exchange Commission sur l'utilisation de la méthode de l'intégration proportionnelle, le tableau ci-dessous présente les données financières récapitulatives sur les éléments d'actif et de passif, les revenus, les dépenses et les flux de trésorerie d'Air France comptabilisés dans les états financiers selon les principes comptables français, et liées à

l'investissement Logair comptabilisé selon la méthode de l'intégration proportionnelle créée pendant l'exercice clos au 31 mars 2003 :

(en millions d'euros)	Exercice clos au 31 mars 2003
Données du bilan	
Actif immobilisé	—
Actif circulant	4,3
Fonds propres	0,1
Passif à court terme	4,2
Données du compte de résultat	
Ventes nettes	2,6
Résultat d'exploitation	0,2
Résultat net	0,1
Données des flux de trésorerie	
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation	0,1
Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement	—
Flux de trésorerie provenant des activités de financement	—

(d) Autres renseignements sur les filiales

La valeur comptable au 31 mars 2003 des participations d'Air France aux fonds propres des filiales était la suivante :

(en millions d'euros)	% intérêt	Valeur nette	Valeur de marché
Amadeus	23,36 %	230,0	580,0
Alpha Airport	23,95 %	44,0	49,9

De plus, les dividendes reçus des participations au titre de l'exercice 2003 s'élevaient à 12 millions d'euros (contre 2 millions d'euros pour l'exercice 2002).

(e) Utilisation des estimations dans la préparation des états financiers

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus exige des dirigeants qu'ils établissent des estimations et élaborent des hypothèses qui ont des répercussions sur les montants comptabilisés à l'actif et au passif et la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels à la date d'établissement des états financiers, ainsi que sur les montants des produits et charges comptabilisés sur cette période. Le débouclement subséquent des éléments éstimés peut différer des estimations prises en compte dans l'établissement des états financiers. Comme décrit en note 25, au cours de l'exercice clos au 31 mars 2003, la société a modifié ses estimations de calcul des charges du programme Fréquence Plus afin de mieux refléter le comportement anticipé des passagers clients. Cette modification des estimations a eu pour conséquence de réduire la charge du programme d'environ 40 millions d'euros et corrélativement d'augmenter le résultat déclaré de 40 millions d'euros soit environ 0,18 euros par action, sur la base du résultat net déterminé selon les normes comptables américaines.

(f) Dépenses de publicité

Les dépenses de publicité sont comptabilisées en charges. Elles représentaient 113 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2003 et 102 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2002.

(g) Titres disponibles pour la vente

Les coûts, les gains bruts latents, les pertes brutes latentes et la juste valeur des titres disponibles pour la vente d'Air France se présentaient comme suit au 31 mars 2003 et 2002 :

(en millions d'euros)	Coût	Gains bruts latents	Pertes brutes latentes	Juste valeur
2003	27,9	1	(8,5)	20,4
2002	5,3	0,9	—	6,2

La variation des gains ou pertes nets latents sur les titres disponibles pour la vente inclus dans un élément distinct des fonds propres se traduit par une diminution de 8,4 millions d'euros en 2003 et de 27,5 millions d'euros en 2002. Au 31 mars 2003, les titres disponibles pour la vente au prix coûtant se composaient de titres Alitalia (22,6 millions d'euros), Austrian Airlines (5,1 millions d'euros) et Air Mauritius (0,2 million d'euros).

Les gains bruts réalisés sur les valeurs mobilières Equant inscrites en titres disponibles pour la vente ont été inclus dans le compte de résultat consolidé d'Air France au 31 mars 2002. Les gains réalisés sur les titres détenus par Air France sont établis selon la méthode du coût moyen. Les gains bruts réalisés pour les exercices clos au 31 mars 2003 et 2002 sont les suivants :

(en millions d'euros)	Produit	Valeur comptable	Gains bruts réalisés	Pertes brutes réalisées
2003	—	—	—	—
2002	57,9	34,2	23,7	—

(h) Plan échange salaire/actions

Le 28 octobre 1998, Air France a signé une convention collective avec ses pilotes, qui est entrée en vigueur le 1er mai 1999 pour une durée de deux ans.

Cette convention incluait des dispositions aux termes desquelles les pilotes avaient le choix entre accepter une réduction de leur salaire brut en échange d'actions ordinaires accordées par l'Etat français, principal actionnaire d'Air France, ou conserver leur niveau de salaire actuel.

Conformément aux dispositions de ce plan, 15 023 251 actions ordinaires ont été attribuées le 31 mai 1999, dont 4 760 250 acquises sur la durée de service des pilotes et 10 263 001 sur une période de sept ans.

Selon les principes comptables américains, il en résulterait une charge de compensation de 24,8 millions d'euros comptabilisées en charges de personnel dans le résultat de l'exercice clos le 31 mars 2003 et de 25,4 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2002.

Dans le cadre de ce plan, Air France a attribué 3 516 596 options le 30 mai 2000, qui pourront être exercées au prix de 15,75 euros pour une action Air France entre le 31 mai 2005 et le 31 mai 2007. Ces options sont réputées acquises aux salariés dès leur attribution. En conséquence, la charge de personnel associée à l'option d'achat d'actions (« stock-options ») a été entièrement comptabilisée lorsque ces options ont été attribuées le 30 mai 2000. Ces options étaient toutes en circulation au 31 mars 2003 et au 31 mars 2002.

La juste valeur à la date d'attribution des options a été estimée sur la base du modèle d'évaluation Black-Scholes avec les hypothèses suivantes : une volatilité de 31 %, une durée prévue de six ans, un taux d'intérêt de 5,64 % et des dividendes moyens de 0,1098 euro par action.

(i) Présentation selon la norme SFAS 142

Le tableau suivant présente les variations de la valeur comptable de l'écart d'acquisition selon les principes comptables américains, par segment d'activité :

(en millions d'euros)	Passage	Cargo	Maintenance	Autres	Total
Au 1er avril 2001	278,5	—	—	—	278,5
Ajouts	1,4	—	—	5,4	6,8
Cessions	—	—	—	—	—
Au 1er avril 2002	279,9	—	—	5,4	285,3
Ajouts	3,1	—	1,2	0,1	4,4
Cessions	—	—	—	(0,1)	(0,1)
Écarts de conversion	(2,3)	—	—	—	(2,3)
Au 31 mars 2003	280,7	—	1,2	5,4	287,3

Les autres immobilisations incorporelles se composent principalement de logiciels et de licences, pour un montant total de 40,9 millions d'euros et 41,5 millions d'euros au 31 mars 2003 et au 31 mars 2002 respectivement. La charge d'amortissement afférente était d'environ 19 millions d'euros et 19,5 millions d'euros pour les exercices clos au 31 mars 2003 et 31 mars 2002, respectivement.

Au 31 mars 2003, la période moyenne pondérée d'amortissement était d'un an et demi et les dépenses d'amortissement estimées étaient de 18 millions d'euros, 14 millions d'euros et 6 millions d'euros pour les exercices fiscaux clos au 31 mars 2004, au 31 mars 2005 et au 31 mars 2006 respectivement et moins d'un million d'euros pour l'exercice fiscal clos au 31 mars 2007 et au 31 mars 2008.

(j) Opérations avec les entreprises liées

Les tableaux ci-dessous synthétisent l'impact au bilan et au compte de résultat des transactions passées avec les entreprises liées pour les exercices clos les 31 mars 2003 et 2002 :

	Au 31 mars	
(en millions d'euros)	2003	2002
Actif		
Créances client, nettes	27,2	43,5
Charges constatées d'avance et autres actifs court terme	63,1	30,9
Autres actifs à long terme	8,4	12,6
Total de l'actif	98,7	87,0
Passif		
Dettes fournisseurs	65,9	61,1
Autres dettes à court terme	89,5	35,8
Dettes à long terme	1,0	1,0
Total de la dette	156,4	97,9

	Exercices clos au 31 mars	
(en millions d'euros)	2003	2002
Ventes nettes	196,0	206,9
Redevances aéronautiques et assimilés	(456,6)	(451,1)
Autres frais commerciaux	(27,1)	(20,3)
Services passagers	(267,7)	(214,0)
Autre, net	9,6	33,4

Dans le cadre normal de son activité, Air France réalise des transactions avec des entreprises liées, notamment avec établissements publics et gouvernementaux : les Aéroports de Paris (ADP), le ministère de la Défense et la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) sont les principales

entités publiques et gouvernementales avec lesquelles Air France réalise des transactions. Air France estime que ces transactions sont conclues selon des modalités équivalentes à celles des transactions avec des tiers. Les opérations les plus significatives sont présentées ci-dessous :

ADP

Aéroports de Paris (ADP) gère l'ensemble des aéroports et aérodromes ouverts à la navigation aérienne civile, situés dans un rayon de 50 km autour de Paris, dont les aéroports Roissy Charles de Gaulle, Orly et Le Bourget. Air France a conclu différents accords avec ADP dont les suivants :

(i) accords liés à la location de certains terrains et installations, et

(ii) accords liés aux commissions aéroport et redevances passagers.

De plus, ADP collecte les redevances d'atterrissage pour le compte du gouvernement français.

Dans le cadre de ces accords, les dépenses encourues s'élevaient à 443,7 millions d'euros et à 390,7 millions d'euros, respectivement, pour les exercices clos au 31 mars 2003 et 2002.

Ministère de la Défense

Air France a aussi conclu des accords avec le ministère français de la Défense relatifs au grand entretien de certains appareils militaires. Le chiffre d'affaires net généré dans le cadre de cet accord s'est élevé à 116,6 millions d'euros et 118,5 millions d'euros, respectivement, pour les exercices clos au 31 mars 2003 et 2002.

DGAC

La Direction générale de l'aviation civile est l'établissement public français qui gère l'espace aérien français. En sa qualité de régulateur, la DGAC facture à Air France des redevances pour l'usage d'installations et de services relatifs à la sécurité des routes et à la régularité du trafic aérien, fournis par l'Etat sur le territoire national et alentour, notamment les radiocommunications et les services météorologiques.

Les charges totales encourues s'élevaient à 263,9 millions d'euros et à 229,9 millions d'euros, respectivement, au titre des exercices clos les 31 mars 2003 et 2002.

Par ailleurs, Air France a conclu des transactions avec Air Austral, Heathrow Cargo Handling, Air Chef et Opodo Limited, entre autres, qui sont comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence, conformément aux principes comptables américains. Ces investissements n'ont pas eu d'impact significatif sur les exercices clos au 31 mars 2003 et 2002.

(k) Récapitulatif des informations combinées du bilan et du compte de résultat pour les participations

Le récapitulatif des informations financières relatives aux participations est présenté à la note 15 du document de référence D03-0947. Le tableau ci-dessous présente les montants inscrits au bilan et au compte de résultat pour l'investissement Opodo, qui est comptabilisé à sa valeur nette comptable conformément aux principes comptables français, et selon la méthode de la mise en équivalence, conformément aux principes comptables américains, comme expliqué dans la note 6.1.1.e. (iii).

Les données combinées pour l'entité consolidée proportionnellement selon les principes comptables français sont présentées séparément dans la note 6.1.1.e. (iii).

(i) Informations combinées pour le bilan

	Au 31 décembre	
(en millions d'euros)	**2002**	**2001**
Actif circulant	57,9	37,6
Actif immobilisé	1,9	2,9
Total de l'actif	59,8	40,5
Passif à court terme	28,7	11,2
Dettes à long terme	—	—
Fonds propres	31,1	29,3
Total de la dette et des fonds propres	59,8	40,5

(ii) Informations combinées pour le compte de résultat

	Exercices clos au 31 décembre	
(en millions d'euros)	**2002**	**2001***
Ventes	6,0	—
Perte des activités continues	(88,8)	(77,0)
Perte nette	(87,6)	(74,7)

* sur la base d'un exercice d'une durée de 17 mois

(l) Instruments dérivés

Air France a mis en place des stratégies de couverture économique qui ne répondent pas aux critères de comptabilisation comme instruments de couverture selon les principes comptables américains :

Programme de couverture du risque sur pétrole

L'incidence de la fluctuation du prix du pétrole sur Air France et ses concurrents dépend de plusieurs facteurs, notamment des politiques de couverture. Air France a mis en place un programme de couverture de prix du pétrole, dont les instruments sont des swaps et des options sur le carburant avion, le mazout et le pétrole brut, afin de se protéger contre les hausses de prix. Ces instruments ont généralement une échéance maximale de 36 mois.

La politique de couverture d'Air France consiste à couvrir le prix d'achat en dollars US d'une partie de ses besoins en carburant. Sur l'exercice clos au 31 mars 2003, Air France a couvert 58 % de sa consommation en carburant en dollars.

Programme de couverture du risque de taux d'intérêt

Air France est exposée à un risque de taux d'intérêt sur sa dette et ses disponibilités, qui se répartit comme suit :

Risque de prix lié aux actifs et dettes financiers à taux fixes. En contractant des dettes à taux fixe, par exemple, Air France est exposée à un coût d'opportunité en cas de chute brutale des taux. Les fluctuations des taux d'intérêt ont des répercussions sur la valeur de marché des actifs et des dettes à taux fixe, mais n'ont aucune incidence sur les produits ou charges financiers associés.

Risque de cash-flow lié aux actifs et dettes financiers à taux variables. Les fluctuations des taux d'intérêt ont peu de répercussions sur la valeur de marché des actifs et des dettes à taux variable, mais elles influent directement sur les flux futurs de produits ou charges.

Dans le cadre de la politique générale fixée par la direction d'Air France, Air France gère ces deux types de risques par des swaps de taux. Le service trésorerie applique les procédures de financement

établies et couvre le risque de taux d'intérêt sur la base de ratios cibles pour les dettes à taux fixe et à taux variable.

Air France est exposée au risque de crédit en cas de défaillance d'une contrepartie. Air France tente de limiter l'exposition à ce risque par un choix rigoureux de ses contreparties et une surveillance régulière des ratings des organismes d'évaluation financière ainsi que de la nature et de l'échéance des opérations conclues avec ces dernières.

Programme de couverture du risque de change

Opérations courantes

Bien que la monnaie de présentation des états financiers d'Air France soit l'euro, une partie des flux de trésorerie est libellée dans d'autres devises comme le dollar américain, le yen japonais, la livre sterling anglaise et le franc suisse. Les activités commerciales d'Air France génèrent des revenus et engagent des dépenses en devises. La politique d'Air France vise à établir une couverture du risque de change lié aux soldes prévus dans différentes devises (dollar américain, yen japonais et devises européennes autres que l'euro, par exemple). La couverture de change est réalisée à travers des ventes ou achats à terme et/ou des options.

Acquisitions de matériel aéronautique

Les investissements dans du matériel aéronautique sont libellés en dollars américains. La couverture du risque lié aux fluctuations anticipées du dollar est réalisée à travers des ventes ou achats à terme et/ou des options.

Dettes et locations-financement à long terme

Certains prêts sont libellés en devises afin de diversifier les sources de financement et tenir compte des excédents de trésorerie générés dans différentes devises. Les swaps de devises sont utilisés pour couvrir le risque de change sur les dettes et locations-financement à long terme. Ce mécanisme de micro-couverture est adapté aux spécificités de l'emprunt correspondant.

(m) Dettes financières

Dettes et engagements de location-financement à court et long terme

	Exercices clos au 31 mars	
(en millions d'euros)	**2003**	**2002**
Titres à durée indéterminée	362,6	410,4
Emprunts obligataires	187,2	475,1
Emprunts location-financement	2 429,9	2 800,8
Autres emprunts à long terme	1 576,6	1 192,8
Intérêts courus non échus	48,9	52,8
Dettes financières à long terme(1)	4 605,1	4 931,9
Billets de trésorerie	150	—
Concours bancaires court terme et assimilés	265,6	371,2
Dettes financières à court terme	415,6	371,2
Total des dettes financières	5 020,7	5 303,1

(1) Montants venant à échéance dans un an inclus.

Analyse par date d'échéance

(en millions d'euros)	Exercices clos au 31 mars 2003	2002
Echéance en		
N + 1	817,4	817,0
N + 2	437,2	542,7
N + 3	505,5	423,7
N + 4	555,6	566,3
N + 5	283,6	872,6
> 5 ans	2 005,9	1 709,6
Total	4 605,1	4 931,9

(n) Locations

Air France loue différents types de biens matériels parmi lesquels on retrouve principalement les avions et le matériel au sol.

Au 31 mars 2003, Air France disposait de 150 avions en location opérationnelle et 100 en location-financement alors qu'au 31 mars 2002, 142 avions étaient en location opérationnelle et 115 en location-financement. En principe, les contrats de locations contiennent une clause de renouvellement à leur date d'échéance à des conditions de marché. Certains contrats de location opérationnelle sont assortis de versements de loyers variables.

Les installations au sol comprennent, entre autre, les bureaux du personnel d'encadrement, les bureaux des services administratifs et de billetterie ainsi que les installations de l'activité grand entretien. Les installations aéroportuaires sont utilisées pour l'exploitation aérienne conformément aux contrats de location établis avec les municipalités ou les organismes auxquels elles appartiennent. Ces contrats prévoient presque tous que Air France s'acquitte des impôts, des frais d'entretien et d'assurance, ainsi que de toute charge d'exploitation associés au bien loué.

Air France sous-loue également des avions et des installations dans le cadre de contrats de location opérationnelle non résiliables.

Contrats de location-financement

Les montants indiqués ci-dessous sont comptabilisés en immobilisations :

(en millions d'euros)	Exercices clos au 31 mars 2003	2002
Immobilisations aéronautique	3 301,9	3 471,9
Autres immobilisations corporelles	120,0	122,0
Valeurs brutes	3 421,9	3 593,9
Moins amortissements cumulés	(1 118,0)	(1 098,7)
Valeur nette comptable des actifs en location-financement	2 303,9	2 495,2

(en millions d'euros)	Exercices clos au 31 mars 2003	2002
Avions		
Paiements minimaux par échéance		
N + 1	305,4	458,1
N + 2	218,9	319,3
N + 3	461,1	231,3
N + 4	459,6	500,0
N + 5	213,9	498,4
> 5 ans	983,0	1 073,9
Total	2 641,9	3 081,0
Part représentative d'intérêts	281,0	358,2
Dettes locations-financement avions	2 360,9	2 722,8
Autres immobilisations corporelles		
Paiements minimaux par échéance		
N + 1	11,0	11,0
N + 2	11,0	11,0
N + 3	11,0	11,0
N + 4	11,0	11,0
N + 5	10,0	12,0
> 5 ans	21,0	32,0
Total	75,0	88,0
Part représentative d'intérêts	11,0	16,0
Dettes locations financement constructions	64,0	72,0
Dettes locations-financement matériels	4,0	6,0
Total dettes locations financement	2 428,9	2 800,8

Contrats de location opérationnelle

Les engagements de paiement minimum dans le cadre des locations opérationnelles non résiliables se présentent comme suit :

	Exercices clos au 31 mars 2003	2002
		(en millions d'euros)
Avion		
Paiements minimaux par échéance		
N + 1	446,0	477,0
N + 2	455,0	459,0
N + 3	396,0	425,0
N + 4	320,0	387,0
N + 5	251,0	325,0
> 5 ans	411,0	539,0
Total	2 279,0	2 612,0

(en millions d'euros)	Exercices clos le 31 mars 2003	2002
Autres immobilisations corporelles		
Paiements minimaux par échéance		
N + 1	110,0	108,0
N + 2	93,0	105,0
N + 3	74,0	89,0
N + 4	64,0	71,0
N + 5	57,0	61,0
> 5 ans	396,0	446,0
Total	794,0	880,0

Au titre des exercices clos les 31 mars 2003 et 2002, les charges de location simple se sont élevées à 721 millions d'euros et 709 millions d'euros respectivement.

(o) Garanties

Air France a conclu différents accords de garantie et d'indemnisation.

Air France a adopté les dispositions de l'interprétation No. 45 du FASB, *Guarantor's Accounting and Disclosure requirements for Guarantees, Including Indirect Guarantees of Indebtedness of Others*. Cette interprétation impose que garanties et indemnisations consenties ou modifiées par Air France après le 31 décembre 2002 soient comptabilisées à leur juste valeur si elles entrent dans le champs d'application de cette interprétation. Par ailleurs, conformément aux principes comptables généralement admis, Air France continue d'analyser chacun des engagements de garantie et d'indemnisation pris à des dates antérieures à la date d'entrée en vigueur de FIN 45 afin d'identifier s'il est probable que la société encourt une perte. Cette perte serait alors reconnue dans les comptes de la société si cette perte est estimable.

Air Littoral

Au 31 mars 2003, Air France était engagée à hauteur de 20,9 millions d'euros au titre d'une garantie donnée aux créanciers d'Air Littoral dans le cas où Air Littoral serait dans l'incapacité d'honorer les loyers de certains avions. Cette garantie avait été fournie en 1994 dans le cadre d'un accord par lequel Air Inter, filiale d'Air France, louait des avions et équipages d'Air Littoral. En août 2003, une procédure de redressement judiciaire a été engagée contre Air Littoral.

Au 31 mars 2003, cette garantie n'a fait l'objet d'aucune provision dans les comptes d'Air France. D'après le contrat de garantie, Air France devient le locataire des avions sujets à la garantie et compte exploiter ces avions dans le cadre de leur exploitation normale. Dès lors, aucune provision n'était nécessaire au 31 mars 2003.

(p) Concentration des risques

Air France est exposée au risque de crédit en cas de défaut d'une contrepartie. Elle tente de limiter l'exposition à ce risque par un choix rigoureux de ses contreparties avec lesquelles elle traite en surveillant la notation publiée par les organismes d'évaluation financière, la nature et l'échéance des opérations conclues. Air France estime qu'il n'existe pas de concentration des risques sur une des contreparties et n'a pas identifié de risque qui pourrait avoir un impact significatif sur sa situation financière et ses résultats d'exploitation en cas de défaut d'un tiers.

(q) Information sectorielle

En accord avec les principes comptables, la compagnie présente trois segments d'activité qui reflètent, dans ses grandes lignes, l'organisation interne de la société. En accord avec les principes comptables américains, Air France a identifié quatre segments qui correspondent au mode d'affectation des ressources et à l'évaluation des performances par la direction de l'entreprise.

Ces segments sont les suivants :

- Passage : les revenus du segment passage proviennent essentiellement des services de transport de passagers sur vols réguliers. Ils incluent également les commissions versées par les partenaires de l'alliance Skyteam, les revenus des partages de codes, les recettes de la manutention des bagages et des services liés aux systèmes d'information ;
- Cargo : les revenus du segment cargo proviennent des opérations de transport de marchandises ;
- Maintenance : les revenus proviennent i) de l'entretien des avions Air France et ii) des services de maintenance fournis à d'autres compagnies aériennes et clients dans le monde ;
- Amadeus : Air France a jugé que sa participation dans Amadeus répondait aux critères d'un segment reportable en conformité avec SFAS No.131.

La colonne « Autres » du tableau ci-dessous prend en compte les autres sources de revenu qui ne sont pas incluses dans les quatre segments d'activité d'Air France.

Les conventions comptables appliquées aux segments sont les mêmes que celles décrites dans le récapitulatif des principales conventions comptables (note 2 des états financiers consolidés selon les principes comptables français), en tenant compte du fait que les données financières relatives aux segments ont été préparées selon une méthode de gestion reflétant la répartition que Air France a adoptée en interne pour prendre ses décisions d'exploitation.

Les revenus intersectoriels entre les segments Maintenance et Passage sont comptabilisés en valeur de marché.

	Exercice clos au 31 mars 2003						
(en millions d'euros)	**Passage**	**Cargo**	**Maintenance**	**Amadeus**	**Autres**	**Elimination inter-sectorielle**	**Consolidé**
Revenus des clients externes	10 527	1 479	540	—	141	—	12 687
Revenus intersectoriels	398	23	1 310		349	(2,080)	—
Dotations aux amortissements	930	46	257	—	77		1 310
Résultat d'exploitation (perte)	101	48	67	—	(24)	—	192
Part des gains (pertes) des participations	0	0	0	36	(7)	—	29
Produit financier (perte)	(85)	(7)	(22)	—	29		(85)
Résultat avant impôts (perte)	12	41	49	—	(4)	—	98
Actifs	6 978	508	580	—	96		8 162

	Exercice clos au 31 mars 2002						
(en millions d'euros)	**Passage**	**Cargo**	**Maintenance**	**Amadeus**	**Autres**	**Elimination inter-sectorielle**	**Consolidé**
Revenus des clients externes	10 378	1 448	548	—	154	—	12 528
Revenus intersectoriels	397	(3)	1 298	—	343	(2 035)	—
Dotations aux amortissements	664	38	292	—	22	—	1 016
Résultat d'exploitation (perte)	128	5	26	—	76	—	235
Part des gains (pertes) des participations	0	0	0	34	(3)	—	31
Produit financier (perte)	(71)	(5)	(26)	—	(10)	—	(112)
Résultat avant impôts (perte)	53	—	1	—	82	—	136
Actifs	7 260	279	659	—	95	—	8 293

Données sectorielles consolidées par zone géographique

Les montants des revenus générés par les clients externes, établis selon les principes comptables français et présentés par zone géographique, figurent dans la note 3 des états financiers consolidés d'Air France. Les actifs d'Air France sont majoritairement situés en France.

(r) Normes comptables américaines récemment émises

L'interprétation du FASB No. 46, Consolidation of Variable Interest Entities

En janvier 2003, le FASB a émis l'avis FIN 46, *Consolidation of Variable Interest Entities*, qui est une interprétation de ARB No. 51. Cette norme impose que les entités qualifiées « d'entités à intérêts variables » (Variable Interest Entities, VIE) soient consolidées par leurs principaux bénéficiaires. Dans une VIE, les investisseurs ne détiennent pas le contrôle effectif par la seule application de leurs droits de vote en tant qu'actionnaires ou ne sont pas suffisamment impliqués financièrement en termes de risque pour que l'entité finance ses activités sans le soutien financier d'autres parties.

Air France entre dans diverses structures de financement liées à l'acquisition d'avions et à l'expansion des installations aéroportuaires. Selon les principes comptables américains, et suite à l'adoption de l'avis FIN 46, Air France devra déterminer si ces structures sont des VIE et, si tel est le cas, évaluer si Air France en est le principal bénéficiaire. Si Air France en est le principal bénéficiaire, elle devra consolider l'entité VIE. Air France procède actuellement à une première évaluation de ces structures et n'a pas encore déterminé si l'adoption de l'avis FIN 46 aura une incidence matérielle sur sa position financière ou sur son résultat d'exploitation. Air France a identifié plusieurs éléments comme des VIE potentielles ; toutefois, elle continue encore à en évaluer les structures juridiques, les résultats d'exploitation et les flux de trésorerie prévus pour déterminer si elle en est le principal bénéficiaire :

- les locations opérationnelles d'avions, où le bailleur est une entité établie aux seules fins d'acheter, de financer et de louer l'avion et où Air France détient une option d'achat sur cet appareil au prix convenu, pendant la durée du contrat ou à son échéance ;
- les locations opérationnelles d'installations aéroportuaires, où Air France garantit la dette de la municipalité ou de l'État détenue par des créanciers obligataires publics et où le bailleur est une fiducie établie aux seules fins de financer et de louer ces installations.

Air France considère que Nogues et Investima sont des VIE ; toutefois, ces entités ont déjà été consolidées. Air France évalue les répercussions de l'adoption de l'avis FIN 46. Les directives à suivre et/ou des modifications aux dispositions du FIN 46 sont attendues de la part du FASB ; et pourraient potentiellement avoir un impact sur les sociétés potentiellement assimilables à des VIE.

Air France n'a pas encore appliqué les dispositions du FIN 46 à ses intérêts dans des structures *ad hoc*. Le FASB a reporté la date d'entrée en vigueur du FIN 46, dont plusieurs aspects sont encore en cours d'examen. Les règles finales concernant l'application de ces règles aux structures *ad hoc* ne sont pas encore connues. Le FASB a indiqué qu'il s'attendait à ce que les entreprises cotées adoptent les dispositions du FIN 46 (ou toute interprétation qui pourrait être publiée) en ce qui concerne les investissements dans des structures *ad hoc*, au plus tard à la fin de la première période intérimaire ou de l'exercice annuel se terminant le 15 mars 2004. Air France s'attend à devoir appliquer le FIN 46 (ou toute norme modifiée qui sera publiée) à ses états financiers consolidés pour l'exercice clos le 31 mars 2004.

Comme indiqué dans la norme SFAS No. 13, Air France a conclu une opération de titrisation en juillet 2003. Elle estime que ses intérêts dans ces véhicules ad hoc répondent aux critères d'une entité VIE telle que la définit l'avis FIN 46. Cependant, Air France n'a pas encore quantifié l'incidence de l'application du FIN 46 à ces véhicules ad hoc.

En mai 2003, le FASB a publié la norme SFAS 150, *Accounting for Certain Financial Instruments with Characteristics of both Liabilities and Equity*, qui régit la façon dont un émetteur classe et évalue certains instruments financiers présentant des caractéristiques de dettes et de fonds propres. Elle impose qu'un émetteur classe un instrument financier entrant dans le champ d'application de la

norme SFAS 150 comme un passif (ou un actif dans certaines circonstances). La norme SFAS 150 a des répercussions sur la comptabilisation de trois types d'instruments financiers indépendants :

- les actions obligatoirement rachetables qui sont assorties d'un engagement inconditionnel exigeant de l'émetteur qu'il les rachète, contre des espèces ou d'autres éléments d'actif, à une date précisée ou à définir, ou encore quand survient un événement prévu ;
- les instruments qui exigent ou peuvent exiger que l'émetteur rachète certaines de ses actions contre des espèces ou d'autres éléments d'actif, ce qui inclut les options de vente et les contrats d'achat à terme ;
- les engagements qui doivent ou peuvent être remboursés par l'émission d'un nombre variable d'actions ordinaires, dont la valeur monétaire est fixée, liée seulement ou principalement à une variable comme un indice boursier, ou qui varie à l'inverse de la valeur des actions de l'émetteur.

La norme SFAS 150 ne s'applique pas aux fonctions intégrées dans un instrument financier qui n'est pas totalement considéré comme un instrument dérivé. Les dispositions de la SFAS 150 concernent en majeure partie tous les instruments financiers engagés ou modifiés après le 31 mai 2003, ainsi que les exercices clos après le 15 juin 2003. Air France n'a pas encore évalué l'incidence de l'adoption de la norme SFAS 150.

(s) Autres informations

(en millions d'euros)	Solde au début de la période	Imputé aux coûts et aux dépenses	Autres mouvements	Solde à la fin de la période
Valeur de certains postes extraits des états financiers				
2003				
Placements financiers et divers	65	5	—	70
Stocks et encours	61	4	—	65
Clients et comptes rattachés	96	(4)	1	93
Autres créances clients	—	10	—	10
2002				
Placements financiers et divers	60	8	(3)	65
Stocks et encours	48	12	1	61
Clients et comptes rattachés	79	13	4	96
Autres créances clients	—	—	—	—
2001				
Placements financiers et divers	54	(4)	10	60
Stocks et encours	49	(3)	2	48
Clients et comptes rattachés	92	(13)	—	79
Autres créances clients	—	—	—	—

6.2 RESULTATS AU 30 SEPTEMBRE 2003

Les comptes et l'annexe aux comptes consolidés présentés aux paragraphes 6.2.1 à 6.2.5 ont été établis sur la base de la réglementation française et rendus public le 18 novembre 2003.

Dans le cadre du formulaire F-4 déposé pour les besoins du prospectus américain auprès de la SEC, ces informations ont été complétées afin de répondre à la réglementation en vigueur aux Etats-Unis, notamment par la présentation des réconciliations des comptes en normes comptables françaises aux comptes en normes comptables américaines.

6.2.1 Rapport des commissaires aux comptes sur l'examen limité des comptes semestriels consolidés du 1er avril 2003 au 30 septembre 2003

"Mesdames, Messieurs,

En notre qualité de commissaires aux comptes et en application de l'article L. 232-7 du Code de commerce, nous avons procédé à :

- l'examen limité du tableau d'activité et de résultats présenté sous la forme de comptes semestriels consolidés de la société Air France, relatifs à la période du 1er avril 2003 au 30 septembre 2003, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel.

Ces comptes semestriels consolidés ont été établis sous la responsabilité du conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

Nous avons effectué cet examen selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences limitées conduisant à une assurance, moins élevée que celle résultant d'un audit, que les comptes semestriels consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un examen de cette nature ne comprend pas tous les contrôles propres à un audit, mais se limite à mettre en oeuvre des procédures analytiques et à obtenir des dirigeants et de toute personne compétente les informations que nous avons estimées nécessaires.

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas, au regard des règles et principes comptables français, relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la régularité et la sincérité des comptes semestriels consolidés, et l'image fidèle qu'ils donnent du patrimoine, de la situation financière ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les entreprises comprises dans la consolidation.

Nous avons également procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à la vérification des informations données dans le rapport semestriel commentant les comptes semestriels consolidés sur lesquels a porté notre examen limité.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes semestriels consolidés."

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 18 novembre 2003

KPMG Audit
Département de KPMG S.A..

Jean-Luc Decornoy
Associé

Deloitte Touche Tohmatsu – Audit

Pascal Pincemin
Associé

6.2.2 Compte de résultat consolidé

Semestres clos le 30 septembre	Notes	2003	2002 Pro forma	2002	Exercice clos le 31 mars 2003
					En millions d'euros
Chiffre d'affaires	3	**6 193**	**6 551**	**6 551**	**12 687**
Charges externes	4	(3 373)	(3 635)	(3 714)	(7 174)
Frais de personnel	5	(2 025)	(1 929)	(1 951)	(3 856)
Impôts et taxes		(88)	(91)	(91)	(187)
Excédent brut d'exploitation		**707**	**896**	**795**	**1 470**
Amortissements d'exploitation	6	(604)	(601)	(483)	(1 195)
Provisions d'exploitation	6	(14)	(34)	(29)	(115)
Produit des cessions de matériels aéronautiques		1	18	18	30
Autres produits et charges		(2)	10	10	2
Résultat d'exploitation		**88**	**289**	**311**	**192**
Charges de restructuration		(11)	(12)	(12)	(13)
Résultat financier	7	(6)	(41)	(41)	(85)
Résultat des cessions de filiales et participations		—	4	4	4
Résultat courant avant impôts		**71**	**240**	**262**	**98**
Part dans les résultats des sociétés mises en équivalence		22	21	21	29
Amortissements des écarts d'acquisition		(8)	(8)	(8)	(16)
Résultat de l'ensemble consolidé avant impôts		**85**	**253**	**275**	**111**
Impôts	8	(32)	(51)	(59)	13
Résultat de l'ensemble consolidé		**53**	**202**	**216**	**124**
Intérêts minoritaires		(1)	—	—	(4)
RESULTAT NET – PART DU GROUPE		**52**	**202**	**216**	**120**
Résultat net par action en circulation		0,24	0,92	0,98	0,55
Résultat net par action en unité monétaire	9				
– non dilué		0,24	0,93	0,99	0,55
– dilué		0,24	0,93	0,99	0,55

6.2.3 Bilan consolidé

ACTIF	Notes	30 septembre 2003	31 mars 2003	31 mars 2002
				En millions d'euros
Ecarts d'acquisition		103	112	125
Immobilisations incorporelles		159	171	190
Immobilisations aéronautiques	10	6 944	7 284	7 446
Autres immoblisations corporelles	10	924	878	847
Titres des sociétés mises en équivalence		312	316	303
Autres immobilisations financières		257	260	237
Actif immobilisé		**8 699**	**9 021**	**9 148**
Stocks et encours		209	220	266
Créances clients		1 574	1 432	1 495
Créances d'impôts sociétés		82	111	80
Autres débiteurs		553	592	712
Valeurs mobilières de placement		1 130	1 039	1 408
Disponibilités		241	193	255
Actif circulant		**3 789**	**3 587**	**4 216**
Total		**12 488**	**12 608**	**13 364**

PASSIF	Notes	30 septembre 2003	31 mars 2003	31 mars 2002
				En millions d'euros
Capital	11	1 868	1 868	1 868
Primes d'émission et de fusion		261	261	261
Réserves et résultat	11	1 896	1 862	1 813
Ecarts de conversion		(3)	3	19
Capitaux propres (part du Groupe)		**4 022**	**3 994**	**3 961**
Intérêts minoritaires		29	33	29
Capitaux propres de l'ensemble consolidé		**4 051**	**4 027**	**3 990**
Provisions pour risques et charges	12	1 051	1 095	937
Dettes financières	13	4 186	4 147	4 616
Dettes fournisseurs		1 204	1 375	1 525
Dettes d'impôts sociétés		4	5	22
Titres de transport émis et non utilisés		807	901	1 024
Autres créditeurs		1 185	1 058	1 250
Total dettes		**8 437**	**8 581**	**9 374**
Total		**12 488**	**12 608**	**13 364**

6.2.4 Variation des capitaux propres consolidés

Avant affectation du résultat	Nombre d'actions composant le capital	Capital	Primes	Réserves	Actions d'auto-contrôle	Ecarts de conversion	Capitaux propres part du Groupe	Intérêts minoritaires	Capitaux propres de l'ensemble consolidé
									En millions d'euros
Au 31 mars 2001	**219 780 887**	**1 868**	**261**	**1 723**	**—**	**22**	**3 874**	**25**	**3 899**
Dividendes distribués				(61)			(61)	(5)	(66)
Imputation des frais de fusion				(2)			(2)		(2)
Ecarts de conversion						(3)	(3)	—	(3)
Résultat de l'exercice				153			153	3	156
Variation de périmètre							—	6	6
Au 31 mars 2002	**219 780 887**	**1 868**	**261**	**1 813**	**—**	**19**	**3 961**	**29**	**3 990**
Dividendes distribués				(28)			(28)	(2)	(30)
Titres d'auto-contrôle					(25)		(25)		(25)
Effets des changements de méthodes				(18)			(18)		(18)
Ecarts de conversion						(16)	(16)	(1)	(17)
Résultat de l'exercice				120			120	4	124
Variation de périmètre							—	3	3
Au 31 mars 2003	**219 780 887**	**1 868**	**261**	**1 887**	**(25)**	**3**	**3 994**	**33**	**4 027**
Dividendes distribués				(18)			(18)	(4)	(22)
Titres d'auto-contrôle							—		—
Ecarts de conversion						(6)	(6)	(1)	(7)
Résultat de la période				52			52	1	53
Variation de périmètre							—		—
Au 30 septembre 2003	**219 780 887**	**1 868**	**261**	**1 921**	**(25)**	**(3)**	**4 022**	**29**	**4 051**
Dividendes proposés							—		

6.2.5 Tableau de flux de trésorerie consolidé

Semestres clos le 30 septembre	Notes	2003	2002 Pro forma	2002	Exercice clos le 31 mars 2003
		En millions d'euros			
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation		**346**	**703**	**602**	**1 115**
Excédent brut d'exploitation		707	896	795	1 470
Autres produits et charges décaissés		(27)	(8)	(8)	(50)
Profits (Pertes) de change		2	(2)	(2)	(9)
C.A.F. d'exploitation		**682**	**886**	**785**	**1 411**
Variation du besoin en fonds de roulement		(246)	(116)	(116)	(150)
Décaissements sur restructuration		(14)	(6)	(6)	(12)
Intérêts payés		(89)	(105)	(105)	(189)
Intérêts reçus		18	39	39	58
Impôts décaissés		(5)	5	5	(3)
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement		**(276)**	**(583)**	**(482)**	**(1 074)**
Acquisition de filiales		(1)	(14)	(14)	(46)
Investissements corporels et incorporels		(484)	(734)	(633)	(1 410)
Cessions de filiales		9	8	8	8
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		186	141	141	357
Dividendes reçus		14	16	16	17
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		**214**	**(449)**	**(449)**	**(415)**
Sommes reçues à la suite d'une augmentation de capital		—	4	4	5
Emissions de nouveaux emprunts		640	271	271	834
Remboursement d'emprunts		(294)	(381)	(381)	(745)
Remboursement de dettes résultant de contrats de location-financement		(106)	(161)	(161)	(508)
Diminution (augmentation) nette des prêts		7	(10)	(10)	(29)
Diminution (augmentation) nette des placements		(11)	(144)	(144)	62
Dividendes distribués		(22)	(28)	(28)	(34)
Ecarts de conversion		**(2)**	**–**	**–**	**(1)**
VARIATION DE LA TRESORERIE		**282**	**(329)**	**(329)**	**(375)**
Trésorerie à l'ouverture	17	672	1 047	1 047	1 047
Trésorerie à la clôture	17	954	718	718	672

6.2.6 Annexes aux comptes consolidés

(a) Methode de présentation

Les états financiers intermédiaires consolidés non audités ont été préparés conformément aux principes comptables Français généralement admis, applicables aux périodes intermédiaires et aux règles et méthodes comptables adoptées pour la préparation des états financiers de l'exercice clos au 31 mars 2003.

Ces états financiers intermédiaires sont non audités et devraient être lus conjointement avec les états financiers consolidés de l'exercice clos au 31 mars 2003. Selon la direction, tous les ajustements nécessaires ont été réalisés afin d'assurer la présentation équitable de notre position financière au 30 septembre 2003, ainsi que des résultats de nos activités pour les semestres se terminant au 30 septembre 2002 et 2003.

La préparation des états financiers intermédiaires consolidés requière un certain nombre d'estimations qui impactent certains des actifs et passifs présentés, ainsi que les engagements hors-bilan présentés en annexe. Ces estimations incluent des hypothèses servant de base à la détermination de certains passifs, notamment les charges liées aux titres de transport émis et non utilisés, les charges associées à notre programme Fréquence Plus, la durée de vie estimée de certains biens, ainsi que le montant de certaines provisions.

(b) Présentation pro forma pour le semestre se terminant au 30 septembre 2002

Les comptes consolidés semestriels du Groupe sont établis conformément à la réglementation comptable française en vigueur sur les comptes intermédiaires, et selon les règles et méthodes comptables adoptées pour les comptes annuels de l'exercice clos le 31 mars 2003.

Les comparaisons se font sur la base pro forma, les chiffres du semestre au 30 septembre 2002 ayant été retraités selon les normes IAS 16 /SIC 23 sur les grosses réparations, normes utilisées pour la première fois à la fin de l'exercice 2002-03.

Conformément aux communiqués du Conseil national de la comptabilité du 25 juillet 2002 et du 15 janvier 2003 faisant suite au règlement sur les passifs du Comité de la Réglementation Comptable applicable aux exercices ouverts à partir du 1er janvier 2002 et au règlement sur l'amortissement et la dépréciation des actifs applicable aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2003, le groupe (Air France et ses filiales de transport aérien) a décidé d'adopter l'approche par composants dans ses comptes consolidés pour la comptabilisation du grand entretien sur les cellules et les moteurs (hors pièces à durée de vie limitée) en pleine propriété et en location-financement, ce qui a également induit la comptabilisation de provisions pour restitution dans le cas des cellules et des moteurs en location opérationnelle.

Par rapport aux chiffres publiés du premier semestre 2002-03, l'impact de ce changement de méthode sur le résultat net est de 14 millions, ramenant le résultat publié de 216 millions à 202 millions d'euros, et se décompose de la façon suivante :

- Coûts d'entretien aéronautique : −79 millions d'euros
- Frais de personnel : −22 millions d'euros
- Amortissements et provisions : +123 millions d'euros
- Impôts : −8 millions d'euros.

(c) Evolution du périmètre de consolidation

Au 30 septembre 2003, le Groupe comprend 78 sociétés dont 61 ont fait l'objet d'une intégration globale, 1 d'une intégration proportionnelle et 16 d'une mise en équivalence. La liste des sociétés incluses dans le périmètre de consolidation est présentée en note 18.

Au cours de ce semestre, 18 sociétés ont été créées par le groupe Uileag Holding company Ltd, dans le cadre de l'opération de titrisation d'actifs aéronautiques finalisée en juillet 2003.

(d) Informations sectorielles

(i) Informations par secteur d'activité

	Semestre clos le 30 septembre				
	2003		2002		
En millions d'euros	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation Pro forma	Résultat d'exploitation
				Pro forma	
Passage	5 166	68	5 470	234	239
Fret	692	(8)	723	(3)	(7)
Maintenance	263	34	287	42	64
Autres	72	(6)	71	16	15
Total	**6 193**	**88**	**6 551**	**289**	**311**

Au 1er semestre 2003-04, le chiffre d'affaires s'élève à 6,19 milliards d'euros, en baisse de 358 millions d'euros par rapport au semestre de l'an passé, soit −5,5 %. Hors change, la baisse aurait été limitée à 1 %.

Au 30 septembre 2003, le résultat d'exploitation est positif de 88 millions d'euros, en baisse de 201 millions d'euros par apport au 1er semestre de l'exercice précédent. Celui-ci se décompose en un profit d'exploitation de 68 millions d'euros pour l'activité passage, un profit d'exploitation de 34 millions d'euros pour l'activité maintenance, tandis que l'activité fret affiche une perte d'exploitation de 8 millions d'euros.

Les autres activités affichent une baisse de 22 millions d'euros par rapport à l'exercice précédent, en raison de moindres produits de cessions aéronautiques (1 million d'euros contre 18 millions d'euros au 30 septembre 2002).

(ii) Analyse du chiffre d'affaires par zone géographique de vente

En millions d'euros	France métropolitaine		Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien		Europe Afrique du Nord		Afrique Moyen-Orient		Amériques Polynésie		Asie Nouvelle Calédonie		Total
Semestre clos le 30 septembre 2003													
Passage régulier	2 258	(47,3 %)	209	(4,4 %)	1 020	(21,3 %)	310	(6,5 %)	660	(13,8 %)	322	(6,7 %)	**4 779**
Autres recettes passage	235	(60,7 %)	14	(3,6 %)	75	(19,4 %)	18	(4,7 %)	28	(7,2 %)	17	(4,4 %)	**387**
Total passage	**2 493**	**(48,3 %)**	**223**	**(4,3 %)**	**1 095**	**(21,2 %)**	**328**	**(6,3 %)**	**688**	**(13,3 %)**	**339**	**(6,6 %)**	**5 166**
Transport de fret	181	(29,4 %)	20	(3,3 %)	147	(23,9 %)	46	(7,5 %)	67	(10,9 %)	154	(25,0 %)	**615**
Autres recettes fret	24	(31,2 %)	5	(6,4 %)	19	(24,7 %)	4	(5,2 %)	16	(20,8 %)	9	(11,7 %)	**77**
Total fret	**205**	**(29,6 %)**	**25**	**(3,6 %)**	**166**	**(24,0 %)**	**50**	**(7,2 %)**	**83**	**(12,0 %)**	**163**	**(23,6 %)**	**692**
Maintenance	260	(98,9 %)	—	—	—	—	—	—	—	—	3	(1,1 %)	**263**
Autres	64	(88,9 %)	7	(9,7 %)	—	—	1	(1,4 %)	—	—	—	—	**72**
Total	**3 022**	**(48,8 %)**	**255**	**(4,1 %)**	**1 261**	**(20,4 %)**	**379**	**(6,1 %)**	**771**	**(12,4 %)**	**505**	**(8,2 %)**	**6 193**
Semestre clos le 30 septembre 2002													
Passage régulier	2 236	(44,2 %)	190	(3,8 %)	1 055	(20,8 %)	333	(6,6 %)	804	(15,9 %)	441	(8,7 %)	**5 059**
Autres recettes passage	227	(55,2 %)	13	(3,2 %)	99	(24,1 %)	17	(4,1 %)	33	(8,0 %)	22	(5,4 %)	**411**
Total passage	**2 463**	**(45,0 %)**	**203**	**(3,7 %)**	**1 154**	**(21,1 %)**	**350**	**(6,4 %)**	**837**	**(15,3 %)**	**463**	**(8,5 %)**	**5 470**
Transport de fret	174	(27,1 %)	25	(3,9 %)	162	(25,2 %)	48	(7,4 %)	67	(10,4 %)	167	(26,0 %)	**643**
Autres recettes fret	22	(27,5 %)	5	(6,2 %)	21	(26,3 %)	5	(6,2 %)	17	(21,3 %)	10	(12,5 %)	**80**
Total fret	**196**	**(27,2 %)**	**30**	**(4,1 %)**	**183**	**(25,3 %)**	**53**	**(7,3 %)**	**84**	**(11,6 %)**	**177**	**(24,5 %)**	**723**
Maintenance	283	(98,6 %)	—	—	—	—	—	—	—	—	4	(1,4 %)	**287**
Autres	62	(87,3 %)	9	(12,7 %)	—	—	—	—	—	—	—	—	**71**
Total	**3 004**	**(45,8 %)**	**242**	**(3,7 %)**	**1 337**	**(20,4 %)**	**403**	**(6,2 %)**	**921**	**(14,1 %)**	**644**	**(9,8 %)**	**6 551**

(iii) Analyse du chiffre d'affaires du transport aérien par zone géographique de destination

En millions d'euros	France métropolitaine		Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien		Europe Afrique du Nord		Afrique Moyen-Orient		Amériques Polynésie		Asie Nouvelle Calédonie		Total
Semestre clos le 30 septembre 2003													
Passage régulier	997	(20,8 %)	536	(11,2 %)	1 276	(26,7 %)	524	(11,0 %)	994	(20,8 %)	452	(9,5 %)	4 779
Transport de fret	21	(3,5 %)	75	(12,2 %)	67	(10,9 %)	74	(12,0 %)	170	(27,6 %)	208	(33,8 %)	615
Total	**1 018**	(18,9 %)	**611**	(11,3 %)	**1 343**	(24,9 %)	**598**	(11,1 %)	**1 164**	(21,6 %)	**660**	(12,2 %)	**5 394**
Semestre clos le 30 septembre 2002													
Passage régulier	954	(18,9 %)	456	(9,0 %)	1 350	(26,7 %)	569	(11,2 %)	1 110	(21,9 %)	620	(12,3 %)	5 059
Transport de fret	12	(1,9 %)	75	(11,7 %)	45	(7,0 %)	78	(12,1 %)	197	(30,6 %)	236	(36,7 %)	643
Total	**966**	(17,0 %)	**531**	(9,3 %)	**1 395**	(24,5 %)	**647**	(11,3 %)	**1 307**	(22,9 %)	**856**	(15,0 %)	**5 702**

(e) Charges externes

	Semestre clos le 30 septembre			
En millions d'euros	**2003**	**2002 Pro forma**	**2002**	**Evolution**
Carburant avions	657	680	680	−3,4 %
Affrètements aéronautiques	193	207	207	−6,8 %
Loyers opérationnels	239	269	269	−11,2 %
Redevances aéronautiques	454	475	475	−4,4 %
Commissariat	154	168	168	−8,3 %
Frais d'escale	379	384	384	−1,3 %
Coût d'entretien aéronautique	186	250	329	−25,6 %
Frais commerciaux et de distribution	533	602	602	−11,5 %
Autres frais	578	600	600	−3,7 %
Total	**3 373**	**3 635**	**3 714**	**−7,2 %**

A méthode comptable comparable, les charges externes s'inscrivent en recul de 262 millions d'euros (soit −7,2 %).

Les principaux postes expliquant cette baisse sont les suivants :

- les frais commerciaux et de distribution sont en recul de 69 millions d'euros (−11,5 %) grâce à la diminution des commissions des agences de voyage, des frais de systèmes de réservation et des dépenses de publicité ;
- les coûts d'entretien aéronautique baissent de 64 millions d'euros (−25,6 %) en raison notamment de la dépréciation du dollar, d'une moindre activité et de l'arrêt d'exploitation du Concorde ;
- le poste loyers opérationnels baisse de 11,2 % (−30 millions d'euros) principalement en raison de la dépréciation du dollar ;
- les dépenses de carburant sont en recul de 3,4 % (−23 millions d'euros) du fait d'un effet dollar favorable de 15,8 %, d'une consommation moindre (−1,9 %) et enfin d'une hausse du prix d'acquisition après couverture de 14,0 %.

(f) Frais de personnel et effectifs

(i) Frais de personnel

En millions d'euros	Semestre clos le 30 septembre 2003	2002 Pro forma	2002	Evolution
Par nature de coût				
Salaires et traitements	1 511	1 452	1 452	4,1 %
Cotisations aux régimes de retraite	118	113	113	4,4 %
Autres charges sociales	431	399	399	8,0 %
Transferts de charges	(35)	(35)	(13)	0,0 %
Total	2 025	1 929	1 951	5,0 %
Par zone géographique				
France	1 899	1 788	1 810	6,2 %
Territoires d'outre Mer	5	11	11	−54,5 %
Etranger	121	130	130	−6,9 %
Total	2 025	1 929	1 951	5,0 %

Les frais de personnel progressent de 5 % à méthode comptable comparable. Cette évolution résulte notamment d'une progression des effectifs de 0,8 % et d'un effet calendaire dans les revalorisations salariales annuelles.

(ii) Effectifs moyens

En millions d'euros	Semestre clos le 30 septembre 2003	2002	Evolution
Total	**71 855**	**71 290**	**0,8 %**
Personnel navigant technique	5 012	4 891	2,5 %
Personnel navigant commercial	13 242	12 979	2,0 %
– dont personnel affecté en France	12 974	12 630	2,7 %
– dont personnel affecté à l'étranger et TOM	268	349	−23,2 %
Personnel au sol	53 601	53 420	0,3 %
– dont personnel au sol en France	47 041	46 817	0,5 %
– dont personnel au sol à l'étranger et TOM	6 560	6 603	−0,7 %
Cadres	9 138	8 880	2,9 %
Agents de maîtrise et techniciens	20 699	20 083	3,1 %
Employés	23 764	24 457	−2,8 %
Navigants en ligne	17 295	16 875	2,5 %
Navigants instructeurs	646	682	−5,3 %
Navigants encadrement	313	313	0,0 %

A périmètre courant les effectifs ont progressé de 0,8 %. La variation du périmètre de consolidation n'a pas d'effet significatif sur cette évolution.

(g) Amortissements et provisions d'exploitation

En millions d'euros	Semestre clos le 30 septembre 2003	2002 Pro forma	2002	Evolution
Dotation nette aux amortissements	604	601	483	0,5 %
– Immobilisations incorporelles	18	19	19	−5,3 %
– Immobilisations aéronautiques	514	511	393	0,6 %
– Autres immobilisations corporelles	72	71	71	1,4 %
Dotation nette aux provisions d'exploitation	**14**	**34**	**29**	**—**
– Immobilisations incorporelles	(6)	—	—	—
– Stocks	2	4	4	—
– Créances	5	2	2	—
– Risques et charges	13	28	23	—
Total	**618**	**635**	**512**	**−2,7 %**

(h) Résultat financier

En millions d'euros	Semestre clos le 30 septembre 2003	2002	Evolution
Frais financiers	(71)	(86)	−17,4 %
– Intérêts sur emprunts	(48)	(55)	−12,7 %
– Intérêts sur crédit-bail	(28)	(43)	−34,9 %
– Intérêts intercalaires capitalisés	10	13	−23,1 %
– Autres charges financières	(5)	(1)	400,0 %
Produits financiers	**20**	**34**	**−41,2 %**
– Intérêts sur titres de placement	1	13	−92,3 %
– Résultats sur titres de placement	12	8	50,0 %
– Autres produits	7	13	−46,2 %
Charge nette	**(51)**	**(52)**	**−1,9 %**
Résultat de change	**25**	**30**	**—**
(Dotation)/reprise nette aux provisions	**20**	**(19)**	**—**
Total	**(6)**	**(41)**	**−85,4 %**

Le taux utilisé pour déterminer le montant des intérêts intercalaires est de 4,24 % pour le semestre clos le 30 septembre 2003.

Le résultat de change inclut un gain de change latent net de 23 millions d'euros (gain de 33 millions d'euros pour le semestre clos au 30 septembre 2002).

Le poste « Autres produits financiers » inclut les dividendes reçus des sociétés non consolidées pour 3 millions d'euros au titre du semestre clos le 30 septembre 2003 (2 millions d'euros pour le semestre clos le 30 septembre 2002).

(i) Impôts

En millions d'euros	Semestre clos le 30 septembre 2003	2002 Pro forma	2002
Charge d'impôt courant	(3)	(3)	(3)
(Charge)/produit d'impôt différé	(29)	(48)	(56)
(Charge)/produit total d'impôt	**(32)**	**(51)**	**(59)**

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

(j) Résultat par action

En actions	Semestre clos le 30 septembre 2003	2002
Nombre moyen pondéré d'actions :		
– actions ordinaires émises	219 780 887	219 780 887
– actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 249 464)	(1 249 464)
– actions propres achetées dans le cadre du plan de rachat d'actions	(1 635 034)	(723 938)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	**216 896 389**	**217 807 485**
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	**216 896 389**	**217 807 485**

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

Semestre clos le 30 septembre	2003	2002
	En millions d'euros	
Résultat net part Groupe (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	52	216
Résultat retenu pour le calcul du résultat dilué par action	52	216
	En euro	
Résultat net non dilué par action	0,24	0,99
Résultat net dilué par action	0,24	0,99

(k) Immobilisations corporelles

En millions d'euros	Au 30 septembre 2003 Valeurs brutes	Amortissements et provisions	Valeurs nettes	Au 31 mars 2003 Valeurs brutes	Amortissements et provisions	Valeurs Nettes
Avions	7 520	3 349	4 171	7 788	3 340	4 448
Avions en locations financement	2 193	754	1 439	2 229	691	1 538
Autres	1 880	546	1 334	1 802	504	1 298
Immobilisations aéronautiques	**11 593**	**4 649**	**6 944**	**11 819**	**4 535**	**7 284**
Terrains et constructions	1 088	622	466	1 049	600	449
Installations et matériels	583	426	157	593	435	158
Autres	785	484	301	731	460	271
Autres immobilisations corporelles	**2 456**	**1 532**	**924**	**2 373**	**1 495**	**878**
Total	**14 049**	**6 181**	**7 868**	**14 192**	**6 030**	**8 162**

La valeur nette des avions assortis d'une clause de réserve de propriété s'élève à 919 millions d'euros au 30 septembre 2003 (356 millions d'euros au 31 mars 2003).

La valeur nette des autres immobilisations corporelles financées par location-financement est de 76 millions d'euros au 30 septembre 2003 (78 millions d'euros au 31 mars 2003).

(l) Capitaux propres

(i) Répartition du capital et des droits de vote

En %	Au 30 septembre 2003 capital	droits de vote	Au 31 mars 2003 capital	droits de vote
Etat français	54,0	54,7	54,4	55,1
Salariés et anciens salariés[1]	13,2	13,4	12,9	13,1
Actions détenues par la société Air France[2]	1,3	—	1,3	—
Public	31,5	31,9	31,4	31,8
Total	**100**	**100**	**100**	**100**

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

(2) L'Assemblée Générale Mixte du 28 septembre 1999 a adopté un plan d'acquisition d'actions en faveur des PNT pour un nombre maximum de 3 525 000 actions. Dans ce cadre, la société Air France a acquis 1 249 464 de ses propres actions au cours de l'exercice clos le 31 mars 2000.

Chaque action confère un droit de vote à son détenteur.

(ii) Réserves et résultat

En millions d'euros	30 septembre 2003	31 mars 2003
Réserves distribuables	365	599
Report à nouveau	—	—
Actions d'auto-contrôle	(25)	(25)
Autres réserves	1 504	1 168
Résultat net – part du groupe	52	120
Total	**1 896**	**1 862**

Les réserves distribuables comprennent principalement la part des résultats de la société mère qui a été affectée par les assemblées générales ordinaires des actionnaires et les réserves spéciales des plus values à long terme taxées à un taux réduit.

Les autres réserves enregistrent les résultats accumulés des filiales consolidées.

(m) Provisions pour risques et charges

En millions d'euros	30 septembre 2003	31 mars 2003
Provisions pour retraite, indemnités départ à la retraite et de cessations de service	601	581
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	285	307
Provisions pour restructuration	9	11
Provisions pour litiges avec les tiers	21	39
Autres provisions pour risques et charges	135	157
Total	1 051	1 095
Dont part à court terme	165	193

(n) Dettes financières

En millions d'euros	30 septembre 2003	31 mars 2003
Titres à durée indéterminée	133	169
Emprunts obligataires	18	187
Emprunts location financement	1 320	1 413
Autres emprunts à long terme	2 423	1 914
Intérêts courus non échus	34	47
Prime de remboursement des obligations	—	—
Dettes financières à long terme(1)	**3 928**	**3 730**
Dettes financières à court terme dès l'origine		
Billets de trésorerie	10	150
Concours bancaires à court terme et assimilés	248	267
Dettes financières à court terme	**258**	**417**
Total des dettes financières	**4 186**	**4 147**
(1) Dont part à moins d'un an	334	548

(i) Analyse par devise

En millions d'euros	30 septembre 2003	31 mars 2003
Euro	3 524	3 252
Dollar US	375	374
Franc suisse	—	68
Yen	24	29
Livre sterling	—	—
Autres	5	7
Total	**3 928**	**3 730**

Au mois de juillet 2003, Air France a finalisé une opération de titrisation d'actifs aéronautiques pour 435 millions d'euros. Ce financement est garanti par un portefeuille de seize avions.

Trois tranches de dette d'une maturité de dix ans ont été émises.

Une tranche senior A1 à taux variable d'un montant de 98,4 millions d'euros et d'une durée de vie moyenne de 5,6 ans, une autre tranche senior A2 non amortie à taux fixe d'un montant de 194 millions d'euros et d'une durée de dix ans, (ces deux tranches sont garanties par MBIA Assurance S.A. et bénéficient d'une note Aaa/AAA respectivement attribuée par les agences de notation Moody's et Fitch), une tranche mezzanine B à taux variable d'un montant de 142,6 millions d'euros et d'une durée moyenne de 5,6 ans. Cette dernière bénéficie d'une note A3/A− respectivement attribuée par les agences de notation Moody's et Fitch.

Trois avions étant en attente de livraison, le groupe n'a encaissé que 337 millions d'euros au cours de ce semestre.

Le groupe dispose d'une ligne de crédit syndiqué revolving multidevises d'un montant d'un milliard d'euros à échéance août 2006, non utilisée au 30 septembre 2003. Par ailleurs le groupe bénéficie de lignes de crédit moyen terme de 45 millions d'euros (dont 25 millions d'euros tirés au 30 septembre 2003) dont les échéances varient entre octobre 2003 et octobre 2006.

(o) Engagements de locations

(i) Locations financement (crédit-bail)

En millions d'euros	30 septembre 2003	31 mars 2003
Avions	1 465	1 574
Constructions	70	75
Matériels	3	4
Total engagement	**1 538**	**1 653**

(ii) Locations opérationnelles

En millions d'euros	30 septembre 2003	31 mars 2003
Avions	2 338	2 359

(p) Commandes de matériels aéronautiques

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

	En millions d'euros	
	30 septembre 2003	31 mars 2003
N + 1	765	661
N + 2	922	1 065
N + 3	612	849
N + 4	472	530
N + 5	283	301
Au-delà de 5 ans	696	740
Total	**3 750**	**4 146**

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

En l'absence de livraisons d'appareils ou de nouvelles commandes, les carnets de commandes d'Air France auprès d'Airbus et de Boeing sont restés stables sur le 1er semestre de l'exercice 2003-2004. Au 30 septembre 2003, 48 appareils, soit 37 Airbus (dont 6 stockés) et 11 Boeing, restaient à livrer.

Des ajustements limités de dates de livraison ont toutefois été finalisés sur la période, ils s'inscrivent dans la prolongation des mesures de lissage des investissements mises en place sur les exercices précédents.

En Moyen courrier : l'accord définitif d'Airbus sur un nouveau calendrier de livraison des A318 a été enregistré, il se traduit par un ralentissement de l'introduction de ces appareils dans la flotte à l'été 2004 qui sera de 6 unités (contre 9 initialement prévus), cet aménagement était déjà inscrit dans le tableau des commandes à fin mars 2003.

Les 4 appareils actuellement stockés (2 A320, 1 A319, 1 A321) seront mis en service au cours de l'année 2004 en fonction de l'évolution des trafics.

Il a par ailleurs été convenu avec Airbus d'engager une refonte du carnet d'options de la famille 319/320/321 pour tenir compte des nouvelles conditions du marché.

En Long Courrier : la décision principale est relative à la prolongation de la période de stockage de 2004 à 2005 d'un des deux A330-200, la mise en exploitation de l'autre appareil restant prévue avant l'été 2004 en fonction des conditions de trafic.

Pour mémoire : pendant la période de stockage, ces appareils restent la propriété de la structure financière mise en place à l'occasion de la décision de report de livraison à Air France de ces appareils.

Sur le secteur des avions régionaux, la date de livraison d'un CRJ700 pour Brit Air en mars 2004 a été repoussée d'un an (mars 2005).

Par ailleurs, Régional a pris livraison en octobre des 2 Embraer 145 stockés depuis décembre 2002.

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion		Année de livraison	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	N + 5	Au-delà de 5 ans
A318	Au 30 sept 2003	Commandes fermes	6	3	4	2	—	—
		options	—	—	6	4	—	—
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	5	3	4	3	—	—
		options	—	—	3	4	3	—
A319	Au 30 sept 2003	Commandes fermes	1	—	—	—	—	—
		options	—	—	4	1	—	12
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	1	—	—	—	—	—
		options	—	6	4	1	—	6
A320	Au 30 sept 2003	Commandes fermes	3	1	1	—	—	—
		options	—	—	—	—	—	—
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	2	2	1	—	—	—
		options	—	—	—	—	—	—
A321	Au 30 sept 2003	Commandes fermes	1	—	—	—	—	—
		options	—	—	1	—	1	—
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	1	—	—	—	—	—
		options	—	—	1	—	1	—

Type avion		Année de livraison	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	N + 5	Au-delà de 5 ans
A330	Au 30 sept 2003	Commandes fermes	2	2	1	—	—	—
		options	—	—	3	3	—	—
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	3	1	1	—	—	—
		options	—	1	3	2	—	—
A380	Au 30 sept 2003	Commandes fermes	—	—	—	3	2	5
		options	—	—	—	1	1	2
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	—	—	—	3	2	5
		options	—	—	—	—	2	2
B747	Au 30 sept 2003	Commandes fermes	—	1	—	—	—	—
		options	—	—	—	—	—	—
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	—	—	1	—	—	—
		options	—	—	—	—	—	—
B777	Au 30 sept 2003	Commandes fermes	—	4	6	—	—	—
		options	—	—	—	3	3	4
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	—	4	6	—	—	—
		options	—	—	—	—	3	7
Embraer 145 . . .	Au 30 sept 2003	Commandes fermes	2	3	3	2	—	—
		options	—	—	—	—	—	—
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	2	3	3	2	—	—
		options	—	—	—	—	—	—
CRJ 700	Au 30 sept 2003	Commandes fermes	2	—	—	—	—	—
		options	—	—	—	—	—	—
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	3	1	—	—	—	—
		options	—	—	—	—	—	—

(q) Litiges et procès

À la connaissance de la société, il n'existe pas de/d'autre litige, arbitrage ou fait exceptionnel susceptible d'avoir ou ayant eu dans un passé récent, une incidence significative sur la situation financière, le résultat, l'activité et le patrimoine de la société du groupe.

Litige 39ème heure

Avant qu'elle ne soit ramenée à 35 heures, la durée hebdomadaire de travail fixée par le règlement du personnel au sol avait été portée en janvier 1995 de 38 à 39 heures dans le cadre du plan intitulé « Reconstruire Air France ».

À partir de 1999 plus de 4 000 salariés ont contesté devant les tribunaux cette modification de la durée hebdomadaire du travail et réclamé le paiement de la 39ème heure hebdomadaire travaillée.

Au mois de septembre 2002, la Cour de Cassation a rendu plusieurs arrêts faisant droit à l'argumentation de la société. Ces décisions devraient mettre un terme aux procédures en cours. Aucune provision n'a été constituée à ce titre.

Litige HALL

Au mois de juin 2000, plusieurs agents de voyages domiciliés dans l'Etat de Caroline du Nord aux USA, ainsi que l'association professionnelle dont ils sont membres (Association of Retail Travel Agents), ont assigné devant un Tribunal Fédéral de cet Etat plusieurs grandes compagnies aériennes

américaines pour entente illicite à la suite de la réduction en 1999 des commissions qui leur étaient versées par ces compagnies pour l'émission de titres de transport.

Les mêmes agents de voyages ont progressivement attrait dans la procédure au cours de l'année 2002, trois grandes compagnies aériennes européennes dont la Compagnie Air France.

Au plan procédural, l'action des agents de voyages s'est vue reconnaître, par le Tribunal saisi, le caractère d'un recours collectif (« class action »).

Le montant des dommages et intérêts réclamés solidairement aux compagnies aériennes, au titre des préjudices allégués, est de 17 500 000 000 USD, montant qui peut être triplé en application de la législation américaine relative aux ententes.

La société Air France estime infondé le grief d'entente illicite formulé à son encontre et entend demander au Tribunal saisi sa mise hors de cause.

Par jugement en date du 30 octobre 2003, le Tribunal a débouté les agents de voyages de leurs demandes et mis hors de cause l'ensemble des compagnies aériennes américaines et européennes qui avaient été assignées dans cette affaire.

Les demandeurs ont interjeté appel de cette décision devant la Cour de Richmond (Virginie).

Litige TAM Travel

Le 9 avril 2003, de poursuites ont été engagés devant la cour du district fédéral d'Oakland en Californie, contre la société Air France, 11 compagnies américaines et 8 autres compagnies internationales sur le fondement de pratiques anticoncurrentielles. Ce litige est identique au litige Hall, et comprend certains des demandeurs du litige Hall. Le 10 novembre 2003, ce litige a été joint à d'autres procédures similaires. Certains défendeurs ont demandé de sursoir à statuer tant qu'une décision sur le litige Hall n'avait pas été rendue. Le juge n'a pas, à ce stade, statué sur cette demande.

Litige entre la société Servair et des salariés de cette société

Un nombre important de salariés de Servair a, au cours de l'année 2000 et début 2001, saisi les juridictions prud'hommales de demandes tendant au paiement de rappel de salaire. Selon les demandeurs, le temps de repas pris dans le restaurant d'entreprise s'analysait comme une période pendant laquelle le salarié est sous astreinte de l'employeur et devait être rémunéré comme un temps de travail effectif. Servair estimait au contraire que le temps de repas s'analysait comme une interruption du temps de travail qui n'ouvrait pas droit à rémunération.

La Cour d'Appel, dans un arrêt du 8 novembre 2001 devenu définitif, a confirmé la position retenue par Servair.

D'autres actions représentant un total de 471 demandes individuelles qui avaient été initiées par les salariés de Servair sur cette même problématique, sont toujours pendantes devant les tribunaux. L'entreprise n'a constitué aucune provision au titre de ces désaccords.

Litige 11 septembre 2001

Certains ayants droit des victimes des actes de terrorisme du 11 septembre 2001 ont assigné devant une juridiction de la ville de New York à la fin 2003 les autorités aéroportuaires gestionnaires des aéroports de Newark, Washington et Boston, d'où ont décollé les avions ayant servi à commettre les attentats.

Sont également assignées les entreprises sous traitantes de ces aéroports ainsi que l'ensemble des compagnies aériennes, dont la Compagnie Air France, qui opéraient à l'époque des vols à partir de ces trois plates-formes.

Les plaignants allèguent que les autorités aéroportuaires leurs sous-traitants, et les compagnies aériennes assignées ont commis des négligences, notamment dans le choix des entreprises en charge de la sûreté sur lesdites plates-formes.

Air France, dont la responsabilité civile est couverte par sa police aviation à hauteur de 2 milliards de dollars, estime sa mise en cause totalement injustifiée dans cette affaire.

(r) Trésorerie et équivalent de liquidités

En millions d'euros	30 septembre 2003	31 mars 2003
Disponibilités	241	193
Equivalent de liquidités	961	746
Concours bancaires à court terme et assimilés	(248)	(267)
Trésorerie	**954**	**672**

Sont exclus des équivalents de liquidités les valeurs mobilières de placement d'une durée supérieure à trois mois lors de l'acquisition ou comportant un risque significatif de variation de valeur.

(s) Périmètre de consolidation au 30 septembre 2003

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
AIR FRANCE SERVICES LTD	Room 229 – Terminal 2 Office Block London Heathrow Airport – Hounslow MDDX TW6 1RR – Grande-Bretagne	Etrangère	7 000 000 gbp	100	100	Intégration Globale	31 décembre
AMADEUS FRANCE	2-8 avenue du Bas Meudon 92445 Issy les Moulineaux	348 702 457	1 600 €	74	66	Intégration Globale	31 mars
AMADEUS FRANCE SERVICES	2-8 avenue du Bas Meudon 92445 Issy les Moulineaux	356 305 326	2 880 016 €	42	57	Intégration Globale	31 mars
AMADEUS GLOBAL TRAVEL DISTRIBUTION	Salvador de Madariaga 1 28046 Madrid – Espagne	Etrangère	27 898 000 €	23	36	Mise en équivalence	31 décembre
CRMA	ZA de la Clef de Saint-Pierre BP 10F 78996 Elancourt	312 139 215	1 300 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
GIE ITAB 320	45, rue de Paris 95747 Roissy CDG Cedex	347 907 636	—	100	100	Intégration Globale	31 mars
HEATHROW CARGO HANDLING	Building 558 – Shoreham Road West MDDX TW6 3RN – Grande-Bretagne	Etrangère	800 000 gbp	50	50	Mise en équivalence	31 décembre
REENTON DEVELOPMENT LIMITED	Guangdong Investment Tower, 11th Floor 148 Connaught Road Central Hong Kong	Etrangère	10 000 hkd	51	51	Intégration Globale	31 décembre
SODEXI	14 rue des Voyelles BP 10301 Bat. AFE 3512 – Zone Fret 4 95703 Roissy CDG Cedex	347 960 825	2 400 000 €	60	60	Intégration Globale	31 mars
Sous Groupe UILELAG HOLDING COMPANY LTD							
UILEAG HOLDING COMPANY LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
O'FIONNAGAIN HOLDING COMPANY LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 1 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 2 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 3 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
TAKEOFF 4 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 5 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 6 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 7 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 8 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 9 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 10 LIMITED . . .	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 11 LIMITED . . .	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 12 LIMITED . . .	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 13 LIMITED . . .	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 14 LIMITED . . .	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 15 LIMITED . . .	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 16 LIMITED . . .	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
Sous Groupe AIR FRANCE FINANCE							
AIR FRANCE FINANCE . . .	45, rue de Paris 95747 Roissy CDG Cedex	341 178 697	153 272 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
AIR AUSTRAL	BP 611 97473 Saint Denis de la Réunion	323 650 945	1 984 000 €	30	30	Mise en équivalence	31 mars
AIR FRANCE FINANCE IRELAND	69/71 st Stephen's Green Dublin 2 Irlande	Etrangère	3 502 508 usd	100	100	Intégration Globale	31 décembre
AIR FRANCE PARTNAIRS LEASING NV	130 Schottegativeg Oost Curaçao-Antilles Néerlandaises	Etrangère	39 209 180 usd	45	45	Mise en équivalence	31 décembre
ALL AFRICA AIRWAYS . .	Les Cascades, Edith Cavell Street Port-Louis – Maurice Globale	Etrangère	6 697 487 usd	51	51	Intégration Globale	31 décembre
BRIT AIR	Aéroport BP 156 29204 Morlaix	927 350 363	23 483 376 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
CITY JET	Swords Campus, Balheary Road Swords Co. Dublin – Irlande	Etrangère	5 079 968 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
FREQUENCE PLUS SERVICES	51/59 avenue Ledru Rollin 94 200 Ivry sur Seine	347 944 259	2 288 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
ICARE	Aéroport BP 156 29204 Morlaix	380 582 346	1 035 488 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
PROTEUS DEVELOPPEMENT	Aéroport de Dijon Bourgogne 21600 Longvic	399 132 554	5 559 063 €	100	100	Intégration Globale	31 mars

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
PROTEUS FINANCE	Zone industrielle La Plaine – BP 134 42163 Andrezieux	428 865 141	40 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
REGIONAL COMPAGNIE AERIENNE EUROPEENNE .	Aéroport de Nantes Atlantique 44340 Bouguenais	335 351 920	100 000 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
SOCIETE D'EXPLOITATION AERONAUTIQUE	45, rue de Paris 95747 Roissy CDG Cedex	379 316 276	38 112 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
SOCIETE NOUVELLE AIR IVOIRE	Place de la République – Abidjan Côte d'Ivoire	Etrangère	3 600 000 000 xof	39	76	Intégration Globale	31 décembre
Sous Groupe SERVAIR							
SERVAIR (Cie d'exploitation des services auxiliaires aériens)	4 place de Londres Roissypole 95726 Roissy CDG Cedex	722 000 395	52 386 208 €	88	88	Intégration Globale	31 décembre
ACNA	Bat. 3416 Modules 100 et 200 BP 10605 95724 Roissy CDG Cedex	382 587 558	250 000 €	88	100	Intégration Globale	31 décembre
ACSAIR	Le Ronsard – Paris Nord 2 22 avenue des Nations – BP 50379 Villepinte – 95942 Roissy CDG Cedex	437 568 702	1 500 000 €	45	51	Intégration Globale	31 décembre
AEROSUR	Le Ronsard – Paris Nord 2 22 avenue des Nations – BP 50379 Villepinte – 95942 Roissy CDG Cedex	432 219 940	40 000 €	88	100	Intégration Globale	31 décembre
AFRIQUE CATERING	4 place de Londres Roissypole BP 10701 95726 Roissy CDG Cedex	403 236 714	450 000 €	45	51	Intégration Globale	31 décembre
AIR CHEF	Via Venezia Guilia 5/a Milano Italie	Etrangère	2 000 000 €	28	25	Mise en équivalence	31 décembre
ALPHA AIRPORTS GROUP PLC	Europa House – 804 Bath Road Cranford Middlesex TW5 9US Grande Bretagne	Etrangère	17 068 000 gbp	24	27	Mise en équivalence	31 janvier
BRUNEAU PEGORIER . . .	15 rue de la Grande Borne 77 990 Le Mesnil Amelot	572 129 377	1 365 500 €	84	95	Intégration Globale	31 décembre
CARBAG	12 chemin des glirettes 95000 Le Thillay	382 587 558	10 000 €	88	100	Intégration Globale	31 décembre
CENTRE DE PRODUCTION ALIMENTAIRE	16 rue de la Grande Borne 77990 Le Mesnil Amelot	380 885 129	1 500 000 €	88	100	Intégration Globale	31 décembre
CULIN'AIR PARIS	8 rue des acacias 77230 Villeneuve sous Dammartin	430 048 959	914 760 €	49	56	Intégration Globale	31 décembre
DAKAR CATERING	PO Box 8431 Aéroport de Dakar Yoff Dakar – Sénégal	Etrangère	215 000 000 cfa	42	48	Mise en équivalence	31 décembre
EUROPEAN CATERING SERVICES	The Corporation Trust Company 1209 Orange Street Wilmington DE 19801 USA	Etrangère	4 860 000 usd	88	100	Intégration Globale	31 décembre
FLYING FOOD CATERING .	1209 Orange Street – City of Wilmington 400 – State of Delaware USA	Etrangère	920 000 usd	43	49	Mise en équivalence	31 décembre
FLYING FOOD MIAMI . . .	1650 N.W. – 70th Avenue Miami, Florida 33299 USA	Etrangère	6 000 000 usd	43	49	Mise en équivalence	31 décembre
FLYING FOOD SAN FRANCISCO	810 Malcom Road Burlingame California 94010 USA	Etrangère	3 000 000 usd	39	44	Mise en équivalence	31 décembre
FLYING FOOD SERVICES . .	1209 Orange Street – City of Wilmington 400 – State of Delaware USA	Etrangère	450 000 usd	43	49	Mise en équivalence	31 décembre
JET CHEF	Zone d'aviation d'affaires 93350 Aéroport du Bourget	382 587 541	380 000 €	88	100	Intégration Globale	31 décembre

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
LOGAIR	4 place de Londres Roissypole 95726 Roissy CDG Cedex	443 014 527	40 000 €	44	50	Intégration Proportionnelle	31 décembre
LOME CATERING SA	Aéroport de Lomé BP 3688 Togo	Etrangère	100 000 000 cfa	16	35	Mise en équivalence	31 décembre
MACAU CATERING SERVICES	Catering Building Macau International Airport Pac On Taipa – Macao	Etrangère	16 000 000 mop	15	34	Mise en équivalence	31 décembre
MALI CATERING	Aéroport de Bamako Sénou BP E3803 – Bamako Mali	Etrangère	350 000 000 cfa	63	99	Intégration Globale	31 décembre
ORLY AIR TRAITEUR	1 rue du Pont des Pierres 91320 Wissous	384 030 680	5 700 000 €	89	100	Intégration Globale	31 décembre
PASSERELLE	Route du Midi Bat. 3441 – BP 10605 95724 Roissy CDG Cedex	433 032 828	7 500 €	88	100	Intégration Globale	31 décembre
PMAIR	Bat. 3416 – Route du Midi 93290 Tremblay	437 927 882	8 000 €	45	51	Intégration Globale	31 décembre
SEREP	PO Box 8431 Aéroport de Dakar Yoff Dakar – Sénégal	Etrangère	30 600 000 cfa	29	33	Mise en équivalence	31 décembre
SERVAIR EUREST	Avenida 11 de Septiembre Poligono Mas Blau 08820 El Prat de Llobregat Barcelona – Espagne	Etrangère	710 797 €	31	35	Mise en équivalence	31 décembre
SERVAIR SATS	PO Box 3 Singapoure Changi Airport 918141 Singapour	Etrangère	1 040 000 sgd	45	51	Intégration Globale	31 décembre
SERVANTAGE	12 chemin des glirettes 95000 Le Thillay	424 657 179	37 500 €	88	100	Intégration Globale	31 décembre
SESAL	Aéroport Léon Mba PO Box 20303 Libreville – Gabon	Etrangère	250 000 000 cfa	35	40	Mise en équivalence	31 décembre
SOCIETE IMMOBILIERE AEROPORTUAIRE	4 place de Londres Roissypole BP 10701 95726 Roissy CDG Cedex	722 003 795	1 905 000 €	88	100	Intégration Globale	31 décembre
SKYCHEF	International Airport PO Box 450 Victoria – Point Larue Mahé – Seychelles	Etrangère	312 500 scr	48	55	Intégration Globale	31 mars
SKYLOGISTIC	BP 121 69125 Lyon St Exupéry Aéroport	423 049 089	37 500 €	88	100	Intégration Globale	31 décembre
SOGRI	Aéroport de Cayenne Rochambeau 97351 Matoury	320 750 763	225 000 €	85	97	Intégration Globale	31 décembre
SORI	Zone de fret Nord Aéroport Pôle Caraïbes 97139 Abymes	322 055 187	50 000 €	44	50	Intégration Globale	31 décembre
SPECIAL MEALS CATERING	16 rue de la Grande Borne 77990 Le Mesnil Amelot	429 627 474	7 622 €	88	100	Intégration Globale	31 décembre

6.2.7 Récapitulatif des différences entre les principes comptables suivis par Air France et les principes comptables américains

Les états financiers consolidés d'Air France pour les semestres terminés les 30 septembre 2003 et 2002 ont été préparés conformément aux principes comptables généralement admis en France (*French GAAP*). Les différences majeures entre les conventions comptables appliquées par Air France et les principes comptables américains (*US GAAP*) sont décrites ci-dessous.

(a) Différences dans la comptabilité des regroupements d'entreprises

- **Adoption des normes SFAS 141, Business Combinations, et du SFAS 142, Goodwill and Other Intangible Assets, selon les principes comptables américains**

  Conformément aux principes comptables français, l'écart de première consolidation et l'écart d'acquisition d'une entreprise sont amortis sur une période, qui ne peut excéder 20 ans.

  Conformément aux principes comptables américains, Air France a adopté la norme SFAS 141, *Business Combinations*, pour tout regroupement d'entreprises comptabilisé selon la méthode de comptabilisation des achats réalisés après le 30 juin 2001, et la norme SFAS 142, *Goodwill and Other Intangible Assets*, le 1er avril 2001. En vertu de la SFAS 142, l'écart d'acquisition et les immobilisations incorporelles ayant une durée de vie indéfinie ne sont plus amortis mais doivent faire l'objet de tests de dépréciation au moins une fois par an (ou plus souvent, s'il existe des indicateurs de dépréciation). Les immobilisations incorporelles identifiables ayant une durée de vie définie devraient continuer d'être amorties sur cette durée de vie. Air France procède au test annuel de dépréciation de l'écart d'acquisition au cours du premier trimestre de chaque exercice.

  Air France n'a comptabilisé aucune dépréciation de l'écart d'acquisition ou des immobilisations incorporelles, selon les principes comptables américains, pendant les semestres terminés les 30 septembre 2003 et 2002.

- **Amortissement de l'écart d'acquisition**

  Dans les états financiers consolidés d'Air France établis conformément aux principes comptables français, l'écart d'acquisition est généralement amorti sur sa durée de vie estimée, laquelle ne peut excéder 20 ans.

Conformément aux principes comptables américains, Air France a adopté la norme SFAS 142 à compter du 1er avril 2001. Comme indiqué plus haut, l'écart d'acquisition ne sera plus amorti mais il sera soumis à des tests de dépréciation chaque année ou en cas de circonstances exceptionnelles susceptibles de réduire sa valeur. L'adoption de cette norme se traduit par une hausse de 16,5 millions d'euros du résultat établi selon les principes comptables américains pour le semestre terminé le 31 septembre 2003, par rapport au résultat établi selon les principes comptables français, et de 16,7 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2002.

De plus, bien que l'écart d'acquisition sur les investissements comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence ne soit plus amorti, il devra cependant faire l'objet d'un test de dépréciation, tel que prévu par la norme APB 18 (Accounting Principles Board Opinion No. 18, *The Equity Method of Accounting for Investments in Common Stock*). La suppression de l'amortissement de l'écart d'acquisition sur les investissements comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence augmenterait de 0,7 million d'euros le résultat établi selon les principes comptables américains pour le semestre terminé le 30 septembre 2003, et de 1 million d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2002.

Les ajustements selon les principes comptables américains ont entraîné une hausse des fonds propres de 89 millions d'euros au 30 septembre 2003 et 71,8 millions d'euros au 31 mars 2003.

Un résumé des ajustements du résultat net et des fonds propres avant impôt, résultant de l'application des principes comptables américains est présenté ci-dessous.

	Résultat net		Fonds propres	
	30 septembre			
En millions d'euros	2003	2002	30 septembre 2003	31 mars 2003
Amortissement des écarts d'acquisition	16,5	16,7	84,3	67,8
Amortissement des écarts d'acquisition selon la méthode de mise en équivalence	0,7	1,0	4,7	4,0
Amortissement des écarts d'acquisition	**17,2**	**17,7**	**89,0**	**71,8**

- **Répartition du prix d'achat sur les éléments d'actif et de passif acquis**

Conformément aux principes comptables français, certains éléments d'actif et de passif acquis n'ont pas été ajustés à leur juste valeur au moment de l'acquisition ou, dans le cas des acquisitions par étape, leur juste valeur a été établie lors de la phase initiale de l'acquisition.

Selon les principes comptables américains, la norme APB 16 (Accounting Principles Board Opinion No. 16, *Business Combinations*) applicable aux regroupements d'entreprises initiés jusqu'au 30 juin 2001 et la norme SFAS 141 applicable aux regroupements d'entreprises réalisés après cette date stipulent qu'Air France doit répartir le prix d'achat entre les éléments d'actif et de passif identifiables. Dans le cas d'une acquisition par étapes, elles exigent que tout élément supplémentaire acquis soit évalué à sa juste valeur à sa date d'acquisition. En conséquence, les montants inscrits en écart d'acquisition et en immobilisations corporelles diffèrent selon les principes comptables français et américains.

Au 30 septembre 2003, il en a résulté une charge supplémentaire de 0,6 million d'euros sur le résultat net avant impôt selon les principes comptables américains et, au 30 septembre 2002, un produit supplémentaire de 3 millions d'euros. Les fonds propres associés ont augmenté de 6,8 millions d'euros au 30 septembre 2003 et de 7,4 millions d'euros au 31 mars 2003.

(b) Dépréciation des immobilisations corporelles à long terme

Selon les principes comptables français, lorsque les événements et les circonstances laissent supposer une possible réduction de la valeur des éléments d'actif, Air France évalue ces pertes potentielles sur l'ensemble de sa flotte en pleine propriété et en location-financement et sur les pièces de rechange immobilisées, sur la base de leur valeur de recouvrement.

Selon les principes comptables américains, Air France a adopté la norme SFAS 144, *Accounting for the Impairment or Disposal of Long-Lived assets*. Celle-ci stipule que les actifs à long terme, notamment les terrains, les installations et les immobilisations incorporelles acquises soumises à amortissement, feront l'objet d'un test de dépréciation en cas de circonstances exceptionnelles susceptibles de réduire leur valeur. Si la valeur comptable est supérieure à la valeur nominale des flux de trésorerie futurs estimés, on comptabilisera une charge pour dépréciation correspondant à l'excédent entre la valeur comptable de l'actif et sa juste valeur. Les éléments d'actifs qui doivent être cédés sont présentés séparément au bilan, et comptabilisés au montant le plus faible de leur valeur comptable ou leur juste valeur, frais de cession déduits. Ces biens cessent alors d'être amortis. En vertu des principes comptables américains, les éléments d'actif et de passif d'un ensemble destiné à la vente seront présentés séparément au bilan.

En conséquence, les différences entre les méthodes comptables entraîneraient au total une hausse de 2,2 millions d'euros du résultat avant impôt d'Air France pour le semestre terminé le 30 septembre 2003, établi selon les principes comptables américains, et une hausse de 0,6 million d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2002. Selon les principes comptables américains, les fonds propres diminueraient de 4 millions d'euros au 30 septembre 2003 et de 6,2 millions d'euros au 31 mars 2003, par rapport aux principes comptables français.

(c) Comptabilisation des valeurs mobilières

Conformément aux principes comptables français, Air France comptabilise ces valeurs mobilières au montant le plus faible entre leur coût historique et leur juste valeur. Toute dépréciation des valeurs mobilières est comptabilisée en charges. Les provisions déjà inscrites peuvent être reprises en cas de revalorisation de leur juste valeur.

Conformément aux principes comptables américains, Air France doit appliquer les dispositions de la norme SFAS 115, *Accounting for Certain Investments in Debt and Equity Securities*, qui stipule que les valeurs mobilières sont regroupées en trois catégories : les titres négociés (« *trading securities* » que l'entreprise achète et détient principalement aux fins de vente à court terme), les titres détenus jusqu'à maturité (« *held to maturity securities* », que l'entreprise a l'intention et la capacité de conserver jusqu'à leur échéance) et les titres disponibles pour la vente (« *available for sale securities* » ne rentrant dans aucune des deux autres catégories). En vertu de la norme SFAS 115, Air France classerait ses valeurs mobilières comme des titres disponibles pour la vente, avec gains et pertes latents exclus des résultats et comptabilisés en tant qu'éléments de fonds propres (*other comprehensive income*). Les pertes latentes, dès lors qu'elles sont durables (« *other than temporary* »), sont comptabilisées en diminution du résultat et ne peuvent faire l'objet d'une reprise tant que les valeurs mobilières n'ont pas été cédées.

Air France a aussi investi ses liquidités dans des fonds communs de placement (SICAV) à des fins de vente à court terme. Les gains ou pertes réalisés ou latents seront immédiatement comptabilisés en produit financier, ou en charge financière.

Conformément aux principes comptables américains, les pertes nettes latentes se montaient à 2,1 millions d'euros au 30 septembre 2003 et à 7,5 millions d'euros et au 31 mars 2003.

Dépréciation durable

Selon les principes comptables français, Air France a inscrit une provision de 3,2 millions d'euros pour la dépréciation de ses placements dans Austrian Airlines sur le trimestre terminé le 30 septembre 2003. Selon les principes comptables américains, la charge associée à cette dépréciation a été éliminée dans la mesure où la perte de valeur avait déjà été constatée au 31 mars 2003 pour un montant de 6 millions d'euros et où aucune perte latente supplémentaire durable n'avait lieu d'être constatée.

Un résumé des ajustements du résultat net et des fonds propres avant impôt, résultant de l'application des principes comptables américains est présenté ci-dessous :

	Résultat net		Fonds propres	
	30 septembre			
En millions d'euros	2003	2002	30 septembre 2003	31 mars 2003
Gains (pertes) latents sur les titres disponibles pour la vente	—	—	(2,1)	(7,5)
Dépréciation durable	3,2	—	(2,8)	(6,0)
Titres disponibles pour la vente (c) . . .	**3,2**	**—**	**(4,9)**	**(13,5)**

(d) Consolidation

Pendant l'exercice clos au 31 mars 2003, Air France a conclu des accords selon lesquels elle différait la livraison d'avions en transférant ces appareils à Nogues et Investima, deux nouvelles structures *ad hoc*. Selon les principes comptables français, Air France n'était pas tenue de consolider ces entités car elle ne détenait aucune participation dans celles-ci.

Selon les principes comptables américains, Air France a estimé qu'elle supportait les risques et bénéficierait des avantages liés à la propriété des actifs de ces structures *ad hoc*, puisqu'elle avait conclu des accords irrévocables et sans réserve portant sur le financement et la possession de ces avions dès la création de ces structures. De ce fait, ces structures auraient été entièrement consolidées au 31 mars 2003 en application des principes comptables américains, conformément à la norme FASB Emerging Issues Task Force Topic D-14, *Transactions involving Special-Purpose*

Entities (« EITF D-14 »). Selon les principes comptables français, Air France a supporté l'ensemble des coûts de financement liés à ces nouvelles structures sur son compte de résultat. En conséquence, selon les principes comptables américains, il n'y aurait aucune incidence sur le résultat net et les fonds propres, en raison de la consolidation de ces structures.

Au 30 septembre 2003 et au 31 mars 2003, selon les principes comptables américains, la consolidation de Nogues et d'Investima a entraîné une augmentation à la fois des immobilisations aéronautiques et de la dette financière de 245 millions d'euros, correspondant à la dette résiduelle sur les avions et aux dettes associées. Cela n'aurait aucune répercussion sur le résultat net selon les principes comptables américains, dans la mesure où les charges de financement sont actuellement encourues et où les avions ne sont pas encore en exploitation.

Air France a créé des VIE ("variable interest entities") pendant le semestre terminé en septembre 2003.

Conformément aux principes comptables américains, Air France a suivi les dispositions de l'avis FIN 46, *Consolidation of Variable Interest Entities*, et consolidé ces VIE. Il en a résulté une hausse de la dette financière, ainsi que des disponibilités et valeurs mobilières de placement, de 98 millions d'euros au 30 septembre 2003.

(e) Investissements comptabilisés selon la méthode de la mise en équivalence

(i) Rapprochement avec les principes comptables américains

Conformément aux principes comptables français, Air France a comptabilisé plusieurs de ses investissements avec la méthode de la mise en équivalence, en incluant le résultat net selon les principes comptables français ou, dans certains cas, en utilisant le résultat net établi selon les normes IFRS (« International Financial Reporting Standards »).

Conformément aux principes comptables américains, et à la norme APB 18, les résultats des opérations liées à ces investissements doivent être comptabilisés selon les principes comptables américains, avant qu'Air France n'intègre leur impact sur le résultat des entreprises comptabilisé selon la méthode de mise en équivalence. Les retraitements comptables à réaliser suivant les principes comptables américains concernent principalement les participations d'Air France dans Amadeus GTD et reflètent des différences comptables en matière de regroupement d'entreprises. Ces différences auraient entraîné une augmentation du résultat net avant impôt de 2,3 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2003 et de 3,4 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2002 ; ils auraient de même entrainé une augmentation des fonds propres de 3 millions d'euros au 30 septembre 2003 et une diminution de 0,9 million d'euros au 31 mars 2003, par rapport aux montants comptabilisés selon les principes comptables français.

(ii) Amortissement de l'écart d'acquisition

Selon les principes comptables français, l'écart entre le prix d'achat des investissements comptabilisé selon la méthode de mise en équivalence et la valeur historique nette au bilan est généralement constaté en écart d'acquisition. Le goodwill est amorti sur une période de 20 ans. En vertu des principes comptables américains, cet écart est réparti entre les différents actifs de ces investissements et amorti en conséquence sur les périodes futures. Air France a enregistré une hausse de son résultat net de 0,7 million d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2003 et de 1 million d'euros (avant impôt) pour le semestre terminé le 30 septembre 2002, qui correspond principalement à une reprise de l'amortissement de l'écart d'acquisition lié à ses investissements dans Alpha.

(iii) Sociétés comptabilisées à leur valeur nette comptable, conformément aux principes comptables français, et selon la méthode de la mise en équivalence, conformément aux principes comptables américains

Selon les principes comptables français, les participations à hauteur de 20 % ou plus dans certaines entreprises peuvent ne pas être comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence si Air France estime qu'elle n'exerce pas ou n'a pas l'intention d'exercer une influence notable.

Selon les principes comptables américains, Air France a pris en compte les dispositions de la norme FASB Interpretation No. 35, *Criteria for Applying the Equity Method of Accounting for Investments*

in Common Stock, et établi que sa participation dans Opodo devait être comptabilisée selon la méthode de la mise en équivalence.

Par conséquent, la comptabilisation de la participation d'Air France dans Opodo selon la méthode de la mise en équivalence conformément aux principes comptables américains entraîne une modification du résultat net et des fonds propres. Le résultat net avant impôt établi selon les principes comptables américains enregistre une baisse de 9,3 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2003, et de 8,8 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2002. Les fonds propres enregistrent également une réduction de 46,4 millions d'euros au 30 septembre 2003 et de 37,1 millions d'euros au 30 septembre 2002.

Par ailleurs, selon les principes comptables américains, Air France a comptabilisé sa participation dans Toga, une société dont elle détient 24,75 %, liée au terminal 1 de l'aéroport JFK de New York, en appliquant la méthode de la mise en équivalence, conformément aux dispositions de la recommandation EITF D-46, *Accounting For Limited Partnership Investments*, qui préconise l'emploi de cette méthode tant que la participation de l'investisseur reste minoritaire. En conséquence, selon les principes comptables américains, Air France a enregistré une hausse de ses fonds propres de 1,7 million d'euros au 30 septembre 2003 et de 1,8 millions d'euros au 31 mars 2003, par rapport aux principes comptables français. L'incidence sur le résultat net est nulle pour les deux semestres terminés les 30 septembre 2003 et 2002.

(iv) Sociétés comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence, conformément aux principes comptables français, et consolidées selon les principes comptables américains

Conformément aux principes comptables français, Air France, qui détient une participation à hauteur de 45 % dans Air France Partnairs Leasing (« AFPL »), dont la principale activité est le leasing d'avions à Air France, a comptabilisé cet investissement selon la méthode de la mise en équivalence.

Conformément aux principes comptables américains, Air France a appliqué les dispositions de la norme SFAS 13, *Accounting for Leases*. Elle a estimé que la méthode de la mise en équivalence ne permettait pas une présentation adéquate de cet investissement, dans la mesure où la principale activité de cette participation était le leasing d'avions à Air France. Par conséquent, AFPL devait faire l'objet d'une consolidation globale en normes US GAAP. Ce retraitement a conduit Air France à enregistrer une hausse de son résultat net avant impôt de 12,2 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2003 et une perte de 1 million d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2002, ainsi qu'une réduction de ses fonds propres de 37,1 millions d'euros au 31 mars 2003 et de 49,4 millions d'euros au 31 mars 2002, par rapport aux montants établis selon les principes comptables français.

Un résumé des ajustements du résultat net et des fonds propres avant impôt, résultant de l'application des principes comptables américains, est présenté ci-dessous :

	Résultat net		Fonds propres	
	30 septembre			
En millions d'euros	2003	2002	30 septembre 2003	31 mars 2003
Ajustements Amadeus GTD	2,3	3,4	3,0	(0,9)
Amortissement de l'écart d'acquisition Opodo	(9,3)	(8,8)	(46,4)	(37,1)
Toga	—	—	1,7	1,8
Air France Partnairs Leasing	12,2	(1,0)	(37,1)	(49,4)
Investissements selon la méthode de la mise en équivalence (e)	**5,2**	**(6,4)**	**(78,8)**	**(85,6)**

(f) Provisions

Air France a instauré un programme volontaire de réduction du temps de travail des salariés âgés de 55 à 60 ans (âge légal de la retraite en France). Dans le cadre de ce programme, Air France a proposé à certains salariés de réduire leur temps de travail de 50 % tout en continuant à percevoir 80 % de

leur rémunération antérieure. Selon les principes comptables français, Air France a comptabilisé ces coûts sur la base de l'évaluation du montant de ses engagements à l'égard des salariés ayant accepté cette convention.

Selon les principes comptables américains, ces coûts devraient être comptabilisés quand ces dépenses sont réalisées puisqu'ils concernent uniquement des périodes de service à venir et ne correspondent pas aux avantages découlant des régimes de retraite, conformément à la norme SFAS 112, *Employers' Accounting for Post-employment Benefits*. En effet, les employés qui ont accepté l'offre continueront de travailler pour Air France.

Cette différence aurait entraîné une réduction du résultat net avant impôt de 4,2 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2003 et de 8,2 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2002, par rapport aux principes comptables français ; l'impact sur les fonds propres avant impôt selon les principes comptables américains aurait provoqué une hausse de 10 millions d'euros au 30 septembre 2003 et de 14,2 millions d'euros au 31 mars 2003.

(g) Echange salaire/actions

Air France a mis en place un plan d'échange salaire/actions (« ESA 1998 »).

Conformément aux principes comptables français, Air France ne comptabilise pas de charges de personnel associées à son plan d'échange salaire/actions. Air France ne comptabilise aucune charge de personnel lors de l'attribution de stock-options. Selon les principes comptables français, si une société émet de nouvelles actions lorsque les options sont exercées, l'écart entre la valeur nominale et le prix d'exercice des actions sera comptabilisé en prime d'émission. Si une société rachète ses actions sur le marché, l'écart entre le prix de rachat des actions et le prix d'exercice de l'option sera comptabilisé en charges de personnel dans le compte de résultat consolidé lorsque ces options seront exercées. Dans le cadre du plan échange salaire/actions ESA 1998, Air France a attribué 3 516 596 options le 30 mai 2000 à ces salariés. Ces options pourront être exercées au prix de 15,75 euros par action entre le 31 mai 2005 et le 31 mai 2007. Les options seront exercées contre actions propres de la société. Une charge de personnel sera alors constatée dans les comptes d'Air France.

Conformément aux principes comptables américains, Air France comptabilise à sa juste valeur l'avantage ainsi accordé aux salariés dans le cadre de ce plan, selon la méthode décrite dans la norme SFAS 123, *Accounting for Stock-Based Compensation*. Selon les principes comptables américains, il en résulterait une charge de personnel de 12,2 millions d'euros imputée sur le résultat pour le semestre terminé le 30 septembre 2003 et de 12,5 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2002. Ceci n'aurait eu aucune incidence sur les fonds propres au 30 septembre 2003.

(h) Actions propres

Selon les principes comptables français, le coût de rachat des actions en compte « actions propres » destinées à être distribuées aux salariés est comptabilisé en tant que valeurs mobilières. Les autres « actions propres » achetées dans le but de réguler le cours des actions d'une société sont comptabilisées en réduction des fonds propres au prix d'acquisition. Selon les principes comptables français, toutes ces actions ont été exclues du calcul du résultat par action.

Selon les principes comptables français, une provision pour dépréciation correspondant aux moins-values latentes des actions comptabilisées en valeurs mobilières est comptabilisée. Les variations de provision, y compris toute reprise ultérieure, le cas échéant, sont comptabilisées en tant que produits ou charges financiers. Les hausses ou baisses de la valeur de marché des actions affectées en réduction des fonds propres sont comptabilisées directement comme éléments des fonds propres.

Au 30 septembre 2003, Air France détenait 2 884 498 de ses actions dont (i) 1 249 464 étaient classées en tant que valeurs mobilières de placement pour un coût de 21,5 millions d'euros ; et (ii) 1 635 034 étaient comptabilisées en réduction des fonds propres d'Air France.

Selon les principes comptables américains, les « actions propres » sont comptabilisées en réduction des fonds propres à hauteur de leur coût d'acquisition. En cas de variation ultérieure de la valeur de marché des titres, leur valeur comptable ne subit aucune modification. Lorsque des « actions

propres » sont revendues, toute différence entre leur coût et la valeur de marché est imputée directement aux fonds propres. En conséquence, selon les principes comptables américains, le gain de 6,9 millions d'euros constaté selon les principes comptables français pour le semestre terminé le 30 septembre 2003 et la charge de 8,2 millions d'euros constatée pour le semestre terminé le 30 septembre 2002, auraient été annulés selon les principes comptables américains pour calculer le résultat net. Cela aurait entraîné également une réduction des fonds propres de 18,1 millions d'euros au 30 septembre 2003 et de 11,2 millions d'euros au 31 mars 2003.

Un résumé des ajustements du résultat net et des fonds propres avant impôt résultant de l'application des principes comptables américains est décrit ci-dessous :

	Résultat net		Fonds propres	
	30 septembre		30 septembre	31 mars
En millions d'euros	2003	2002	2003	2003
Retraitement des actions propres en réduction des fonds propres	—	—	(21,5)	(21,5)
Réintégration de la perte latente sur les actions propres conformément aux principes comptables américains	(6,9)	8,2	3,4	10,3
Actions propres	**(6,9)**	**8,2**	**(18,1)**	**(11,2)**

(i) Opérations de cession-bail (*Sale and lease-back*)

Air France conclut régulièrement des opérations dans lesquelles elle vend à un tiers un avion dont elle a l'entière propriété et s'engage à le louer à ce tiers. Selon les principes comptables français, et dans la mesure où le contrat de cession-bail est suivi d'une location opérationnelle, Air France comptabilise l'ensemble des bénéfices ou pertes sur ces ventes au moment de la transaction. Au moment de la transaction, Air France ne comptabilise dans son compte de résultat ni bénéfice ni perte sur la vente lorsque l'opération de cession est suivie d'un contrat de location-financement.

Selon les principes comptables américains, les bénéfices ou pertes sur les ventes réalisées par Air France lors d'un opération de *sale and lease back* doivent être différés et amortis en proportion de l'amortissement de l'actif loué s'il s'agit d'un contrat de location-financement ou, dans le cas d'une location opérationnelle, en proportion du loyer brut comptabilisé en charge pendant la durée du contrat de location. Toutefois, lorsque la juste valeur du bien au moment de la cession est inférieure à sa valeur nette comptable, la différence entre la juste valeur et la valeur comptable du bien doit immédiatement être comptabilisée en perte.

L'application des principes comptables américains aurait entraîné une hausse de 0,4 million d'euros du résultat net avant impôt d'Air France pour le semestre terminé le 30 septembre 2003 et de 13,3 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2002, ainsi qu'une réduction des fonds propres d'Air France de 56,3 millions d'euros au 30 septembre 2003 et de 56,7 millions d'euros au 31 mars 2003.

(j) Comptabilisation des locations

Selon les principes comptables français, les sociétés peuvent comptabiliser les contrats de location soit en fonction de la norme comptable internationale 17, *Leases* (« IAS 17 »), soit en fonction du type de contrat de location. Air France a utilisé cette dernière méthode selon laquelle un contrat de location est un contrat de location-financement et comptabilisé en tant que tel s'il prévoit une option d'achat à un prix intéressant.

Selon les principes comptables américains, Air France a appliqué la norme SFAS 13, selon laquelle un contrat de location est qualifié de location financement s'il répond à l'un des critères de SFAS 13.

L'actif en location financement est alors immobilisé pour une valeur correspondant à la valeur la plus faible de la valeur de marché et de la valeur actualisée des loyers avec pour contrepartie la dette financière correspondante. Air France a déterminé qu'un certain nombre de contrats qualifiés

de location opérationnelle en normes comptables françaises devraient être requalifiées de location-financement en normes comptables américaines.

L'application de ces principes comptables américains aurait entraîné une hausse du résultat net d'Air France de 6,3 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2003 et de 17,4 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2002, par rapport aux principes comptables français, ainsi qu'une hausse des fonds propres d'Air France de 8,1 millions d'euros au 30 septembre 2003 et de 1,8 million d'euros au 31 mars 2003.

(k) Comptabilisation des coûts d'entretien

Air France a procédé à un changement de méthode comptable des coûts du grand entretien sur les cellules et les moteurs selon les principes comptables français, à compter du 1er avril 2002. Suite au changement de méthode, les potentiels cellules et moteurs sont isolés du coût d'acquisition des appareils et amortis sur la durée courant jusqu'au prochain événement de grand entretien. Air France a comptabilisé les effets de ce changement de méthode dans les capitaux propres au 1er avril 2002. Avant cette date, les coûts de grand entretien cellules étaient provisionnés alors que les coûts d'entretien moteurs étaient comptabilisées lorsque ces dépenses étaient effectivement engagées.

Pour le semestre se terminant le 30 septembre 2002, les coûts de grande visite sur les cellules d'avions, selon les principes comptables français, ont entraîné l'enregistrement d'une provision de 140,8 millions d'euros. L'effet sur le résultat net avant impôt de variation nette de la provision était de 2,3 millions d'euros (une charge) pour le semestre se terminant le 30 septembre 2002. Selon les principes comptables américains, du fait que la société comptabilise les coûts de grande visite lorsque ces derniers sont engagés, la provision des coûts de grande visite et leur impact relatif sur le résultat net avant impôt de la société auraient été annulés. Il en aurait résulté une augmentation des fonds propres de la société de 140,8 millions d'euros et une augmentation du résultat net avant impôt de 2,3 millions d'euros pour l'exercice clos le 30 septembre 2002. Il n'y avait pas de différence dans le traitement comptable des coûts de grand entretien des moteurs, car tant aux Etats-Unis, qu'en France, ces coûts de grand entretien sont comptabilisés lorsqu'ils sont engagés. Il résulte de cet ajustement des fonds propres de la société au 31 mars 2003, une diminution de 100,1 millions d'euros.

Pour le semestre se terminant le 30 septembre 2003, les coûts de grande visite sur les cellules d'avions et les coûts de grand entretien des moteurs comptabilisés conformément aux principes comptables français, selon l'approche par composant, font apparaître des actifs nets de 61,2 millions d'euros. L'effet sur le résultat net avant impôt du changement net des coûts de grand entretien et de grande visite immobilisés, s'élevait à 38,9 millions d'euros (une charge) pour le semestre se terminant le 30 septembre 2003. Selon les principes comptables américains, du fait que la société comptabilise les coûts de grand entretien et de grande visite lorsque ces derniers sont engagés, les dépenses d'entretien immobilisées et l'effet sur le résultat net avant impôt de la société auraient été annulés. Il en aurait résulté une diminution des fonds propres nets de la société de (61,2) millions d'euros et une augmentation du résultat net avant impôt de la société de 38,9 millions d'euros.

(l) Coûts des restitutions

En relation avec le changement de méthode comptable pour les coûts de maintenance établis conformément aux principes comptables français tels que décrits ci-dessus, la société a également changé sa méthode de comptabilisation des coûts de restitution des avions en location opérationnelle à compter du 1er avril 2002. Avant le 1er avril 2002, Air France ne provisionnait que les coûts de restitution des cellules. A compter du 1er avril 2002, Air France comptabilise les coûts de restitution des cellules et des moteurs des avions en location opérationnelle dès que ceux-ci ne satisfont plus aux critères techniques de restitution prévus avec le bailleur. Lorsque leur état est supérieur aux critères prévus, Air France capitalise le montant excédentaire. Celui-ci est ensuite amorti linéairement sur une période se terminant au moment où ces critères sont remplis.

Selon les principes comptables américains, les coûts de restitution sont provisionnés lorsque ceux-ci sont probables et estimables conformément à la norme SFAS 5, *Accounting for Contingencies*, en principe dans les six mois qui précèdent l'échéance du contrat. Pour le semestre se terminant le 30 septembre 2002, les coûts de restitution liés aux cellules ont entraîné la comptabilisation d'une

provision de 64,7 millions d'euros. L'effet net de la variation de cette provision sur le résultat net d'Air France avant impôt pour le semestre se terminant le 30 septembre 2002 s'élevait à 4,3 millions d'euros (une charge). Selon les principes comptables américains, Air France ne provisionne les coûts de restitution que dès lors que ces derniers sont probables et estimables. Sur cette base, la provision pour les coûts de restitution a été évaluée à 9,4 millions d'euros. En conséquence, selon les principes comptables américains, Air France aurait éliminé la part de la provision des coûts de restitution constatée selon les principes comptables français et sans objet selon les principes comptables américains, entraînant une augmentation des fonds propres d'Air France de 55,3 millions d'euros et une augmentation du résultat net avant impôt de 2,2 millions d'euros pour le semestre se terminant le 30 septembre 2002.

Pour le semestre se terminant le 30 septembre 2003, les coûts de restitution des cellules et des moteurs selon les principes comptables français ont entraîné l'enregistrement d'une provision de 285 millions d'euros. L'effet net de la variation de la provision sur le résultat net d'Air France avant impôt pour le semestre se terminant le 30 septembre 2003 s'élevait à 22,3 millions d'euros (un produit). Selon les principes comptables américains, étant donné qu'Air France ne provisionne les coûts de restitution que dès lors que ces derniers sont probables et estimables, la provision du coût de restitution a été évaluée à 16,2 millions d'euros. En conséquence, selon les principes comptables américains, Air France aurait éliminé la part de la provision des coûts de restitution sans objet selon les principes comptables américains ainsi que l'effet sur le résultat net avant impôt d'Air France l'entraînant une augmentation des fonds propres de 268,8 millions d'euros et une diminution du résultat net avant impôt de 34,6 millions d'euros à compter de et pour le semestre se terminant le 30 septembre 2003.

(m) Retraite et avantages complémentaires à la retraite

Air France couvre les coûts et obligations relatifs à ses régimes de retraite, d'indemnités de départ à la retraite ou de cessation de service, conformément aux principes comptables français.

Selon les principes comptables américains, les régimes de retraite, les indemnités de départ à la retraite ou de cessation de service doivent être comptabilisés selon les normes SFAS 87, *Employers' Accounting for Pensions*, SFAS 106, *Employers' Accounting for Postretirement Benefits Other than Pensions* et SFAS 112, *Employers' Accounting for Post-employment Benefits*.

Cette différence entraîne une réduction du résultat net avant impôt d'Air France selon les principes comptables américains de 1,9 million d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2003 et de 1,1 million d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2002, par rapport aux principes comptables français, ainsi qu'une augmentation des fonds propres avant impôt d'Air France de 47,7 millions d'euros au 30 septembre 2003 et de 49,6 millions d'euros au 31 mars 2003.

(n) Instruments dérivés et opérations de couverture

Conformément aux principes comptables français, Air France applique les conventions suivantes :

- Les contrats de change à terme et les swaps de devises servent à couvrir l'exposition au risque de change. Les plus-values et moins-values latentes sur ces instruments sont différées et comptabilisées directement dans la valeur nette comptable des éléments qui sont l'objet de couvertures fermes. Les primes versées sont amorties sur la durée de ces contrats de couverture.

- Air France conclut des swaps de taux d'intérêt pour couvrir son exposition au risque de taux d'intérêt. Ces swaps visent à transformer les instruments à taux fixe en instruments à taux variable, et inversement. La différence entre intérêts à verser et intérêts à recevoir est comptabilisée, selon le cas, comme frais ou produit financier.

- Les primes d'options liées aux prix des carburants sont comptabilisées au compte de résultat au fur et à mesure qu'elles sont encourues. La différence entre intérêts à verser et intérêts à recevoir sur les couvertures liées aux prix des carburants est comptabilisée comme frais ou produits d'exploitation.

Selon les principes comptables américains, Air France a adopté au 1er avril 2001 la norme SFAS 133, *Accounting for Derivative Instruments and Hedging Activities* (telle que modifiée par la SFAS 138, *Accounting for Certain Derivative Instruments and Certain Hedging Activities*). Tous les instruments dérivés autres que ceux indexés aux actions d'Air France doivent être comptabilisés à leur juste valeur au bilan. Les instruments dérivés qui ne sont pas utilisés comme couverture sont immédiatement comptabilisés en résultats. Si l'instrument dérivé est désigné comme un instrument de couverture, selon la nature de la couverture, les changements de sa juste valeur seront soit compensés avec le changement de la juste valeur de l'élément couvert à l'actif ou au passif, ou de l'engagement souscrit au travers du compte de résultat, soit comptabilisés au compte « autres éléments du résultat global » (« *Other Comprehensive Income* ») jusqu'au moment où l'élément couvert est comptabilisé en résultat. La partie inefficace de la variation de la juste valeur d'un instrument dérivé est immédiatement comptabilisée en résultat. Pour que ces instruments dérivés puissent être qualifiés de couverture et comptabilisés de la sorte, une documentation écrite doit exister dès le départ de l'opération montrant le lien entre l'instrument de couverture et l'élément sur lequel elle porte et l'efficacité de cette couverture doit être régulièrement vérifiée.

Les instruments dérivés détenus par Air France pendant les périodes considérées ne répondent pas précisément aux critères de comptabilisation des instruments de couverture selon la norme SFAS 133 en raison de la non conformité de la documentation sous-jacente.

Cette différence entraîne une hausse du résultat net avant impôt d'Air France selon les principes comptables américains de 36,6 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2003 et de 6 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2002, par rapport aux principes comptables français, ainsi qu'une augmentation des fonds propres d'Air France de 21,6 millions d'euros au 30 septembre 2003 et une diminution de 24,1 millions d'euros au 31 mars 2003.

(o) Autres instruments dérivés

En 1999, Air France a conclu un contrat avec une institution financière visant à garantir un cours minimum de 14 euros en liaison avec le plan ESA 1998. De ce fait, Air France assume les risques que le cours de bourse tombe à un niveau inférieur à 14 euros suivant les modalités de ce contrat.

Selon les principes comptables français, Air France a comptabilisé une provision de 7,7 millions d'euros au 30 septembre 2002 pour couvrir ce risque. Des montants supplémentaires ont été comptabilisés au 31 mars 2003 pour une provision totale de 11,4 millions d'euros, qui a ensuite été libérée au 30 septembre 2003.

Conformément aux principes comptables américains, Air France a adopté les dispositions de la recommandation EITF 00-19, *Accounting for Derivative Financial Instruments Indexed to, and Potentially Settled in a Company's Own Stock*, et en conséquence, le contrat conclu avec cette institution financière devait être comptabilisé en fonds propres pour un montant égal à sa juste valeur à la date de son entrée en vigueur. De ce fait, les changements ultérieurs de celle-ci ne devront pas être comptabilisés. La dette financière a augmenté de 31,9 millions d'euros au 31 mars 2001, avec une baisse corrélative des fonds propres en raison de la comptabilisation de la juste valeur de cet instrument dérivé sur les actions d'Air France.

La provision cumulée selon les principes comptables français est reprise pour un montant de 7,7 millions d'euros au 30 septembre 2002 selon les principes comptables américains. La libération de la provision, également comptabilisée selon les principes comptables français, est aussi reprise pour préparer le rapprochement avec les principes comptables américains au 30 septembre 2003 ; il en a résulté une réduction du résultat net avant impôt d'Air France selon les principes comptables américains de 11,4 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2003, par rapport aux principes comptables français.

(p) Reconnaissance du revenu

Selon les principes comptables français, Air France comptabilise les revenus issus des contrats de maintenance à l'heure de vol sur la base du décompte des heures déclarées par les compagnies aériennes clientes. Air France enregistre également des revenus tirés d'autres contrats de maintenance selon la méthode de l'avancement.

Selon les principes comptables américains, norme Staff Accounting Bulletin No. 101, *Revenue Recognition in Financial Statements* (« SAB 101 »), Air France a comptabilisé les revenus liés aux

contrats de maintenance à l'heure de vol lorsque le service est effectivement rendu. En conséquence, Air France aurait comptabilisé une réduction du résultat net avant impôt de 3,2 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2003 et de 1,2 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2002, ainsi qu'une réduction des fonds propres avant impôt de 10,6 millions d'euros au 30 septembre 2003 et de 7,4 millions d'euros au 31 mars 2003.

(q) Les remises sur avions (« credit memos ») et leur impact relatif sur le plan d'amortissement des avions

Selon les principes comptables français, les remises sur avions (« credit memos ») reçus des constructeurs aériens en liaison avec les achats d'avions qui sont, assimilables à, des aides au retrait graduel des appareils existants, sont comptabilisés en autres revenus pendant l'exercice durant lequel sont supportés les coûts correspondants.

Selon les principes comptables américains, les « credit memos » sont des mesures incitatives à l'achat d'appareils auprès d'un constructeur aérien et doivent être comptabilisés en réduction du prix d'acquisition de l'avion, entraînant une réduction de son amortissement pendant sa durée de vie. En conséquence, en vue de préparer le rapprochement avec les principes comptables américains, Air France a enregistré une augmentation de son résultat net avant impôt de 0,4 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2003 et une baisse de 22,1 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2002, ainsi qu'une réduction des fonds propres avant impôt de 88,5 millions d'euros au 30 septembre 2003 et de 89 millions d'euros au 31 mars 2003.

Selon les principes comptables français, les sociétés doivent réviser la durée de vie utile des immobilisations corporelles à long terme uniquement s'il se produit des modifications importantes de l'utilisation de ces actifs.

Selon les principes comptables américains, les sociétés doivent évaluer en permanence la durée de vie utile des immobilisations corporelles à long terme. En conséquence, Air France a établi que la durée de vie utile et la valeur résiduelle de dix A310 devaient être réduites pour tenir compte de sa décision d'accélérer la sortie de ces avions de sa flotte.

Air France a cédé sept de ces A310 pendant le semestre terminé le 30 septembre 2002. En conséquence, les profits réalisés sur ces cessions diffèrent selon qu'ils sont comptabilisés sur la base des principes comptables français ou américains, puisque la valeur comptable de ces actifs variait selon les principes appliqués.

De ce fait, Air France a enregistré une hausse de son résultat net avant impôt de 8,4 millions d'euros pour le semestre terminé le 30 septembre 2002.

Le résumé des ajustements du résultat net et des fonds propres avant impôt résultant de l'application des principes comptables américains, est présenté ci-dessous :

	Résultat net		Fonds propres	
	30 septembre			
En millions d'euros	2003	2002	30 septembre 2003	31 mars 2003
Avoirs sur avions comptabilisés comme une réduction du coût d'achat de l'avion selon les principes comptables admis aux Etats-Unis . . .	0,4	(22,1)	(88,5)	(89,0)
Ajustement relatif à la durée de vie utile et la valeur résiduelle de sept A310	—	8,4	—	—
Avoirs sur avions et amortissement d'avions correspondant	**0,4**	**(13,7)**	**(88,5)**	**(89,0)**

(r) Impact fiscal des éléments de réconciliation ci-dessus

L'impact fiscal des ajustements inclus dans la réconciliation du résultat net et des fonds propres, résultant de l'application des principes comptables américains a été calculé en appliquant à l'élément de réconciliation, le taux d'imposition applicable lorsque l'élément en réconciliation est un élément taxable.

Le taux d'imposition applicable est le taux supposé applicable au moment de la réintegration de la différence temporaire dans le pays d'imposition.

L'impact fiscal des éléments de réconciliation entraîne une diminution du résultat net d'Air France de (10,1) millions d'euros et (10,3) millions d'euros pour les semestres se terminant au 30 septembre 2003 et 2002, respectivement et une diminution des capitaux propres de (46,6) millions d'euros et (34,5) millions d'euros au 30 septembre 2003 et 31 mars 2003, respectivement.

(s) Différences de présentation des bilans et comptes de résultat

(i) Reclassement du résultat d'exploitation selon les principes comptables américains

Selon les principes comptables américains, certains postes tels que les charges de restructuration (11 millions d'euros et 12 millions d'euros pour les semestres se terminant les 30 septembre 2003 et 2002 respectivement), les plus-values ou moins-values sur les cessions de filiales ou de sociétés apparentées (0 millions d'euros et 4 millions d'euros pour les semestres se terminant les 30 septembre 2003 et 2002 respectivement), seront reclassés en résultat d'exploitation.

En outre, les subventions du gouvernement reçues suite aux évènements du 11 septembre 2001 ont été communiquées séparément dans le compte de résultat pour les semestres se terminant aux 30 septembre 2003 et 2002, pour 0 euros et 17,7 millions d'euros respectivement entraînant une augmentation des charges de services passagers de 0 euros et 17,7 millions d'euros pour les semestres se terminant aux 30 septembre 2003 et 2002, respectivement.

(ii) Ecart d'acquisition et autres immobilisations incorporelles

Selon les principes comptables français, certains écarts d'acquisition historiques ont été reclassés en « autres immobilisations incorporelles » et sont amortis sur 20 ans. Pour préparer les états financiers selon les principes comptables américains, il faut reclasser ces montants (valeur nette comptable de 127 millions d'euros et 136 millions d'euros, respectivement au 30 septembre 2003 et au 31 mars 2003) comme écart d'acquisition.

(iii) Disponibilités et valeurs mobilières de placement

Selon les principes comptables français, les disponibilités et valeurs mobilières de placement inscrites dans le tableau des flux de trésorerie sont présentées nettes de découverts bancaires. Pour préparer les états financiers consolidés selon les principes comptables américains, il faut reclasser ces découverts bancaires (pour un montant de 248 millions d'euros et 267 millions d'euros, respectivement au 30 septembre 2003 et au 31 mars 2003) comme un élément des dettes à court terme.

(iv) Autres différences dans la présentation des comptes de bilan

Selon les principes comptables français, les bilans consolidés ne font aucune distinction entre les éléments à court terme et à long terme. Cette distinction est obligatoire selon les principes comptables américains.

Selon les principes comptables français, les dépôts de garantie liés aux location-financement (279 millions d'euros et 277 millions d'euros, respectivement au 30 septembre 2003 et au 31 mars 2003) sont présentés en net de la dette correspondante alors qu'ils sont reclassés comme actifs financiers selon les principes comptables américains.

Selon les principes comptables français, Air France comptabilise les produits différés sur les opérations de cession-bail (« *lease-back* ») en réduction de l'actif correspondant si le contrat de cession-bail est un contrat de location-financement. Selon les principes comptables américains, ils sont reclassés pour un montant de 230 millions d'euros et de 243 millions d'euros, respectivement au 30 septembre 2003 et au 31 mars 2003 comme gains différés dans le passif à court terme.

En liaison avec les emprunts perpétuels subordonnés décrits dans la note 23.1 de ses états financiers consolidés, Air France a versé un dépôt d'un montant de 194 millions d'euros. Selon les principes comptables français, ces dépôts sont comptabilisés en réduction de la dette à long terme correspondante.

Selon les principes comptables américains et les dispositions de FIN 39, *Offsetting of Amounts Related to Certain Contracts*, Air France peut comptabiliser ces dépôts en réduction de la dette long terme correspondante. En conséquence, le dépôt de 194 millions d'euros a été reclassé au bilan sous le poste « Dépôt lié à emprunt perpétuel subordonné » et la dette à long terme correspondante a été augmentée du même montant.

En outre, une provision pour stock à rotation lente comptabilisée en autres provisions pour risques et charges dans les comptes primaires aux 31 mars 2003 et 2002, pour un montant de 14 millions d'euros et 8 millions d'euros respectivement, a été reclassée en réduction de stock conformément aux principes comptables américains.

6.2.8 Tableaux de réconciliation du compte de résultat et des capitaux propres des normes comptables françaises aux normes comptables américaines

Le tableau ci-dessous récapitule les ajustements à apporter au résultat net consolidé pour les semestres terminés les 30 septembre 2003 et 2002, ainsi qu'aux fonds propres au 30 septembre 2003 et au 31 mars 2003, si Air France avait appliqué les principes comptables américains.

(a) Réconciliation

(i) Réconciliation du résultat net

		Semestre terminé le 30 septembre		
		2003	2003	2002
		(en millions de dollars)[1]	(en millions d'euros)	
Résultat net selon les principes comptables français		60,2	51,7	216,4
a)	Regroupement d'entreprises	(0,7)	(0,6)	3,0
a)	Amortissement de l'écart d'acquisition	20,0	17,2	17,7
b)	Dépréciation des actifs à long terme	2,6	2,2	0,6
c)	Valeurs mobilières	3,7	3,2	—
d)	Consolidation	—	—	—
e)	Méthode de mise en équivalence	6,1	5,2	(6,4)
f)	Provisions	(4,9)	(4,2)	(8,2)
g)	Echange salaire/actions	(14,2)	(12,2)	(12,5)
h)	Actions propres	(8,0)	(6,9)	8,2
i)	Opérations de cession-bail (*Sale and Lease back*)	0,5	0,4	13,3
j)	Comptabilisation des locations	7,3	6,3	17,4
k)	Provisions pour grand entretien avions	45,3	38,9	2,3
l)	Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	(40,3)	(34,6)	2,2
m)	Provisions pour retraite, indemnités de départ à la retraite et de cessation de service	(2,2)	(1,9)	(1,1)
n)	Instruments dérivés et opérations de couverture	42,6	36,6	6,0
o)	Autres instruments dérivés	(13,3)	(11,4)	7,7
p)	Autres produits	(3,7)	(3,2)	(1,2)
q)	Remises sur avions et amortissement	0,5	0,4	(13,7)
r)	Impact fiscal des ajustements ci-dessus	(11,8)	(10,1)	(10,3)
Résultat net selon les principes comptables américains		89,7	77,0	241,4

Note :

(1) Conversion à seule fin de commodité au taux de change acheteur de la Federal Reserve Bank de New York le 30 septembre 2003 à midi de 1,1650 $ pour 1 €.

(ii) Réconciliation des fonds propres

		30 septembre		
		2003	2003	31 mars 2003
		(en millions de dollars)[1]	(en millions d'euros)	
Fonds propres selon les bilans consolidés, après affectation		4 685,7	4 022,1	3 993,7
a)	Regroupement d'entreprises	7,9	6,8	7,4
a)	Amortissement de l'écart d'acquisition	103,7	89,0	71,8
b)	Dépréciation des actifs à long terme	(4,7)	(4,0)	(6,2)
c)	Valeurs mobilières de placement	(5,7)	(4,9)	(13,5)
d)	Consolidation	—	—	—
e)	Méthode de la mise en équivalence	(91,8)	(78,8)	(85,6)
f)	Provisions	11,7	10,0	14,2
g)	Rémunération en actions	—	—	—
h)	Actions propres	(21,1)	(18,1)	(11,2)
i)	Opérations de cession-bail (*sale and lease back*)	(65,6)	(56,3)	(56,7)
j)	Comptabilisation des locations	9,5	8,1	1,8
k)	Provisions pour grand entretien avions	(71,3)	(61,2)	(100,1)
l)	Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	313,7	268,8	303,5
m)	Provisions pour retraite, indemnités de départ à la retraite et de cessation de service	55,6	47,7	49,6
n)	Instruments dérivés et opérations de couverture	25,2	21,6	(24,1)
o)	Autres instruments dérivés	(37,2)	(31,9)	(20,5)
p)	Autres produits	(12,3)	(10,6)	(7,4)
q)	Remises sur avions et leur amortissement	(103,1)	(88,5)	(89,0)
r)	Impact fiscal des ajustements ci-dessus	(54,3)	(46,6)	(34,5)
Fonds propres selon les principes comptables américains		4 745,3	4 073,2	3 993,2

Note :

(1) Conversion à seule fin de commodité au taux de change acheteur de la Federal Reserve Bank de New York le 30 septembre 2003 à midi de 1,1650 $ pour 1 €.

(b) Récapitulatif des informations financières selon les principes comptables américains

(i) Récapitulatif des comptes de résultat consolidés

	Semestre terminé le 30 septembre		
	2003	2003	2002
	(en millions de dollars)[1]	(en millions d'euros)	
Ventes nettes	7 187,3	6 169,4	6 541,7
Frais de personnel	(2 402,6)	(2 062,3)	(1 972,9)
Dépréciation d'actifs et amortissements	(662,8)	(568,9)	(511,0)
Carburant avions	(737,5)	(633,0)	(648,8)
Redevances aéronautiques et assimilés	(761,9)	(654,0)	(689,0)
Coût d'entretien aéronautique	(305,0)	(261,8)	(329,0)
Loyers opérationnels	(252,3)	(216,6)	(241,5)
Autres frais commerciaux	(620,9)	(533,0)	(601,6)
Services passagers	(616,6)	(529,3)	(570,0)
Réduction d'actifs, restructuration et éléments afférents, net	(11,3)	(9,7)	(13,5)
Autres charges d'exploitation	(716,6)	(615,1)	(645,5)
Subvention perçue de l'État français	—	—	17,7
Résultat (perte) d'exploitation	99,8	85,7	336,6
Produits financiers (dépense)	(87,6)	(75,2)	(90,6)
Produits financiers et autres revenus financiers, nets	82,0	70,4	53,3
Cessions de filiales	0,4	0,3	3,8
Résultat (perte) avant impôts, intérêts minoritaires et quote-part dans les résultats nets des participations	94,6	81,2	303,1
Fractions des revenus nets des participations	34,6	29,7	13,4
Impôts (dépense)	(52,3)	(44,9)	(70,5)
Intérêts minoritaires	12,8	11,0	(4,6)
Résultat net (perte)	89,7	77,0	241,4

Note :

(1) Conversion à seule fin de commodité au taux de change acheteur de la Federal Reserve Bank de New York le 30 septembre 2003 à midi de 1,1650 $ pour 1 €.

(ii) Bilan présenté selon les normes comptables américaines :

	30 septembre		
	2003	2003	31 mars 2003
	(en millions de dollars)[1]	(en millions d'euros)	
Disponibilités et valeurs mobilières de placement	1 523,2	1 307,5	958,6
Investissements à court terme	175,7	150,8	282,2
Créances client, nettes d'une provision pour un montant irrécouvrable de 91,9 millions d'euros au 30 septembre 2003 et de 89 millions d'euros au 31 mars 2003	1 833,8	1 574,1	1 432,4
Créance d'impôt	6,4	5,5	5,1
Stocks et encours, nets d'une provision pour obsolescence de 68,1 millions d'euros au 30 septembre 2003 et de 78,9 millions d'euros au 31 mars 2003	242,4	208,1	205,1
Impôts différés	—	—	—
Charges constatées d'avance et autres actifs	1 043,4	895,6	877,6
Total actif court terme	4 824,9	4 141,6	3 761,0
Immobilisations aéronautiques	10 247,0	8 795,7	9 055,3
Amortissement cumulé	(4 072,7)	(3 495,9)	(3 503,3)
Immobilisations aéronautique, net	6 174,3	5 299,8	5,552,0
Immobilisations aéronautiques et immobilisations au sol	3 996,0	3 430,0	3 421,9
Amortissement cumulé	(1 425,3)	(1 223,4)	(1 118,0)
Immobilisations aéronautiques et immobilisations au sol, net	2 570,7	2 206,6	2 303,9
Terrains et installations	2 721,4	2 336,0	2 253,1
Amortissement cumulé	(1 736,3)	(1 490,4	(1 456,0)
Terrains et installations, nets	985,1	845,6	797,1
Titres des sociétés mises en équivalence	361,1	310,0	308,9
Autres immobilisations financières	58,3	50,0	45,2
Impôts différés	71,9	61,7	115,4
Dépôts liés aux locations financement	404,1	346,9	350,3
Dépôt lié à emprunt perpétuel subordonné	226,0	194,0	194,0
Autres actifs à long terme	197,1	169,2	168,5
Immobilisations incorporelles	44,9	38,5	40,9
Ecarts d'acquisition	336,3	288,7	287,3
Total actif long terme	11 429,8	9 811,0	10 163,5
Total de l'actif	16 254,8	13 952,6	13 924,5

Note :

(1) Conversion à seule fin de commodité au taux de change acheteur de la Federal Reserve Bank de New York le 30 septembre 2003 à midi de 1,1650 $ pour 1 €.

	30 septembre		
	2003	2003	31 mars 2003
	(en millions de dollars)[1]	(en millions d'euros)	
Part à moins d'un an des dettes financières long terme	585,5	502,6	501,0
Dettes financière à court terme	299,9	257,4	415,6
Part à moins d'un an des emprunts de location financement	136,9	117,5	316,4
Dettes fournisseurs	1 400,6	1 202,2	1 371,3
Titres de transport émis et non utilisés	940,2	807,0	900,9
Dette d'impôt société	3,8	3,3	4,9
Dettes sociales	643,9	552,7	452,4
Dette d'impôt différé à court terme	—	—	—
Autre passif à court terme	1 479,4	1 269,9	1 228,9
Total passif à court terme	5 490,2	4 712,6	5 191,4
Dettes à long terme	2 382,5	2 045,1	1 674,2
Engagements de location-financement à un an et plus	2 570,1	2 206,1	2 113,5
Provisions pour retraite et assimilés	676,8	580,9	559,1
Provisions	132,3	113,6	133,5
Autres dettes à long terme	113,1	97,1	98,5
Dette d'impôt différé à long terme	32,5	27,9	35,6
Total passif à long terme	5 907,4	5 070,7	4 614,4
Total passif	11 397,5	9 783,3	9 805,8
Intérêts minoritaires	111,9	96,1	125,5
Fonds propres	4 745,3	4 073,2	3 993,2
Total passif et fonds propres	16 254,8	13 952,6	13 924,5

Note :

(1) Conversion à seule fin de commodité au taux de change acheteur de la Federal Reserve Bank de New York le 30 septembre 2003 à midi de 1,1650 $ pour 1 €.

(iii) Tableau de variation des fonds propres selon les principes comptables américains :

	Actions ordinaires	Primes d'émission et de fusion	Compensation différée	Report à nouveau	Autres éléments cumulés du résultat global (perte)	Actions propres	Total	Intérêts minoritaires	Total des fonds propres et des intérêts minoritaires
Solde au 31 mars 2003	1 868,0	585,1	(106,4)	1 792,6	(99,9)	(46,2)	3 993,2	125,5	4 118,7
Augmentation de capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Variation nette des actions propres	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Augmentation de capital	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dividendes versés	—	—	—	(18,0)	—	—	(18,0)	(4,0)	(22,0)
Autres variations	—	—	—	4,6	—	—	4,6	(10,4)	(5,8)
Résultat net (perte)	—	—	—	77,0	—	—	77,0	(11,0)	66,0
Compensation différée	—	—	12,2	—	—	—	12,2	—	12,2
Autres éléments du résultat global (perte)	—	—	—	—	4,2	—	4,2	(4,0)	0,2
Solde au 30 septembre 2003	1 868,0	585,1	(94,2)	1 856,2	(95,7)	(46,2)	4 073,2	96,1	4 169,3

(iv) Résultat par action selon les principes comptables américains

Conformément à la norme SFAS 128, *Earnings per Share*, le résultat par action non dilué est calculé en divisant le revenu dont disposent les actionnaires ordinaires par la moyenne pondérée des actions ordinaires en circulation. Le calcul du résultat par action dilué est ajusté de manière à inclure toute action ordinaire éventuelle. Pour les semestres terminés les 31 septembre 2003 et 2002, les calculs et le rapprochement des résultats par action dilué et non dilué selon les principes comptables américains se présentent comme suit :

	Semestre terminé le 30 septembre		
	2003	**2003**	**2002**
	(en millions de dollars sauf les actions et les montants par action)[1]	**(en millions d'euros, sauf les actions et les montants par action)**	
Numérateur			
Résultat (perte) avant l'effet cumulatif du changement de méthode comptable	89,7	77,0	241,4
Effet du changement de méthode comptable	—		
Résultat net (perte) selon les principes comptables américains	89,7	77,0	241,4
Dénominateur (nombre d'actions)			
Moyenne pondérée des actions en circulation – non dilué	216 896 389	216 896 389	217 807 485
Moyenne pondérée des actions en circulation – dilué	216 896 389	216 896 389	217 807 485
Résultat par action non dilué			
Résultat (perte) avant l'effet cumulatif du changement de méthode comptable	0,41	0,35	1,11
Effet du changement de méthode comptable	—	—	—
Résultat net (perte) par action selon les principes comptables américains	0,41	0,35	1,11
Résultat par action dilué			
Résultat (perte) avant l'effet cumulatif du changement de méthode comptable	0,41	0,35	1,11
Effet du changement de méthode comptable			
Résultat net (perte) par action selon les principes comptables américains	0,41	0,35	1,11

Note :

(1) Conversion à seule fin de commodité au taux de change acheteur de la Federal Reserve Bank de New York le 30 septembre 2003 à midi de 1,1650 $ pour 1 €.

(v) Tableau de flux de trésorerie condensé

	Semestre se terminant le 30 septembre		
	2003	2003	2002
	(en millions de dollars)[1]	(en millions d'euros)	
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation :			
Résultat net (perte)	89,7	77,0	241,4
Ajustements pour reconcilier le résultat net (perte) et les flux de trésorerie provenant de l'exploitation :			
Dotations aux amortissements	662,8	568,9	511,0
Provisions pour restructuration, net	(5,0)	(4,3)	7,0
Autres provisions	(50,7)	(43,5)	(24,2)
Impôts différés	48,5	41,6	67,3
Gains (pertes) sur dividendes des revenus de capital	(21,2)	(18,2)	0,9
Profits (pertes) de change	(34,5)	(29,6)	(49,2)
Perte (gain) de la cession d'actifs, net	(32,6)	(28,0)	(25,1)
Perte (gain) des cessions ou placements, net	(0,4)	(0,3)	(3,9)
Variation de certains actifs et passifs à court terme	(328,4)	(281,9)	(121,7)
Autre	(8,9)	(7,6)	5,9
Trésorerie nette provenant de l'exploitation	**319,3**	**274,1**	**609,4**
Flux de trésorerie provenant des investissements			
Ajouts au matériel aéronautique	(298,1)	(255,9)	(521,7)
Autres ajouts aux immobilisations corporelles et incorporelles	(153,7)	(131,9)	(94,6)
Produits de cession de matériel aéronautique	227,2	195,0	141,6
Produits de cession d'immobilisations	0,7	0,6	7,6
Acquisition de placements non consolidés	(0,7)	(0,6)	(15,4)
Baisse (hausse) des placements à court terme	151,1	129,7	(122,1)
Trésorerie nette provenant des (utilisé par les) investissements	**(73,5)**	**(63,1)**	**(604,6)**
Flux de trésorerie provenant des activités de financement			
Remboursements d'emprunts	(345,1)	(296,2)	(388,4)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement	(133,4)	(114,5)	(167,9)
Dividendes distribués	(25,9)	(22,2)	(27,8)
Emission de nouveaux emprunts	862,6	740,4	292,6
Diminution des participations minoritaires	(12,3)	(10,6)	—
Augmentation (diminution) des placements	(184,5)	(158,4)	(137,5)
Actions propres	—	—	(21,7)
(Augmentation) des prêts	(4,4)	(3,8)	(22,9)
Diminution des prêts	8,2	7,1	4,1
Trésorerie nette provenant des (utilisé par les) activités de financement	**165,2**	**141,8**	**(469,5)**

	Semestre se terminant le 30 septembre		
	2003	2003	2002
	(en millions de dollars)[1]	(en millions d'euros)	
Profits (pertes) de change	(4,6)	(3,9)	2,0
Augmentation (réduction) des disponibilités et valeurs mobilières de placement, nette	406,4	348,9	(462,7)
Disponibilités et valeurs mobilières de placement, début d'exercice	1 116,8	958,6	1 437,5
Disponibilités et valeurs mobilières de placement, fin d'exercice	1 523,2	1 307,5	974,8
Décaissements supplémentaires			
Espèces versées au titre des impôts	(6,1)	(5,2)	4,6
Espèces versées au titre des intérêts nets	83,4	71,6	65,6
Variation de certains actifs et passifs à court terme			
(Augmentation) réduction des stocks et encours	8,9	7,6	(28,4)
(Augmentation) réduction des créances client	(172,1)	(147,7)	120,2
(Augmentation) réduction des autres actifs circulants et autres dettes à court terme, nette	22,3	19,1	(9,8)
Augmentation (réduction) des dettes clients	(187,5)	(160,9)	(203,7)

Air France n'a pas effectué d'opérations hors caisse importantes en rapport avec les contrats de location-financement. Les avions sous contrat de location-financement sont d'abord achetés par Air France, puis cédés et loués de nouveau (*lease-back*).

(vi) Garanties

Dans le cadre de « l'échange salaires-actions » conclu entre Air France et ses principaux syndicats le 18 septembre 2003, les personnels d'Air France pourront acheter des actions Air France directement auprès de l'Etat français en contrepartie de réductions salariales volontaires pendant une période de six ans. Cette possibilité est offerte uniquement si et quand l'Etat français décide de vendre une partie de sa participation dans Air France.

L'accord « échange salaires-actions » est conditionné par la réalisation d'une opération de cession par l'Etat d'une partie de sa participation. Le 29 juillet 2002, l'Etat a annoncé son intention de réduire à 20 % sa participation dans Air France. Un engagement allant dans le même sens figure également dans la déclaration d'intention faite par l'Etat français et l'Etat néerlandais concernant la proposition de fusion entre Air France et KLM. Le nombre total des actions Air France qui pourront être transférées par l'Etat français dans le cadre de l'accord « échange salaires-actions » est limité par la loi à 6 % des actions Air France en circulation, ou 13 186 853 actions Air France. Dans la mesure où l'Etat français fournira toutes les actions proposées aux salariés, mais qu'il partagera les profits générés par les baisses de salaires avec les autres actionnaires d'Air France, un accord a été conclu entre Air France et l'Etat français, qui prévoit que Air France versera à l'Etat français une compensation pour les coûts afférents à « l'échange salaires-actions ».

À compter de la date où l'Etat français accordera ses actions aux salariés d'Air France, Air France aura deux ans pour verser la compensation prévue. Les intérêts commencent à courir après 90 jours. La compensation d'Air France envers l'Etat français peut être réalisée par un paiement d'Air France en numéraire à l'Etat Français ou par une remise par Air France à l'Etat Français de titres Air France.

Selon les méthodes comptables américaines, l'accord « échange salaires-actions » sera comptabilisé conformément à la norme SFAS n° 123. En application de cette norme, le coût du dédommagement résultant de l'accord « échange salaires-actions » sera déterminé à la date de référence. Le coût d'un tel dédommagement sera égal au nombre total d'actions souscrites par les salariés en prenant pour hypothèse que 100 % de ces actions sera acquis à la valeur boursière des actions de la société à la date de référence. Le coût du dédommagement sera ensuite comptabilisé dans le compte de résultat sur une base linéaire au cours de la période d'acquisition, qui, dans le cas de l'accord, est de

6 ans. Le montant payé à l'Etat Français par Air France sera comptabilisé comme une opération sur le capital.

Le traitement comptable de l'accord « échange salaires-actions » selon les normes comptables françaises sera différent du traitement comptable selon les normes comptables américaines, car seul le montant net payé à l'Etat français affectera le compte de résultat de la Société au cours de la période de six ans de l'accord « échange salaires-actions ».

(c) Information sectorielle selon les principes comptables américains

	Semestre terminé le 30 septembre 2003						
(en millions d'euros)	Passage	Cargo	Maintenance	Amadeus	Autres	Elimination inter-sectorielle	Consolidé
Revenus des clients externes[1]	5 166	692	263	—	72	—	6 193
Revenus intersectoriels[1]	194	11	635	—	172	(1 012)	—
Dotations aux amortissements[1]	436	38	135	—	8	—	617
Résultat d'exploitation (perte)[1]	68	(8)	34	—	(7)	—	88
Part des gains (pertes) des participations[1]	—	—	—	20	—	—	—

Note :

(1) Montants selon les principes comptables français.

	Semestre terminé le 30 septembre 2002						
(en millions d'euros)	Passage	Cargo	Maintenance	Amadeus	Autres	Elimination inter-sectorielle	Consolidé
Revenus des clients externes[1]	5,470	723	287	—	71	—	6,551
Revenus intersectoriels[1]	209	11	664	—	165	(1 049)	—
Dotations aux amortissements[1]	343	25	134	—	8	—	510
Résultat d'exploitation (perte)[1]	239	(7)	64	—	15	—	311
Part des gains (pertes) des participations[1]	—	—	—	17	—	—	—

Note :

(1) Montants selon les principes comptables français.

6.3 INFORMATIONS FINANCIERES PRO FORMA

Ces informations financières pro forma doivent être examinées en complément des documents suivants :

- le document de référence d'Air France déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 25 juin 2003 sous le numéro D.03-0947,
- les comptes consolidés d'Air France au 30 septembre 2003 et le rapport d'activité semestriel correspondant, inclus dans la présente note d'opération,
- le document Form 20-F/A déposé par KLM auprès de la SEC le 12 janvier 2004,
- le document Form 6-K déposé auprès de la SEC le 30 mars 2003.

Les informations contenues dans les paragraphes 6.3.1 à 6.3.4 ont été établies dans le cadre du Formulaire F-4 déposé auprès de la SEC dans le cadre de l'Offre.

Les comptes consolidés condensés pro forma non audités vous permettront de mieux comprendre quels seraient les résultats d'exploitation et la position financière du groupe Air France-KLM si l'Offre proposée par Air France aux actionnaires de KLM avait eu lieu plus tôt. Leur contenu repose sur les estimations et les hypothèses décrites dans les notes d'accompagnement. Ces données préliminaires sont publiées à seule fin d'illustration et, à ce titre, elles ne reflètent pas nécessairement les résultats opérationnels combinés ou la position financière que le groupe Air France-KLM aurait pu enregistrer aux dates ou pour les périodes indiquées ; pas plus qu'elles ne préjugent de ses résultats ou de sa position financière future. Il n'a pas été tenu compte des synergies ou des gains d'efficacité que l'Offre pourrait engendrer ou qu'il serait vraisemblable qu'elle engendre.

A des fins comptables, l'opération sera présentée comme l'acquisition de KLM par Air France, après allocation du prix d'acquisition conformément aux principes comptables généralement admis (GAAP) en France et aux Etats-Unis.

Conformément aux principes comptables français, cette comptabilisation a été réalisée sur la base de l'évaluation du contrôle effectif d'Air France sur KLM, soit principalement de la capacité d'Air France à contrôler les décisions importantes de KLM, par le biais de son vote décisif au comité de management stratégique.

En application des principes comptables américains, Air France considère que sa capacité à exercer un vote décisif pour les questions nécessitant la majorité au comité de management stratégique associé à sa détention, à compter de la réalisation de l'Offre, de 49 % des droits de vote de KLM, et de l'ensemble des *depositary receipts* attachés aux actions remises en fondation (tel que décrit au paragraphe 3.1.5 de la présente note), confèreront à Air France un contrôle financier sur KLM. D'autre part, Air France considère que la consolidation de KLM permet une présentation de la situation financière combinée et du résultat d'exploitation d'Air France-KLM la plus représentative possible. Il a également été décidé qu'Air France devra évaluer tous les actifs, passifs et intérêts minoritaires de KLM à leur juste valeur à la date de réalisation de l'Offre.

Dans ces conditions, conformément aux principes comptables français et américains, l'information d'accompagnement portant sur les comptes pro forma non audités inclue des ajustements qui reflètent les justes valeurs des éléments d'actif net de KLM tels que décrits dans les notes d'accompagnement.

La comptabilisation définitive de l'opération de rapprochement sera réalisée sur la base de la valeur finale de la transaction et de la juste valeur des éléments d'actif et de passif identifiables de KLM à la date de la prise de contrôle. Dans ces conditions, le montant réel des écarts d'acquisition et des autres postes du bilan pourrait différer des états financiers consolidés pro forma préliminaires présentés dans ce document ; ils pourraient à leur tour avoir un impact sur certains postes des comptes consolidés pro forma préliminaires et du bilan, tels que l'amortissement des immobilisations incorporelles, les participations, les actifs à long terme, l'écart d'acquisition négatif, les provisions pour retraite constatées d'avance et les impôts afférents.

Les états financiers consolidés pro forma non audités suivants illustrent le résultat pro forma de l'Offre, après intégration des ajustements pro forma décrits dans leurs notes d'accompagnement. Les comptes de résultat consolidés condensés pro forma non audités pour l'exercice clos au 31 mars 2003 et pour le semestre se terminant au 30 septembre 2003 présentent le résultat de l'Offre et du rapprochement comme s'ils avaient eu lieu le 1er avril 2002. Le bilan consolidé pro forma non audité du 30 septembre 2003 présente le résultat de l'Offre et du rapprochement comme s'ils avaient eu lieu le 30 septembre 2003.

Les comptes consolidés condensés pro forma non audités du groupe Air France-KLM se fondent à la fois sur les états financiers historiques consolidés d'Air France, figurant dans son document de référence, et sur ceux de KLM, inclus dans le rapport annuel de KLM, dans le formulaire 20-F pour l'exercice clos au 31 mars 2003, tel que modifié, et sur le formulaire 6-K daté du 30 décembre 2003 pour les comptes semestriels condensées non audités pour la période se terminant au 30 septembre 2003. Les états financiers respectifs d'Air France et de KLM sont préparés, respectivement, selon les principes comptables français et néerlandais. Or, ces deux méthodes présentent des différences ; les comptes KLM ont, en conséquence, été ajustés pour refléter les principes comptables en vigueur en

France pour toutes les périodes concernées dans ces données financières consolidées condensées pro forma non auditées.

Dans les comptes consolidés condensés pro forma non audités, Air France a adopté une présentation conforme à la fois aux principes comptables généralement admis en France et aux Etats-Unis, pour l'exercice clos au 31 mars 2003, le semestre se terminant le 30 septembre 2003, et à la date du 30 septembre 2003, afin de satisfaire aux exigences réglementaires aux Etats-Unis. Le groupe résultant du rapprochement continuera de préparer ses états financiers consolidés selon les méthodes comptables françaises, jusqu'à l'adoption des normes IFRS qui deviendront obligatoires dans l'Union européenne, à compter des exercices débutants à compter du 1er janvier 2005. Air France fournira également des informations supplémentaires conformes aux principes comptables américains, afin de satisfaire aux exigences réglementaires aux Etats-Unis.

Les comptes consolidés condensés pro forma non audités ont vocation de synthèse et, à ce titre, ils doivent être lus en même temps que les comptes historiques consolidés respectifs et les notes d'accompagnement d'Air France et de KLM.

À seule fin de commodité, les montants en euros ont été convertis en dollars au taux de change acheteur du 30 septembre 2003 de 1,1650 $ pour 1 €.

6.3.1 Compte de résultat consolidé condensé pro forma non audité au 30 septembre 2003

COMPTE DE RESULTAT CONSOLIDE CONDENSE PRO FORMA NON AUDITE

Pour le semestre se terminant au 30 septembre 2003

(en million d'euros, sauf les montants par action et les montants en millions de US dollars)

	Principes comptables en France (French GAAP)									Principes comptables aux Etats-Unis (US GAAP)					
	Air France	KLM						Air France/ KLM	Air France/ KLM	Air France	KLM			Air France/ KLM	Air France/ KLM
	GAAP France	GAAP Pays-Bas	Ajustements GAAP France		GAAP France	Ajustements pro forma		pro forma consolidé	pro forma consolidé	GAAP Etats-Unis	GAAP Etats-Unis	Ajustements pro forma		pro forma consolidé	pro forma consolidé
	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Note		Colonne 4	Note		U.S. $	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Note		U.S. $
Ventes nettes	6 193	3 036	—		3 036	—		9 229	10 752	6 169	3 036	—		9 205	10 724
Frais de personnel	(2 025)	(967)	45	(a)	(922)	—		(2 947)	(3 433)	(2 062)	(926)	—		(2 988)	(3 481)
Dotations aux amortissements et provisions	(618)	(220)	2	(i)	(218)	30	(k)	(806)	(939)	(568)	(218)	113	(o) (q)	(653)	(761)
Carburant avions	(657)	(396)	—		(396)	—		(1 053)	(1 227)	(633)	(396)	—		(1 029)	(1 199)
Redevances aéronautiques et assimilés	(654)	(268)	—		(268)	—		(922)	(1 074)	(654)	(268)	—		(922)	(1 075)
Entretien aéronautique et réparations extérieures	(186)	(263)	—		(263)	—		(449)	(523)	(262)	(263)	—		(525)	(612)
Loyers opérationnels	(239)	(133)	—		(133)	—		(372)	433	(217)	(133)	—		(350)	(408)
Frais commerciaux et de distribution	(533)	(191)	—		(191)	—		(724)	(843)	(533)	(191)	—		(724)	(843)
Affrètements aéronautiques	(533)	(286)	—		(286)	—		(819)	(954)	(529)	(287)	—		(816)	(950)
Réduction d'actifs, restructuration et éléments afférents, net	—	—	—		—	—		—	—	(10)	(75)	—		(85)	(99)
Autres charges d'exploitation	(660)	247)	(17)	(i)	(264)	—		(924)	(1 076)	(615)	(226)	—		(841)	(980)
Résultat (perte) d'exploitation	88	65	30		95	30		213	248	86	52	133		271	316
Charges de restructuration	(11)	—	(75)	(c)	(75)	—		(86)	(100)	—	—	—		—	—
Charges financières	(71)	(53)	—		(53)	—		(124)	(144)	(75)	(53)	—		(128)	(149)
Produits financiers et autres revenus financiers, nets	65	9	17	(b) (d) (i)	26	—		91	106	70	9	—		79	92
Autres produits (charges) nets	—	7	—		7	—		7	8	—	—	—		—	—
Cessions de filiales	—	12	—		12	—		12	14	—	—	—		—	—
Revenus des participations	22	7	—		7	3	(l)	32	37	30	(1)	3	(p)	32	37
Résultat (perte) avant impôts, intérêts minoritaires et amortissement des écarts d'acquisition	93	47	(28)		19	33		145	169	111	7	136		254	296
Impôts	(32)	(11)	15	(e)	4	(10)		(38)	(44)	(45)	1	(47)	(r)	(91)	(106)
Intérêts minoritaires	(1)	—	—		—	—		(1)	(1)	11	—	—		11	13
Amortissement des écarts d'acquisition	(8)	—	(2)	(i)	(2)	125	(m) (n)	115	134	—	—	—		—	—
Résultat (perte) des activités poursuivies avant l'effet cumulatif du changement de méthode comptable, net d'impôt	52	36	(15)		21	148		221	258	77	8	89		174	203
en milliers d'actions															
Nombre d'actions (non dilué)	216 896					48 607		265 503	265 503	216 896		48 607		265 503	265 503
Nombre d'actions (dilué)	216 896					48 607		265 503	265 503	216 896		48 607		265 503	265 503
Résultat par action non dilué	0,24							0,83	0,97	0,35				0,65	0,76
Résultat par action dilué	0,24							0,83	0,97	0,35				0,65	0,76

Les notes d'accompagnement font partie intégrante des comptes consolidés condensés pro forma non audités

6.3.2 Compte de résultat consolidé condensé pro forma non audité au 31 mars 2003

COMPTE DE RESULTAT CONSOLIDE CONDENSE PRO FORMA NON AUDITE

Pour l'exercice clos au 31 mars 2003

(en millions d'euros, sauf les montants par action et les montants en millions de US dollars)

	Principes comptables en France (French GAAP)									Principes comptables aux Etats-Unis (US GAAP)					
	Air France	KLM						Air France/ KLM	Air France/ KLM	Air France	KLM			Air France/ KLM	Air France/ KLM
	GAAP France	GAAP Pays-Bas	Ajustements GAAP France		GAAP France	Ajustements pro forma		pro forma consolidé	pro forma consolidé	GAAP Etats-Unis	GAAP Etats-Unis	Ajustements pro forma		pro forma consolidé	pro forma consolidé
	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3	Note		Colonne 4	Note		U.S. $	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7	Note		U.S. $
Ventes nettes	12 687	6 485	(118)	(j)	6 367	—		19 054	22 198	12 669	6 367	—		19 036	22 177
Frais de personnel	(3 856)	(1 907)	193	(a) (j)	(1 714)	—		(5 570)	(6 489)	(3 963)	(1 712)	—		(5 675)	(6 611)
Dépréciation d'actifs et amortissements	(1 310)	(535)	7	(j) (i)	(528)	62	(k)	(1 776)	(2 069)	(1 080)	(533)	(270)	(o) (q)	(1 343)	(1 565)
Carburant avions	(1 369)	(886)	20	(j)	(866)			(2 235)	(2 604)	(1 381)	(866)	—		2 247	2 618
Redevances aéronautiques et assimilés	(1 362)	(541)	16	(j)	(525)	—		(1 887)	(2 198)	(1 362)	(525)	—		(1 887)	(2 198)
Entretien aéronautique et réparations extérieures	(477)	(642)	—		(642)	—		(1 119)	(1 304)	(664)	(642)	—		(1 306)	(1 521)
Loyers opérationnels	(521)	(270)	14	(j)	(256)	—		(777)	(905)	(467)	(256)	—		(723)	(842)
Frais commerciaux et de distribution	(1 157)	(499)	13	(j)	(486)	—		(1 643)	(1 914)	(1 157)	(486)	—		(1 643)	(1 914)
Affrètements aéronautiques et services passagers	(1 086)	(611)	17	(j)	(594)	—		(1 680)	(1 957)	(1 104)	(594)	—		(1 698)	(1 978)
Réduction d'actifs, restructuration et éléments afférents, net	—	(351)	351	(c) (j)		—		—	—	(15)	—	—		(15)	(17)
Autres charges d'exploitation	(1 357)	(727)	64	(i) (j)	(663)			(2 020)	(2 353)	(1 301)	(997)	—		(2 298)	(2 677)
Subvention du gouvernement français	—	—	—		—	—		—	—	18	—	—		18	21
Résultat (perte) d'exploitation	192	(484)	577		93	62		347	404	193	(244)	270		219	255
Charges de restructuration	(13)	—	—		—	—		(13)	(15)	—	—	—		—	—
Charges financières	(161)	(143)	3	(j)	(140)	—		(301)	(351)	(170)	(139)	—		(309)	(361)
Produits financiers et autres revenus financiers, nets	76	45	(49)	(b) (d) (i)	(4)	—		72	84	106	45	—		151	176
Autres produits (charges) nets	—	(42)	—		(42)	—		(42)	(49)	—	—	—			—
Cessions de filiales	4	6	—		6	—		10	12	4	—	—		4	5
Revenus des participations	29	(4)	—		(4)	6	(l)	31	36	28	(16)	6	(p)	18	21
Résultat (perte) avant impôts, intérêts minoritaires et amortissement des écarts d'acquisition	127	(622)	531		(91)	68		104	121	161	(354)	276		83	97
Impôts	13	206	(176)	(e) (j)	30	(21)		22	26	4	120	(93)	(r)	31	37
Intérêts minoritaires	(4)	—	—		—	—		(4)	(5)	3	—	—		3	4
Amortissement des écarts d'acquisition	(16)	—	(4)	(i)	(4)	250	(m) (n)	230	268	—	—	—		—	—
Résultat (perte) des activités poursuivies avant effet cumulatif des changements de méthodes comptables, net d'impôt	120	(416)	351		(65)	297		352	410	168	(234)	183		117	137
en milliers d'actions															
Nombre d'actions (non dilué)	217 269					49 578		266 847	266 847	217 269		49 578		266 847	266 847
Nombre d'actions (dilué)	217 269					49 578		266 847	266 847	217 269		49 578		266 847	266 847
Résultat par action (non dilué et dilué) des activités poursuivies	0,55							1,32	1,54	0,77				0,44	0,51

Les notes d'accompagnement font partie intégrante des comptes consolidés condensés pro forma non audités

6.3.3 Bilan consolidé condensé pro forma non audité au 30 septembre 2003

BILAN CONSOLIDE CONDENSE PRO FORMA NON AUDITE

Au 30 septembre 2003

(en millions d'euros, sauf les montants par action et les montants en millions de US dollars)

	Principes comptables (GAAP) en France								Principes comptables (GAAP) aux Etats-Unis				
	Air France	KLM					Air France/ KLM	Air France/ KLM	Air France	KLM		Air France/ KLM	Air France/ KLM
	GAAP France	GAAP Pays-Bas	Ajustements GAAP France	Note	GAAP France	Ajustements pro forma	pro forma consolidé	pro forma consolidé	GAAP Etats-Unis	GAAP Etats-Unis	Ajustements pro forma	pro forma consolidé	pro forma consolidé
	Colonne 1	Colonne 2	Colonne 3			Colonne 4		U.S. $	Colonne 5	Colonne 6	Colonne 7		U.S. $
Disponibilités et quasi-disponibilités	1 202	55	—		55	—	1 257	1 464	1 307	55	—	1 362	1 587
Investissements à court terme	169	—	23	(d)	23	—	192	224	151	—	—	151	176
Fonds affectés	—	452	—		452	—	452	527	—	452	—	452	527
Créances client	1 574	729	(1)		728	—	2 302	2 682	1 574	729	—	2 303	2 683
Crédit d'impôt société	6	—	—		—	—	6	7	6	—	—	6	7
Stocks et encours	209	211	(66)	(h)	145	—	354	412	208	211	—	419	488
Impôts différés	—	—	—		—	—	—	—		26	—	26	30
Charges payées d'avance et assimilés	553	175	2 336	(a)	2 511	(1 089)	1 975	2 301	896	2 178	(769)	2 305	2 685
Total de l'actif à court terme	3 713	1 622	2 292		3 914	(1 089)	6 538	7 617	4 142	3 651	(769)	7 024	8 183
Matériel aéronautique, net	5 504	1 799	(44)	(b) (h)	1 755	(276)	6 982	8 135	5 300	1 799	(893)	6 206	7 230
Matériel aéronautique et installations en location-financement, net	1 515	2 592	—		2 592	(399)	3 708	4 320	2 207	2 592	(1 289)	3 510	4 089
Terrains et installations, net	849	594	1		595	248	1 692	1 971	846	594	(94)	1 346	1 569
Titres des sociétés mises en équivalence	312	216	—		216	(44)	484	564	310	209	(111)	408	475
Titres de créances	103	—	—		—	66	169	197	50	—	66	116	135
Impôts différés	76	117	(64)	(e) (g)	53	528	657	765	62	—	427	489	569
Dépôts liés aux locations-financements	—	475	(475)	(f)	—	—	—	—	346	724	—	1 070	1 247
Dépôts sur titres subordonnés à durée indéterminée	—	—	—		—	—	—	—	194	—	—	194	226
Autres actifs à long terme	154	419	(409)	(b)	10	—	164	191	169	420	—	589	686
Immobilisations incorporelles	159	48	—		48	—	207	242	38	48	97	183	214
Écarts d'acquisition	103	12	—		12	(12)	103	120	289	18	(18)	289	337
Total de l'actif à long terme	8 775	6 272	(991)		5 281	111	14 167	16 505	9 811	6 404	(1 815)	14 400	16 777
Total de l'actif	12 488	7 894	1 301		9 195	(978)	20 705	24 121	13 953	10 055	(2 584)	21 424	24 960
PASSIF													
Dettes à long terme exigibles à moins d'un an	223	16	—		16	—	239	278	503	16	—	519	605
Dettes (autres)	297	148	—		148	—	445	518	257	148	—	405	472
Engagements de location-financement à moins d'un an	113	151	—		151	—	265	309	118	151	—	269	313
Dettes clients	1 204	546	—		546	—	1 750	2 039	1 202	546	—	1 748	2 037
Titres de transport émis et non utilisés	807	429	42	(g)	471	—	1 278	1 489	807	429	—	1 236	1 440
Dette d'impôt société	4	11	—		11	—	15	16	3	11	—	14	17
Dettes sociales	559	236	—		236	—	795	926	553	236	—	789	919
Dette d'impôt différé à court terme			—		—	—	—	—	—	—	—	—	—
Autres passifs à court terme	626	329	—		329	—	955	1 113	1 270	324	—	1 594	1 857
Total du passif à court terme	3 833	1 866	42		1 908	—	5 741	6 688	4 713	1 861	—	6 574	7 659
Dettes à long terme	2 349	882	(291)	(b)	591		2 940	3 426	2 045	882	—	2 927	3 410
Engagements de location-financement à un an et plus	1 204	3 166	(714)	(b) (f)	2 453		3 657	4 260	2 206	3 416	—	5 622	6 550
Provisions pour retraite et assimilés	601	4	—	—	4	36	641	747	581	4	36	621	724
Provisions	450	268	(45)	(a) (g)	223	1 233	1 906	2 220	114	249	—	363	422
Autres passifs à long terme	—	212	—	—	212	—	212	247	97	212	—	309	360
Dette d'impôt différé à long terme	—	—	747	(e)	747	—	747	870	28	619	(619)	28	33
Intérêts minoritaires	29	—	—	—	—	—	29	34	96	—	—	96	112
Total du passif à long terme	4 633	4 532	(303)		4 229	1 269	10 131	11 803	5 167	5 382	(583)	9 966	11 611
Total du passif	8 466	6 398	(261)	—	6 137	1 269	15 872	18 491	9 880	7 243	(583)	16 540	19 270
Capitaux propres	4 022	1 496	1 562	colonne 3	3 058	(2 247)	4 833	5 630	4 073	2 812	(2 001)	4 884	5 690
Total du passif et des capitaux propres	12 488	7 894	1 301		9 195	(978)	20 705	24 121	13 953	10 055	(2 584)	21 424	24 960

Les notes d'accompagnement font partie intégrante des comptes consolidés condensés pro forma non audités

6.3.4 Notes annexées aux états financiers consolidés condensés pro forma non audités

Partie 1.A : Présentation des comptes consolidés condensés pro forma non audités du groupe Air France-KLM selon les principes comptables généralement admis en France

Les comptes consolidés condensés pro forma non audités qui suivent illustrent le résultat de la transaction entre Air France et KLM, présenté sur la base des principes comptables français, appliqués par Air France. En conséquence, ils entraînent plusieurs ajustements pro forma présentés dans les notes d'accompagnement suivantes.

Les comptes consolidés condensés pro forma non audités :

- sont communiqués à des fins d'illustration seulement et, à ce titre, peuvent ne pas renvoyer une image fidèle des résultats et de la position financière du groupe AF-KLM dans le cadre comptable français ;
- n'entendent pas refléter les résultats opérationnels combinés qui auraient été enregistrés si la transaction entre Air France et KLM avait eu lieu le 1er avril 2002, pas plus qu'ils ne préjugent de ces résultats pour les exercices futurs. Les ajustements pro forma s'appuient sur les informations disponibles, notamment les diverses estimations retenues par le management ; et
- n'ont pas été ajustés pour refléter les synergies attendues ou les gains d'efficacité que pourrait engendrer la transaction.

Colonne 1 : Etats financiers historiques d'Air France présentés selon les principes comptables français

Cette colonne comprend les comptes de résultat consolidés d'Air France pour l'exercice clos au 31 mars 2003, les comptes intermédiaires consolidés non audités pour le semestre se terminant le 30 septembre 2003 ou le bilan consolidé non audité au 30 septembre 2003, préparés conformément aux principes comptables français appliqués par Air France.

Les comptes de résultat d'Air France ont fait l'objet de reclassements afin de les rendre conformes au format de présentation des états financiers consolidés pro forma non audités. Ces reclassements ont été opérées conformément au format de présentation du bilan et du compte de résultat selon les principes comptables généralement admis aux Etats-Unis.

Nous présentons ci-après la réconciliation entre le compte de résultat consolidé d'Air France publié conformément aux principes comptables généralement admis en France et le compte de résultat pro forma non audité pour l'exercice clos au 31 mars 2003, et pour le semestre se terminant au 30 septembre 2003.

En millions d'euros	French GAAP tel que publié au 31 mars 2003	Reclassement	French GAAP tel que présenté pro forma
Chiffre d'affaires	12 687		12 687
Frais de personnel	(3 856)		(3 856)
Dotations aux amortissements et provisions		(1 310)[a]	(1 310)
Carburant avions		(1 369)[b]	(1 369)
Redevances aéronautiques et assimilés		(1 362)[b]	(1 362)
Entretien aéronautique et réparations extérieures		(477)[b]	(477)
Loyers opérationnels		(521)[b]	(521)
Frais commerciaux et de distribution		(1 157)[b]	(1 157)
Affrètements aéronautiques		(1 086)[b]	(1 086)
Autres charges d'exploitation		(1 357)[b]	(1 357)
Charges externes	(7 174)	7 174 [b]	—
Impôts (autres que l'impôt sur les sociétés)	(187)	187 [b]	—
Résultat (perte) d'exploitation	**1 470**		
Amortissements, net	(1 195)	1 195 [a]	—
Provisions d'exploitation	(115)	115 [a]	—
Cessions de matériels aéronautiques	30	(30)[b]	—
Autres produits et charges d'exploitation	2	(2)[b]	—
Excédent brut d'exploitation	**192**	**—**	**192**
Charges de restructuration	(13)		(13)
Charges financières		(161)[c]	(161)
Produits financiers		76 [c]	76
Charges financières nettes	(85)	85 [c]	—
Cession de filiales et de participations	4	—	4
Résultat courant (perte)	**98**	**—**	
Part des sociétés mises en équivalence	29	—	29
Résultat (perte) avant impôts et intérêts minoritaires et amortissement des écarts d'acquisition			**127**
Amortissement des écarts d'acquisition	(16)		(16)
Résultat (perte) avant impôts et intérêts minoritaires	**111**		
Impôts sur les sociétés	13		13
Résultat (perte) avant intérêts minoritaires	**124**		
Intérêts minoritaires	(4)		(4)
Résultat net (perte)	**120**		**120**

(a) Reclassement des charges d'amortissement et des provisions afin de se conformer à la présentation pro forma

(b) Reclassement des frais extérieurs conformément à la note 5 du compte de résultat consolidé au 31 mars 2003 afin de se conformer à la classification pro forma

(c) Ventilation du résultat financier conformément à la note 10 du compte de résultat consolidé au 31 mars 2003 afin de se conformer à la classification pro forma

En millions d'euros	French GAAP tel que publié au 30 septembre 2003	Reclassement	French GAAP tel que présenté pro forma
Chiffre d'affaires	6 193		6 193
Frais de personnel	(2 025)	—	(2 025)
Dotations aux amortissements et provisions		(618)[b]	(618)
Carburant avions		(657)[b]	(657)
Redevances aéronautiques et assimilés		(654)[b]	(654)
Entretien aéronautique et réparations extérieures		(186)[b]	(186)
Loyers opérationnels		(239)[b]	(239)
Frais commerciaux et de distribution		(533)[b]	(533)
Affrètements aéronautiques		(533)[b]	(533)
Autres charges d'exploitation		(660)[b]	(660)
Charges externes	(3 373)	3 373 [b]	—
Impôts (autres que l'impôt sur les sociétés)	(88)	88 [b]	—
Résultat (perte) d'exploitation	**707**		
Amortissements, net	(604)	604 [a]	—
Provisions d'exploitation	(14)	14 [a]	—
Cessions de matériels aéronautiques	1	(1)[b]	—
Autres produits et charges d'exploitation	(2)	2 [b]	—
Excédent brut d'exploitation	**88**		**88**
Charges de restructuration	(11)		(11)
Charges financières		71 [c]	(71)
Produits financiers		65 [c]	65
Charges financières nettes	(6)	6 [c]	—
Résultat courant (perte)	**71**		
Part des sociétés mises en équivalence	22	—	22
Résultat (perte) avant impôts et intérêts minoritaires et amortissement des écarts d'acquisition			**93**
Amortissement des écarts d'acquisition	(8)	—	(8)
Résultat (perte) avant impôts et intérêts minoritaires	**85**		
Impôts sur les sociétés	(32)		(32)
Résultat (perte) avant intérêts minoritaires	**53**		
Intérêts minoritaires	(1)		(1)
Résultat net (perte)	**52**		**52**

(a) Reclassement des d'amortissements et des provisions afin de se conformer à la présentation pro forma

(b) Reclassement des frais extérieurs conformément à la note 5 du compte de résultat consolidé au 31 mars 2003 afin de se conformer à la classification pro forma

(c) Ventilation du résultat financier conformément à la note 10 du compte de résultat consolidé au 31 mars 2003 afin de se conformer à la classification pro forma

Bilan consolidé

Les références ci-dessus mentionnées présentent les reclassements entre la présentation des états financiers préparés conformément aux principes comptables généralement admis en France et la présentation conformément aux principes comptables généralement admis aux Etats-Unis.

En millions d'euros	French GAAP tel que publié au 30 septembre 2003	Reclassement	French GAAP tel que présenté pro forma
Actifs			
Disponibilités et quasi-disponibilités		1 202 [(a)]	1 202
Investissements à court terme		169 [(a)]	169
Créances clients		1 574 [(b)]	1 574
Crédit d'impôt société		6 [(c)]	6
Stocks et encours		209 [(d)]	209
Charges payées d'avance et assimilés		553 [(e)]	553
Total de l'actif à court terme			**3 713**
Matériel aéronautique, net		5 504 [(f)]	5 504
Matériel aéronautique et installations en locations-financement, net		1 515 [(f)]	1 515
Terrains et installations, net		849 [(f)]	849
Titres de créance		103 [(g)]	103
Ecarts d'acquisition	103	—	103
Impôts différés		76 [(c)]	76
Immobilisations incorporelles	159	—	159
Autres actifs à long terme		154 [(g)]	154
Equipements aéronautiques	6 944	(6 944)[(f)]	—
Autres terrains et installations	924	(924)[(f)]	—
Titres de sociétés mises en équivalence	312	—	312
Autres investissements	257	(257)[(g)]	—
Total de l'actif à long terme	**8 699**		**8 775**
Stock et encours	209	(209)[(d)]	—
Créances commerciales	1 574	(1 574)[(b)]	—
Crédits d'impôt	82	(82)[(c)]	—
Autres comptes clients	553	(553)[(e)]	—
Titres négociables	1 130	(1 130)[(a)]	—
Espèces	241	(241)[(a)]	—
Total des actifs à court terme	**3 789**	**—**	**—**
Total des actifs	**12 488**		**12 488**

En millions d'euros	French GAAP tel que publié au 30 septembre 2003	Reclassement	French GAAP tel que présenté pro forma
Capital	1 868	(1 868)	—
Primes d'émission et de fusion	261	(261)	—
Réserves et résultat	1 896	(1 896)	—
Ecarts de conversion	(3)	3	—
Capitaux propres de l'ensemble consolidé	4 022	(4 022)[a]	—
Intérêts minoritaires	29	(29)[b]	
Capitaux propres et intérêts minoritaires	4 051	(4 051)	—
Dettes à long terme exigibles à moins d'un an		223 [h]	223
Engagements à court terme		297 [h]	297
Engagements de location-financement		113 [h]	113
Dettes client		1 204 [d]	1,204
Titres de transport émis non utilisés		807 [e]	807
Dettes d'impôt société		4 [f]	4
Dettes sociales		559 [g]	559
Autres passifs à court terme		626 [g]	626
Total du passif à court terme			**3,833**
Dettes à long terme		2 349 [h]	2 349
Engagements de location-financement à un an et plus		1 204 [h]	1 204
Provisions pour retraite et assimilés		601 [c]	601
Provisions		450 [c]	450
Intérêts minoritaires		29 [b]	29
Total du passif à long terme			**4 633**
Total du passif			**8 466**
Capitaux propres		**4 022 [a]**	**4 022**
Provisions pour risques et charges	1 051	(1 051)[c]	—
Dettes financières	4 186	(4 186)[h]	—
Dettes fournisseurs	1 204	1 204 [d]	—
Dettes d'impôts sociétés	4	(4)[f]	—
Titres de transport émis et non utilisés	807	(807)[e]	—
Autres créditeurs	1 185	(1 185)[g]	—
Total dettes	**8 437**		
Total	**12 488**		**12 488**

Certains reclassements ont été apportés aux états financiers de KLM afin de les rendre conformes au format de présentation des états financiers pro forma. Les tableaux ci-dessous présentent la réconciliation entre les états financiers de KLM établis conformément aux principes comptables généralement admis aux Pays-Bas et les états financiers pro forma non audités pour l'exercice clos au 31 mars 2003.

ETATS FINANCIERS DE KLM

Exercice clos au 31 mars 2003

En millions d'euros	Dutch GAAP tel que publié au 31 mars 2003	Reclassement	Dutch GAAP tel que présenté pro forma
Recettes trafic	5 780	(5 780)[(a)]	—
Autres recettes	705	(705)[(a)]	—
Chiffre d'affaires/Ventes nettes	**6 485**	**6 485** [(a)]	**6 485**
Salaires et bénéfices[(1)]/Frais de personnel	(1 907)		(1 907)
Carburant avion[(1)]	(886)		(886)
Matériels et consommables[(1)]	(448)	448 [(b)]	—
Entretien aéronautique et réparations extérieures	—	(642)[(b)]	(642)
Frais commerciaux et de distribution[(1)]	(499)		(499)
Redevances aéronautiques et assimilés	(541)		(541)
Dépenses manutention (sous-traitance)[(1)]	(208)	208 [(c)]	—
Sous-traitance[(1)]	(489)	295 [(c)]	—
Entretien	—	194 [(b)]	—
Affrètements aéronautiques et services passagers	—	(611)[(c)]	(611)
Provisions[(1)]/Dotations aux amortissements et provisions	(535)		(535)
Dépenses financement opérationnel avions[(1)]	(171)	171 [(d)]	—
Loyers opérationnels	—	(270)[(d)]	(270)
Frais d'hébergement, véhicules et stock[(1)]	(186)	186 [(e)]	—
Coopération commerciale[(1)]	(117)	117 [(e)]	—
Affrètement avions/camions[(1)]	(99)	99 [(d)]	—
Frais de personnel extérieur[(1)]	(108)	108 [(c)]	—
Autres charges d'exploitation[(1)]	(424)	(303)[(e)]	(727)
Coûts de restructuration	(75)	75 [(f)]	—
Coûts liés à la sentence arbitrale rendue dans le litige KLM/Alitalia[(1)]	(276)	276 [(f)]	—
Réduction d'actifs, restructuration et éléments afférents	—	(351)[(f)]	(351)
Excédent brut d'exploitation (perte)	**(484)**		**(484)**
Charges de restructuration	—		—
Produits financiers et dépenses	(98)	98 [(g)]	—
Charges financières	—	(143)[(g)]	(143)
Charges produits et autres produits financiers, net	—	45 [(g)]	45
Cession d'actifs (résultat)/Autre produit (charge), net	(42)		(42)
Participation (résultat)	(4)		(4)
Cession participation/Ventes de stock des filiales (gain)	6		6
Résultat net (perte) avant impôts et intérêts minoritaires et amortissement des écarts d'acquisition	**(622)**		**(622)**
Impôts/Impôts sur les sociétés	206		206
Intérêts minoritaires	—		—
Amortissement des écarts d'acquisition	—		—
Résultat net (perte)/Excédent brut d'exploitation	**(416)**		**(416)**

Note :

(1) Dépenses d'exploitation telles que détaillées dans la note 17 aux états financiers de KLM incluse dans le document 20-F déposé à la SEC en date du 12 janvier 2004.

(a) à (g) Reclassements effectués afin de les conformer au format de présentation pro forma d'Air France.

Exercice clos au 30 septembre 2003

En millions d'euros	Dutch GAAP tel que publié au 30 septembre 2003	Reclassement	Dutch GAAP tel que présenté pro forma
Chiffre d'affaires/Ventes nettes	3 036		3 036
Salaires et bénéfices[1]/Frais de personnel	(967)		(967)
Carburant avion[1]	(396)		(396)
Matériels et consommables[1]	(184)	184 [b]	—
Equipements d'entretien aéronautique et réparations extérieures	—	(263)[b]	(263)
Frais commerciaux et de distribution[1]	(191)		(191)
Redevances aéronautiques et assimilés	(268)		(268)
Frais d'escale (sous-traitance)[1]	(115)	115 [c]	—
Sous-traitance[1]	(217)	138 [c]	—
Entretien	—	79 [b]	—
Affrètements aéronautiques et services passagers	—	(286)[c]	(286)
Provisions[1]/Dotations aux amortissements et provisions	(220)		(220)
Dépenses financement opérationnel avions[1]	(87)	87 [d]	—
Loyers opérationnels	—	(133)[d]	(133)
Frais d'hébergement, véhicules et stock[1]	(68)	68 [e]	—
Coopération commerciale[1]	(16)	16 [e]	—
Affrètement avions/camions[1]	(46)	46 [d]	
Locations immobilières à long terme	(17)	17 [e]	—
Frais de personnel extérieur[1]	(33)	33 [c]	—
Autres charges d'exploitation[1]	(146)	(101)[e]	(247)
Coûts de restructuration	—		—
Excédent brut d'exploitation (perte)	**65**		**65**
Charges de restructuration	—		—
Dépenses financières	(44)	44 [g]	—
Charges financières		(53)[g]	(53)
Charges produits et autres produits financiers, net		9 [g]	9
Cession d'actifs (résultat)/Autre produit (charge), net	7		7
Participation (résultat)	7		7
Cession participation/Ventes de stock des filiales (gain)	12		12
Résultat net (perte) avant impôts et intérêts minoritaires et amortissement des écarts d'acquisition	**47**		**47**
Impôts/Impôts sur les sociétés	(11)		(11)
Intérêts minoritaires	—		—
Amortissement des écarts d'acquisition	—		—
Résultat net (perte)/Excédent brut d'exploitation	**36**		**36**

Note :

(1) Dépenses d'exploitation telles que détaillées dans la note 9 des états financiers intérimaires consolidés condensés pour la période de six mois clos au 30 septembre 2003, soumis à la SEC sous la forme 6-K en date du 30 décembre 2003.

(b) à (g) Reclassements effectués afin de les conformer au format de présentation pro forma d'Air France.

Bilan consolidé de KLM au 30 septembre 2003

En millions d'euros	Dutch GAAP tel que publié au 30 septembre 2003	Reclassement	Dutch GAAP tel que présenté pro forma
Disponibilités et valeurs mobilières échangeables	533	(533)[a]	
Disponibilités et quasi-disponibilités		55 [a]	55
Disponibilités Limitées		452 [a]	452
Créances Clients	878	(149)[a]	729
Stock et encours	211		211
Charges payées d'avance et assimilés		175 [a]	175
Total de l'actif à court terme	**1 622**	**—**	**1 622**
Immobilisations corporelles	4 985	(4 985)[b]	
Matériel aéronautique, net		1 799 [b]	1 799
Matériel aéronautique et installations en location		2 592 [b]	2 592
Financement, net		594 [b]	594
Terrains et installations, net	1 227	(1 227)[c]	
Immobilisations corporelles financières		216 [c]	216
Titres de créances			
Impôts différés		117 [c]	117
Dépôts de garantie		475 [c]	475
Autres actifs à long terme		419 [c]	419
Immobilisations incorporelles	60	(60)[d]	
Actif immobilisé		48 [d]	48
Ecarts d'acquisition		12 [d]	12
Total actif immobilisé	**6 272**	**—**	**6 272**
Total actifs	**7 894**	**—**	**7 894**
Passif à court terme	1 869	(1 869)[a]	
Dettes à court terme exigibles à moins d'un an		16 [a]	16
Engagements à court-terme (autres)		148 [a]	148
Engagements de location financement		151 [a]	151
Dettes Clients		546 [a]	546
Titres de transport émis non utilisés		429 [a]	429
Dettes d'impôts sociétés		11 [a]	11
Dettes sociales		236 [a]	236
Autres passifs à court terme		329 [a]	329
Total passif à court terme	**1 869**	**(3)**[a]	**1 866**
Titres subordonnés à durée indéterminée	509	(509)[b]	
Autres dettes à long terme	3 539	(3 539)[b]	
Dettes à long terme		882 [b]	882
Engagements de location financement à un an et plus		3 166 [b]	3 166
Provisions pour retraite et assimilés		4 [a]	4
Provisions	268		268
Crédit différé/Autre passif à long terme	212		212
Dettes d'impôt différé à court terme			
Intérêts minoritaires			
Total du passif à long terme	**4 528**	**4**	**4 532**
Total passif	**6 397**	**4**	**6 398**
Capitaux du groupe/Capitaux propres	**1 497**	**(1)**[a]	**1 496**
Total passif et capitaux propres	**7 894**		**7 894**

Colonne 2 : Etats financiers historiques de KLM présentés selon les principes comptables néerlandais

Cette colonne présente, selon le cas, les comptes de résultat consolidés de KLM pour l'exercice clos au 31 mars 2003, les comptes semestriels consolidés non audités pour le semestre se terminant au

30 septembre 2003 ou le bilan consolidé non audité au 30 septembre 2003, préparés conformément aux principes comptables néerlandais.

Colonne 3 : Principales différences entre les principes comptables néerlandais et français

Les comptes consolidés de KLM répondent aux principes comptables néerlandais qui se distinguent, par certains aspects importants, des méthodes en vigueur en France. Pour préparer les comptes consolidés condensés pro forma non audités, il a fallu ajuster les comptes historiques consolidés de KLM aux principes comptables français appliqués par Air France pour chaque période présentée. Ces ajustements se fondent sur les estimations retenues par les directions d'Air France et de KLM. Ils n'ont pas été audités et peuvent ne pas refléter aussi fidèlement les principes comptables français que si KLM avait préparé ses comptes en appliquant ces principes. A l'issue de l'Offre, Air France et KLM procéderont à un passage en revue détaillé de leurs règles et présentations comptables. Il est possible que d'autres régularisations soient nécessaires pour assurer la conformité des comptes de KLM aux méthodes retenues par Air France, dans le respect des principes comptables français.

Air France et KLM estiment que cette étude détaillée ne devrait pas entraîner de changements substantiels concernant les règles ou les classements comptables de l'entreprise autres que ceux indiqués ci-après, mais ne peuvent donner aucune assurance à ce stade.

Le tableau ci-dessous synthétise l'impact net des ajustements selon les principes comptables français sur les capitaux propres de KLM au 30 septembre 2003 :

		Capitaux propres au 30 septembre 2003
a)	Régimes de retraite	2 355
b)	Instruments dérivés	11
d)	Comptabilisation des actions propres	23
g)	Programme de fidélisation	(16)
e)	Impôts différés	(811)
		1 562

(a) Régimes de retraite

Selon les principes comptables néerlandais, les engagements inscrits dans le cadre des plans de retraite mis en place par KLM sont en principe comptabilisés sur la base du calcul actuariel des contributions dues par KLM au titre des différents régimes de retraite.

Dans les comptes d'Air France, les cotisations et les provisions pour retraite sont comptabilisées conformément aux principes comptables français qui ne diffèrent pas significativement de la norme IAS 19.

L'ajustement par rapport aux principes comptables français retraite les cotisations et les engagements liés aux plans de retraite de KLM comme si la norme IAS 19 avait été appliquée de manière permanente. Cet ajustement, reflété dans la troisième colonne des états financiers condensés pro forma relative aux ajustements en French GAAP, entraîne une diminution des frais de personnel de 45 millions d'euros et de 170 millions d'euros pour le semestre se terminant au 30 septembre 2003 et pour l'exercice clos au 31 mars 2003 respectivement. Le bilan de KLM au 30 septembre 2003 a été ajusté en conséquence par une augmentation du poste « Frais payés d'avance et autres » de 2 336 millions d'euros et par une diminution des provisions de 19 millions d'euros, entraînant une augmentation des capitaux propres (avant impôt) de 2 355 millions d'euros.

(b) Instruments dérivés

Selon les principes comptables néerlandais, les instruments dérivés sont traités séparément dans le bilan et comptabilisés selon la méthode de la « juste valeur ». Les modifications de la juste valeur des instruments dérivés remplissant certains critères quant à la couverture d'un flux de trésorerie peuvent être différées et intégrées sur une ligne spécifique des capitaux propres « *Other Comprehensive income – OCI* » jusqu'à ce que l'opération de couverture produise ses effets. La partie non affectée de la couverture est immédiatement comptabilisée en résultat.

Selon les principes comptables français, les instruments de couverture reconnus sont présentés au bilan avec l'élément couvert. Pour les couvertures de flux de trésorerie, les fluctuations de valeur des instruments dérivés sont différées. Selon les principes comptables français, il n'existe pas de présentation séparée dans un poste « *Other Comprehensive income – OCI* ».

Certains instruments dérivés ne peuvent être qualifiés d'instruments dérivés selon les critères retenus par les principes comptables néerlandais, mais le sont en revanche selon les principes comptables français. Par conséquent, les modifications de la juste valeur de certains instruments dérivés sont intégrées aux résultats selon la méthode comptable néerlandaise, alors qu'elles auraient été différées selon les principes comptables français.

Le respect des principes comptables français nécessite de changer la présentation des instruments dérivés qualifiés d'instrument de couverture et des effets des fluctuations de juste valeur des instruments de couverture de flux de trésorerie qui avaient été intégré dans un poste « *Other Comprehensive income – OCI* » selon les principes comptables néerlandais. Par ailleurs, ces retraitements intègrent les conséquences sur les résultats de la requalification de certains instruments dérivés qui ne pouvaient être qualifiés d'instrument de couverture selon les principes comptables néerlandais, mais le devaient selon les principes comptables français. Le tableau ci-dessous présente ces différents reclassements (en millions d'euros) dans le bilan au 30 septembre 2003 :

Matériel aéronautique	(110)
Autres actifs à long terme	(409)
Dettes à long terme	(291)
Engagements de location-financement	(239)
Capitaux propres	11

Avant impôt, l'ajustement du compte de résultat s'élève à (13) millions d'euros et (11) millions d'euros pour le semestre se terminant au 30 septembre 2003 et l'exercice clos au 31 mars 2003 respectivement.

(c) Constatation des charges de restructuration

Selon les principes comptables néerlandais, les 75 millions d'euros (avec un effet impôt de 26 millions d'euros) émanant des décisions prises par le Directoire de KLM ont été comptabilisés en éléments exceptionnels dans les comptes consolidés condensés pro forma non audités.

Selon les principes comptables français, les dépenses de 49 millions d'euros au titre des provisions de restructuration auraient été reconnues au moment où les coûts étaient encourus. Le solde de la provision au 31 mars 2003 est ainsi annulé pour refléter le passage des principes comptables néerlandais aux principes comptables français.

Pour le semestre clos au 30 septembre 2003, les charges de restructuration étaient conformes aux principes comptables français. A ce titre, elles ont bien été inscrites dans l'état de rapprochement entre les méthodes comptables, avec un impact de 75 millions sur les charges de restructuration et un effet impôt associé de 26 millions d'euros.

(d) Comptabilisation des actions propres

Selon les principes comptables français, les actions détenues par Air France pour remplir ses engagements vis-à-vis des plans d'achat d'actions pour ses salariés sont comptabilisées à l'actif du bilan. Des provisions sont prévues pour ramener la valeur de ces actions au plus bas de leur valeur de marché ou de leur prix d'acquisition ; les gains et pertes relatifs à ces ajustements sont inscrits au compte de résultat. Selon les principes comptables néerlandais, le prix d'achat de ces actions est déduit des capitaux propres.

Le respect des principes comptables français a entraîné le reclassement pour une valeur de 23 millions d'euros d'actions de KLM en investissements à court terme et la reconnaissance d'un profit sur la vente de ces actions de 13 millions d'euros pour le semestre se terminant au 30 septembre 2003 et d'une perte de (16) millions d'euros dans le compte de résultat au 31 mars 2003.

(e) Impôts différés

Ces ajustements reflètent les différences temporaires d'impôts différés qui résultent des rapprochements avec les principes comptables français présentés ci-dessus, à l'exception des ajustements sur les actions propres qui ne sont pas imposées aux Pays-Bas. L'effet de l'impôt sur les sociétés a été calculé en appliquant aux ajustements imposables le taux moyen actuel d'imposition de KLM de 34,5 %.

L'effet net de l'impôt selon les ajustements en French GAAP représente une diminution des capitaux propres de KLM de 811 millions d'euros (soit une augmentation des dettes d'impôts différés à court terme de 747 millions d'euros et une diminution des crédits d'impôts différés de 64 millions d'euros).

Reclassements

(f) Dépôts liés aux locations-financements

Selon les principes comptables néerlandais, les dépôts liés aux locations-financement sont soit classés comme autres actifs à long terme, soit déduits de la dette financière, alors que selon les principes comptables français, ils sont déduits de la dette financière correspondante (engagements de location-financement). Ce reclassement entraîne une diminution de la dette financière et des dépôts liés aux locations-financement, de 475 millions d'euros.

(g) Programme de fidélisation

Selon les principes comptables néerlandais, les provisions pour charges relatives aux coûts des primes (« miles ») acquises par les adhérents au programme de fidélisation sont inscrites au passif à long terme.

Selon les principes comptables français, les montants afférents au programme de fidélisation *Fréquence Plus* sont comptabilisés comme des titres de transport émis et non utilisés dans le bilan consolidé d'Air France et classés comme passif à court terme dans les comptes pro forma.

En application des principes comptables français, Air France a reclassé en produits comptabilisés d'avance la provision de 42 millions d'euros enregistrée par KLM dans le respect des principes comptables néerlandais. Ce reclassement a impacté la provision de 26 millions d'euros, les capitaux propres de 10 millions d'euros et le crédit d'impôts de 6 millions d'euros.

(h) Stocks

Selon les principes comptables néerlandais, les pièces de rechange réparables et échangeables sont inscrites en stocks.

Selon les principes comptables français, ces éléments sont comptabilisés comme matériel aéronautique. La valeur comptable nette des pièces réparables et des composants échangeables s'élève à 66 millions d'euros au 30 septembre 2003.

(i) Autres

Selon les principes comptables français, les pertes ou gains de change non réalisés sur des éléments du fonds de roulement sont comptabilisés en charge ou produit financier.

Ce reclassement comptable s'élève à 17 millions d'euros pour le semestre clos au 30 septembre 2003 et à 22 millions d'euros pour l'exercice annuel clos au 31 mars 2003.

En outre, conformément aux principes comptables français, l'amortissement ou les dépréciations des écarts d'acquisition sont sur une ligne séparée sous le résultat d'exploitation. Ce reclassement s'élève à 2 millions d'euros et 4 millions d'euros pour le semestre se terminant au 30 septembre 2003 et pour l'exercice clos au 31 mars 2002 respectivement.

(j) Cessation d'activité et revenus exeptionnels

Selon les principes comptables français, KLM aurait présenté la vente de son activité « Buzz » comme une cession d'activité dans son compte de résultat. La cession de cette activité est intervenue au cours du semestre clos au 30 septembre 2003.

Nous présentons ci-après le compte de résultat de Buzz pour l'exercice clos au 31 mars 2003, qui est traité comme une cessation d'activité selon les principes comptables français.

En millions d'euros	Compte de résultat de Buzz au 31 mars 2003
Ventes nettes	118
Frais de personnel	(23)
Dotations aux amortissements et provisions	(3)
Carburant avions	(20)
Redevances aéronautiques et assimilés	(16)
Entretien aéronautique et réparations extérieures	—
Loyers opérationnels	(14)
Frais commerciaux et de distribution	(13)
Affrètements aéronautiques	(17)
Réduction d'actifs, restructuration et éléments afférents	—
Autres charges d'exploitation	(42)
Résultat (perte) d'exploitation	**(30)**
Intérêts débiteurs	(3)
Intérêts créditeurs et autres revenus financiers	—
Impôts	—
Résultat (perte) des activités poursuivies	**(33)**

En outre, le résultat de l'arbitrage entre KLM et Alitalia aurait été présenté pour son montant net en résultat exceptionnel conformément aux principes comptables français. Il en résulte un reclassement de (276) millions d'euros et de 95 millions d'euros du résultat d'exploitation et des impôts respectivement en résultat exceptionnel, dans le compte de résultat pro forma de KLM conformément aux principes comptables français pour l'exercice clos au 31 mars 2003.

Les activités cédées, les éléments exceptionnels nets et l'effet cumulé du changement de méthodes comptables sont enregistrés hors le résultat d'exploitation et ne sont pas présentés dans le compte de résultat condensé pro forma.

Colonne 4 : Ajustements pro forma

Acquisition et allocation du prix d'acquisition

Selon les principes comptables français, Air France est acquéreur de KLM et applique la méthode de l'allocation de son prix d'acquisition, qui prévoit qu'Air France affectera le prix total d'achat de KLM aux éléments d'actif et de passif acquis (y compris les éléments non comptabilisés précédemment), sur la base de leur juste valeur à la date de la transaction.

Ce compte consolidé condensé pro forma non audité a été préparé et présenté dans l'hypothèse d'une prise de participation majoritaire d'Air France dans KLM, à hauteur de 100 %, à l'issue du rapprochement et de l'acquisition conditionnelle des actions privilégiées cumulatives A.

En vertu des principes comptables français, l'estimation du prix total d'achat a été calculée comme suit (en millions d'euros, sauf en ce qui concerne le nombre d'actions et les montants par action) :

Actions KLM en circulation	46 810 000
Rapport d'échange en actions Air France	1,10
Nombre équivalent en actions Air France	51 491 000
Cours de l'action Air France[1]	13,34
Juste valeur estimée des nouvelles actions Air France émises	686,9
Juste valeur estimée des BASA Air France émis[2]	73,5
Juste valeur estimée des actions privilégiées et prioritaires[3]	35,5
Charges estimées afférentes à la transaction[4]	15,1
Valeur estimée du prix total d'achat	811

(1) Le calcul est basé sur le nombre d'actions qui doivent être émises par Air France dans l'hypothèse d'un échange portant sur 100 % des actions ordinaires en circulation de KLM. Le prix des actions Air France proposées aux actionnaires de KLM

dans le cadre de cet échange est déterminé par rapport au cours de bourse à la date de clôture de l'Offre. Le prix de l'action Air France de référence est basé sur la moyenne pondérée des cours des six jours de bourse entre le 25 septembre 2003 et le 2 octobre 2003. Chaque augmentation ou réduction de 1 € du prix de l'action Air France se traduirait par une augmentation ou une diminution d'environ 52 millions d'euros du montant de l'acquisition. Dans ces conditions, le prix d'achat réel peut être sensiblement différent du prix indiqué dans le présent document.

(2) Ce montant représente la juste valeur estimée, sur la base du modèle d'évaluation Black-Scholes, des bons d'acquisition et/ou de souscription d'actions (BASA) qui doivent être émis par Air France en échange des actions ordinaires de KLM en circulation à la date de clôture de l'Offre. Le calcul est basé sur le nombre de BASA qui doivent être émis par Air France dans l'hypothèse d'un échange portant sur 100 % des actions ordinaires de KLM en circulation. Des hypothèses ont également été formulées sur la base de la volatilité (40 %) et du rendement de l'action escompté pour le nouveau groupe (0,096 euro, 0,144 euro et 0,188 euro par action), ainsi que sur la durée de vie moyenne escomptée des BASA (maturité de 42 mois) et le taux d'actualisation (rendement sans risque à maturité de 2,89 % par action). Il est possible que l'évaluation définitive diffère de l'estimation provisoire présentée dans ce document.

(3) Air France a conclu des accords portant sur l'achat pour 14,1 millions d'euros (plus les dividendes accumulés et non versés) des actions préférentielles cumulatives C de KLM et sur l'achat des actions prioritaires de KLM pour un coût total de 2 624 euros. En outre, Air France pourrait acquérir les actions préférentielles cumulatives A pour un montant total de 20 millions d'euros.

(4) Les charges afférentes à la transaction qui devraient être capitalisées nettes d'impôt par le nouveau groupe comprennent les honoraires juridiques, comptables et financiers ainsi que les frais d'enregistrement.

L'affectation préliminaire du prix d'acquisition indiqué dans le présent prospectus repose sur des estimations préliminaires des justes valeurs au 30 septembre 2003, fondées sur une appréciation indépendante. L'affectation finale du prix d'acquisition s'appuiera quant à elle sur les justes valeurs établies à la date de la transaction, et pourra en conséquence différer quelque peu des montants indiqués ci-dessous.

La valeur d'échange estimée, la valeur approximative des actifs nets de KLM, les ajustements de la juste valeur estimés des éléments d'actif et de passif acquis et l'écart d'acquisition négatif se présentent comme suit (en millions d'euros) :

Valeur d'échange estimée	811
Moins : actifs nets de KLM selon les principes comptables français	(3 058)
Juste valeur des éléments d'actif et de passif acquis :	
Réduction de la juste valeur des avions	(675)
Réduction de la valeur des immobilisations incorporelles	(12)
Augmentation de la juste valeur des terrains et constructions	248
Réduction de la juste valeur des participations détenues	(44)
Réduction de la juste valeur des plans de retraite et augmentation des provisions pour retraite	(1 125)
Régularisation des impôts différés	528
Autres éléments, nets	66
Excédent de la juste valeur des actifs nets acquis par rapport à la valeur d'échange estimée	(1 233)

La réduction de la juste valeur des avions est estimée par Air France à 675 millions d'euros. Ce montant diffère du montant présenté en section 2.2.3.3 c (iv) principalement pour les raisons suivantes :

- la valeur de marché des avions retenue est une valeur moyenne des valorisations proposées par « Aircraft Value Reference » et « World Air Fleet », autre évaluateur indépendant, tandis que la valeur retenue au 31 mars 2003 repose uniquement sur les estimations de « Aircraft Value Reference ». La valorisation de la flotte de KLM telle que déterminée à partir des estimations publiées par World Air Fleet est inférieure à celle calculée à partir des estimations publiées par Aircraft Value Reference à la même date en raison d'appréciation différente du même concept de juste valeur mais non explicitée ;

- le calcul présenté ci-dessus a été réalisé à partir de la flotte au 30 septembre tandis que celui présenté en section 2.2.3.3. c (iv) a été réalisé à partir de la flotte au 30 mars : le périmètre de valorisation n'est donc pas rigoureusement le même.

Les estimations préliminaires des justes valeurs et de la répartition définitive du prix d'acquisition peuvent différer des montants et répartitions préliminaires mentionnés aux présentes. La présente analyse mentionne une répartition préliminaire du prix d'acquisition entre les actifs et passifs de KLM, fondée sur des évaluations indépendantes conduites au 30 septembre 2003. La répartition définitive du prix d'acquisition sera faite à la clôture de l'exercice suivant l'exercice au cours duquel l'acquisition est intervenue et sera fondée sur des valorisations et estimations conduites à la date de clôture de l'Offre, telle que cela est prévu par les principes comptables généralement admis en France.

Les valorisations des avions et des plans de retraite ont été identifiées comme étant les domaines pouvant présenter les plus importantes différences entre les pro forma et la répartition définitive du prix d'acquisition.

Les références de la valeur marchande des avions sont essentiellement exprimées en dollars américains et en conséquence la valeur de la flotte de KLM exprimée en euros peut varier en fonction de la fluctuation du taux de change euro/dollar américain. Le taux de change retenu pour les besoins de la répartition pro forma du prix d'acquisition était de 1,13 dollar américain pour un euro. Si ce taux de change devait fluctuer à 1,18 dollar américain pour un euro ou à 1,24 dollar américain pour un euro, l'ajustement à la baisse de la juste valeur de la flotte de KLM serait augmentée de 140 millions d'euros ou 270 millions d'euros respectivement. Si, à l'inverse, le taux de change fluctuait à 1,07 dollar américain pour un euro, l'ajustement de la juste valeur de la flotte de KLM serait diminuée de 155 millions d'euros.

La répartition du prix d'acquisition peut également différer des estimations préliminaires du fait des conditions de marché et des hypothèses retenues pour la valorisation des plans de retraite, essentiellement basés sur des taux d'actualisation à long terme, l'inflation anticipée, la valorisation boursière actuelle, les perspectives économiques générales, et les changements des accords applicables aux retraites aux Pays-Bas et aux salariés de KLM. De plus, la répartition du prix d'acquisition pourrait devoir être révisée dans le cas où le montant de surcapitalisation des fonds de retraite actuellement enregistré devrait être limité par les règles de plafonnement introduites par la norme comptable internationale IAS 19.

Immobilisations incorporelles

Selon les principes comptables français, et conformément aux règles relatives à la comptabilisation au coût d'acquisition, Air France n'est pas autorisée à allouer aux immobilisations incorporelles, comme la marque KLM ou certains créneaux de décollage et d'atterrissage, l'écart d'acquisition résiduel négatif.

Plan de retraite

KLM a mis en place plusieurs plans de retraite dans ses différents sites d'exploitation. Au 30 septembre 2003, le total des engagements en matière de retraite s'élevait à 7 055 millions d'euros et la valeur théorique des avoirs du fonds de pension disponibles était établie à 8 260 millions d'euros.

Les régimes d'indemnités pour le personnel employé hors des Pays-Bas représentent moins de 5 % du total des engagements. Aux Pays-Bas, les pensions servies reposent sur des régimes professionnels prenant comme référence le dernier salaire ou le salaire moyen qui sont financés au travers de structures indépendantes et distinctes de KLM auxquelles contribuent également les salariés.

Les autres systèmes incluent la couverture médicale garantie pour certains retraités dont il résulte un engagement estimé (« PBO ») de 67 millions d'euros sans aucun actif associé.

La régularisation de la valeur comptable des plans de retraite de KLM repose sur cette évaluation préliminaire du PBO et sur la valeur actuelle des actifs associés.

Au 30 septembre 2003, certains plans disposent d'actifs supérieurs au PBO estimé par des actuaires externes. Selon les principes comptables français, le plafonnement introduit par la norme IAS 19 restreint le montant des actifs nets reconnus. Ces dispositions limitent la valeur de l'actif net qui peut être reconnue dans le bilan de l'employeur à la valeur actuelle des avantages économiques disponibles sous la forme de remboursements ou de déductions des contributions futures. Suite à la

transaction proposée, le plafonnement prendra aussi en compte le montant cumulé des écarts actuariels non reconnus et des coûts des services passés associés pour déterminer l'actif maximum à comptabiliser par le nouveau groupe. Au 30 septembre 2003, le montant de l'actif net reconnu est égal à 1 247 millions d'euros.

La transaction réalisée, Air France procédera à une évaluation complète des plans de retraite de KLM, afin de déterminer le montant réel des actifs nets de ces plans à retenir. Cette évaluation se fera à la date de clôture de la transaction proposée. A ce stade, il n'est pas possible de prévoir quelle sera la valeur finale des actifs des plans de retraite ou de déterminer si le montant comptabilisé par Air France devra être réduit par une provision en raison des règles de plafonnement de ces valeurs. Par conséquent, la valeur finale à reconnaître aux plans de retraite pourrait varier de manière significative. De plus, le montant comptabilisé des actifs nets de retraite sera soumis aux règles de plafonnement, pouvant entraîner des augmentations ou des réductions importantes du niveau des provisions sans incidence sur les flux ou les niveaux de trésorerie.

Autres ajustements pro forma

Pour la présentation des comptes de résultat consolidés condensés pro forma, les ajustements susmentionnés sont inscrits comme si la transaction avait eu lieu le premier jour de la première période prise en compte. L'affectation pro forma de la valeur d'échange a les conséquences suivantes sur les résultats opérationnels sur le semestre clos au 30 septembre 2003 et l'exercice clos au 31 mars 2003 :

(k) Immobilisations corporelles

L'impact reflète les ajustements des amortissements comptabilisés par KLM en fonction de la réduction de la juste valeur des immobilisations, selon les estimations de durée d'utilisation restante, net de valeur résiduelle, comme indiqué ci-dessous :

Description	Juste valeur augm./(dim.)	Durée de vie restante	Ajustement sur 12 mois	Ajustement sur 6 mois
	(en millions d'euros)	(années)	(en millions d'euros)	
Immobilisations aéronautiques	(675)	7	(76)	(38)
Terrains et constructions	248	13	14	8
Ajustement total			(62)	(30)

(l) Titres des sociétés mises en équivalence

L'impact reflète les ajustements de la valeur comptable des participations détenues par KLM, en particulier, de sa participation à hauteur de 50 % dans Martinair. A des fins de présentation des comptes de résultat pro forma, la diminution de la valeur comptable de Martinair a été affectée aux immobilisations aéronautiques ayant une durée d'utilisation restante estimée à sept ans. L'amortissement de ces ajustements se traduit par une augmentation de 3 millions d'euros et de 6 millions d'euros du résultat déclaré de cette filiale, respectivement pour le semestre se terminant au 30 septembre 2003 et pour l'exercice clos au 31 mars 2003 respectivement.

(m) Ecarts d'acquisition

Cet ajustement reflète l'élimination des écarts d'acquisition historiques et des amortissements d'écart d'acquisition pour 2 millions d'euros pour le semestre clos au 30 septembre 2003 et de 4 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2003.

(n) Ecart d'acquisition négatif

Conformément aux principes comptables français, la différence entre le prix d'acquisition et la juste valeur des éléments d'actif et de passif reconnus se traduit par un écart d'acquisition résiduel négatif de 1 233 millions d'euros. Conformément aux principes comptables généralement admis en France, ce montant est rapporté au compte de résultat selon un mode linéaire, sur une période correspondant aux hypothèses estimées et aux plans prévisionnels disponibles à la date d'acquisition. Sur une base préliminaire, la direction d'Air France a estimé qu'une période de cinq ans remplirait ces critères. En conséquence, et pour les besoins de cette présentation pro forma, l'écart d'acquisition négatif a été amorti sur cinq ans, donnant lieu à un ajustement positif du

résultat net de 246 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 mars 2003 et de 123 millions d'euros pour le trimestre se terminant le 30 septembre 2003.

La liste susmentionnée n'est pas exhaustive ; il est possible qu'il faille ajuster à la juste valeur d'autres éléments d'actif et de passif au moment des évaluations et des affectations finales, à l'issue de l'offre d'échange.

Air France finalisera la détermination des justes valeurs et l'affectation du prix d'achat à la clôture de l'Offre. Les principes comptables français autorisent Air France à finaliser l'affectation du prix d'achat au plus tard à la fin de l'exercice fiscal qui suit l'exercice fiscal pendant lequel a eu lieu l'Offre. La détermination des justes valeurs s'appuiera sur une appréciation indépendante.

Le rapport d'échange entre Air France et KLM valorise implicitement KLM à une valeur inférieure à sa valeur nette comptable. KLM a conduit des tests sur la valeur de ses actifs à long terme afin de déterminer si ces derniers devaient faire l'objet de dépréciations complémentaires. KLM a conduit ces tests de dépréciation sur ses avions en pleine propriété et en location-financement selon les principes comptables américains conformément au *Statement of Financial Accounting Standards n°144* (SFAS 144), et selon les principes comptables néerlandais conformément à la directive du *Council for annual Reporting n°121* « *Bÿzondere waardevermindesingen van vaste activa* ». La norme SFAS 144 impose d'enregistrer une dépréciation dès lors que la valeur nette comptable d'un actif ou d'un groupe d'actifs à long terme n'est pas recouvrable ou excède sa juste valeur. La valeur comptable d'un actif ou d'un groupe d'actifs est considérée comme présentant un risque de non recouvrement si elle excède le montant des flux de trésorerie d'exploitation futurs avant-impôt non actualisés résultant de leur utilisation et de leur cession d'exploitation. Les actifs doivent être regroupés au niveau le plus bas pour lequel les flux de trésorerie identifiables sont indépendants des flux de trésorerie générés par d'autres actifs.

Pour réaliser ces tests de dépréciation, KLM a reparti sa flotte en quatre groupes :

- La flotte long courrier de KLM ;
- La flotte de Boeing 737 de KLM ;
- La flotte régionale de KLM ; et
- La flotte de Transavia.

La flotte long-courrier de KLM se compose d'un total de cinq types différents d'avions. Les tests de dépréciation de la flotte long-courrier de KLM ont été réalisés pour chacun de ces types d'avions. Les tests de dépréciation pour la flotte de Boeing 737 de KLM, pour la flotte régionale de KLM et la flotte de Transavia ont été réalisés à ces niveaux, dans la mesure où les avions composant ces flottes sont interchangeables. De ce fait, les flux de trésorerie générés par types ou sous-types d'avions ne sont pas indépendants. Dans ces tests de dépréciation, KLM :

- a calculé les flux de trésorerie sur la durée de vie économique estimée de chaque catégorie d'actif en multipliant les flux de trésorerie annuels estimés par la durée de vie économique moyenne résiduelle ;
- a estimé les flux de trésorerie futurs sur la base des flux de trésorerie historiques et du business plan de KLM pour les exercices 2004-2005 ;
- a estimé la valeur residuelle de l'actif à la fin de la durée de vie économique estimée de l'avion par référence aux valeurs résiduelles utilisées par KLM ;
- a considéré que la valeur résiduelle était égale au montant susceptible d'être encaissé du fait de la cession de l'actif à la fin de sa durée de vie économique ; et
- n'a pas pris en compte une éventuelle augmentation de la recette unitaire.

Selon les principes comptables américains, tous les avions ou groupes d'avions ont satisfait au test de recouvrement défini dans la norme SFAS 144. Selon les principes comptables néerlandais, KLM a comparé la valeur comptable de ces groupes d'actifs (ou des unités génératrices de recettes) à leur valeur recouvrable, définie comme la valeur la plus grande entre la valeur d'usage et la valeur de

cession. Selon les principes comptables néerlandais, tous les avions ont satisfait au test de recouvrement.

Le Directoire et le Conseil de Surveillance de KLM ont accepté l'offre d'Air France à une valeur significativement inférieure à la valeur nette comptable de KLM, après qu'ils aient examiné toutes les options envisageables pour KLM, incluant la possiblité de demeurer une société indépendante, et ont conclu que dans l'environnement existant, il n'y avait pas de meilleure alternative stratégique au rapprochement. En évaluant l'offre dans cette perspective, le Directoire et le Conseil de Surveillance de KLM ont considéré certains facteurs, incluant les bénéfices qui selon KLM résulteront du rapprochement de certains éléments complémentaires des activités d'Air France et de KLM, les prévisions de KLM selon lesquelles des synergies de réductions de coûts et d'augmentations des recettes pourraient être réalisées à la suite de la réalisation de l'Offre et les bénéfices associés à l'admission de KLM au sein de l'alliance SkyTeam (conditionnée à la réalisation des critères d'admission) à la suite de la réalisation de l'Offre.

Bénéfices pro forma par action

Afin de déterminer les bénéfices pro forma par action, il a été calculé la moyenne pondérée des actions ordinaires émises dans le cadre de l'Offre. Le calcul repose sur la moyenne pondérée historique des actions ordinaires de chaque société et l'application de la parité d'échange de 11 actions ordinaires Air France pour 10 actions ordinaires de KLM en prenant pour hypothèse que l'Offre a été réalisée au début de chaque période présentée.

Le bénéfice pro forma par action a été calculé sur un nombre pro forma d'actions Air France, assumant que 100 % des actions ordinaires de KLM est apporté à l'Offre, sans considération des BASA à émettre, divisé par le bénéfice (perte) pro forma résultant des activités poursuivies.

Le ratio du bénéfice pro forma par action du groupe Air France-KLM est déterminé de la manière suivante (en milliers) :

	Exercice clos au 31 mars 2003	**Six mois 30 septembre 2003**
Moyenne pondérée des actions ordinaires d'Air France émises .	217 269	216 896
Actions supplémentaires à émettre (11/10 des actions ordinaires de KLM qui étaient de 45 071 et 44 188 au 31 mars 2003 et au 30 septembre 2003 respectivement)	49 578	48 607
Total	266 847	265 503

La moyenne pondérée des actions ordinaires d'Air France ne tient pas compte des actions d'auto contrôle. Le calcul des actions à émettre est basé sur la parité d'échange de 11 actions Air France à émettre pour 10 actions ordinaires de KLM apportées à l'Offre, sans compter les BASA à émettre.

Partie B : Présentation des comptes pro forma du groupe Air France-KLM selon les principes comptables généralement admis aux Etats-Unis

Les comptes consolidés condensés pro forma non audités qui suivent illustrent le résultat de la transaction proposée entre Air France et KLM, présentée sur la base des principes comptables généralement admis aux Etats-Unis. En conséquence, ils entraînent plusieurs ajustements pro forma présentés dans les notes d'accompagnement suivantes.

Les comptes consolidés condensés pro forma non audités :

- sont communiqués à des fins d'illustration seulement et, à ce titre, peuvent ne pas donner une image fidèle des résultats et de la position financière du groupe AF-KLM dans le cadre comptable américain ;
- n'entendent pas refléter les résultats opérationnels combinés qui auraient été enregistrés si la transaction entre Air France et KLM avait eu lieu le 1er avril 2002, pas plus qu'ils ne préjugent de ces résultats pour les exercices futurs. Les ajustements pro forma s'appuient

sur les informations actuellement disponibles, notamment les estimations retenues par la direction ;

- n'ont pas été régularisés pour refléter les synergies attendues ou les gains d'efficacité associés à la transaction.

Les comptes consolidés condensés pro forma non audités ont été préparés à partir des comptes consolidés respectifs d'Air France et de KLM présentés selon les principes comptables généralement admis aux Etats-Unis. Ces éléments forment un tout indispensable à une bonne compréhension et doivent être analysés simultanément. Les principes comptables en vigueur aux Etats-Unis diffèrent par certains aspects des règles comptables françaises et néerlandaises, comme indiqué dans les notes d'accompagnement.

Selon les principes comptables en vigueur aux Etats-Unis, la transaction Air France-KLM doit être comptabilisée selon la méthode d'allocation du prix d'acquisition, conformément aux règles relatives aux regroupements d'entreprises, Statement of Financial Accounting Standard No. 141, « Business Combinations » (SFAS 141). Les ajustements se fondent sur les estimations provisoires de la juste valeur des éléments d'actif et de passif identifiables acquis. L'Offre réalisée, des régularisations interviendront pour refléter les justes valeurs estimées. Conformément aux règles de comptabilisation applicables lors des opérations d'acquisition, les principes comptables américains adoptés par KLM respecteront les principes comptables appliqués par Air France à la date de clôture de la transaction Air France-KLM.

Colonne 5 : Etats financiers d'Air France présentés selon les principes comptables généralement admis aux Etats-Unis

Cette colonne présente, selon le cas, le compte de résultat consolidé d'Air France pour l'exercice clos au 31 mars 2003, le compte de résultat intermédiaire consolidé condensé non audité pour le semestre clos au 30 septembre 2003 ou le bilan consolidé condensé intermédiaire non audité au 30 septembre 2003, préparés conformément aux principes comptables en vigueur aux Etats-Unis.

Le compte de résultat d'Air France, présentés dans ce document, a fait l'objet de changements de présentation afin d'être conformes au format des comptes consolidés condensés pro forma non audités. Ces reclassements n'ont aucun impact sur le résultat net ou les capitaux propres.

Colonne 6 : Etats financiers de KLM présentés selon les principes comptables en vigueur aux Etats-Unis

Cette colonne présente, selon le cas, le compte de résultat consolidé de KLM pour l'exercice clos au 31 mars 2003, le compte de résultat semestriel consolidé condensé non audité pour le semestre clos au 30 septembre 2003 ou le bilan consolidé condensé non audité au 30 septembre 2003, préparés conformément aux principes comptables en vigueur aux Etats-Unis.

Les comptes de KLM ont fait l'objet de reclassements afin d'être conformes au format de présentation des comptes consolidés condensés pro forma non audités. Ces reclassements n'ont aucun impact sur le résultat net ou les capitaux propres.

Colonne 7 : Ajustements pro forma

Ajustements des conventions comptables

Les comptes consolidés condensés pro forma non audités ont été préparés selon les principes comptables en vigueur aux Etats-Unis appliqués par Air France, qui diffèrent des règles comptables américaines adoptées par KLM, comme indiqué ci-après. A la clôture de l'Offre, Air France et KLM procéderont à une étude détaillée des principes et des classifications comptables, à l'issue de laquelle il pourrait être nécessaire de modifier les comptes consolidés du groupe Air France-KLM pour qu'ils soient conformes aux conventions et aux classifications comptables d'Air France. Ni Air France ni KLM ne s'attendent à ce que cette étude détaillée n'aboutisse à des changements importants dans les conventions ou classifications comptables autres que ceux indiqués ci-après, mais ne peuvent donner sur ce point aucune assurance à ce stade du processus.

Acquisition et comptabilisation au coût d'achat

Selon les principes comptables en vigueur aux Etats-Unis, Air France est acquéreur de KLM et appliquera la méthode de comptabilisation au coût d'achat stipulée par la norme SFAS 141, qui

prévoit qu'Air France affectera le prix total d'achat de KLM aux éléments d'actif et de passif acquis (y compris les éléments non reconnus précédemment), sur la base de leur valeur juste relative à la date de la transaction.

Cet état financier consolidé condensé pro forma non audité a été préparé et présenté sur la base de l'hypothèse d'une prise de participation majoritaire, à hauteur de 100 %, d'Air France dans KLM, à l'issue du rapprochement et de l'acquisition conditionnelle des actions préférentielles cumulatives A.

En vertu des principes comptables en vigueur aux Etats-Unis, le prix total d'acquisition a été calculé comme suit (en millions d'euros, sauf en ce qui concerne le nombre d'actions et les données par action) :

Actions ordinaires de KLM en circulation	46 810 000
Rapport d'échange en actions Air France	1,10
Nombre équivalent en actions Air France	51 491 000
Cours de l'action Air France[1]	13,34
Juste valeur estimée des actions Air France émises	686,9
Juste valeur estimée des BASA Air France émis[2]	73,5
Juste valeur estimée des actions préférentielles et prioritaires[3]	35,5
Charges estimées afférentes à la transaction[4]	15,1
Valeur d'échange estimée du prix total d'acquisition	811,0

Notes :

(1) Selon les principes comptables américains, le cours de bourse sur une période raisonnable avant et après la date d'annonce de la transaction sera pris en compte pour déterminer la juste valeur des titres émis. Par conséquent, la valeur des actions Air France proposée aux actionnaires de KLM dans le cadre de l'Offre est calculée sur la base de la moyenne pondérée des six derniers jours de cotation entre le 25 septembre 2003 et le 2 octobre 2003, soit 13,34 € par action. Le coût d'acquisition en norme américaine est déterminé sur la base de la moyenne des cours observés autour de la date d'annonce de l'opération soit autour du 30 septembre 2003. En norme française, le cours définitif à retenir ne peut être connu qu'à la date de clôture de l'Offre et doit donc, à ce stade du processus, être estimé. Dans un souci d'homogénéité et de cohérence de l'information financière. Air France a choisi de retenir pour cette estimation un cours de bourse identique dans les deux référentiels.

(2) Ce montant représente la valeur juste estimée, sur la base du modèle d'évaluation Black-Scholes, des bons d'acquisition et/ou de souscription d'actions (BASA) qui doivent être émis par Air France en échange des actions en circulation à la date de clôture de l'Offre. Le calcul est basé sur le nombre de BASA qui doivent être émis par Air France dans l'hypothèse d'un échange portant sur 100 % des actions ordinaires en circulation de KLM. Des hypothèses ont également été retenues sur la base de la volatilité et du rendement de l'action escomptés pour le nouveau groupe (40 %), le dividende escompté sur la période d'exercice (0,096 €, 0,144 € et 0,188 € par action) ainsi que sur la durée de vie moyenne escomptée des BASA (maturité de 42 mois) et les taux d'actualisation (rendement sans risque à maturité de 2,89 % par action). Il est possible que la valorisation réelle finale diffère de celle présentée dans ce document.

(3) Air France a conclu des accords portant sur l'achat pour 14,1 millions d'euros (plus les dividendes accumulés et non versés) des actions préférentielles cumulatives C de KLM et sur l'achat des actions prioritaires de KLM pour un coût total de 2 624 euros. En outre, Air France pourrait acquérir les actions préférentielles cumulatives A pour un montant total de 20 millions d'euros.

(4) Les charges afférentes à la transaction qui devraient être capitalisées nettes d'impôt par le nouveau groupe comprennent les honoraires des conseils juridiques, comptables et financiers, et les frais d'enregistrement.

La valeur d'échange estimée, la valeur approximative des actifs nets de KLM, les ajustements de la juste valeur estimés des éléments d'actif et de passif acquis et l'écart d'acquisition négatif se présentent comme suit (en millions d'euros) :

Valeur d'échange estimée	811
Moins : actifs nets de KLM selon les principes comptables américains	(2 812)
Juste valeur des éléments d'actif et de passif acquis :	
Juste valeur estimée de la marque, des créneaux horaires et des relations client	246
Réduction de la juste valeur des avions	(675)
Augmentation de la juste valeur des terrains et constructions	248
Réduction de la juste valeur des participations détenues	(44)
Réduction de la juste valeur des plans de retraite et augmentation des provisions pour retraite	(805)
Régularisation des impôts différés	326
Autres éléments, nets	66
Excédent de la juste valeur des actifs nets acquis par rapport à la valeur d'échange estimée	(1 363)

L'affectation préliminaire du prix d'acquisition indiqué dans le présent prospectus repose sur des estimations préliminaires des justes valeurs au 30 septembre 2003, fondées sur une appréciation indépendante. L'affectation finale du prix d'acquisition s'appuiera quant à elle sur les justes valeurs établies à la date de réalisation de la transaction, qui peuvent différer des montants ci-dessous. Conformément aux principes comptables américains, Air France finalisera l'affectation du prix d'acquisition dans un délai d'un an à compter de la date de clôture de l'Offre.

La répartition définitive du prix d'acquisition pourra différer de celle présentée ci-dessus. Il est anticipé que la principale différence entre la répartition préliminaire au 30 septembre 2003 et la répartition définitive tiendront à :

- la variation de la valorisation de la flotte de KLM (y compris les avions détenus en vertu de locations-financement). Les références de valorisation des avions sont basées en dollars américains et en conséquence, la juste valeur de la flotte de KLM exprimée en euros pourrait fluctuer en fonction du taux de change euro/dollar américain. Le taux de change retenu pour les besoins de l'allocation pro forma du prix d'acquisition est de 1,13 dollar américain pour un euro. Si ce taux de change devait fluctuer à 1,18 dollar américain pour un euro ou à 1,24 dollar américain pour un euro, l'ajustement à la baisse de la juste valeur de la flotte de KLM serait augmentée respectivement de 140 millions d'euros ou 270 millions d'euros. Si le taux de change fluctue à l'inverse à 1,07 dollar américain pour un euro, l'ajustement à la baisse de la juste valeur de la flotte de KLM serait réduite de 155 millions d'euros ;

- la variation de la juste valeur des retraites et des plans de retraites, y compris les effets de toutes modifications de ces plans ou changements de la réglementation en vigueur qui peuvent survenir entre le 30 septembre 2003 et la date de clôture de l'Offre ;

- l'effet lié à chacun de ces facteurs sur l'insuffisance de la juste valeur des actifs nets acquis par rapport au prix d'acquisition, qui sera en premier affecté aux actifs corporels et incorporels à long terme ;

- l'évaluation de la possibilité d'impositions différées additionnelles pouvant résulter des réductions des valeurs déclarées des actifs corporels et incorporels de KLM.

La juste valeur totale des éléments d'actif et de passif de KLM acquis, établie au 30 septembre 2003 dans le but de préparer les états financiers pro forma combinés, est supérieure d'environ 1 363 millions d'euros à la valeur d'échange totale. Cet excédent a été affecté au prorata en une réduction des montants de certains postes, en particulier les immobilisations (y compris les équipements aéronautiques et au sol), les immobilisations incorporelles, les autres actifs à long terme et les participations financières comptabilisées selon la méthode de la mise en équivalence. En outre, cette opération qui réduit les valeurs comptables de ces éléments engendre des différences temporaires supplémentaires entre les valeurs comptabilisées et les valeurs fiscales de

ces actifs. En conséquence, des actifs d'impôt différé supplémentaires ont été comptabilisés pour tenir compte de la diminution des valeurs comptables de certains actifs par rapport à leur valeur fiscale à l'issue d'une part de l'affectation préliminaire du prix d'acquisition et d'autre part de l'affectation de l'excédent de la juste valeur des actifs nets de KLM par rapport à la valeur d'échange estimée. Aux fins de préparation des comptes consolidés condensés pro forma non audités, Air France a considéré qu'il était peu probable que ces actifs d'impôt différé supplémentaires soient réalisés et n'a donc comptabilisé aucun montant correspondant à ces actifs d'impôt différé supplémentaires. Dans l'année suivant la clôture de l'Offre, Air France continuera d'évaluer la probabilité de réalisation de ces actifs d'impôt différé supplémentaires sur la base du prix d'achat définitif. Son évaluation finale peut donc différer de l'estimation actuelle qui n'est donnée qu'à titre indicatif.

Plan de retraite et régimes d'indemnités post-retraite

KLM a mis en place plusieurs plans de retraite dans ses nombreux sites d'exploitation.

Les régimes d'indemnités pour le personnel employé hors des Pays-Bas représentent moins de 5 % du total des engagements. Aux Pays-Bas, les pensions reposent sur des régimes professionnels prenant comme référence le dernier salaire ou le salaire moyen, qui sont financés au travers de structures indépendantes et distinctes de KLM auxquelles contribuent également les salariés.

Les autres systèmes incluent la couverture médicale garantie pour certains retraités, résultant en un engagement estimé (« PBO ») de 67 millions d'euros sans aucun actif associé.

La régularisation de la valeur comptable des plans de retraite de KLM repose sur cette évaluation préliminaire du PBO et sur la valeur actuelle des actifs associés.

Au 30 septembre 2003, certains plans disposent d'actifs supérieurs au PBO estimé par des actuaires externes. Le total des engagements de ces plans s'élève à 7 012 millions d'euros alors que la juste valeur correspondante des actifs disponibles est de 8 260 millions d'euros, générant un surplus d'actifs de 1 247 millions d'euros au 30 septembre 2003, selon les principes comptables en vigueur aux Etats-Unis.

A l'issue de la transaction, Air France procédera à une évaluation complète des plans de retraite de KLM, afin de déterminer le montant réel des actifs nets à retenir. Cette évaluation se fera à la date de clôture de la transaction proposée. A ce stade, il n'est pas possible de prévoir ce que sera la valeur finale des actifs des plans de retraite. Par conséquent, la valeur finale à allouer aux plans pourrait varier de manière significative.

L'allocation de la valeur d'échange après prise en compte de l'excédent de la juste valeur des actifs nets acquis par rapport au prix d'acquisition se présente comme suit (en millions d'euros) :

Valeur d'échange estimée	811
Moins : actifs nets de KLM selon les principes comptables américains	(2 812)
Juste valeur des éléments d'actif et de passif acquis :	
Juste valeur estimée de la marque, des lignes, des créneaux horaires et des relations client	79
Réduction de la juste valeur des avions	(2 182)
Augmentation de la juste valeur des terrains et constructions	(94)
Réduction de la juste valeur des participations détenues	(111)
Réduction de la juste valeur des plans de retraite et augmentation des provisions pour retraite	(805)
Autres	66
Régularisation des impôts différés	1 046
Excédent de la juste valeur des actifs nets par rapport au prix d'achat	—

(o) Immobilisations corporelles

L'impact reflète les ajustements des amortissements comptabilisés par KLM en fonction de la réduction de la juste valeur des immobilisations, selon les estimations de durée d'utilisation restante, net de valeur résiduelle, comme indiqué ci-dessous :

Description	Juste valeur augm./(dim.)	Durée de vie restante	Ajustement sur 12 mois	Ajustement sur 6 mois
	(en millions d'euros)	(années)	(en millions d'euros)	
Immobilisations aéronautiques	(2 182)	7	(256)	(128)
Terrains et constructions	(94)	13	(5)	(3)
Ajustement total			(261)	(131)

(p) Titres des sociétés mises en équivalence

L'impact reflète les ajustements de la valeur comptable des participations de KLM, en particulier sa participation à hauteur de 50 % dans Martinair. A des fins de présentation des comptes de résultat pro forma, la diminution de la valeur comptable de Martinair a été affectée aux immobilisations aéronautiques ayant une durée d'utilisation restante estimée à sept ans. L'amortissement de ces ajustements se traduit par une augmentation de 3 millions d'euros et de 6 millions d'euros du résultat déclaré de cette filiale, respectivement pour le semestre se terminant au 30 septembre 2003 et l'exercice clos au 31 mars 2003.

La liste susmentionnée n'est pas exhaustive ; il est possible qu'il faille ajuster à la juste valeur d'autres éléments d'actif et de passif au moment des valorisations et des affectations finales, à la fin de l'Offre.

Air France finalisera la détermination des justes valeurs et l'affectation du prix d'acquisition après la clôture de l'Offre. La détermination des justes valeurs s'appuiera sur une appréciation indépendante. Compte tenu des informations disponibles au moment de la préparation des comptes consolidés pro forma non audités, la direction estime que l'affectation finale du prix d'acquisition ne devrait pas présenter de différence substantielle par rapport aux états financiers communiqués dans ce prospectus.

(q) Amortissement des immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles identifiées, les périodes d'amortissement et leur impact sur les charges d'amortissement dans le cadre des principes comptables américains se présentent comme suit :

Description	Juste valeur	Période d'amortissement prévue	Augmentation (réduction) sur 12 mois des charges d'amortissement	Augmentation (réduction) sur 6 mois des charges d'amortissement
			(en millions d'euros)	(en millions d'euros)
Marque	119	Indéfinie	—	—
Créneaux horaires	51	Indéfinie	—	—
Relations client	35	4 – 7 années	6	3
Autres	(60)	6 années	(10)	(5)
Total	145		(4)	(2)

En outre, la répartition du prix d'acquisition résulte de la juste valorisation pour zéro du solde d'écart d'acquisition de KLM préalablement à l'acquisition et l'annulation corrélative d'une provision pour dépréciation de 5 millions d'euros dans le bilan de KLM pour l'exercice clos au 31 mars 2003. En conséquence, la réduction pro forma totale des dotations aux amortissements et provisions pour l'exercice s'élève à (9) millions d'euros.

Il n'y a pas d'amortissement des survaleurs dans le bilan de KLM pour la periode de six mois se terminant au 30 septembre 2003 conformément aux principes comptables admis aux Etats-Unis.

(r) Impôts différés

Ces ajustement selon les principes comptables américains présentés ci-dessus reflètent les effets temporaires des impositions différées. L'effet de l'impôt sur les sociétés a été calculé en appliquant aux ajustements imposables le taux d'imposition moyen pondéré de KLM de 34,5 %.

Bénéfices pro forma par action

La détermination des bénéfices pro forma par action résulte du calcul du nombre moyen pondéré des actions ordinaires en circulation à l'issue de l'Offre. Ce calcul est basé sur le nombre moyen pondéré (de référence) d'actions ordinaires de chaque société et sur l'application de la parité d'échange de 11 actions Air France pour 10 actions ordinaires de KLM, comme si l'Offre avait été réalisée au commencement de chaque période examinée ci-dessus. Les bénéfices pro forma par action ont été calculés sur un nombre pro forma d'actions Air France en prenant pour hypothèse que 100 % des actions ordinaires de KLM sont apportées à l'Offre, sans considération des BASA à émettre.

Le nombre pro forma d'actions du groupe Air France-KLM est déterminé de la manière suivante (en milliers) :

	Exercice clos au 31 mars 2003	Six mois 30 septembre 2003
Moyenne pondérée des actions ordinaires d'Air France émises .	217 269	216 896
Actions supplémentaires à émettre (11/10 des actions ordinaires de KLM qui étaient de 45 071 et 44 188 au 31 mars 2003 et au 30 septembre 2003 respectivement)	49 578	48 607
Total	**266 847**	**265 503**

La moyenne pondérée d'Air France des actions ordinaires exclue les actions d'auto contrôle. Le calcul des actions à émettre est basé sur la parité d'échange de 11 actions Air France à émettre pour 10 actions ordinaires de KLM apportées à l'Offre, sans compter les BASA à émettre.

CHAPITRE 7 EMETTEUR : GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

Les renseignements concernant ce chapitre sont décrits dans le document de référence déposé auprès de la Commission des opérations de bourse le 25 juin 2003 sous le numéro D.03-0947.

Ces renseignements, à la date de la présente note d'opération, restent exacts et sont complétés par les informations suivantes contenues au paragraphe 4 du Chapitre 8 de la présente note.

CHAPITRE 8 RENSEIGNEMENTS CONCERNANT L'EVOLUTION RECENTE ET LES PERSPECTIVES D'AVENIR DE L'EMETTEUR

Les renseignements concernant ce chapitre sont décrits dans le document de référence déposé auprès de la Commission des Opérations de Bourse le 25 juin 2003 sous le numéro D.03-0947.

Ces renseignements, à la date de la présente note d'opération, restent exacts et sont complétés par les informations suivantes :

8.1 RAPPORT D'ACTIVITE DU GROUPE (SUR LE SEMESTRE CLOS LE 30 SEPTEMBRE 2003)

Le présent rapport d'activité du groupe a été rédigé sur la base de la réglementation française et rendu public le 18 novembre 2003.

Dans le cadre du formulaire F-4 déposé pour les besoins du prospectus américain auprès de la *Securities and Exchange Commission*, le rapport d'activité a été complété afin de répondre aux exigences de la réglementation en vigueur aux Etats-Unis dans l'établissement d'un "*Management Discussion and Analysis*", notamment en présentant la réconciliation du résultat en normes comptables françaises avec celui en normes comptables américaines.

1 Faits marquants du semestre

- L'activité au cours du semestre a été négativement affectée par les conséquences du déclenchement des hostilités en Irak, l'épidémie de pneumopathie atypique, la stagnation économique en Europe et l'appréciation de l'euro.
- Concorde a réalisé son dernier vol commercial le 30 mai 2003.
- Le 30 septembre 2003, Air France et KLM annonçaient leur rapprochement par l'intermédiaire d'une offre publique d'échange et leur volonté de créer le premier groupe européen de transport aérien. Le 16 octobre dernier, les deux compagnies signaient l'accord définitif.

2 Activité

L'activité du transport aérien a été principalement marquée au cours du semestre par la crise engendrée par l'épidémie de pneumopathie atypique qui a frappé le trafic vers et à partir de l'Asie. La faiblesse de l'économie mondiale et les conséquences de la guerre en Irak ont également pesé négativement sur l'activité. En Asie, le trafic a chuté entre 40 et 50 % au plus fort de la crise sanitaire. Malgré un retour progressif à la normale, la baisse du trafic vers l'Asie pour les compagnies membres de l'AEA a chuté de 9,4 % depuis le début de l'année 2003 (source AEA du 1er janvier au 19 octobre 2003). Cependant, une certaine reprise du trafic commence à se faire sentir, ce qui devrait permettre ainsi au secteur de limiter ses pertes à 6,5 milliards de dollars pour l'année 2003 contre 10 milliards précédemment estimés selon IATA (International Air Transport Association).

Le chiffre d'affaires du groupe Air France au 30 septembre 2003 s'est établi à 6,19 milliards d'euros contre 6,55 milliards d'euros au 30 septembre 2002, soit une baisse de 5,5 %. Hors change, la baisse aurait été limitée à 1,0 %. Le chiffre d'affaires de l'activité passage s'est élevé à 5,17 milliards d'euros contre 5,47 milliards au 30 septembre 2002 ($-5{,}6$ %). Le chiffre d'affaires de l'activité cargo s'est établi à 692 millions d'euros (723 millions au 30 septembre 2002), soit une baisse de 4,3 %. Ces deux activités représentent 94,5 % du chiffre d'affaires total tout comme au semestre dernier. L'activité maintenance a vu son chiffre d'affaires diminué de 8,4 % de 287 millions à 263 millions

d'euros tandis que les autres activités ont progressé de 1,4 % à 72 millions (71 millions au 30 septembre 2002).

(en millions d'euros)	Semestre au 30 septembre 2003	2002	Variation
Passage régulier	4 779	5 059	−5,5 %
Autres recettes passage	387	411	−5,8 %
Total passage	**5 166**	**5 470**	**−5,6 %**
Transport de fret	615	643	−4,4 %
Autres recettes fret	77	80	−3,8 %
Total fret	**692**	**723**	**−4,3 %**
Maintenance	263	287	−8,4 %
Autres	72	71	+1,4 %
Total chiffre d'affaires	**6 193**	**6 551**	**−5,5 %**

2.1 Activité passage

Le chiffre d'affaires de l'activité passage s'est élevé à 5,17 milliards d'euros (−5,6 %) après des pertes de revenus estimées à 167 millions au premier trimestre en raison de la crise du SARS et des grèves du contrôle aérien. Les filiales régionales (Régional, Brit Air et City Jet) ont contribué pour 409,2 millions d'euros au chiffre d'affaires contre 413,4 millions au 30 septembre 2002 (−1,0 %). Hors change, la baisse du chiffre d'affaires passage aurait été limitée à 1,4 %.

L'activité passage du groupe Air France au cours du premier trimestre a été perturbée par la faiblesse de l'économie européenne, l'épidémie de pneumopathie atypique ainsi que par les conséquences de la guerre en Irak. Elle a également été affectée par une série de grèves des contrôleurs aériens liées à la réforme générale des retraites. Cependant, Air France, grâce à son réseau équilibré, a pu transférer des capacités de l'Asie vers certaines destinations en Afrique et vers le réseau Caraïbes et Océan Indien. Par rapport au 1er trimestre de l'exercice 2002-03, le trafic a ainsi baissé de 5,7 % pour une offre en diminution de 3 %. Le coefficient d'occupation a perdu 2,1 points à 74,4 %.

Les signes de reprise, constatés en juin à travers une amélioration des réservations, se sont confirmés pendant le deuxième trimestre même si le trafic sur l'Asie n'a pas encore retrouvé son niveau d'avant la crise sanitaire. Sur ce deuxième trimestre, le trafic a progressé de 4,5 %, en ligne avec une offre en augmentation de 4,4 %. Le taux d'occupation est resté stable à 78,1 % (+0,1 point).

Au total, sur le semestre au 30 septembre 2003, le trafic est en légère baisse sur le premier semestre de l'exercice précédent (−0,5 %) pour une offre en faible croissance (+0,7 %). Le coefficient d'occupation est resté élevé à 76,4 % (−0,9 point). 22,4 millions de passagers ont emprunté nos lignes comme au premier semestre de l'exercice précédent.

1er semestre au 30 septembre 2003	Offre (SKO) en millions	Offre (SKO) en %	Trafic (PKT) en millions	Trafic (PKT) en %	Coefficient d'occupation en %	Coefficient d'occupation variation	Chiffre d'affaires variation
Long-courrier	48 569	+0,5 %	38 692	−1,1 %	79,7 %	−1,2	−9,0 %
Europe	11 027	+4,8 %	7 474	+1,7 %	67,8 %	−2,0	−5,5 %
France	7 546	−3,3 %	5 117	+0,8 %	67,8 %	+2,7	+4,5 %
Total Groupe	**67 142**	**+0,7 %**	**51 283**	**−0,5 %**	**76,4 %**	**−0,9**	**−5,5 %**

Le trafic sur le réseau long courrier a naturellement été marqué par l'épidémie de SARS et la guerre en Irak et ses conséquences. Il a baissé de 1,1 % pour des capacités quasi stables (+0,5 %) permettant de maintenir un taux d'occupation à 79,7 % (− 1,2 point). Les deux secteurs affectés par les crises ont été l'Asie et le Proche Orient.

En ce qui concerne l'Asie, au premier trimestre, au plus fort de la crise du SARS, la baisse du trafic s'est élevée à 29,8 % pour des capacités en diminution de 14,7 %, entraînant une chute de 14,2 points du coefficient d'occupation à 66,1 %. Le trafic s'est progressivement redressé au cours du deuxième trimestre, la baisse passant de − 19,5 % en juillet à − 2,1 % en septembre. Ce trimestre se termine quand même avec une baisse totale de 12,3 % du trafic pour des capacités en diminution de 9,8 %. Le coefficient d'occupation s'est fortement redressé à 81,9 % (− 2,3 points). Au total sur le semestre, l'activité sur le réseau asiatique a connu une chute de 20,8 % du trafic pour des capacités en baisse de 12,2 % et le coefficient d'occupation a perdu 8 points à 74,3 %.

Le réseau Afrique-Proche Orient, affecté par la guerre en Irak et ses conséquences et l'instabilité politique en Afrique, a enregistré une baisse du trafic de 7,9 % pour des capacités en baisse de 8,3 %. Le coefficient d'occupation s'est stabilisé à 75,0 % (+0,3 point).

Le réseau Amérique du nord a connu, au cours du semestre, une activité tout à fait comparable à celle du premier semestre de l'année dernière. Le coefficient d'occupation est resté au niveau très élevé de 83,6 %. Le réseau Amérique du sud a connu une forte progression avec une hausse du trafic de 15,7 % pour des capacités en augmentation de 9,6 %, hausse rendue possible par la baisse des capacités des autres transporteurs. Le coefficient d'occupation a gagné 4,4 points à 82,9 %.

Le réseau Caraïbes et Océan Indien a bien résisté avec une hausse de 13,5 % du trafic pour une hausse de 14,9 % des capacités. Le coefficient d'occupation a atteint 79,8 % (− 1 point). Cette augmentation des capacités est liée à la disparition d'acteurs sur ce réseau intervenue au début de l'année 2003. Dans la seconde partie du semestre, toutefois, de nouveaux concurrents sont apparus.

Le réseau moyen courrier international a progressé de 1,7 % pour des capacités en augmentation de 4,8 %. Le coefficient d'occupation a perdu 2 points à 67,8 %. Si le marché européen continue de souffrir de l'atonie économique, il souffre également d'une forte concurrence et d'une évolution structurelle de la demande des clients. Cela a conduit la compagnie à réfléchir à une révision du produit sur les lignes européennes introduisant plus de fluidité et d'efficacité au sol tout en simplifiant et standardisant le produit vol avec une politique de prix simple et segmentée. Sa mise en œuvre progressive à partir de l'exercice prochain permettrait d'engendrer à l'issue de la première année, 40 millions d'euros d'économies et environ 60 millions complémentaires à l'issue des deux années suivantes.

Sur le marché domestique, le trafic est demeuré stable (+0,8 %) alors que les capacités ont diminué de 3,3 %, permettant au coefficient d'occupation de progresser de 2,7 points à 67,8 % reflétant ainsi la pertinence de la stratégie en matière de politique de prix mise en place à l'hiver dernier et la disparition d'Air Lib Express.

Chiffre d'affaires passage régulier

	Par destination			Par zone de vente		
1er semestre 2003-04	**en M€**	**En % du total**	**Variation**	**En M€**	**En % du total**	**Variation**
France	997	20,8 %	+4,5 %	2 258	47,3 %	+1,0 %
Caraïbes et Océan Indien	536	11,2 %	+17,5 %	209	4,4 %	+10,0 %
Europe	1 276	26,7 %	− 5,5 %	1 020	21,3 %	− 3,3 %
Afrique-Moyen Orient	524	11,0 %	− 7,9 %	310	6,5 %	− 6,9 %
Amériques du nord et latine	994	20,8 %	− 10,5 %	660	13,8 %	− 17,9 %
Asie	452	9,5 %	− 27,1 %	322	6,7 %	− 27,0 %
Total	**4 779**	**100 %**	**− 5,5 %**	**4 779**	**100 %**	**− 5,5 %**

Si, au premier semestre, la recette unitaire groupe au siège kilomètre offert (RSKO) est en baisse de 6,2 %, elle est quasiment stable (− 0,5 %) après correction des effets négatifs de change (4,6 %) et

mix réseau (1,2 %). Après correction de ces mêmes effets, la recette unitaire groupe au passager kilomètre transporté (RPKT) est en hausse de 0,7 %.

	1er semestre au		
	30/09/2003	30/09/2002	Variation
Chiffre d'affaires total passage consolidé (en M€)	5 166	5 470	−5,6 %
Chiffre d'affaires passage régulier consolidé (en M€)	4 779	5 059	−5,5 %
Recette unitaire groupe au SKO (en cts d'€)	7,11	7,58	−6,2 %
Recette unitaire groupe au PKT (en cts d'€)	9,31	9,80	−5,0 %

La recette unitaire au premier trimestre au siège kilomètre offert a baissé de 7,2 % et de 2,2 % hors effet de change et de mix réseau. Au deuxième trimestre, elle s'améliore en progressant de 0,3 % hors effet de change et de mix réseau. La recette unitaire au passager kilomètre transporté a progressé de 0,6 % hors effets de change et mix réseau au premier trimestre et est stable au cours du deuxième trimestre (+0,2 %).

2.2 Activité fret

Sur le semestre au 30 septembre 2003, l'activité fret a également souffert des différentes crises mais en moindre proportion que l'activité passage. L'activité a également souffert de la faiblesse de l'économie européenne et de l'appréciation de l'euro qui a pénalisé les exportations.

Le premier trimestre a connu une baisse d'activité sensible en partie liée à la baisse des capacités passager. Le deuxième trimestre a permis de compenser une partie du retard. Au total, pour les six premiers mois de l'exercice fiscal 2003-04, le trafic a baissé de 3,2 % pour des capacités en baisse de 1,8 %. Le coefficient de remplissage est en recul à 63,1 % (−0,9 point).

	Offre (TKO)		Trafic (TKT)		Coefficient de remplissage	
Semestre au 30 septembre 2003	en millions	en %	en millions	en %	en %	variation
	4 166	−1,8 %	2 627	−3,2 %	63,1 %	−0,9

Le chiffre d'affaires de l'activité cargo s'est établi à 692 millions d'euros contre 723 millions au 30 septembre 2002, en recul de 4,3 %. Hors change négatifs, il aurait progressé de 1,8 %.

Cette baisse est due au premier trimestre (−8,8 %), le chiffre d'affaires au deuxième trimestre étant en légère progression (+0,6 %). Le chiffre d'affaires au transport de fret est en baisse de 4,4 % à 615 millions contre 643 millions d'euros un an auparavant avec une stabilité au deuxième trimestre par rapport à la même période de l'année précédente.

	1er semestre au		
	30/09/2003	30/09/2002	Variation
Chiffre d'affaires total fret (en M€)	692	723	−4,3 %
Chiffre d'affaires transport de fret (en M€)	615	643	−4,4 %
Recette unitaire à la TKO (en cts d'€)	14,75	15,14	−2,6 %
Recette unitaire à la TKT (en cts d'€)	23,38	23,67	−1,2 %

La recette unitaire à la tonne kilomètre offerte (RTKO) diminue de 2,6 % mais progresse de 3,8 % hors effet change.

Chiffre d'affaires transport de fret

1er semestre 2003-04	Par destination			Par zone de vente		
	en M€	En % du total	Variation	En M€	En % du total	Variation
France et Europe	88	14,4 %	+54,4 %	328	53,3 %	−2,4 %
Caraïbes et Océan Indien	75	12,2 %	0,0 %	20	3,3 %	−20,0 %
Afrique-Moyen Orient	74	12,0 %	−5,1 %	46	7,5 %	−4,2 %
Amériques du nord et latine	170	27,6 %	−13,7 %	67	10,9 %	0,0 %
Asie	208	33,8 %	−11,9 %	154	25,0 %	−7,8 %
Total	**615**	**100,0 %**	**−4,4 %**	**615**	**100,0 %**	**−4,4 %**

2.3 Activité maintenance

Le chiffre d'affaires de l'activité maintenance a enregistré une baisse de 8,4 % à 263 millions d'euros contre 287 millions au 30 septembre 2002. Cette baisse est principalement due à une diminution de l'activité clientèle liée au recul de l'activité dans le secteur ainsi qu'à une baisse du dollar.

2.4 Autres activités

Les autres activités, dont principalement le catering, progressent de 1,4 % à 72 millions d'euros pour le premier semestre clos au 30 septembre 2003 comparé à 71 millions d'euros pour le premier semestre clos au 30 septembre 2002.

3 Flotte

Au 30 septembre 2003, la flotte du groupe Air France comprend 370 avions dont 354 en exploitation après l'arrêt définitif du Concorde au 31 mai 2003 et 12 avions loués à des compagnies tierces.

3.1 Flotte Air France

La flotte d'Air France compte 243 avions dont 242 appareils en exploitation (249 appareils en exploitation au 31 mars 2003) répartis en 148 appareils moyen courrier, 81 appareils long courrier et 13 cargos.

Dans la flotte moyen-courrier, les sorties ont concerné 4 avions (1 A321, 1 B737-300 et 2 B737-500) et il n'y a pas eu d'entrée. Dans la flotte long-courrier, outre les 5 Concorde dont 4 ont fait l'objet de donations à des musées, 6 avions sont sortis (3 B767-300 et 3 B747-200) et 1 avion est entré (1 B747-400). Au cours de l'exercice 2002-03, 6 avions avaient fait l'objet d'un report de livraison entre novembre 2003 et avril 2004. Conformément au contrat, les livraisons ont été ré-échelonnées entre avril 2004 et avril 2005.

Les commandes fermes s'élèvent à 48 appareils et les options à 49 appareils.

Flotte Air France au 30 septembre 2003 et au 31 mars 2003

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Loyer opérationnel		Total		Exploités	
	30/09 2003	31/03 2003	30/09 2003	31/03 2003	30/09 2003	31/03 2003	30/09 2003	31/03 2003	30/09 2003	31/03 2003
Concorde	—	*5*	—	—	—	—	—	*5*	—	*4*
A340-300/300E	**8**	*8*	**6**	*6*	**8**	*8*	**22**	*22*	**22**	*22*
A330-200	**1**	*2*	**1**	*1*	**8**	*7*	**10**	*10*	**10**	*10*
B777-200	**14**	*15*	**2**	*2*	**9**	*8*	**25**	*25*	**25**	*25*
B747-400	**12**	*12*	**1**	*1*	**2**	*1*	**15**	*14*	**15**	*13*
B747-200/300	**7**	*8*	—	—	**2**	*4*	**9**	*12*	**9**	*12*
B767-300	**1**	*1*	—	—	—	*3*	**1**	*4*	—	*2*
B747-200 Cargo	**5**	*5*	**1**	*1*	**4**	*4*	**10**	*10*	**10**	*10*
B747-400 Cargo	**1**	*1*	—	—	**2**	*2*	**3**	*3*	**3**	*3*
Flotte long-courrier	**49**	*57*	**11**	*11*	**35**	*37*	**95**	*105*	**94**	*101*
A319	**17**	*17*	**4**	*4*	**18**	18	**39**	*39*	**39**	*39*
A320-100/200	**44**	*43*	**5**	*6*	**17**	17	**66**	*66*	**66**	*66*
A321-100/200	**8**	*8*	**2**	*2*	**3**	4	**13**	*14*	**13**	*13*
B737-300/500	**4**	*3*	**5**	*7*	**21**	23	**30**	*33*	**30**	*30*
Flotte moyen courrier	**73**	*71*	**16**	*19*	***59***	*62*	**148**	*152*	**148**	*148*
Total	**122**	***128***	**27**	***30***	**94**	***99***	**243**	***257***	**242**	***249***

3.2 Flotte régionale

A la même date, la flotte régionale dispose d'une flotte de 124 avions de moins de 100 sièges dont 109 en exploitation et 11 loués à des compagnies tierces. Les commandes fermes s'élevaient au 30 septembre 2003 à 12 appareils. Il n'y a pas d'option.

Flotte régionale au 30 septembre 2003 et au 31 mars 2003

	Propriété		Crédit-bail		Loyer opérationnel		Total		Exploités	
	30/09 2003	31/03 2003	30/09 2003	31/03 2003	30/09 2003	31/03 2003	30/09 2003	31/03 2003	30/09 2003	31/03 2003
Brit Air										
ATR42-300	—	*1*	—	—	**2**	*2*	**2**	*3*	—	—
CRJ-100ER	**2**	*2*	**11**	*12*	**6**	*7*	**19**	*21*	**19**	*21*
CRJ-700	**1**	—	**9**	*8*	—	—	**10**	*8*	**10**	*8*
F100-100	**1**	*1*	—	—	**7**	*7*	**8**	*8*	**8**	*8*
Total	**4**	*4*	**20**	*20*	**15**	*16*	**39**	*40*	**37**	*37*
City Jet										
BAE 146	**1**	*1*	—	—	**11**	*11*	**12**	*12*	**12**	*12*
Regional										
Beech 1900 C	**1**	*1*	—	—	—	—	**1**	*1*	—	—
Beech 1900 D	**6**	*6*	**1**	*2*	**1**	—	**8**	*8*	—	—
Embraer 120 ER	**1**	—	**5**	*6*	**10**	*10*	**16**	*16*	**14**	*16*
Embraer 135 ER	—	—	**5**	*5*	**4**	*4*	**9**	*9*	**9**	*9*
Embraer 145	**1**	*1*	**7**	*7*	**17**	*17*	**25**	*25*	**25**	*25*
Fokker 100-100	—	—	—	—	**6**	*5*	**6**	*5*	**6**	*5*
Saab 2000	—	—	—	—	**8**	*8*	**8**	*8*	**6**	*7*
Total	**9**	*8*	**18**	*20*	**46**	*44*	**73**	*72*	**60**	*62*
Total flotte régionale	**14**	*13*	**38**	*40*	**72**	*71*	**124**	*124*	**109**	*111*

3.3 Autres

La société nouvelle Air Ivoire, contrôlée à hauteur de 76 % par Air France, assure des dessertes en Afrique à partir d'Abidjan avec 3 Fokker 28.

4 Gouvernement d'entreprise

L'Assemblée Générale mixte du 10 juillet 2003 a voté toutes les résolutions et notamment :

- la modification des statuts pour les mettre en harmonie tant avec les dispositions de la loi n° 2003-322 du 9 avril 2003 relative aux entreprises de transport aérien et notamment la société Air France qu'avec les dispositions du droit des sociétés commerciales, sous condition suspensive du transfert au secteur privé de la majorité du capital social.

Le Conseil d'administration s'est réuni 6 fois au cours du semestre. Quatre réunions du Conseil d'administration ont été consacrées principalement au rapprochement Air France/KLM. L'examen des comptes semestriels au 30 septembre 2003 a eu lieu lors de la réunion du 18 novembre 2003.

Le comité d'audit s'est réuni en avril et en mai 2003 et le 12 novembre 2003 pour examiner les comptes semestriels de l'exercice 2003-04. Le comité de management stratégique ne s'est pas réuni au cours du semestre. Le comité des rémunérations s'est réuni deux fois au cours du semestre.

Le comité exécutif a enregistré les modifications suivantes au 30 septembre 2003 :

- Jacques Pichot, a été nommé Secrétaire général en charge du développement durable. Il a été remplacé au poste de Directeur général adjoint Politique sociale qu'il occupait par Jean-François Colin.
- Alain Vidalon a été nommé chargé de mission auprès du Président et a quitté le comité exécutif.

5 Résultats du premier semestre au 30 septembre 2003.

Les comparaisons se font sur la base pro forma, les chiffres du semestre au 30 septembre 2002 ayant été retraités selon les normes IAS 16 /SIC 23 sur les grosses réparations, normes utilisées pour la première fois à la fin de l'exercice 2002-03.

Par rapport aux chiffres publiés du premier semestre 2002-03, l'impact de ce changement de méthode sur le résultat net est de 14 millions, ramenant le résultat publié de 216 millions à 202 millions d'euros, et se décompose de la façon suivante :

- Coûts d'entretien aéronautique : −79 millions d'euros
- Frais de personnel : −22 millions
- Amortissements et provisions : +123 millions
- Impôts : −8 millions

L'intégration des 18 sociétés créées à l'occasion de l'opération de titrisation de 16 avions (dont 3 à livrer) n'a pas changé le périmètre de consolidation, les avions étant déjà au bilan du groupe.

	Semestre au 30 septembre			
Exercice 2003-04 (en M€)	**2003**	**2002 pro forma**	**Variation**	**2002 publié**
Chiffre d'affaires	6 193	6 551	−5,5 %	6 551
Excédent brut d'exploitation avant loyers opérationnels	946	1 165	−17,1 %	1 064
Résultat d'exploitation avant cessions aéronautiques	87	271	−67,9 %	293
Cessions aéronautiques et financières	1	22	NS	22
Résultat net avant impôts	85	253	−66,4 %	275
Résultat net, part du groupe	52	202	−74,3 %	216
Résultat net par action (en €)	0,24	0,93	−74,2 %	0,99

5.1 Chiffre d'affaires

Sur le semestre, le chiffre d'affaires consolidé s'élève à 6,19 milliards d'euros, en recul de 5,5 % par rapport à celui du premier semestre 2002-03. Hors change, la baisse aurait été limitée à 1,0 %.

5.2 Charges et produits

Les charges d'exploitation sont en diminution de 2,8 % au premier semestre au 30 septembre 2003, passant de 6,28 milliards d'euros à 6,11 milliards d'euros. L'ensemble des charges a diminué à l'exception du poste des frais de personnel. Les coûts unitaires groupe à l'ESKO (équivalent siège kilomètre offert) ont diminué de 2,1 %. Hors change (4,6 %) et carburant (1,7 %), ils augmentent légèrement (+0,8 %).

Les charges externes ont baissé de 7,2 % au 30 septembre 2003, passant de 3,63 milliards d'euros à 3,37 milliards. Cette diminution est principalement due à un impact de change favorable, à la baisse des coûts de maintenance (dont une partie est liée à l'arrêt du Concorde) et des frais commerciaux et de distribution. Cette maîtrise des charges résulte aussi de la poursuite du plan d'économies Performance 2003 et des mesures conjoncturelles mises en place pour faire face au ralentissement du trafic.

	Semestre au 30 septembre		
En millions d'euros	**2003**	**2002 pro forma**	**Variation en %**
Carburant avions	657	680	−3,4 %
Affrètements aéronautiques	193	207	−6,8 %
Loyers opérationnels	239	269	−11,2 %
Redevances aéronautiques	454	475	−4,4 %
Commissariat	154	168	−8,3 %
Frais d'escale	379	384	−1,3 %
Coûts d'entretien aéronautiques	186	250	−25,6 %
Frais commerciaux et distribution	533	602	−11,5 %
Autres frais	578	600	−3,7 %
Total	**3 373**	**3 635**	**−7,2 %**

- **Carburant avions**

Le poste carburant est en baisse de 3,4 % à 657 millions d'euros au 30 septembre 2003 contre 680 millions au 30 septembre 2002. Les options et les couvertures ont représenté un gain de 25,9 millions d'euros contre 23,6 millions un an auparavant. La diminution est due à la combinaison des effets suivants : un effet dollar de −15,8 % et un effet volume de −1,9 % partiellement compensé par un effet prix de +14,0 % après couverture et options.

- **Affrètements aéronautiques**

Ils baissent de 6,8 % à 193 millions d'euros au 30 septembre 2003 contre 207 millions d'euros au 30 septembre 2002 grâce principalement à un moindre recours aux affrètements ponctuels.

- **Loyers opérationnels**

Les loyers opérationnels ont atteint 239 millions d'euros contre 269 millions d'euros au 30 septembre 2002 (−11,2 %) grâce à la baisse de 15,8 % du dollar d'un semestre sur l'autre.

- **Redevances aéronautiques**

Les redevances aéronautiques ont diminué de 4,4 % pour atteindre 454 millions d'euros contre 475 millions au 30 septembre 2002. Les nouvelles hausses de 4,6 % des tarifs du contrôle aérien européen et de 15,1 % des redevances d'approche en France en janvier 2003, ont été largement compensées par la prise en charge par les passagers en correspondance de la redevance "Passager Service Charge".

- **Commissariat**

Les frais de commissariat ont baissé de 8,3 % à 154 millions d'euros (168 millions d'euros au 30 septembre 2002) sous l'effet conjoint de la baisse du nombre de passagers et des mesures d'économies.

- **Frais d'escale**

Les frais d'escale ont légèrement diminué à 379 millions d'euros (− 1,3 %). Cette baisse est principalement due à une très forte diminution des irrégularités commerciales entraînant ainsi une économie de 10 millions d'euros des compensations versées aux clients.

- **Coûts d'entretien aéronautique**

Ils s'élèvent à 186 millions d'euros, soit une baisse de 25,6 % par rapport au 30 septembre 2002 sous l'effet conjoint du ralentissement de l'activité, de la baisse du dollar et de l'arrêt du Concorde.

- **Frais commerciaux et de distribution**

A 533 millions d'euros, les frais commerciaux et de distribution sont en baisse de 11,5 % (602 millions d'euros au 30 septembre 2002). La diminution du trafic a engendré une baisse des commissions versées aux agences de voyage et des frais de systèmes de réservation. Les mesures d'économies conjoncturelles ont également permis de diminuer les dépenses de publicité.

- **Autres frais**

Les autres frais se montent à 578 millions d'euros au 30 septembre 2003 contre 600 millions au 30 septembre 2002 (− 3,7 %). La baisse de ce poste autres frais est liée aux économies réalisées et à la baisse des primes d'assurances (− 23 %) sous l'effet dollar et de la renégociation des contrats en décembre 2002.

Les **frais de personnel** s'élèvent à 2,03 milliards d'euros contre 1,93 milliard au 30 septembre 2002, soit une hausse de 5 % pour des effectifs en hausse de 0,8 % à 71 855 salariés. La hausse des charges de personnel résulte notamment de l'application de l'accord pilotes signé en juin 2003, d'un effet calendaire défavorable dans les augmentations de salaires et d'une réduction des allègements de charges sociales pour l'application des 35 heures.

Les **autres impôts et taxes** sont en baisse de 3,3 % à 88 millions d'euros.

L'excédent brut d'exploitation avant loyers opérationnels s'élève à 946 millions d'euros contre 1,16 milliard au 30 septembre 2002, soit une baisse de 18,8 %. Le ratio sur chiffre d'affaires passe de 17,8 % au 30 septembre 2002 à 15,3 % au 30 septembre 2003.L'excédent brut d'exploitation s'établit à 707 millions d'euros au 30 septembre 2003 contre 896 millions au 30 septembre 2002 (− 21,1 %). La contribution de la société Air France est en baisse de 23,5 % à 660,6 millions d'euros. En revanche, les filiales régionales ont amélioré leurs performances avec une contribution à l'excédent brut d'exploitation qui passe de 13,8 millions d'euros au 30 septembre 2002 à 30,2 millions au 30 septembre 2003.

Le poste amortissements et provisions est stable à 618 millions d'euros au 30 septembre 2003 contre 635 millions au 30 septembre 2002 (− 1,1 %).

Les autres produits et charges passent de 10 millions d'euros de produits nets au 30 septembre 2002 à moins de deux millions au 30 septembre 2003.

Le poste plus values de cessions de matériels aéronautiques est en forte baisse, passant de 18 millions d'euros au 30 septembre 2002 à 1 million au 30 septembre 2003.

Le résultat d'exploitation s'élève à 88 millions d'euros contre 289 millions au 30 septembre 2002, soit une baisse de 69,6 %. La marge sur chiffre d'affaires passe de 4,4 % à 1,4 %. Cette baisse s'explique par les impacts des crises politique et sanitaire qui ont pesé, principalement, sur le premier trimestre au 30 juin 2003 mais qui se sont encore faits sentir au deuxième trimestre. Le résultat d'exploitation du premier trimestre au 30 juin 2003 était négatif de 9 millions d'euros contre un profit de 145 millions d'euros au 30 juin 2002. Au deuxième trimestre de l'exercice 2003-04, le résultat d'exploitation s'élève à 97 millions d'euros contre 144 millions au 30 septembre 2002.

L'ensemble des filiales, à l'exception du groupe Servair qui dégage une perte de 6,4 millions d'euros au 30 septembre 2003 contre une perte de 1,4 million au 30 septembre 2002, a contribué positivement au résultat d'exploitation et particulièrement les filiales régionales dont la contribution passe de 3,4 millions à 11,6 millions d'euros au 30 septembre 2003.

Les informations sectorielles sont les suivantes :

Semestre au	30 septembre 2003		30 septembre 2002		
				Résultat d'exploitation	
En ME	Chiffre d'affaires	Résultat exploitation	Chiffre d'affaires	Pro forma	Publié
Passage	5 166	68	5 470	234	239
Fret	692	−8	723	−3	−7
Maintenance	263	34	287	42	64
Autres	72	−6	71	16	15
Total	6 193	88	6 551	289	311

Les charges de restructuration sont stables d'une année sur l'autre, passant de 12 millions au 30 septembre 2002 à 11 millions au 30 septembre 2003.

Le résultat financier s'est amélioré au 30 septembre 2003, passant d'une charge de 41 millions d'euros à une charge de 6 millions d'euros grâce à la reprise de provisions sur les titres Air France détenus par la compagnie pour 18,4 millions d'euros contre une charge de 15,9 millions au 30 septembre 2002. Les charges d'intérêts nettes sont restées stables à 51 millions au 30 septembre 2003 (52 millions au 30 septembre 2002).

Le résultat de change s'est un peu dégradé passant de 30 millions d'euros au 30 septembre 2002 à 25 millions au 30 septembre 2002.

Il n'y a pas eu de cessions de filiales ou de participations au cours du semestre au 30 septembre 2003 (4 millions d'euros de plus-values de cessions au 30 septembre 2002).

Le résultat courant avant impôts s'est élevé à 71 millions d'euros au 30 septembre 2003 contre 240 millions au 30 septembre 2002, soit une baisse de 70,4 %. Au premier trimestre, le résultat courant était négatif de 5 millions d'euros contre un profit de 133 millions au premier trimestre de l'exercice 2002-03. Au deuxième trimestre de l'exercice 2003-04, le résultat courant s'élève à 76 millions d'euros contre 107 millions au deuxième trimestre de l'exercice 2002-03.

La part dans les sociétés mises en équivalence est constante d'un semestre sur l'autre avec un montant de 22 millions d'euros au 30 septembre 2003 contre 21 millions au 30 septembre 2002. Elle correspond principalement à la participation d'Air France dans Amadeus GTD.

Le montant de la dotation aux amortissements des écarts d'acquisition (8 millions d'euros) au 30 septembre 2003 est stable par rapport au premier semestre au 30 septembre 2002.

La charge d'impôts s'élève sur le semestre à 32 millions d'euros contre 51 millions au 30 septembre 2002.

Le résultat net consolidé part du groupe s'établit à 52 millions d'euros au 30 septembre 2003 à comparer à un résultat net consolidé part du groupe de 202 millions au 31 septembre 2002 (−74,3 %). Ce résultat se décompose en un résultat net de 4 millions d'euros pour le premier trimestre (146 millions pour la même période de l'an passé) et un résultat net de 48 millions d'euros pour le deuxième trimestre (56 millions pour le deuxième trimestre au 30 septembre 2002).

6 Investissements et financements du groupe

L'ensemble des investissements corporels et incorporels se sont élevés à 484 millions d'euros au 30 septembre 2003 (734 millions d'euros au 30 septembre 2002), en ligne avec la politique du groupe de limiter les investissements. Les désinvestissements se sont montés à 186 millions (141 millions au 30 septembre 2002). Sont compris dans les investissements 92 millions d'euros

correspondant à la capitalisation d'une partie des frais de maintenance selon la règle comptable IAS 16/SIC 23.

Au total, les flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement se sont élevés à 276 millions d'euros après 14 millions de dividendes contre 583 millions d'euros au 30 septembre 2002.

Ils ont été couverts à hauteur de 125 % par le cash flow opérationnel de 346 millions d'euros (703 millions au 30 septembre 2002) permettant une amélioration du ratio d'endettement. Les dettes nettes du groupe se sont élevées à 2,77 milliards d'euros (2,86 milliards au 30 septembre 2002) pour des capitaux propres de 4,05 milliards d'euros (4,02 milliards au 30 septembre 2002). Le ratio d'endettement est ainsi passé de 0,71 au 31 mars 2003 à 0,68 au 30 septembre 2003, retrouvant ainsi le niveau du 30 septembre 2002.

Dans le cadre de sa politique de financement, Air France a réalisé une opération de titrisation d'actifs aéronautiques pour un montant de 435 millions d'euros.

L'opération est garantie par un portefeuille de 16 avions (dont 3 avions à livrer) qui restent à l'actif du bilan du groupe. La part du financement correspondant aux 3 avions non encore livrés sera mise à disposition d'Air France à la date de livraison.

Trois tranches de dette d'une maturité de 10 ans ont été proposées :

- une tranche senior A1 à taux variable d'un montant de 98,4 milllions d'euros, d'une durée de vie de 5,6 ans ;
- une tranche senior A2 non amortie à taux fixe d'un montant de 194 millions d'euros et d'une durée de 10 ans. La tranche A1 et A2 font l'objet d'une garantie et bénéficient d'une note Aaa/AAA respectivement attribuées par les agences de notation Moody's et Fitch ;
- une tranche mezzanine B à taux variable d'un montant de 142,6 millions d'euros d'une durée de vie moyenne de 5,6 ans. Cette tranche bénéficie d'une note A3/A− respectivement attribuées par les agences de notation Moody's et Fitch.

Les tranches C (92,7 millions d'euros) et D (92,7 millions d'euros) sont conservées par Air France qui se réserve le droit de céder la tranche C en fonction des conditions de marché.

Le coupon sur la tranche A est égal à Euribor +55 points de base annuels, 65 points de base annuels au-dessus du swap 10 ans sur la tranche A2 et Euribor +150 points de base annuels sur la tranche B.

La variation négative du besoin en fonds de roulement de 246 millions d'euros s'explique par une baisse des titres émis non utilisés liée au changement de comportement des passagers qui achètent leurs billets à une date plus proche de leur départ que par le passé, à une baisse du poste fournisseurs due au raccourcissement des délais de paiement conformément à la nouvelle directive européenne et par une augmentation des créances d'exploitation (agences de voyage et clients de la maintenance).

7 Résultats sociaux de la société Air France

Le chiffre d'affaires a atteint 5,71 milliards d'euros contre 6,05 milliards pour le semestre au 30 septembre 2002 soit une réduction de 5,8 %. Le résultat net s'élève à 17,8 millions d'euros contre 231 millions au même semestre de l'année précédente.

8.2 COMPTES CONSOLIDES NON AUDITES AU 31 DECEMBRE 2003

8.2.1 Rapport des commissaires aux comptes sur l'examen limité des comptes intermédiaires consolidés du 1er avril 2003 au 31 décembre 2003

"Mesdames, Messieurs,

A la suite de la demande qui nous a été faite et en notre qualité de commissaires aux comptes de la société Air France S.A., nous avons effectué un examen limité des comptes intermédiaires consolidés de la société Air France S.A. relatifs à la période de neuf mois du 1er avril 2003 au 31 décembre 2003, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Ces comptes ont été établis par la direction et, n'étant pas destinés à être adressés aux actionnaires, n'ont pas fait l'objet d'un arrêté par le conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

Nous avons effectué cet examen selon les normes de la profession applicables en France ; ces normes requièrent la mise en oeuvre de diligences limitées conduisant à une assurance, moins élevée que celle résultant d'un audit, que les comptes intermédiaires consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un examen de cette nature ne comprend pas tous les contrôles propres à un audit, mais se limite à mettre en oeuvre des procédures analytiques et à obtenir des dirigeants et de toute personne compétente les informations que nous avons estimées nécessaires.

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause, au regard des règles et principes comptables français, la régularité et la sincérité des comptes intermédiaires consolidés et l'image fidèle qu'ils donnent du patrimoine et de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble consolidé pour la période du 1er avril au 31 décembre 2003."

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 20 février 2004

KPMG Audit *Département de KPMG S.A.*.		Deloitte Touche Tohmatsu – Audit
Jean-Luc Decornoy *Associé*	Jean-Paul Vellutini *Associé*	Pascal Pincemin *Associé*

8.2.2 Compte de résultat consolidé non audité

En millions d'euros	Notes	Période du 1er avril au 31 décembre 2003 Non audité	2002 Non audité Pro forma	2002 Non audité	Exercice clos le 31 mars 2003
Chiffre d'affaires	3	**9 325**	**9 687**	**9 687**	**12 687**
Charges externes	4	(5 072)	(5 432)	(5 563)	(7 174)
Frais de personnel	5	(3 048)	(2 899)	(2 939)	(3 856)
Impôts et taxes		(141)	(142)	(142)	(187)
Excédent brut d'exploitation		**1 064**	**1 214**	**1 043**	**1 470**
Amortissements d'exploitation	6	(887)	(898)	(737)	(1 195)
Provisions d'exploitation	6	(39)	(25)	(23)	(115)
Résultat des cessions de matériels aéronautiques		1	20	20	30
Autres produits et charges		10	12	12	2
Résultat d'exploitation		**149**	**323**	**315**	**192**
Charges de restructuration		(17)	(13)	(13)	(13)
Résultat financier	8	(30)	(48)	(48)	(85)
Résultat des cessions de filiales et participations		1	4	4	4
Résultat courant avant impôts		**103**	**266**	**258**	**98**
Part dans les résultats des sociétés mises en équivalence		34	32	32	29
Amortissements des écarts d'acquisition		(11)	(12)	(12)	(16)
Résultat de l'ensemble consolidé avant impôts		**126**	**286**	**278**	**111**
Impôts	9	(43)	(61)	(58)	13
Résultat de l'ensemble consolidé		**83**	**225**	**220**	**124**
Intérêts minoritaires		(3)	(2)	(2)	(4)
RESULTAT NET – PART DU GROUPE		**80**	**223**	**218**	**120**
Résultat net par action en circulation		0,36	1,02	0,99	0,55
Résultat net par action en unité monétaire	10				
– non dilué		0,37	1,03	1,00	0,55
– dilué		0,37	1,03	1,00	0,55

8.2.3 Bilan consolidé non audité

En millions d'euros	Notes	31 décembre 2003	31 mars 2003	31 mars 2002
ACTIF				
Ecarts d'acquisition		99	112	125
Immobilisations incorporelles		155	171	190
Immobilisations aéronautiques	11	7 018	7 284	7 446
Autres immobilisations corporelles	11	937	878	847
Titres des sociétés mises en équivalence		322	316	303
Autres immobilisations financières		269	260	237
Actif immobilisé		**8 800**	**9 021**	**9 148**
Stocks et encours		167	220	266
Créances clients		1 447	1 432	1 495
Créances d'impôts sociétés		75	111	80
Autres débiteurs		502	592	712
Valeurs mobilières de placement		1 149	1 039	1 408
Disponibilités		276	193	255
Actif circulant		**3 616**	**3 587**	**4 216**
Total		**12 416**	**12 608**	**13 364**
PASSIF				
Capital	12	1 868	1 868	1 868
Primes d'émission et de fusion		261	261	261
Réserves et résultat	12	1 924	1 862	1 813
Ecarts de conversion		(5)	3	19
Capitaux propres (part du Groupe)		**4 048**	**3 994**	**3 961**
Intérêts minoritaires		21	33	29
Capitaux propres de l'ensemble consolidé		**4 069**	**4 027**	**3 990**
Provisions pour risques et charges	13	1 065	1 095	937
Dettes financières	14	4 138	4 147	4 616
Dettes fournisseurs		1 166	1 375	1 525
Dettes d'impôts sociétés		4	5	22
Titres de transport émis et non utilisés		849	901	1 024
Autres créditeurs		1 125	1 058	1 250
Total dettes		**8 347**	**8 581**	**9 374**
Total		**12 416**	**12 608**	**13 364**

8.2.4 Variation des capitaux propres consolidés non auditée

Avant affectation du résultat	Nombre d'actions composant le capital	Capital	Primes	Réserves	Actions d'auto-contrôle	Ecarts de conversion	Capitaux propres part du Groupe	Intérêts minoritaires	Capitaux propres de l'ensemble consolidé
					En millions d'euros				
Au 31 mars 2001	**219 780 887**	**1 868**	**261**	**1 723**	**—**	**22**	**3 874**	**25**	**3 899**
Dividendes distribués				(61)			(61)	(5)	(66)
Imputation des frais de fusion				(2)			(2)		(2)
Ecarts de conversion						(3)	(3)	—	(3)
Résultat de l'exercice				153			153	3	156
Variation de périmètre							—	6	6
Au 31 mars 2002	219 780 887	1 868	261	1 813	—	19	3 961	29	3 990
Dividendes distribués				(28)			(28)	(2)	(30)
Titres d'auto-contrôle					(25)		(25)		(25)
Effets des changements de méthodes				(18)			(18)		(18)
Ecarts de conversion						(16)	(16)	(1)	(17)
Résultat de l'exercice				120			120	4	124
Variation de périmètre							—	3	3
Au 31 mars 2003	219 780 887	1 868	261	1 887	(25)	3	3 994	33	4 027
Dividendes distribués				(18)			(18)	(4)	(22)
Titres d'auto-contrôle							—		—
Ecarts de conversion						(8)	(8)	(1)	(9)
Résultat de la période				80			80	3	83
Variation de périmètre							—	(10)	(10)
Au 31 décembre 2003	219 780 887	1 868	261	1 949	(25)	(5)	4 048	21	4 069
Dividendes proposés							—		

8.2.5 Tableau de flux de trésorerie consolidé non audité

En millions d'euros	Notes	Période du 1er avril au 31 décembre 2003	2002 Non audité Pro forma	2002 Non audité	Exercice clos le 31 mars 2003
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation		**836**	**874**	**703**	**1 115**
Excédent brut d'exploitation		1 064	1 214	1 043	1 470
Autres produits et charges décaissés		(37)	(22)	(22)	(50)
Profits (Pertes) de change		(2)	(1)	(1)	(9)
C.A.F. d'exploitation		**1 025**	**1 191**	**1 020**	**1 411**
Variation du besoin en fonds de roulement		(83)	(224)	(224)	(150)
Décaissements sur restructuration		(16)	(8)	(8)	(12)
Intérêts payés		(110)	(127)	(127)	(189)
Intérêts reçus		27	43	43	58
Impôts décaissés		(7)	(1)	(1)	(3)
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement		**(647)**	**(935)**	**(765)**	**(1 074)**
Acquisition de filiales		(5)	(23)	(23)	(46)
Investissements corporels et incorporels		(892)	(1 154)	(984)	(1 410)
Cessions de filiales		9	8	8	8
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		226	218	218	357
Dividendes reçus		15	16	16	17
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		**222**	**(567)**	**(567)**	**(415)**
Sommes reçues à la suite d'une augmentation de capital		—	5	5	5
Emissions de nouveaux emprunts		657	584	584	834
Remboursement d'emprunts		(340)	(507)	(507)	(745)
Remboursement de dettes résultant de contrats de location-financement		(127)	(442)	(442)	(508)
Diminution (augmentation) nette des prêts		(25)	(15)	(15)	(29)
Diminution (augmentation) nette des placements		82	(160)	(160)	62
Dividendes distribués		(25)	(32)	(32)	(34)
Ecarts de conversion		(1)	(1)	(1)	(1)
VARIATION DE LA TRESORERIE		**410**	**(629)**	**(630)**	**(375)**
Trésorerie à l'ouverture	18	672	1 047	1 047	1 047
Trésorerie à la clôture	18	1 082	418	417	672

8.2.6 Annexes

1 Principes comptables

Les comptes consolidés pour les neuf premiers mois de l'exercice 2003/04 du Groupe sont établis conformément à la réglementation comptable française en vigueur sur les comptes intermédiaires, et selon les règles et méthodes comptables adoptées pour les comptes annuels de l'exercice clos le 31 mars 2003.

Les comparaisons se font sur la base pro forma, les chiffres de la période d'avril à décembre 2002 ayant été retraités selon les normes IAS 16 /SIC 23 sur les grosses réparations, normes utilisées pour la première fois à la fin de l'exercice 2002-03.

Par rapport aux chiffres publiés des 9 premiers mois de l'exercice 2002-03, l'impact de ce changement de méthode sur le résultat net est de 5 millions, portant le résultat publié de 218 millions à 223 millions d'euros et se décompose de la façon suivante :

- Coûts d'entretien aéronautique : − 131 millions d'euros
- Frais de personnel : − 40 millions d'euros
- Amortissements et provisions : +163 millions d'euros
- Impôts : +3 millions d'euros.

2 Evolution du perimetre de consolidation

Au 31 décembre 2003, le Groupe comprend 81 sociétés dont 63 ont fait l'objet d'une intégration globale, 2 d'une intégration proportionnelle et 16 d'une mise en équivalence. La liste des sociétés incluses dans le périmètre de consolidation est présentée en note 19.

Au cours des neuf premiers mois de l'exercice 2003/04, 21 sociétés ont été créées dont 18 au sein du groupe Uileag Holding company ltd dans le cadre de l'opération de titrisation d'actifs aéronautiques finalisée en juillet 2003. Le groupe Servair a constitué 2 nouvelles sociétés dénommées Prestair et Aéroform. Ces sociétés sont spécialisées, respectivement, dans l'activité commissariat pour les compagnies aériennes « low cost » et dans la formation de personnel aux métiers de l'assistance aéroportuaire. Fréquence Plus a contribué à la création de FPSEA dont l'objet est l'exploitation de centres d'appels gérant à distance les réclamations des clients en matière notamment de litiges bagages.

Enfin, Air France a acquis 15 122 titres Servair auparavant détenus par CDR Participations. La société Servair est désormais détenue à 94,5 % par Air France. Cet achat complémentaire de titres n'a pas d'impact significatif sur les comptes consolidés au 31 décembre 2003.

3 Informations sectorielles

3.1 Informations par secteur d'activité

	2003		2002		
Période du 1er avril au 31 décembre	**Chiffre d'affaires**	**Résultat d'exploitation**	**Chiffre d'affaires**	**Résultat d'exploitation**	**Résultat d'exploitation**
				Pro forma	
			En millions d'euros		
Passage	7 759	106	8 048	215	206
Fret	1 071	9	1 125	27	22
Maintenance	380	35	409	59	65
Autres	115	(1)	105	22	22
Total	**9 325**	**149**	**9 687**	**323**	**315**

Sur les neuf premiers mois de l'exercice 2003-04, le chiffre d'affaires s'élève à 9,32 milliards d'euros, en baisse de 362 millions d'euros par rapport à la même période de l'an passé, soit –3,7 %. Hors change, l'évolution du chiffre d'affaires est positive de 0,4 %.

Au 31 décembre 2003, le résultat d'exploitation est positif de 149 millions d'euros, en baisse de 174 millions d'euros par rapport aux neuf premiers mois de l'exercice précédent. Celui-ci se décompose en un profit d'exploitation de 106 millions d'euros pour l'activité passage, un profit d'exploitation de 35 millions d'euros pour l'activité maintenance ainsi qu'un profit d'exploitation de 9 millions d'euros pour l'activité fret. Les autres activités affichent une baisse de 23 millions d'euros par rapport à la même période de l'exercice précédent en raison de moindres produits de cessions aéronautiques (1 million d'euros au 31 décembre 2003 à comparer à 20 millions d'euros au 31 décembre 2002).

3.2 Analyse du chiffre d'affaires par zone géographique de vente

En millions d'euros	France métropolitaine		Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien		Europe Afrique du Nord		Afrique Moyen-Orient		Amériques Polynésie		Asie Nouvelle Calédonie		Total
Période du 1er avril au 31 décembre 2003													
Passage régulier	3 461	(48,3 %)	281	(3,9 %)	1 564	(21,8 %)	446	(6,2 %)	931	(13,0 %)	490	(6,8 %)	**7 173**
Autres recettes passage	363	(62,0 %)	19	(3,2 %)	110	(18,8 %)	26	(4,4 %)	41	(7,0 %)	27	(4,6 %)	**586**
Total passage	**3 824**	**(49,2 %)**	**300**	**(3,9 %)**	**1 674**	**(21,6 %)**	**472**	**(6,1 %)**	**972**	**(12,5 %)**	**517**	**(6,7 %)**	**7 759**
Transport de fret	284	(29,7 %)	30	(3,2 %)	223	(23,3 %)	69	(7,2 %)	102	(10,7 %)	248	(25,9 %)	**956**
Autres recettes fret	36	(31,3 %)	8	(7,0 %)	29	(25,2 %)	6	(5,2 %)	23	(20,0 %)	13	(11,3 %)	**115**
Total fret	**320**	**(29,9 %)**	**38**	**(3,5 %)**	**252**	**(23,5 %)**	**75**	**(7,0 %)**	**125**	**(11,7 %)**	**261**	**(24,4 %)**	**1 071**
Maintenance	375	(98,7 %)	—	—	—	—	—	—	—	—	5	(1,3 %)	**380**
Autres	104	(90,4 %)	10	(8,7 %)	—	—	1	(0,9 %)	—	—	—	—	**115**
Total	**4 623**	**(49,5 %)**	**348**	**(3,7 %)**	**1 926**	**(20,7 %)**	**548**	**(5,9 %)**	**1 097**	**(11,8 %)**	**783**	**(8,4 %)**	**9 325**
Période du 1er avril au 31 décembre 2002													
Passage régulier	3 394	(45,7 %)	266	(3,6 %)	1 597	(21,5 %)	473	(6,4 %)	1 083	(14,5 %)	616	(8,3 %)	**7 429**
Autres recettes passage	342	(55,3 %)	20	(3,2 %)	148	(23,9 %)	28	(4,5 %)	49	(7,9 %)	32	(5,2 %)	**619**
Total passage	**3 736**	**(46,3 %)**	**286**	**(3,6 %)**	**1 745**	**(21,7 %)**	**501**	**(6,2 %)**	**1 132**	**(14,1 %)**	**648**	**(8,1 %)**	**8 048**
Transport de fret	275	(27,5 %)	34	(3,4 %)	244	(24,5 %)	72	(7,2 %)	105	(10,5 %)	269	(26,9 %)	**999**
Autres recettes fret	36	(28,6 %)	8	(6,3 %)	34	(27,0 %)	7	(5,6 %)	26	(20,6 %)	15	(11,9 %)	**126**
Total fret	**311**	**(27,7 %)**	**42**	**(3,7 %)**	**278**	**(24,7 %)**	**79**	**(7,0 %)**	**131**	**(11,7 %)**	**284**	**(25,2 %)**	**1 125**
Maintenance	403	(98,5 %)	—	—	—	—	—	—	—	—	6	(1,5 %)	**409**
Autres	91	(86,7 %)	14	(13,3 %)	—	—	—	—	—	—	—	—	**105**
Total	**4 541**	**(46,9 %)**	**342**	**(3,5 %)**	**2 023**	**(20,9 %)**	**580**	**(6,0 %)**	**1 263**	**(13,0 %)**	**938**	**(9,7 %)**	**9 687**

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

En millions d'euros	France métropolitaine		Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien		Europe Afrique du Nord		Afrique Moyen-Orient		Amériques Polynésie		Asie Nouvelle Calédonie		Total
Période du 1er avril au 31 décembre 2003													
Passage régulier	1 518	(21,1 %)	772	(10,8 %)	1 902	(26,5 %)	794	(11,1 %)	1 443	(20,1 %)	744	(10,4 %)	7 173
Transport de fret	32	(3,4 %)	116	(12,1 %)	103	(10,8 %)	115	(12,0 %)	259	(27,1 %)	331	(34,6 %)	956
Total	**1 550**	(19,1 %)	**888**	(10,9 %)	**2 005**	(24,7 %)	**909**	(11,2 %)	**1 702**	(20,9 %)	**1 075**	(13,2 %)	**8 129**
Période du 1er avril au 31 décembre 2002													
Passage régulier	1 420	(19,2 %)	698	(9,4 %)	1 991	(26,8 %)	843	(11,3 %)	1 561	(21,0 %)	916	(12,3 %)	7 429
Transport de fret	20	(2,1 %)	115	(11,5 %)	78	(7,8 %)	118	(11,8 %)	299	(29,9 %)	369	(36,9 %)	999
Total	**1 440**	(17,2 %)	**813**	(9,6 %)	**2 069**	(24,5 %)	**961**	(11,4 %)	**1 860**	(22,1 %)	**1 285**	(15,2 %)	**8 428**

4 Charges externes

Période du 1er avril au 31 décembre	2003	2002 Pro forma	2002	Evolution
		En millions d'euros		
Carburant avions	974	1 036	1 036	−6,0 %
Affrètements aéronautiques	301	314	314	−4,1 %
Loyers opérationnels	350	399	399	−12,3 %
Redevances aéronautiques	687	709	709	−3,1 %
Commissariat	229	243	243	−5,83 %
Frais d'escale	571	572	572	−0,2 %
Coût d'entretien aéronautique	280	367	498	−23,7 %
Frais commerciaux et de distribution	798	886	886	−9,9 %
Autres frais	882	906	906	−2,6 %
Total	**5 072**	**5 432**	**5 563**	**−6,6 %**

A méthode comptable comparable, les charges externes s'inscrivent en recul de 360 millions d'euros (soit – 6,6 %).

Les principaux postes expliquant cette baisse sont les suivants :

- les coûts d'entretien aéronautique baissent de 87 millions d'euros (−23,7 %) en raison de la dépréciation du dollar américain, d'une moindre activité et de l'arrêt d'exploitation de Concorde ;
- les frais commerciaux et de distribution sont en recul de 88 millions d'euros (−9,9 %) grâce à la diminution des commissions des agences de voyage et des dépenses de publicité ;
- les dépenses de carburant sont en recul de 6,0 % (62 millions d'euros) du fait d'un effet dollar favorable (−15,8 %), d'une consommation moindre et enfin d'une hausse du prix d'acquisition après couverture de 10,7 % ;
- le poste loyers opérationnels baisse de 12,3 % (soit 49 millions d'euros) principalement en raison de la dépréciation du dollar.

5 Frais de personnel et effectifs

5.1 Frais de personnel

Période du 1er avril au 31 décembre	2003	2002 Pro forma	2002	Evolution
		En millions d'euros		
Par nature de coût				
Salaires et traitements	2 264	2 180	2 180	3,9 %
Cotisations aux régimes de retraite	191	181	181	5,5 %
Autres charges sociales	649	596	596	8,9 %
Transferts de charges	(56)	(58)	(18)	−3,4 %
Total	**3 048**	**2 899**	**2 939**	**5,1 %**
Par zone géographique				
France	2 859	2 693	2 733	6,2 %
Territoires d'outre Mer	8	23	23	−65,2 %
Etranger	181	183	183	−1,1 %
Total	**3 048**	**2 899**	**2 939**	**5,1 %**

Les frais de personnel progressent de 5,1 % à méthode comptable comparable. La progression des effectifs s'élève à 0,6 % par rapport aux neufs premiers mois de l'exercice précédent. L'augmentation des charges sociales (postes « cotisations aux régimes de retraite » et « autres charges sociales ») supérieure à 8 %.

5.2 Effectifs moyens

Période du 1er avril au 31 décembre	2003	2002	Evolution
		En millions d'euros	
Total	**71 900**	**71 484**	**0,6 %**
Personnel navigant technique	5 017	4 910	2,2 %
Personnel navigant commercial	13 235	12 941	2,3 %
– dont personnel affecté en France	12 961	12 597	2,9 %
– dont personnel affecté à l'étranger et TOM	274	344	– 20,3 %
Personnel au sol	53 648	53 633	0,0 %
– dont personnel au sol en France	47 110	47 000	0,2 %
– dont personnel au sol à l'étranger et TOM	6 538	6 633	– 1,4 %
Cadres	9 149	8 927	2,5 %
Agents de maîtrise et techniciens	20 720	20 137	2,9 %
Employés	23 779	24 569	– 3,2 %
Navigants en ligne	17 290	16 850	2,6 %
Navigants instructeurs	650	687	– 5,4 %
Navigants encadrement	312	314	– 0,6 %

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

La variation du périmètre de consolidation n'a aucun effet significatif sur l'évolution des effectifs.

6 Amortissements et provisions d'exploitation

Période du 1er avril au 31 décembre	2003	2002 Pro forma	2002	Evolution
		En millions d'euros		
Dotation nette aux amortissements	**887**	**898**	**737**	**– 1,2 %**
– Immobilisations incorporelles	27	28	28	– 3,6 %
– Immobilisations aéronautiques	751	763	602	– 1,6 %
– Autres immobilisations corporelles	109	107	107	1,9 %
Dotation nette aux provisions d'exploitation	**39**	**25**	**23**	**—**
– Immobilisations incorporelles	—	—	—	—
– Stocks	2	(3)	(3)	—
– Créances	8	—	—	—
– Risques et charges	29	28	26	—
Total	**926**	**923**	**760**	**0,3 %**

7 Autres produits et charges d'exploitation

Les autres produits et charges d'exploitation incluent des gains sur exploitation conjointe de lignes passage et fret pour 5 millions d'euros (6 millions au 31 décembre 2002), 5 millions de dépenses de redevance informatique (6 millions pour la même période de l'exercice précédent) et un produit lié à une compensation financière dans le cadre d'un échange de slots sur l'aéroport londonien d'Heathrow pour un montant de 17 millions d'euros ainsi que des pertes sur réformes d'actifs immobiliers et rechanges aéronautiques à hauteur de 7 millions d'euros.

8 Résultat financier

Période du 1er avril au 31 décembre	2003	2002	Evolution
	En millions d'euros		
Frais financiers	**(105)**	**(119)**	**−11,8 %**
– Intérêts sur emprunts	(77)	(82)	−6,1 %
– Intérêts sur crédit- bail	(40)	(55)	−27,3 %
– Intérêts intercalaires capitalisés	15	20	−25,0 %
– Autres charges financières	(3)	(2)	50,0 %
Produits financiers	**29**	**38**	**−23,7 %**
– Intérêts sur titres de placement	2	20	−90,0 %
– Résultats sur titres de placement	18	12	50,0 %
– Autres produits	9	6	50,0 %
Charge nette	**(76)**	**(81)**	**−6,2 %**
Résultat de change	**32**	**56**	**—**
(Dotation)/reprise nette aux provisions	**14**	**(23)**	**—**
Total	**(30)**	**(48)**	**−37,5 %**

Le taux utilisé pour déterminer le montant des intérêts intercalaires est de 4,17 % pour les 9 premiers mois de l'exercice 2003/2004.

Le résultat de change inclut un gain de change latent net de 34 millions d'euros (gain de 58 millions d'euros au 31 décembre 2002).

Le poste « Autres produits financiers » inclut les dividendes reçus des sociétés non consolidées pour 3 millions d'euros au titre des 9 premiers mois de l'exercice 2003/2004 (2 millions d'euros pour la période d'avril à décembre 2002).

9 Impôts

Période du 1er avril au 31 décembre	2003	2002 Pro forma	2002
	En millions d'euros		
Charge d'impôt courant	(5)	(8)	(8)
(Charge)/produit d'impôt différé	(38)	(53)	(50)
(Charge)/produit total d'impôt	**(43)**	**(61)**	**(58)**

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

10 Résultat par action

Exercice clos le	31 décembre 2003	31 décembre 2002
	En actions	
Nombre moyen pondéré d'actions :		
– ordinaires émises	219 780 887	219 780 887
– actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 249 464)	(1 249 464)
– actions propres achetées dans le cadre du plan de rachat d'actions	(1 664 165)	(1 140 408)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	**216 867 258**	**217 391 015**
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	**216 867 258**	**217 391 015**

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

Exercice clos le	31 décembre 2003	31 décembre 2002
	En millions d'euros	
Résultat net part Groupe (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	80	218
Résultat retenu pour le calcul du résultat dilué par action	80	218
	En euro	
Résultat net non dilué par action	0,37	1,00
Résultat net dilué par action	0,37	1,00

11 Immobilisations corporelles

	Au 31 décembre 2003			Au 31 mars 2003		
	Valeurs brutes	Amortissements et provisions	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements et provisions	Valeurs Nettes
			En millions d'euros			
Avions	7 711	3 444	4 267	7 788	3 340	4 448
Avions en locations financement	2 194	786	1 408	2 229	691	1 538
Autres	1 881	538	1 343	1 802	504	1 298
Immobilisations aéronautiques	**11 786**	**4 768**	**7 018**	**11 819**	**4 535**	**7 284**
Terrains et constructions	1 097	631	466	1 049	600	449
Installations et matériels	588	430	158	593	435	158
Autres	791	478	313	731	460	271
Autres immobilisations corporelles	**2 476**	**1 539**	**937**	**2 373**	**1 495**	**878**
Total	**14 262**	**6 307**	**7 955**	**14 192**	**6 030**	**8 162**

La valeur nette des avions assortis d'une clause de réserve de propriété s'élève à 474 millions d'euros au 31 décembre 2003 (356 millions d'euros au 31 mars 2003).

La valeur nette des autres immobilisations corporelles financées par location financement est de 79 millions d'euros au 31 décembre 2003 (78 millions d'euros au 31 mars 2003).

12 Capitaux propres

12.1 Répartition du capital et des droits de vote

	Au 31 décembre 2003		Au 31 mars 2003	
En %	capital	droits de vote	capital	droits de vote
Etat français	54,0	54,7	54,4	55,1
Salariés et anciens salariés[1]	13,1	13,3	12,9	13,1
Actions détenues par société Air France[2]	1,3	—	1,3	—
Public	31,6	32,0	31,4	31,8
Total	**100**	**100**	**100**	**100**

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

(2) L'Assemblée Générale Mixte du 28 septembre 1999 a adopté un plan d'acquisition d'actions en faveur des PNT pour un nombre maximum de 3 525 000 actions. Dans ce cadre la société Air France a acquis 1 249 464 de ses propres actions au cours de l'exercice clos le 31 mars 2000.

Chaque action confère un droit de vote à son détenteur.

12.2 Réserves et résultat

En millions d'euros	31 décembre 2003	31 mars 2003
Réserves distribuables	365	599
Report à nouveau	—	—
Actions d'auto-contrôle	(25)	(25)
Autres réserves	1 504	1 168
Résultat net – part du groupe	80	120
Total	**1 924**	**1 862**

Les réserves distribuables comprennent principalement la part des résultats de la société mère qui a été affectée par les assemblées générales ordinaires des actionnaires et les réserves spéciales des plus values à long terme taxées à un taux réduit.

Les autres réserves enregistrent les résultats accumulés des filiales consolidées.

13 Provisions pour risques et charges

En millions d'euros	31 décembre 2003	31 mars 2003
Provisions pour retraite, indemnités départ à la retraite et de cessations de service	609	581
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	283	307
Provisions pour restructuration	11	11
Provisions pour litiges avec les tiers	19	39
Autres provisions pour risques et charges	143	157
Total	**1 065**	**1 095**
Dont part à court terme	174	193

14 Dettes financières

	31 décembre 2003	31 mars 2003
	En millions d'euros	
Titres à durée indéterminée	116	169
Emprunts obligataires	18	187
Emprunts location financement	1 285	1 413
Autres emprunts à long terme	2 390	1 914
Intérêts courus non échus	55	47
Prime de remboursement des obligations	—	—
Dettes financières à long terme[1]	**3 864**	**3 730**
Dettes financières à court terme dès l'origine		
Billets de trésorerie	—	150
Concours bancaires court terme et assimilés	274	267
Dettes financières à court terme	**274**	**417**
Total des dettes financieres	**4 138**	**4 147**
[1] Dont part à moins d'un an	373	548

14.1 Analyse par devise

	31 décembre 2003	31 mars 2003
	En millions d'euros	
Euro	3 489	3 252
Dollar US	350	374
Franc suisse	—	68
Yen	20	29
Livre sterling	—	—
Autres	**5**	**7**
Total	**3 864**	**3 730**

Au mois de juillet 2003, Air France a finalisé une opération de titrisation d'actifs aéronautiques pour 435 millions d'euros. Ce financement est garanti par un portefeuille de seize avions.

Trois tranches de dette d'une maturité de dix ans ont été émises.

Une tranche senior A1 à taux variable d'un montant de 98,4 millions d'euros et d'une durée de vie moyenne de 5,6 ans, une autre tranche senior A2 non amortie à taux fixe d'un montant de 194 millions d'euros et d'une durée de dix ans, (ces deux tranches sont garanties par MBIA Assurance S.A. et bénéficient d'une note Aaa/AAA respectivement attribuée par les agences de notation Moody's et Fitch), une tranche mezzanine B à taux variable d'un montant de 142,6 millions d'euros et d'une durée moyenne de 5,6 ans. Cette dernière bénéficie d'une note A3/A− respectivement attribuée par les agences de notation Moody's et Fitch.

Trois avions étant en attente de livraison, le groupe n'a encaissé que 337 millions d'euros au cours de ce semestre.

Le groupe dispose d'une ligne de crédit syndiqué revolving multidevises d'un montant d'un milliard d'euros à échéance août 2006, non utilisée au 31 décembre 2003. Par ailleurs le groupe bénéficie de lignes de crédit à court et moyen terme de 345 millions d'euros (dont 25 millions d'euros tirés au 31 décembre 2003) dont les échéances varient entre janvier 2004 et octobre 2006.

15 Engagements de locations

15.1 Locations financement (crédit-bail)

En millions d'euros	31 décembre 2003	31 mars 2003
Avions	1 422	1 574
Constructions	68	75
Matériels	3	4
Total engagement	**1 493**	**1 653**

15.2 Locations opérationnelles

En millions d'euros	31 décembre 2003	31 mars 2003
Avions	2 139	2 359

16 Commandes de matériels aéronautiques

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

En millions d'euros	31 décembre 2003	31 mars 2003
N + 1	819	661
N + 2	706	1 065
N + 3	614	849
N + 4	352	530
N + 5	253	301
Au-delà de 5 ans	496	740
Total	**3 240**	**4 146**

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

Sur les neuf premiers mois de l'exercice 2003-2004, les carnets de commande du groupe auprès des constructeurs ont été diminués des livraisons survenues soit cinq A318, un A320, deux Embraer 145 et deux CRJ 700.

Aucune nouvelle commande ou levée d'option n'a par ailleurs été enregistrée sur cette période.

Au 31 décembre 2003, 52 appareils, 31 Airbus, 11 Boeing, 8 Embraer et 2 Canadair restent à livrer.

Des ajustements limités de dates de livraison ont été finalisés sur la période ; ils s'inscrivent dans la prolongation des mesures de lissage des investissements mises en place sur les exercices précédents.

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion		Année de livraison	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	N + 5	Au-delà de 5 ans
A 318	Au 31 déc 2003	Commandes fermes	3	2	5	—	—	—
		options	—	2	3	2	—	3
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	5	3	4	3	—	—
		options	—	—	3	4	3	—

Type avion		Année de livraison	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	N + 5	Au-delà de 5 ans
A 319	Au 31 déc 2003	Commandes fermes	1	—	—	—	—	—
		options	—	—	5	1	—	11
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	1	—	—	—	—	—
		options	—	6	4	1	—	6
A 320	Au 31 déc 2003	Commandes fermes	3	1	—	—	—	—
		options	—	—	—	—	—	—
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	2	2	1	—	—	—
		options	—	—	—	—	—	—
A 321	Au 31 déc 2003	Commandes fermes	1	—	—	—	—	—
		options	—	1	—	1	—	—
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	1	—	—	—	—	—
		options	—	—	1	—	1	—
A 330	Au 31 déc 2003	Commandes fermes	2	2	1	—	—	—
		options	—	—	3	2	—	1
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	3	1	1	—	—	—
		options	—	1	3	2	—	—
A 380	Au 31 déc 2003	Commandes fermes	—	—	1	3	2	4
		options	—	—	—	1	1	2
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	—	—	—	3	2	5
		options	—	—	—	—	2	2
B 747	Au 31 déc 2003	Commandes fermes	1	—	—	—	—	—
		options	—	—	—	—	—	—
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	—	—	1	—	—	—
		options	—	—	—	—	—	—
B 777	Au 31 déc 2003	Commandes fermes	2	4	4	—	—	—
		options	—	—	—	3	3	4
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	—	4	6	—	—	—
		options	—	—	—	—	3	7
Embraer 145 . . .	Au 31 déc 2003	Commandes fermes	—	3	5	—	—	—
		options	—	—	—	—	—	—
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	2	3	3	2	—	—
		options	—	—	—	—	—	—
CRJ 700	Au 31 déc 2003	Commandes fermes	2	—	—	—	—	—
		options	—	—	—	—	—	—
	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	3	1	—	—	—	—
		options	—	—	—	—	—	—

17 Litiges et procès

Se reporter au paragraphe 6.2.6 (b)

18 Trésorerie et équivalent de liquidités

En millions d'euros	31 décembre 2003	31 mars 2003
Disponibilités	276	193
Équivalent de liquidités	1 080	746
Concours bancaires court terme et assimilés	(274)	(267)
Trésorerie	**1 082**	**672**

Sont exclus des équivalents de liquidités les valeurs mobilières de placement d'une durée supérieure à trois mois lors de l'acquisition ou comportant un risque significatif de variation de valeur.

19 Périmètre de consolidation au 31 décembre 2003

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
AIR FRANCE SERVICES LTD	Room 229 – Terminal 2 Office Block London Heathrow Airport – Hounslow MDDX TW6 1RR – Grande-Bretagne	Etrangère	7 000 000 gbp	100	100	Intégration Globale	31 décembre
AMADEUS FRANCE	2-8 avenue du Bas Meudon 92445 Issy les Moulineaux	348 702 457	1 600 €	74	66	Intégration Globale	31 mars
AMADEUS FRANCE SERVICES	2-8 avenue du Bas Meudon 92445 Issy les Moulineaux	356 305 326	2 880 016 €	42	57	Intégration Globale	31 mars
AMADEUS GLOBAL TRAVEL DISTRIBUTION	Salvador de Madariaga 1 28046 Madrid – Espagne	Etrangère	27 898 000 €	23	36	Mise en équivalence	31 décembre
CRMA	ZA de la Clef de Saint-Pierre BP 10F 78996 Elancourt	312 139 215	1 300 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
GIE ITAB 320	45, rue de Paris 95747 Roissy CDG Cedex	347 907 636	—	100	100	Intégration Globale	31 mars
HEATHROW CARGO HANDLING	Building 558-Shoreham road West MDDX TW6 3RN – Grande-Bretagne	Étrangère	800 000 gbp	50	50	Mise en équivalence	31 décembre
REENTON DEVELOPMENT LIMITED	Room 901, 9th Floor Tien Cheung Hong Building 77-81 Jervois Street Hong Kong	Etrangère	10 000 hkd	51	51	Intégration Globale	31 décembre
SODEXI	14 rue des Voyelles BP 10301 Bat. AFE 3512 – Zone Fret 4 95703 Roissy CDG Cedex	347 960 825	2 400 000 €	60	60	Intégration Globale	31 mars
Sous Groupe UILELAG HOLDING COMPANY LTD							
UILEAG HOLDING COMPANY LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
O'FIONNAGAIN HOLDING COMPANY LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 1 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 2 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 3 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
TAKEOFF 4 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 5 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 6 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 7 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 8 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 9 LIMITED	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 10 LIMITED . . .	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 11 LIMITED . . .	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 12 LIMITED . . .	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 13 LIMITED . . .	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 14 LIMITED . . .	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 15 LIMITED . . .	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
TAKEOFF 16 LIMITED . . .	5 Harbourmaster Place, International Financial Services Center, Dublin 1, Irlande	Etrangère	1 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
Sous Groupe AIR FRANCE FINANCE							
AIR FRANCE FINANCE . . .	45, rue de Paris 95747 Roissy CDG Cedex	341 178 697	153 272 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
AIR AUSTRAL	BP 611 97473 Saint Denis de la Réunion	323 650 945	1 984 000 €	30	30	Mise en équivalence	31 mars
AIR FRANCE FINANCE IRELAND	69/71 St Stephen's Green Dublin 2 Irlande	Etrangère	3 502 508 usd	100	100	Intégration Globale	31 décembre
AIR FRANCE PARTNAIRS LEASING NV	130 Schottegativeg Oost Curaçao- Antilles Néerlandaises	Etrangère	39 209 180 usd	45	45	Mise en équivalence	31 décembre
ALL AFRICA AIRWAYS . .	Les Cascades, Edith Cavell Street Port-Louis – Maurice Globale	Etrangère	6 697 487 usd	51	51	Intégration Globale	31 décembre
BRIT AIR	Aéroport BP 156 29204 Morlaix	927 350 363	23 483 376 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
CITY JET	Swords Campus, Balheary Road Swords Co. Dublin – Irlande	Etrangère	5 079 968 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
FRÉQUENCE PLUS SERVICES	51/59 avenue Ledru Rollin 94 200 Ivry sur Seine	347 944 259	2 288 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
FPSEA	57 rue Ledru Rollin 94 200 Ivry sur Seine	449 171 222	1 000 000 €	49	49	Intégration Proportionnelle	31 décembre
ICARE	Aéroport BP 156 29204 Morlaix	380 582 346	1 035 488 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
PROTEUS DÉVELOPPEMENT	Aéroport de Dijon Bourgogne 21600 Longvic	399 132 554	5 559 063 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
PROTEUS FINANCE	Zone industrielle La Plaine – BP 134 42163 Andrezieux	428 865 141	40 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
REGIONAL COMPAGNIE AERIENNE EUROPEENNE .	Aéroport de Nantes Atlantique 44340 Bouguenais	335 351 920	100 000 000 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
SOCIETE D'EXPLOITATION AERONAUTIQUE	45, rue de Paris 95747 Roissy CDG Cedex	379 316 276	38 112 €	100	100	Intégration Globale	31 mars
SOCIETE NOUVELLE AIR IVOIRE	Place de la République – Abidjan Côte d'Ivoire	Etrangère	3 600 000 000 xof	39	76	Intégration Globale	31 décembre
Sous Groupe SERVAIR							
SERVAIR (Cie d'exploitation des services auxiliaires aériens)	4 place de Londres Roissypole 95726 Roissy CDG Cedex	722 000 395	52 386 208 €	94	94	Intégration Globale	31 décembre
ACNA	Bat. 3416 Modules 100 et 200 BP 10605 95724 Roissy CDG Cedex	382 587 558	250 000 €	94	100	Intégration Globale	31 décembre
ACSAIR	Le Ronsard – Paris Nord 2 22 avenue des Nations – BP 50379 Villepinte – 95942 Roissy CDG Cedex	437 568 702	1 500 000 €	48	51	Intégration Globale	31 décembre
AEROFORM	Le Ronsard – Paris Nord 2 22 avenue des Nations – BP 50379 Villepinte – 95942 Roissy CDG Cedex	448 568 702	8 000 €	94	100	Intégration Globale	31 décembre
AEROSUR	Le Ronsard – Paris Nord 2 22 avenue des Nations – BP 50379 Villepinte – 95942 Roissy CDG Cedex	432 219 940	40 000 €	94	100	Intégration Globale	31 décembre
AFRIQUE CATERING	4 place de Londres Roissypole BP 10701 95726 Roissy CDG Cedex	403 236 714	450 000 €	48	51	Intégration Globale	31 décembre
AIR CHEF	Via Venezia Guilia 5/a Milano Italie	Etrangère	2 000 000 €	30	25	Mise en équivalence	31 décembre
ALPHA AIRPORTS GROUP PLC	Europa House – 804 Bath Road Cranford Middlesex TW5 9US Grande Bretagne	Etrangère	17 068 000 gbp	26	27	Mise en équivalence	31 janvier
BRUNEAU PEGORIER . . .	15 rue de la Grande Borne 77 990 Le Mesnil Amelot	572 129 377	1 365 500 €	90	95	Intégration Globale	31 décembre
CARBAG	12 chemin des glirettes 95000 Le Thillay	382 587 558	10 000 €	94	100	Intégration Globale	31 décembre
CENTRE DE PRODUCTION ALIMENTAIRE	16 rue de la Grande Borne 77990 Le Mesnil Amelot	380 885 129	1 500 000 €	94	100	Intégration Globale	31 décembre
CULIN'AIR PARIS	8 rue des acacias 77230 Villeneuve sous Dammartin	430 048 959	914 760 €	53	56	Intégration Globale	31 décembre
DAKAR CATERING	PO Box 8431 Aéroport de Dakar Yoff Dakar – Sénégal	Etrangère	215 000 000 cfa	45	48	Mise en équivalence	31 décembre
EUROPEAN CATERING SERVICES	The Corporation Trust Company 1209 Orange Street Wilmington DE 19801 USA	Etrangère	4 860 000 usd	94	100	Intégration Globale	31 décembre
FLYING FOOD CATERING .	1209 Orange Street – City of Wilmington 400 – State of Delaware USA	Etrangère	920 000 usd	46	49	Mise en équivalence	31 décembre
FLYING FOOD MIAMI . . .	1650 N.W. – 70th Avenue Miami, Florida 33299 USA	Etrangère	6 000 000 usd	46	49	Mise en équivalence	31 décembre
FLYING FOOD SAN FRANCISCO	810 Malcom Road Burlingame California 94010 USA	Etrangère	3 000 000 usd	42	44	Mise en équivalence	31 décembre
FLYING FOOD SERVICES . .	1209 Orange Street – City of Wilmington 400 – State of Delaware USA	Etrangère	450 000 usd	46	49	Mise en équivalence	31 décembre
JET CHEF	Zone d'aviation d'affaires 93350 Aéroport du Bourget	382 587 541	380 000 €	94	100	Intégration Globale	31 décembre
LOGAIR	4 place de Londres Roissypole 95726 Roissy CDG Cedex	443 014 527	40 000 €	47	50	Intégration Proportionnelle	31 décembre

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
LOME CATERING SA . . .	Aéroport de Lomé BP 3688 Togo	Etrangère	100 000 000 cfa	17	35	Mise en équivalence	31 décembre
MACAU CATERING SERVICES	Catering Building Macau International Airport Pac On Taipa – Macao	Etrangère	16 000 000 mop	16	34	Mise en équivalence	31 décembre
MALI CATERING	Aéroport de Bamako Sénou BP E3803 – Bamako Mali	Etrangère	350 000 000 cfa	68	99	Intégration Globale	31 décembre
ORLY AIR TRAITEUR . . .	1 rue du Pont des Pierres 91320 Wissous	384 030 680	5 700 000 €	95	100	Intégration Globale	31 décembre
PASSERELLE	Route du Midi Bat. 3441 – BP 10605 95724 Roissy CDG Cedex	433 032 828	7 500 €	94	100	Intégration Globale	31 décembre
PRESTAIR	1 rue du Pont des Pierres BP 61 – Wissous 91422 Moraugis Cedex	429 723 737	7 622 €	94	100	Intégration Globale	31 décembre
PMAIR	Bat. 3416 – Route du Midi 93290 Tremblay	437 927 882	8 000 €	48	51	Intégration Globale	31 décembre
SEREP	PO Box 8431 Aéroport de Dakar Yoff Dakar – Sénégal	Etrangère	30 600 000 cfa	32	33	Mise en équivalence	31 décembre
SERVAIR EUREST	Avenida 11 de Septiembre Poligono Mas Blau 08820 El Prat de Llobregat Barcelona – Espagne	Etrangère	710 797 €	33	35	Mise en équivalence	31 décembre
SERVAIR SATS	PO Box 3 Singapoure Changi Airport 918141 Singapour	Etrangère	1 040 000 sgd	48	51	Intégration Globale	31 décembre
SERVANTAGE	12 chemin des glirettes 95000 Le Thillay	424 657 179	37 500 €	94	100	Intégration Globale	31 décembre
SESAL	Aéroport Léon Mba PO Box 20303 Libreville – Gabon	Etrangère	250 000 000 cfa	38	40	Mise en équivalence	31 décembre
SOCIETE IMMOBILIERE AEROPORTUAIRE	4 place de Londres Roissypole BP 10701 95726 Roissy CDG Cedex	722 003 795	1 905 000 €	94	100	Intégration Globale	31 décembre
SKYCHEF	International Airport PO Box 450 Victoria – Point Larue Mahé – Seychelles	Etrangère	312 500 scr	52	55	Intégration Globale	31 mars
SKYLOGISTIC	BP 121 69125 Lyon St Exupéry Aéroport	423 049 089	37 500 €	94	100	Intégration Globale	31 décembre
SOGRI	Aéroport de Cayenne Rochambeau 97351 Matoury	320 750 763	225 000 €	92	97	Intégration Globale	31 décembre
SORI	Zone de fret Nord Aéroport Pôle Caraïbes 97139 Abymes	322 055 187	50 000 €	47	50	Intégration Globale	31 décembre
SPECIAL MEALS CATERING	16 rue de la Grande Borne 77990 Le Mesnil Amelot	429 627 474	7 622 €	94	100	Intégration Globale	31 décembre

8.3 ACTUALISATION DE LA FLOTTE AU 31 DECEMBRE 2003

Flotte Air France au 31 décembre 2003

Type d'appareil	Propriété 31/12 2003	Crédit -bail 31/12 2003	Loyer opérationnel 31/12 2003	Total 31/12 2003	Exploités 31/12 2003
Concorde	—	—	—	—	—
A340-300/300E	**8**	**6**	**8**	**22**	**22**
A330-200	**1**	**1**	**8**	**10**	**10**
B777-200	**14**	**2**	**9**	**25**	**25**
B747-400	**12**	**1**	**2**	**15**	**15**
B747-200/300	**7**	—	**2**	**9**	**9**
B767-300	**1**	—	—	**1**	—
B747-200 Cargo	**5**	**1**	**4**	**10**	**10**
B747-400 Cargo	**1**	—	**2**	**3**	**3**
Flotte long-courrier	**49**	**11**	**35**	**95**	**94**
A318	5	—	5	—	5
A319	**17**	**4**	**18**	**39**	**39**
A320-100/200	**44**	**5**	**17**	**66**	**66**
A321-100/200	**8**	**2**	**3**	**13**	**13**
B737-300/500	**4**	**5**	**19**	**30**	**30**
Fokker 70	—	—	**4**	**4**	—
Flotte moyen courrier	**78**	**16**	***58***	**148**	**148**
Total	**127**	**27**	**93**	**251**	**246**

Flotte régionale au 31 décembre 2003

Type d'appareil	Propriété 31/12 2003	Crédit -bail 31/12 2003	Loyer opérationnel 31/12 2003	Total 31/12 2003	Exploités 31/12 2003
Brit Air					
ATR42-300	—	—	**2**	**2**	—
CRJ-100ER	**2**	**11**	**6**	**19**	**19**
CRJ-700	**1**	**9**	—	**10**	**10**
F100-100	**1**	—	**8**	**9**	**9**
Total	**4**	**20**	**16**	**40**	**38**
City Jet					
BAE 146	**1**	—	**13**	**14**	**14**
Regional					
Beech 1900 C	**1**	—	—	**1**	—
Beech 1900 D	**6**	**1**	**1**	**8**	—
Embraer 120 ER	**1**	**5**	**9**	**15**	**13**
Embraer 135 ER	—	**5**	**4**	**9**	**9**
Embraer 145	**3**	**7**	**17**	**27**	**27**
Fokker 100-100	—	—	**6**	**6**	**6**
Saab 2000	—	—	**6**	**6**	**6**
Total	**11**	**18**	**43**	**72**	**61**
Total flotte régionale	**16**	**38**	**72**	**126**	**113**

8.4 PERSPECTIVES POUR L'EXERCICE 2003-2004

Le mois d'octobre 2003 a confirmé une reprise de l'activité ainsi qu'une bonne orientation des réservations et la tenue de la recette unitaire. Il a été décidé de renforcer le contrôle des coûts en mettant en place une nouvelle série de mesures conjoncturelles qui devraient permettre une économie d'environ 60 millions d'euros sur le second semestre. A conditions de marché inchangées, Air France maintient son objectif de résultat d'exploitation avant cessions aéronautiques légèrement positif pour l'exercice fiscal 2003-04.

Par ailleurs, la compagnie prépare un nouveau plan d'économies à 3 ans qui prendra la suite du plan actuel "Performance 2003" à la fin de l'exercice et qui inclura les premiers effets de synergies entre Air France et KLM. L'objectif de ce plan est d'améliorer la performance économique de l'entreprise en visant une réduction de 6 % des coûts unitaires.

CHAPITRE 9 RENSEIGNEMENTS DE CARACTERE GENERAL CONCERNANT KLM

Sous réserve des paragraphes 9.4 et 9.5 de la présente note, ces informations sont la traduction libre d'extraits des rapports et comptes annuels de KLM relatifs aux exercices clos au 31 mars 2003, 2002 et 2001 et du document *Form 20-F* déposé à la *Securities and Exchange Commission et signé par le Président du Directoire de KLM (CEO) et le Directeur Financier de KLM (CFO)). Elles reprennent également les comptes semestriels consolidés du groupe KLM (clos le 30 septembre 2003), ainsi que les comptes du troisième trimestre (clos le 31 décembre 2003) de l'exercice en cours, qui ont été rendus public le 23 octobre 2003 et le 22 janvier 2004 respectivement et des extraits de la documentation établis conformément à la législation. Air France n'a pas vérifié l'exactitude et/ou l'exhaustivité de ces informations. Ces informations sont disponibles en langue anglaise au siège de KLM, Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen, The Netherlands et sur son site internet : www.klm.com/investorrelations.*

9.1 HISTORIQUE DE KLM

KLM est une société anonyme de droit néerlandais immatriculée en 1919 et dont les titres sont cotés, aux Pays-Bas, sur le marché d'Euronext Amsterdam N.V. et aux Etats-Unis au New York Stock Exchange (sous la forme de *New York Registry Shares*).

KLM est l'une des plus anciennes compagnies aériennes régulières au monde. Même si depuis 1929, l'Etat néerlandais détient une participation dans le capital social de KLM (estimée à environ 14 % au 31 mars 2003), KLM est une société privée et a toujours été gérée comme telle.

KLM est une compagnie aérienne internationale opérant dans le monde entier à partir de l'aéroport de Schiphol, à Amsterdam, qui est l'un des plus modernes du monde. Le groupe KLM comprend, outre la compagnie KLM, les compagnies aériennes KLM, Cityhopper et Transavia. Enfin, par le biais de son alliance stratégique avec Northwest Airlines et de son étroite collaboration avec ses partenaires, le groupe KLM offre à ses passagers et à ses clients cargo, plus de 125 000 connections à travers le monde, via un ou plusieurs hubs.

9.2 CAPITAL DE KLM

Le capital autorisé de KLM à la date de la présente note, est constitué de 1 875 actions prioritaires, 37 500 000 actions préférentielles cumulatives A, 75 000 000 actions préférentielles B, 18 750 000 actions préférentielles cumulatives C, 18 750 000 actions ordinaires C et 149 998 125 actions ordinaires. Toute action de KLM quelle que soit sa catégorie a une valeur nominale de 2 euros.

Le capital émis de KLM à la date de la présente note, est constitué de 46 809 699 actions ordinaires, 1 312,5 actions prioritaires, 8 812 500 actions préférentielles cumulatives A et 7 050 000 actions préférentielles cumulatives C. A la date de la présente note, il n'a pas été émis d'actions préférentielles B ou d'actions ordinaires C.

9.3 DIRECTOIRE ET CONSEIL DE SURVEILLANCE DE KLM

Directoire	Année de naissance	Nationalité	Première Nomination	Fonction/Participation au Conseil de Surveillance et autres fonctions[1]	Domaine d'expérience passée au sein de KLM
Mr. L.M. van Wijk	1946	Néerlandaise	1991	Président du Directoire (depuis 1997)/membre du conseil d'administration de Northwest Airlines Inc., membre du comité consultatif d'ABN AMRO Holding N.V., membre du conseil de surveillance d'AEGON Nederland N.B., Randstad Holding N.V., Martinair Holland N.V., TUI Nederland N.V., the Netherlands Board of Tourism, Kennemer Gasthuis.	Productique, Cargo, Services Commerciaux, Stratégie et développement

Directoire	Année de naissance	Nationalité	Première Nomination	Fonction/Participation au Conseil de Surveillance et autres fonctions[1]	Domaine d'expérience passée au sein de KLM
Mr. P.F. Hartman	1949	Néerlandaise	1997	Directeur Général en charge des opérations/membre du conseil de surveillance de RAI Amsterdam B.V., Martinair Holland B.V., *Air Traffic Control The Netherlands*, membre du comité stratégique de TSM Business School, membre du comité consultatif de l'Université de Technologie de Twente, de l'Association Royale Aéronautique des Pays-Bas, du Fond Universitaire de Delft, de l'Agence Néerlandaise de Programmes aérospatiaux, de l'Association Néerlandaise pour les Voyages Aériens et dans l'Espace, de la Fondation du Laboratoire Aérospatial (NLR).	Contrôle de Gestion, Services au sol, Services client, Organisation du Personnel, Ingénierie et Maintenance
Mr. C. van Woudenberg	1948	Néerlandaise	1997	Directeur Général en charge des ressources humaines/ membre du Comité Exécutif de l'Association Néerlandaise des entrepreneurs/ l'Association Néerlandaise des employeurs chrétiens, membre du Conseil de Surveillance des DMS N.V., Aalsmeer Flower Auction, Mercurius Groep Wormerveere B.V., Transavia Airlines, membre du comité consultatif de Deloitte & Touche Human Capital Group, membre du conseil de Aviodrome.	Personnel Opérations Vol Personnel de cabine
Mr. R.A. Ruijter	1951	Néerlandaise	2001	Directeur Général en charge des affaires financières/Président du "Curatorium" du PDOC (Programme de spécialisation des contrôleurs de gestion) à l'Université d'Amsterdam, membre du Conseil de Surveillance de Transavia Airlines, Kenya Airways, KLM uk.	

Conseil de Surveillance	Année de naissance	Nationalité	Première Nomination/Durée des fonctions	Fonction/Participation au Conseil de Surveillance et autres fonctions
Mr. F.A. Maljers	1933	Néerlandaise	1991/2003 - 2005	Ancien PDG d'Unilever N.V./ SHV Holdings N.V., Koninklijke Vendex KBB N.V., BP plc, Concertgebouw N.V.
Ms. L.A.A. van den Berghe	1951	Belge	2001/2001 - 2005	Professeur à l'Université de Gand, Directeur exécutif de l'école de gestion Vlerick Leuven de Gand et de l'institut des directeurs belges/ Capco N.V., GSM N.V., ING Groep N.V., SHV Holdings N.V.
Mr. D.G. Eustace	1936	Anglaise et Canadienne	1999/2003 - 2007	Directeur Financier de AEGON N.V., Hagemeijer N.V., Koninklijke KPN N.V., Smith and Nephew plc, Sendo Holdings plc, Sonae.com.SGPS, WS Nerderland B.V.
Mr. B. Geersing	1944	Néerlandaise	1985/2002 - 2006	Directeur Général de Consultancy/Holland Weather Services B.V., TIE Holding N.V., Dudok Arena B.V., RTV Utrecht, NIGZ
Mr. K.J. Storm	1942	Néerlandaise	2002/2002 - 2006	Ancien Président du Directoire de AEGON N.V./Koninklijke Wessanen N.V., Interbrew SA, Laurus N.V., AEGON N.V., Pon Holdings B.V.

Conseil de Surveillance	Année de naissance	Nationalité	Première Nomination/Durée des fonctions	Fonction/Participation au Conseil de Surveillance et autres fonctions
Mr. G.L. Wilson	1940	Américaine	2001/2001 - 2005	Président du Conseil d'Administration de Northwest Airlines Inc./the Walt Disney Company, Yahoo ! Inc.
Mr. W. Kok	1938	Néerlandaise	2003/2003 - 2007	Ancien Premier Ministre des Pays-Bas/ING Group N.V., Royal Dutch Petroleum Company, TPG N.V.
Mr. C.J.A. Van Lede	1942	Néerlandaise	2003/2003 - 2007	Ancien Président du Directoire Akzo Nobel N.V./Banque Centrale Néerlandaise, Heineken N.V., Sara Lee Corporation, Scania AB, Koninklijke Philips Electronics N.V., Reed Elsevier N.V., L'Air Liquide SA, Akzo Nobel N.V.

Le Directoire et le Conseil de Surveillance de KLM élisent domicile, pour les besoins de l'Offre, dans les bureaux de KLM, Amsterdamseweg 55, 1182 GP Amstelveen, Pays-Bas.

9.4 CONDITIONS D'EMPLOI DES MEMBRES DU DIRECTOIRE DE KLM

Rémunération/Compensation des membres du Directoire de KLM (en euros)

	2002/2003 Salaire fixe	Variable	Objectif atteint	Retraite	TOTAL
L.M. van Wijk	628 193	317 802	partiellement	388 078	1 334 073
P.F. Hartman	514 321	271 289	partiellement	568 118	1 353 728
C. van Woudenberg . . .	447 733	227 335	partiellement	365 367	1 040 435
R.A. Ruijter	447 733	151 398	partiellement	287 194	886 325
Total	**2 037 980**	**967 824**		**1 608 757**	**4 614 561**

	2001/2002 Salaire fixe	Variable	Objectif atteint	Retraite	Total
L.M. van Wijk	560 725	294 960	oui	1 477 702	2 333 387
P.F. Hartman	452 898	238 230	oui	942 669	1 633 797
C. van Woudenberg . . .	401 134	189 910	partiellement	309 320	900 364
R.A. Ruijter	267 273	10 550	partiellement	148 396	426 219
Total	**1 682 030**	**733 650**		**2 878 087**	**5 293 767**

Préalablement à la signature de l'Accord-Cadre, Air France et ses conseils et Leo van Wijk, Président du Directoire de KLM, ont discuté des modifications des conditions d'emploi des membres du Directoire de KLM (Leo van Wijk, Peter Hartman, Cees van Woudenberg et Rob Ruijter) qui seront applicables à compter de la réalisation du rapprochement. Ces discussions n'ont cependant pas été finalisées avant la signature de l'Accord-Cadre.

Le 10 mars 2004, le Conseil de Surveillance de KLM a informé Air France de son intention de conclure les accords suivants avec les membres du Directoire de KLM immédiatement à compter de la réalisation du rapprochement. Air France a confirmé que ces accords reflétaient le contenu des discussions et les a approuvés.

Salaires et bonus

Le système de rémunération et de bonus existant sera maintenu pour Monsieur van Wijk, Monsieur Hartman, Monsieur van Woudenberg et Monsieur Ruijter. De plus, un bonus spécifique équivalent à une année de rémunération sera payé à chacun d'eux, au regard de la réalisation des synergies

visées au paragraphe 2.2.10(i) de la présente note (ou au pro rata de leur réalisation) sur une période de trois ans à compter de la réalisation du rapprochement. Ce bonus sera payable à la fin de chaque année, selon l'échéancier suivant : 20 % de la rémunération annuelle sera payable à l'issue de la première année suivant la réalisation du rapprochement, 30 % au terme de la seconde année et 50 % à l'issue de la troisième année.

Stock-options des actuels et anciens membres du Directoire au 31 mars 2003

Année d'octroi	Options octroyées[1] (nombre d'actions pouvant être obtenues)	Prix d'exercice par action	Date d'expiration	Nombre d'actions exercées	Nombre total au 31 mars 2003
L.M. van Wijk					
1998	25 500	36,52	18 août 2003	–	25 500
1999	25 500	30,26	15 octobre 2004	–	25 500
2000	25 000	37,70	21 octobre 2005	–	25 000
2001	25 000 A	23,45 A	20 octobre 2006	–	25 000 A
2002	25 000 A	14,69 A	19 octobre 2007	–	25 000 A
	126 000			–	126 000
P.F. Hartman					
1998	25 500	36,52	18 août 2003	–	25 500
1999	25 500	30,26	15 octobre 2004	–	25 500
2000	25 000	37,70	21 octobre 2005	–	25 000
2001	25 000 A	23,45 A	20 octobre 2006	–	25 000 A
2002	25 000 A	14,69 A	19 octobre 2007	–	25 000 A
	126 000			–	126 000
C. van Woudenberg					
1998	25 500	36,52	18 août 2003	–	25 500
1999	25 500	30,26	15 octobre 2004	–	25 500
2000	25 000	37,70	21 octobre 2005	–	25 000
2001	25 000 A	23,45 A	20 octobre 2006	–	25 000 A
2002	25 000 A	14,69 A	19 octobre 2007	–	25 000 A
	126 000			–	126 000
R.A. Ruijter					
2001	25 000 A	23,45 A	20 octobre 2006	–	25 000 A
2002	25 000 A	14,69 A	19 octobre 2007	–	25 000 A
	50 000			–	50 000
Ancien					
R.J.N. Abrahamsen					
1998	25 500	36,52	18 août 2003	–	25 500
1999	25 500	30,26	15 octobre 2004	–	25 500
2000	25 000	37,70	21 octobre 2005	–	25 000
	76 000			–	76 000

(1) A la suite de la mise en place d'une réglementation fiscale permettant aux bénéficiaires de stock options de choisir entre une imposition lors de l'acquisition de l'option ou lors de l'exercice de l'option, le plan de stock options permet aux bénéficiaires d'options de choisir à compter de 2001, entre (i) un prix d'exercice égal à un pourcentage du prix d'acquisition de telle sorte que la valeur fiscale de l'option soit égale à 4 % de la valeur de l'action de KLM (Option A dans le tableau) ou (ii) un prix d'exercice égal au prix d'acquisition (Option B dans le tableau).

Cadres dirigeants

Année d'octroi	Options octroyées[1] (nombre d'actions pouvant être obtenues)	Prix d'exercice par action	Date d'expiration	Nombre d'actions exercées	Nombre d'options caduques	Nombre total au 31 mars 2003
1998	326 400	36,52	18 août 2003	–	3 570	322 830
1999	358 530	30,26	15 octobre 2004	–	3 570	354 960
2000	332 700	37,70	21 octobre 2005	–	3 500	329 200
2001	203 500 A	23,45 A	20 octobre 2006	–	1 000	202 500 A
2001	104 500 B	18,61 B	20 octobre 2006	–	5 000	99 500 B
2002	200 500 A	14,69 A	19 octobre 2007	–	–	200 500 A
2002	124 000 B	11.56 B	19 octobre 2007	–	2 500	121 500 B
	1 650 130				19 140	1 630 990

Contrats de travail

Les contrats de travail de Messieurs van Wijk, Hartman, van Woudenberg et Ruijter sont maintenus, sous réserve des modifications suivantes.

Monsieur van Wijk

Le contrat de travail de Monsieur van Wijk est maintenu jusqu'au 1er janvier 2007, avec une faculté de prolongation jusqu'au 1er janvier 2009 selon des termes à convenir entre les parties. Si une telle prolongation n'est pas demandée, Monsieur van Wijk bénéficiera du paiement d'un *loyalty bonus* équivalent à son salaire de base de dernière année plus la moyenne des bonus qui lui ont été versés au cours des trois dernières années, à l'exclusion du bonus spécifique visé ci-dessus.

Monsieur Hartman et Monsieur van Woudenberg

Le contrat de travail de Monsieur Hartman est maintenu jusqu'au 1er janvier 2010, et le contrat de travail de Monsieur van Woudenberg est maintenu jusqu'au 1er janvier 2009. Ensuite, chacun aura la faculté, en accord avec KLM, de prolonger son contrat pour une période supplémentaire de deux ans, selon des termes à convenir entre les parties. Si un tel accord avec KLM n'est pas trouvé, et si la prolongation n'a donc pas lieu, Monsieur Hartman et Monsieur van Woudenberg, respectivement, auront droit à un *loyalty bonus* équivalent à leur salaire de base respectif de leur dernière année plus la moyenne des bonus qui leur ont été versés au cours des trois dernières années, à l'exclusion du bonus spécifique visé ci-dessus.

Postérieurement à la première des dates suivantes (i) l'expiration d'une période de trois années suivant la réalisation du rapprochement ou (ii) la dissolution du comité de management stratégique (décrit ci-dessous, au paragraphe 3.1.7.2 de la présente note), Monsieur Hartman et Monsieur van Woudenberg, respectivement pourront démissionner et continueront à avoir droit au paiement de leur salaire de base (depuis la date de démission) jusqu'à l'expiration de leur contrat de travail respectif. Toutefois, leur démission, entraînera la disparition de leur droit à un *loyalty bonus*.

Monsieur Ruijter

Le contrat de travail de Monsieur Ruijter est maintenu jusqu'au 1er avril 2007. Si son contrat n'est pas prolongé, Monsieur Ruijter aura droit au paiement en une fois d'un *loyalty bonus* équivalent à son salaire de base de la dernière année plus la moyenne des bonus qui lui ont été versés au cours des trois dernières années, à l'exclusion du bonus spécifique visé ci-dessus.

A l'expiration d'un délai de un an à compter de la réalisation de l'Offre, Monsieur Ruijter pourra démissionner et continuera à avoir droit au paiement de son salaire de base (à compter de sa démission) jusqu'au 1er janvier 2007. Toutefois, sa démission entraînera la disparition de son droit à un *loyalty bonus* ou à tout autre bonus spécifique visé ci-dessus qui ne lui aurait pas encore été payé.

(1) A la suite de la mise en place d'une réglementation fiscale permettant aux bénéficiaires de stock options de choisir entre une imposition lors de l'acquisition de l'option ou lors de l'exercice de l'option, le plan de stock options permet aux bénéficiaires d'options de choisir à compter de 2001, entre (i) un prix d'exercice égal à un pourcentage du prix d'acquisition de telle sorte que la valeur fiscale de l'option soit égale à 4 % de la valeur de l'action de KLM (Option A dans le tableau) ou (ii) un prix d'exercice égal au prix d'acquisition (Option B dans le tableau).

9.5 TRAITEMENT DES WARRANTS COTES ET DES STOCK OPTIONS

Les warrants portant sur les actions ordinaires de KLM qui résultent d'un contrat (à la différence des options octroyées par KLM), sont cotés sur le marché d'Euronext Amsterdam (les « **Warrants Cotés de KLM** »). Euronext Amsterdam a annoncé, le 10 octobre 2003 que les Warrants Cotés de KLM seront échangés contre des options d'acquérir un nombre d'actions Air France égal au nombre d'actions ordinaires de KLM, objets des Warrants Cotés de KLM, multiplié par 1,1. Ces nouvelles options d'acquérir des actions Air France seront cotées sur le marché d'Euronext Amsterdam. Le prix d'exercice par action Air France des options Air France émises lors de l'échange des Warrants Cotés de KLM sera égal au prix d'exercice par action ordinaire de KLM, objet du Warrant Coté de KLM, divisé par 1,1.

Euronext Amsterdam a également annoncé que si au cours de clôture à la date de réalisation de l'Offre, le prix des actions ordinaires de KLM est supérieur de plus de 10 % au prix des actions Air France, les Warrants Cotés de KLM seront échangés contre des options d'acquérir un nombre d'actions Air France égal au nombre d'actions ordinaires de KLM, objets des options, multiplié par un nombre égal à un plus le pourcentage par lequel la valeur des actions ordinaires de KLM est supérieure à la valeur des actions Air France. Le prix d'exercice par action Air France sera égal au prix d'exercice par action ordinaire de KLM, objet de l'option, divisé par le même nombre. Par exemple, si le prix des actions ordinaires de KLM est supérieur de plus de 20 % au prix des actions Air France au cours de clôture à la date de réalisation de l'Offre, alors les Warrants Cotés de KLM seront échangés contre des options d'acquérir un nombre d'actions Air France égal au nombre d'actions ordinaires de KLM, objets de ces options, multiplié par 1,2. Le prix d'exercice par action Air France sera égal au prix d'exercice par action ordinaire de KLM, objet de l'option, divisé par 1,2. Ce mécanisme a pour objet de refléter la valeur de marché des BASA, dans la mesure où les détenteurs de Warrants Cotés de KLM n'auront pas droit à des options portant sur les BASA.

A la date de la présente note, aucun membre du Directoire ou du Conseil de Surveillance de KLM ne détenait de Warrant Coté de KLM.

KLM s'est engagée dans l'Accord-Cadre, à suspendre l'octroi de nouvelles options aux salariés (les « **Stock Options** ») de KLM, autres que celles relatives aux contrats de travail en vigueur, pour l'exercice clos le 31 mars 2004 et qui devraient être distribuées en juin 2004. Air France s'est engagée dans l'Accord-Cadre à élaborer, avec le Conseil de Surveillance et le Directoire de KLM, des propositions relatives aux Stock Options de KLM existants, qui n'auront pas de conséquences fiscales défavorables pour leurs bénéficiaires. Le 18 février 2004, à la suite de discussions avec Air France, KLM a informé tous les détenteurs de Stock Options de KLM et des droits à la plus-value des actions (les "Stock Appreciation Rights" ou "SAR") de son intention d'échanger :

- tous les Stock Options de KLM antérieurs à l'Accord-Cadre contre des options d'acquérir des actions Air France ; et
- tous les SAR de KLM contre des SAR relatifs aux actions Air France, après la réalisation de l'Offre.

L'échange des Stock Options de KLM et des SAR de KLM a été discuté à la réunion du Conseil de Surveillance de KLM en date du 10 mars 2004 et a été approuvé par Air France et KLM. KLM procédera à l'échange conformément aux modalités décrites ci-dessous. A la date de la présente note, aucun membre du Conseil de Surveillance de KLM ne détient de Stock Options de KLM ; aucun membre du Directoire ou du Conseil de surveillance de KLM ne détient d'actions ordinaires de KLM et aucun membre du Directoire et du Conseil de Surveillance de KLM n'apportera d'action ordinaire de KLM à l'Offre.

Les Stock Options de KLM et les SAR de KLM qui ont été octroyés aux salariés de KLM seront échangés à la réalisation de l'Offre de la même manière que les Warrants Cotés de KLM décrits ci-dessus. Les options d'acquérir des actions Air France remises en échange des Stock Options de KLM ne seront pas négociables sur un marché réglementé.

En outre, les détenteurs de Stock Options de KLM ou de SAR de KLM octroyés en 1999 ou 2000 pourront choisir une solution alternative aux termes de laquelle leurs options seront réévaluées conformément à la méthode « Black-Scholes » et seront échangées contre une valeur équivalente à la valeur des BASA.

Toutes les autres modalités des Stock Options de KLM resteront les mêmes après leur échange contre des Stock Options d'Air France et des SAR relatifs aux actions Air France, après la réalisation de l'Offre, excepté le fait que la période d'exercice de 3 ans établie pour certains des Stock Options de KLM et des SAR de KLM antérieurs à la réalisation de l'Offre, s'achèvera à la réalisation de l'Offre.

Le 8 janvier 2004, les autorités fiscales néerlandaises ont confirmé à KLM que l'échange des Stock Options de KLM et des SAR de KLM contre des Stock Options d'Air France et des SAR relatifs aux actions Air France tels qu'établis ci-dessus n'affectera pas le traitement fiscal des options ou des SAR pour leurs détenteurs.

KLM a notifié à l'Autorité des Marchés Financiers néérlandaise son intention d'échanger les Stock Options de KLM existants contre des Stock Options d'Air France, après la réalisation de l'Offre, de la façon établie ci-dessus, et n'a reçu ni commentaire ni objection.

À la présente date du présent prospectus, les membres du Directoire de KLM détenaient des Stock Options de KLM permettant d'acquérir un montant total de 451 500 actions ordinaires de KLM, dont 351 500 ont été acquises. Messieurs van Wijk, van Woudenberg et Hartman détenaient chacun des Stock Options de KLM permettant d'acquérir 125 500 actions ordinaires de KLM et Monsieur Ruijter détenait des Stock Options de KLM permettant d'acquérir 75 000 actions ordinaires de KLM. Aucun membre du Conseil de Surveillance de KLM ne détenait de Stock Options de KLM à cette date.

9.6 SEUILS DE DETENTION

Le *Major Holdings Disclosure Act* (Wet Melding Zeggenschap 1996) impose que toute personne physique ou morale venant à acquérir ou à détenir de façon directe ou indirecte une participation, ou le contrôle d'une société anonyme (naamloze vennootschap) immatriculée conformément aux lois néerlandaises et cotée sur un marché réglementé européen (une "société – WMZ"), notifie par écrit toute acquisition ou détention entraînant un changement de catégorie par rapport à sa participation antérieure dans le capital de cette société. Les catégories déterminées par le *Major Holdings Disclosure Act* sont 0-5 %, 10-25 %, 25-50 %, 50-66 ⅔ % et au-delà de 66 ⅔ %.

Les notifications reçues conformément au *Major Holdings Disclosure Act* peuvent être différentes des participations effectives des actionnaires ou des détenteurs de certificats d'actions en raison notamment (i) du système de catégories et (ii) du fait que seuls les changements intervenus dans la participation au capital et les droits de vote résultant des propres agissements des actionnaires et des titulaires de certificats d'actions doivent être notifiés. Les notifications reçues par KLM conformément au *Major Holdings Disclosure Act* telles qu'elles ont été présentées ci-dessus, ne reflètent donc pas exactement les participations effectives des actionnaires de KLM et des titulaires de certificats d'actions de KLM.

A cet égard, les lecteurs se reporteront à la section intitulée "Actionnariat de KLM préalablement à l'Opération", du document d'offre publié aux Pays-Bas qui contient des informations plus récentes ainsi qu'au paragraphe 3.1.1 de la présente Note.

KLM a reçu les notifications suivantes en application du *Major Holdings Disclosure Act*.

Nom	Date de notification	Part
Etat néerlandais	2 juin 1997	75,3 % *50,1 % dans les 75,3 % est une participation potentielle car l'Etat néerlandais s'est vu octroyer une option d'acquisition sur les actions préférentielles cumulatives B de KLM, représentant 50,1 % du capital émis de KLM.*
Rabobank Participatiemaatschappij Nederland B.V.	14 août 1998	11,7 % *Rabobank Participatiemaatschappih Nederland B.V. détient 11,7 % des actions dans KLM, mais ne dispose d'aucun droit de vote car il détient des depositary receipts portant sur les actions préférentielles cumulatives C dans KLM.*
Stichting Luchtvaartbelangen Nederland	14 août 1998	11,67 %

Le *Major Holdings Disclosure Act* impose en outre aux membres du Directoire et du Conseil de Surveillance d'une "Société – WMZ" de notifier par écrit leur participation en capital et de contrôle à l'égard de la Société – WMZ et des filiales dans lesquelles ils exercent leurs fonctions.

Les membres du Conseil de Surveillance et du Directoire doivent notifier le nombre d'actions et de droits de vote qu'ils détiennent et les changements intervenus.

Sur la base des notifications reçues par KLM conformément au *Major Holdings Disclosure Act*, les membres du Directoire et du Conseil de Surveillance de KLM détiennent les participations indiquées plus bas. Toutes ces participations consistent en des *stock options* sur les actions ordinaires de KLM.

Nom	Date de notification	Nombre
Mr L. van Wijk	1er septembre 2002	126 000
	27 juin 2003(1), et	+ 25 000
	19 août 2003(2)	– 25 500
		125 500 au total
Mr C van Woudenberg	1er septembre 2002	126 000
	27 juin 2003(1), et	+ 25 000,
	19 août 2003(2)	– 25 500
		125 500 au total
Mr P.F. Hartman	1er septembre 2002	126 000
	27 juin 2003(1), et	+ 25 000
	19 août 2003(2)	– 25 500
		125 500 au total
Mr R.A. Ruijter	1er septembre 2002	50 000
	et	+ 25 000
	27 juin 2003(1)	75 000 au total

(1) Nouveaux stock-options
(2) Stock-options caducs

9.7 STRUCTURE DU GROUPE KLM

Au 31 décembre 2003, le Groupe KLM, sur une base consolidée, incluait KLM et les principales filiales suivantes :

Holding	Pays d'enregistrement	Participation et droits de vote de KLM (en %)
KLM Cityhopper B.V.	Pays-Bas	100
KLM UK Holding Ltd	Royaume-Uni	100
KLM Catering Services Schiphol B.V.	Pays-Bas	100
KLM Luchtvaartschool B.V.	Pays-Bas	100
KLM Arbo Services B.V.	Pays-Bas	100
KLM Equipment Services B.V.	Pays-Bas	100
KLM Financial Services B.V.	Pays-Bas	100
Cygnific B.V.	Pays-Bas	100
KLM Ground Services B.V.	Royaume-Uni	100
Transavia Airlines B.V.	Pays-Bas	100
Martinair Holland N.V.	Pays-Bas	50
Polygon Insurance Company Ltd	Guernsey	31
Kenya Airways Ltd.	Kenya	26
H.S.A. Beheer N.V.	Pays-Bas	10
Opodo Ltd	Royaume-Uni	8

9.8 ACTIVITES DE KLM

KLM exerce quatre activités principales : le passage, le cargo, l'ingénierie et la maintenance, et l'exploitation de vols charters et de vols réguliers à bas coûts. Ces activités sont assurées respectivement par les branches Passage, Cargo, Ingénierie Maintenance de KLM et par Transavia. KLM et ses partenaires desservent plus de 350 villes dans 73 pays, sur 5 continents.

Au cours de l'exercice clos au 31 mars 2003, KLM a transporté plus de 23,4 millions de passagers, et 489 000 tonnes de fret. Elle a en outre fourni des prestations d'ingénierie et de maintenance à plus de 20 compagnies aériennes. KLM est la cinquième compagnie mondiale en termes de transport international mesuré en tonnes kilomètre transportées. Au 31 décembre 2003 KLM exploitait une flotte moderne de 186 avions, dont un nombre important sont configurés en combinés passagers/cargo.

Au 31 mars 2003, les effectifs de KLM (exprimés en équivalents temps plein (ETP)) s'élevaient à 33 934 (en excluant les effectifs de KLM UK Buzz), dont 29 410 aux Pays-Bas et 4 524 à l'étranger. Au 31 décembre 2003, les effectifs de KLM s'élevaient à 33 344 (ETP) dont 27 341 (ETP) aux Pays-Bas.

KLM est un acteur clé au sein de la 4ème alliance mondiale qui occupe une position importante dans les trois principales zones commerciales que sont les Etats-Unis, l'Europe et l'Asie. L'objectif de KLM est d'être la référence pour ses clients dans les activités de passage et de cargo, de prestataire de services de maintenance, tout en assurant la création de valeur, en développant un environnement de travail stimulant et dynamique pour ses salariés, et des relations bénéfiques avec ses partenaires.

Le développement durable est pour KLM une condition préalable à la réalisation de ses objectifs industriels et commerciaux. La croissance contrôlée de l'aéroport de Schiphol à Amsterdam rentre dans le cadre de cet objectif de développement durable.

	Exercices clos au 31 mars		
Chiffres clés (Compagnie)	**2003**	**2002(1)**	**2001**
Capacité (en millions d'équivalents tonne kilomètre offerte), (ETKO)	12 952	12 859	12 978
Trafic (en millions d'équivalents tonne kilomètre transportée), (ETKT)	10 132	9 890	10 183
Taux d'occupation (%)	78,2 %	76,9 %	78,5 %
Activité passage KLM			
Capacité (en millions de sièges kilomètre offerts), (SKO)	74 825	74 051	75 222
Trafic (en millions de passagers kilomètre transportés) (PKT)	59 417	58 447	60 047
Coefficient d'occupation (%)(2)	79,4 %	78,9 %	79,8 %
Recette unitaire au passager kilomètre transporté (en cts d'euros)(3)	7,1	7,3	7,1
Activité Cargo KLM			
Capacité (en millions de tonnes kilomètre offertes), (TKO)	5 852	5 817	5 783
Trafic (en millions de tonnes kilomètre transportées), (TKT)	4 197	4 050	4 146
Taux de remplissage (%)	71,7 %	69,6 %	71,7 %
Recette Cargo à la tonne kilomètre transportée (RTKT) (en cts d'euros)(4)	24,2	25,0	26,0

(1) Au 1er avril 2002, les données relatives au trafic et aux capacités incluent KLM, KLM Cityhopper B.V. et KLM Cityhopper Ltd. Les années antérieures ont été retraitées sur une base comparable.

(2) Ce coefficient est exprimé en pourcentage des sièges kilomètre disponibles offerts (SKO).

(3) Recette totale du trafic passagers divisée par le nombre total de passagers kilomètre.

(4) Recette totale de l'activité cargo divisée par le total du trafic en millions de tonnes kilomètre transportées.

	Exercices clos au 31 mars		
Chiffres d'affaires par activité	**2003**	**2002**	**2001**
	(en millions d'euros)		
Passage	4 763	4 810	5 017
Cargo	1 017	1 016	1 109
Autres	705	706	834
	6 485	6 532	6 960

Le poste "Autres "représente les recettes générées par les activités annexes de KLM (voir Activités Annexes ci-après). Ces activités utilisent généralement un grand nombre des infrastructures et équipements utilisés par KLM dans le cadre de ses activités de transporteur aérien, et en conséquence, la répartition des dépenses entre les activités de transporteur aérien et les activités annexes a été opérée sur une base approchée. Néanmoins, ces activités annexes contribuent positivement aux résultats globaux de KLM.

9.8.1 Données géographiques

KLM est une compagnie internationale. Le chiffre d'affaires et l'activité de KLM se répartissent géographiquement de la façon suivante :

	Exercices clos au 31 mars		
(en millions d'équivalent tonne kilomètre transportée)	**2003**	**2002**	**2001**
Trafic Passage et Cargo[3]			
Europe	1 034	939	821
Atlantique Nord	2 582	2 649	2 997
Asie/Pacifique	3 366	3 240	3 505
Amérique Centrale et du Sud	1 271	1 301	1 163
Moyen-Orient / Asie du Sud	760	799	800
Afrique	1 119	962	897
Total	10 132	9 890	10 183

(3) Au 1er avril 2002, les données relatives au trafic et aux capacités incluent KLM, KLM Cityhopper B.V. et KLM Cityhopper Ltd. Les années antérieures ont été retraitées sur une base comparable.

	Exercices clos au 31 mars		
(en millions d'euros)	**2003**	**2002**	**2001**
Chiffre d'affaires Passage et Cargo			
Europe (y compris lignes domestiques)	1 505	1 176	1 260
Atlantique Nord	1 032	1 118	1 338
Asie/Pacifique	1 200	1 317	1 350
Amérique Centrale et du Sud	535	572	508
Moyen-Orient/Asie du Sud	413	335	448
Afrique	542	494	442
Total services réguliers	5 227	5 012	5 346
Chiffre d'affaires filiales	553	814	780
Total	5 780	5 826	6 126

9.8.2 Réseaux de vente

Au 31 mars 2003, KLM comptait, à travers le monde, plus de 134 agences KLM dont le personnel est employé par KLM. Aux Etats-Unis, au Canada et au Mexique, KLM est représentée par son partenaire Northwest Airlines. En outre, KLM a désigné 123 agents de vente dans le monde, principalement dans des pays non desservis par KLM.

Grâce à son affiliation à l'IATA, une association qui inclut la plupart des principaux transporteurs aériens, les billets de KLM sont vendus par près de 46 000 agents de vente à travers le monde. Les commissions des agences de voyage varient de 0 % à 9 % en fonction du pays et/ou du type de billet. Au cours de l'exercice 2002/2003, environ 93 % du montant total des ventes de billets KLM a été réalisé par les agents de vente.

9.8.3 Concessions et droits de trafic

L'autorisation pour KLM d'exploiter ses lignes et de desservir des destinations aux Pays-Bas et hors des Pays-Bas est soumise notamment, à l'obtention et au maintien des permis et autorisations requis des autorités compétentes néerlandaises ou étrangères, ainsi qu'à la détention d'autorisations locales d'exploitation, de concessions, de permis liés aux droits d'exploitation, à l'utilisation des infrastructures aéroportuaires et des services de radio et de météo.

Les divers autorisations, concessions et permis détenus par KLM varient quant aux droits conférés, aux obligations, conditions et restrictions applicables, à leur durée et autres modalités particulières. Dans la majorité des cas, les droits de KLM résultent de traités bilatéraux relatifs aux services aériens conclus par l'Etat Néerlandais avec un autre pays. Dans ces traités bilatéraux, le gouvernement Néerlandais a désigné KLM en qualité de transporteur aérien officiellement autorisé à exploiter les

lignes et jouir des droits accordés à l'Etat Néerlandais en application desdits traités. Le gouvernement Néerlandais a néanmoins traditionnellement pratiqué une politique favorisant la concurrence en matière d'aviation civile.

Conformément à la pratique internationale, il peut être mis fin à la grande majorité des traités bilatéraux conclus par l'Etat Néerlandais, à l'expiration d'un préavis d'un an donné par l'un quelconque des gouvernements partie audit traité. Certains droits sont unilatéraux et sont susceptibles d'être dénoncés à la seule initiative du gouvernement qui les a octroyés. En pratique, la dénonciation de ces droits est normalement précédée de consultations.

Sur certaines lignes ou tronçons exploités par KLM, des restrictions gouvernementales limitent l'exploitation, le nombre de passagers, le volume de cargo, ainsi que d'autres éléments liés au trafic. Bien que KLM s'efforce de maintenir et de développer son trafic et ses droits d'exploitation, ses activités et son potentiel de croissance peuvent être limités du fait de ces restrictions.

9.8.4 Alliance avec Northwest Airlines

KLM exploite ses lignes transatlantiques entre les Pays-Bas et les États-Unis dans le cadre de son alliance stratégique avec Northwest Airlines (Northwest), qui offre à ses clients des possibilités de transport entre l'Amérique du Nord et l'Europe, l'Afrique, le Moyen Orient et l'Inde. L'alliance KLM-Northwest a été initialement conclue en 1989, lorsque KLM a acquis une participation significative dans NWA Corp., la société mère de Northwest. En septembre 1992, les Etats-Unis et les Pays-Bas ont étendu leur traité bilatéral relatif aux services aériens pour créer un espace "ciel ouvert". Cet accord autorise les transporteurs aériens des deux pays à fournir des services de points à points entre les Etats-Unis et les Pays-Bas et à assurer des correspondances à destination de tout autre pays tiers qui a octroyé de façon réciproque, un tel droit. Aujourd'hui, KLM ne détient plus de participation dans NWA Corp.

Suite à l'extension de l'accord ci-dessus mentionné, KLM et Northwest ont déposé auprès du département du transport américain (*U.S. Department of Transportation* (DOT)), une demande d'immunité de leur alliance de coopération et d'intégration, à l'égard de lois antitrust américaines. Northwest et KLM ont obtenu cette immunité en janvier 1993. Cette immunité autorise KLM et Northwest à agir ensemble dans la plupart de leurs activités commerciales, ce qui comprend le partage des coûts et des revenus, la fixation des tarifs, la programmation des vols, le marketing et la publicité, la politique commerciale, les achats et les réductions des coûts.

KLM et Northwest ont étendu leur alliance en septembre 1997, en signant un Accord de Mise en œuvre d'une Alliance Etendue (*Enhanced Alliance Implementation Agreement*) conclu pour une durée minimale de 13 ans. En vertu de cet accord, les deux compagnies ont élargi leurs domaines de coopération en y incluant les services aériens entre les Etats-Unis, le Canada et le Mexique, d'une part et l'Europe, l'Afrique, le Moyen-Orient et l'Inde, d'autre part. En outre, les deux compagnies ont renforcé leur coopération en matière de cargo.

Des accords de partage de codes, par lesquels les compagnies aériennes vendent sous leur propre code des sièges fournis par d'autres transporteurs, ont été mis en place sur toutes les lignes entre Amsterdam et les hubs de Northwest, ainsi que sur toutes les destinations aux Etats-Unis, en Europe, Afrique et Asie desservies par l'alliance.

En 2002, KLM et Northwest ont uniformisé leurs programmes de fidélisation respectifs pour multiplier les possibilités de gagner des miles et offrir des destinations supplémentaires à travers le monde.

Par le biais d'une coordination des programmes de vols et du développement de la flotte, KLM et Northwest ont amélioré l'utilisation de leurs capacités. KLM et Northwest ont également combiné certaines chaînes de distribution et de vente, afin d'améliorer les services offerts à leur clientèle affaire et de lancer un produit Classe Affaire mondial.

9.8.5 Coopération avec Continental Airlines

En octobre 2001, KLM et Continental Airlines ont annoncé une coopération commerciale limitée et, pour l'instant, temporaire. Le partage de codes a été introduit sur les vols en correspondance entre l'aéroport international de Newark et d'autres destinations domestiques aux Etats-Unis et sur des vols en correspondance entre l'aéroport de Schiphol à Amsterdam et d'autres destinations

européennes. KLM et Continental Airlines ont également conclu un accord relatif au programme de fidélisation. L'accord a été conclu après consultation de Northwest Airlines.

En mai 2002, l'accord de partage de code entre KLM et Continental Airlines a été renouvelé pour une période d'un an, incluant certains vols de correspondance entre Newark, Houston et d'autres destinations aux Etats-Unis, et certains vols de correspondance entre l'aéroport Schiphol et d'autres destinations en Europe, Afrique, et au Moyen-Orient. Depuis le 10 juin 2003, cet accord a été étendu et prolongé afin d'en aligner la durée sur celle de l'Accord KLM/NWA de Mise en œuvre de l'Alliance Etendue (*Enhanced Alliance Implementation Agreement*) mentionné ci-dessus.

9.8.6 Coopération avec d'autres compagnies aériennes

Des "Accords Inter-lignes" permettent aux passagers et aux clients cargo de convenir avec KLM de payer le coût de transport jusqu'à un point donné dans le monde par le biais d'un seul contrat, en une seule transaction. Une coopération plus soutenue existe entre KLM et un certain nombre de transporteurs dans le domaine commercial (tel que des accords de partage de codes et de transport de passagers pour l'utilisation des services de chaque compagnie), ou le domaine opérationnel (tel que la mise en commun de certains équipements, la prise en charge conjointe des passagers à bord, etc.).

Ces accords, mis en place en vue de réduire les coûts d'exploitation des compagnies aériennes participantes et d'offrir de meilleurs services au public, sont soumis aux lois et réglementations en vigueur, y compris celles en matière de concurrence aux Etats-Unis, dans l'Union Européenne et d'autres pays.

9.8.7 Fourniture de carburant

KLM achète la majeure partie de son carburant selon les termes de contrats locaux de fourniture de carburant conclus généralement pour des durées d'une à deux ans. Le prix du carburant tel que fixé dans ces contrats, varie selon les indices de marché et fait l'objet d'ajustements périodiques. KLM ne peut anticiper les fluctuations et les pénuries éventuelles de carburant.

9.8.8 Prix du carburant

Par le biais de dérivés, KLM couvre le prix d'achat en dollars américains d'une partie de ses besoins en carburant afin de réduire son exposition aux fluctuations du prix du carburant. Au cours de l'année, KLM a couvert 63 % de ses besoins en carburant dont le prix est fixé en dollars. Les opérations de couverture ont un effet positif évalué à 53 millions d'euros. En comparaison de l'exercice 2001/2002, la moyenne des prix du carburant incluant ces dérivés a diminué de 1 %. L'analyse de sensibilité repose sur une hausse soudaine des prix du carburant de 10 % par rapport au niveau du 31 mars 2003, à taux de change euro/dollar américain constant. Une telle hausse affecterait les coûts du carburant d'environ 63 millions d'euros (au taux de change euro/dollar américain au 31 mars 2003), en prenant en compte les contrats de couverture conclus depuis la fin de l'exercice.

9.8.9 Assurance

KLM est assurée pour ses risques d'exploitation. À la suite des événements du 11 septembre 2001, les gouvernements européens ont temporairement assuré la couverture de certains risques qui ne pouvaient plus être assurés convenablement sur le marché des assurances. Depuis le 1er novembre 2002, KLM a renouvelé l'ensemble de ses polices d'assurance sur le marché, à des taux compétitifs.

9.8.10 Concurrence et restrictions de trafic

KLM est aujourd'hui la plus importante compagnie aérienne régulière assurant des services aériens entre les Etats-Unis et les Pays-Bas. En vertu du traité bilatéral entre les Pays-Bas et les Etats-Unis, les transporteurs aériens des deux pays, peuvent assurer des services réguliers et des vols charters entre les Etats-Unis et les Pays-Bas sans restriction quant aux fréquences et aux capacités offertes. Le secteur Atlantique Nord qui comprend les lignes entre les Pays-Bas et le Canada, les Etats-Unis ou le Mexique représentait environ 25 % du trafic total de KLM (exprimé en ETKT), pour l'exercice 2002/2003.

L'Union Européenne a libéralisé de façon progressive son marché intérieur du transport aérien. En vertu de la politique commune en la matière et des règles de concurrence instaurées par le Traité de

Rome de 1957, le Conseil européen des Ministres du transport a adopté une réglementation relative au transport aérien qui est entrée en vigueur le 1er janvier 1988. Le 1er janvier 1993, la troisième et dernière phase des règlements conformes à cette politique est entrée en vigueur. Le 1er avril 1997, le marché du transport aérien intra-communautaire a été libéralisé. Ce marché inclut également trois pays ne faisant pas partie de l'Union Européenne : la Norvège, l'Islande et le Liechtenstein. Au cours de la dernière année, la Commission Européenne, en vertu d'un mandat spécifique donné par les états membres, a finalisé des négociations, qui ont accordé à un certain nombre de pays d'Europe Centrale (les trois pays Baltes, la Pologne, la République Tchèque, la Slovaquie, la Hongrie, la Roumanie, la Bulgarie et la Slovénie) ainsi qu'à Chypre et Malte, l'entrée dans le marché aérien de l'Union Européenne. Tous ces pays, à l'exception de la Roumanie et de la Bulgarie vont être intégrés à l'espace aérien européen, à leur date d'entrée dans l'Union prévue pour le 1er mai 2004 ; l'entrée de la Bulgarie et de la Roumanie est prévue pour des dates ultérieures.

En général, les droits de trafic entre les pays de l'Union Européenne et d'autres pays tiers sont accordés sur la base de traités bilatéraux. Cette situation est amenée à changer suite à la décision rendue par la Cour de Justice des Communautés Européenne le 5 novembre 2002. À la suite de plaintes déposées par la Commission Européenne à l'encontre de certains états membres (les Pays-Bas n'en faisant pas partie), cette dernière a notamment contesté le droit de chacun des états membres de l'Union Européenne de conclure des accords "Ciel ouvert" avec les Etats-Unis. La décision a affirmé que bien que les états membres aient une compétence exclusive pour négocier les droits de trafic avec les pays tiers, la Commission Européenne est néanmoins compétente dans les domaines où sa compétence exclusive a d'ores et déjà été établie (ces domaines incluent les systèmes de réservation informatiques, les créneaux horaires et la fixation des tarifs intra-communautaires). La Cour a également retenu que les clauses de nationalité stipulées dans les traités bilatéraux actuellement en vigueur, sont contraires à la liberté d'établissement dont jouissent les ressortissants des états membres au sein de l'Union.

Ainsi, les états membres sont contraints, dans leurs traités bilatéraux, de substituer à cette clause-type de nationalité, une nouvelle clause compatible avec le droit européen. Des négociations entre les pays membres et la Commission Européenne sont en cours en vue d'établir une procédure qui faciliterait la renégociation de plus de 1000 accords bilatéraux entre les états membres et les pays tiers. De telles renégociations et la mise en conformité de ces traités avec la décision de la Cour, entraîneront de nouvelles perspectives pour les compagnies aériennes européennes.

9.8.11 Réglementations Applicables

Aux Pays-Bas, les deux principaux textes législatifs relatifs au transport aérien sont dénommés : "*Wet Luchtwaart*" et le "*Luchtmartwet*". Le Ministre du Transport, des Travaux Publics et de la Gestion de l'Eau assure l'application de ces textes et définit la nature et la portée de la réglementation applicable aux aéroports et aux avions civils exploités et/ou immatriculés aux Pays-Bas. Ces textes définissent le cadre de la réglementation relative à la sécurité, aux règles de contrôle du trafic aérien, aux certificats de navigabilité des avions, aux certificats d'aptitude des pilotes, aux normes d'aéroport et de navigation aérienne, et aux mesures de protection de l'environnement.

En complément des traités bilatéraux mentionnés ci-dessus, les activités de KLM sont également soumises aux traités et accords internationaux, y compris la Convention relative à l'aviation civile internationale du 7 décembre 1944, à laquelle les Pays-Bas sont parties, et à des réglementations émanant d'autorités gouvernementales de nombreux pays ou d'organisations dont font partie les Pays-Bas et l'Union Européenne dans les domaines notamment de l'économie, de la sécurité et de l'environnement. Les gouvernements étrangers ont adopté ou étudient la mise en place de mesures de réduction des nuisances sonores, incluant des limitations généralement relatives aux horaires de vols des avions à réaction ou de certains types d'avions. L'impact de telles réglementations sur KLM reste incertain, mais la mise en conformité avec ces réglementations pourrait avoir un effet négatif sur les charges d'exploitation de KLM.

9.8.12 Activités annexes

KLM a également des activités annexes. KLM offre des prestations de maintenance et de travaux sur cellules d'avion, moteurs et pièces détachées, réalisées pour le compte de tiers, y compris d'autres transporteurs aériens. KLM fabrique également un nombre limité d'accessoires d'avion et gère des boutiques hors taxe à l'aéroport Schiphol d'Amsterdam, ainsi que des services de ventes de produits

à bord. KLM fournit des services commerciaux, techniques, d'exploitation, de gestion, de conseil, de formation et de restauration, ainsi que des systèmes informatiques de réservation d'hôtel et de vol. Les revenus bruts provenant de ces activités annexes au cours de l'exercice 2002/2003 étaient de 705 millions d'euros, soit 11 % des revenus d'exploitation de KLM.

9.9 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Au 31 décembre 2003, KLM était propriétaire ou détenait en vertu de locations financement (à l'exclusion des locations opérationnelles) la flotte suivante :

Nombre d'Avions	Type	Dépréciation en Années	Moyenne d'âge en années
5	Boeing 747-400	18	13,1
17	Boeing 747-400 Combi	18	9,9
2	Boeing 747-400 Freighter	18	0,8
2	Boeing 747-300	*	
2	Boeing 747-300 Combi	*	
4	Boeing 777-200 ER	18	0,1
8	Boeing MD-11	18	8,8
1	Boeing 737-900	18	2,2
25	Boeing 737-800	18	3,9
4	Boeing 737-700	18	0,8
7	Boeing 737-400	18	12,1
7	Boeing 737-300	18	11,3
15	Fokker 100	15	14,6
17	Fokker 70	15	7,7
10	Fokker 50	15	13,0
2	Bae 146-300	15	14,1
1	ATR 72	15	5,8
8	Avions d'entraînement		

* Type d'avions qui n'est plus en exploitation. Ces avions sont amortis jusqu'à leur cession.

Au 31 décembre 2003, KLM avait commandé la flotte suivante pour le transport de passagers et de fret et pour les activités de charters et de vols réguliers (hors livraison d'avions en location opérationnelle) :

1 Boeing 777-200 ER
6 Airbus 330-200
1 Boeing 747-400 ERF
1 Boeing 737-800 dont la livraison est prévue en mai 2004
1 Boeing 737-700 dont la livraison est prévue en mai 2004
1 Boeing 737-900 dont la livraison est prévue en mai 2004

Au 31 décembre 2003, KLM détient ou a commandé les avions suivants en location opérationnelle :

Avions	Locations opérationnelles en cours	Locations opérationnelles commandées
Boeing 777-200ER	1	5
Boeing 737-700	4	1
MD 11	2	0
Boeing 767-300ER	12	0
Boeing 737-900	3	0
Boeing 737-800	4	0
Boeing 737-400	7	0
Boeing 737-300	8	0
Fokker 70	3	0
Fokker 50	6	0

Sûretés

Au 31 décembre 2003, la valeur comptable des immobilisations corporelles objets d'une sûreté, était de 3 157 millions d'euros (68 % de leur valeur comptable au 31 décembre 2003). 2 975 millions d'euros concernent les avions, hypothéqués dans le cadre de contrats de location financement. Les 182 millions d'euros restant concernent d'autres immobilisations corporelles, telles que des constructions et des terrains occupés en vertu de baux longue durée.

9.10 IMMOBILIER

KLM est propriétaire de son siège social à Amstelveen, dans lequel sa direction générale et divers services sont installés. KLM dispose d'infrastructures modernes à l'aéroport Schiphol d'Amsterdam pour l'entretien, la révision et la réparation des avions et des moteurs et d'une large gamme d'équipements et de pièces aéronautiques. Ces infrastructures incluent des hangars, machines, moyens de communications et autres ateliers, des équipements de test des moteurs et des entrepôts. De plus, KLM dispose de surfaces pour son personnel exploitant, technique et commercial à l'aéroport Schiphol d'Amsterdam. Toutes ces infrastructures sont, soit louées, soit construites sur des terrains loués. La plupart des baux fonciers ont une durée qui varie de 75 à 99 ans. L'aéroport est géré par une société détenue conjointement par l'Etat néerlandais, la Ville d'Amsterdam et la Ville de Rotterdam.

9.11 INFORMATIONS FINANCIERES

9.11.1 Résultats financiers intérimaires non audités de KLM pour la période de neuf mois se terminant au 31 décembre 2003

(a) **Bilan consolidé clos au 31 décembre 2003 et au 31 mars 2003**

(en millions d'euros)	Note[4]	9 mois se terminant au 31 décembre 2003 (non audité)	Exercice fiscal au 31 mars 2003
Actif Immobilisé			
Immobilisations incorporelles		56	66
Immobilisations corporelles		5 076	4 982
Immobilisations financières		1 130	1 289
Total actif immobilisé		**6 262**	**6 337**
Actif circulant			
Stocks et encours		232	222
Créances clients	6	785	998
Disponibilités et Valeurs Mobilières de Placement		740	608
Total actif circulant		**1 757**	**1 828**
Passif circulant	1	1 870	2 190
Actif circulant moins passif circulant		(113)	(362)
Actifs immobilisés moins passif circulant		6 149	5 975
Dettes à long terme	2		
Emprunts subordonnés à durée indéterminée		500	544
Autres dettes à long terme		3 693	3 427
		4 193	3 971
Provisions	3	267	271
Produits constatés d'avance	4	187	256
Capitaux propres de l'ensemble du groupe consolidé	5	1 502	1 477
		6 149	**5 975**

(4) Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés simplifiés

(b) **Compte de résultat pour la période de 9 mois se terminant au 31 décembre 2003 et pour l'exercice fiscal clos le 31 mars 2003**

(en millions d'euros ; sauf données sur les actions)	Note[5]	9 mois se terminant au 31 décembre 2003 (non audité)	Exercice fiscal au 31 mars 2003
Produits d'exploitation	7	4 500	6 485
Charges d'exploitation	8	4 406	6 969
Résultat d'exploitation		94	(484)
Charges financières		(65)	(98)
Cessions d'actifs		5	(42)
Participations (résultats)	9	10	(4)
Cessions de participations		12	6
Résultat courant avant impôt (perte)		56	(622)
Impôts		(12)	206
Résultat net		**44**	**(416)**
Résultat net par action (en euros)			
– non dilué		0,97	(9,26)
– Dilué		0,97	(9,26)
Dividende déclaré par action		—	—
Nombre moyen d'actions ordinaires en circulation (en milliers)			
– non dilué		44 188	45 071
– Dilué		44 188	45 071

(5) Les notes font partie intégrante de ces états fianciers consolidés simplifiés

(c) **Flux de trésorerie sur la période de neuf mois se terminant au 31 décembre 2003 et sur l'exercice fiscal au 31 mars 2003**

(en millions d'euros)	Note[8]	9 mois se terminant au 31 décembre 2003 (non audité)	Exercice fiscal au 31 mars 2003
Résultat net		44	(416)
Amortissement		325	535
Variation des provisions		9	(114)
Variation du besoin en fonds de roulement		(15)	280
Participations (résultats)		(10)	4
Cessions de participations		(12)	(6)
Autres variations		(64)	12
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation		**277**	**297**
Investissements incorporels nets		(4)	(28)
Investissements corporels nets	10	(374)	(382)
Variation nette des participations		9	(26)
Variation des participations consolidées du groupe		3	—
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement		**(366)**	**(436)**
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		**221**	**(280)**
Variation de la trésorerie et des valeurs mobilières de placement		**132**	**(419)**

(6) Après prise en compte des droits attachés aux actions prioritaires, aux actions préférentielles cumulatives A et aux actions préférentielles cumulatives C ;

(7) A compter du 31 mars 2003, les bénéfices par action sont calculés hors détention en autocontrôle de KLM. Le nombre d'actions en circulation utilisé pour le calcul du bénéfice par action est basé sur le volume moyen d'actions en circulation pendant la période intérimaire. Les chiffres relatifs au bénéfice par action pour le période d'exercice de 9 mois au 31 décembre 2003 ont été ajustés pour les besoins de la présente note (méthode comparative).

(8) Les notes font partie intégrante de ces états financiers consolidés simplifiés

9.11.2 Notes aux états financiers intérimaires non audités de KLM pour la période de neuf mois se terminant au 31 décembre 2003

Les états financiers consolidés simplifiés pour la période de neuf mois se terminant au 31 décembre 2003 ont été établis conformément aux pratiques comptables néerlandaises utilisées pour l'établissement des comptes annuels consolidés audités de KLM pour l'exercice clos le 31 mars 2003.

Les états financiers intérimaires non audités n'incluent pas toutes les notes et informations requises par les principes comptables néerlandais applicables pour l'établissement de comptes complets.

1. Passif Circulant

(en millions d'euros)	9 mois se terminant au 31 décembre 2003 (non audité)	Exercice fiscal clos au 31 mars 2003
Dette à long terme exigible à moins d'un an	187	316
Titres de transport émis et non utilisés	544	548
Dettes clients	439	532
Autres passifs à court terme	646	765
Dette d'impôts	54	29
	1 870	2 190

2. Dettes à Long Terme

(en millions d'euros)	9 mois se terminant au 31 décembre 2003 (non audité)	Exercice fiscal clos au 31 mars 2003
Titres subordonnés à durée indéterminée	500	544
Autres dettes à long terme		
Emprunts bancaires	20	21
Engagements de crédit-bail financier	3 423	3 295
Autres emprunts	437	427
	4 380	3 743
dont :		
montant exigible au cours de l'exercice :	(187)	(316)
	4 193	3 971

3. Provisions

(en millions d'euros)	9 mois se terminant au 31 décembre 2003 (non audité)	Exercice fiscal clos au 31 mars 2003
Couverture médicale des salariés retraités	70	69
Plans de retraite anticipée	27	31
Autres engagements liés au personnel	75	72
Programme de fidélisation	27	24
Réorganisation et restructuration	64	75
Autres provisions	4	0
	267	271

4. Produits constatés d'avance

Les produits constatés d'avance correspondent principalement aux opérations de cession bail et aux résultats résultant de contrats de location-financement d'avions.

(en millions d'euros)	9 mois se terminant au 31 décembre 2003 (non audité)	Exercice fiscal clos au 31 mars 2003
Subventions à l'investissement (reçues)	16	20
Produits liés aux financements d'avions	171	236
	187	256

5. Capitaux propres de l'ensemble du groupe consolidé

(en millions d'euros)	9 mois se terminant au 31 décembre 2003 (non audité)	Exercice fiscal clos au 31 mars 2003
Capital	1 501	1 476
Minoritaires	1	1
Capitaux propres de l'ensemble du groupe consolidé	1 502	1 477

Variations des capitaux propres

(en millions d'euros)	Actions Prioritaires	Actions Préférentielles Cumulatives A	Actions Préférentielles Cumulatives C	Actions Ordinaires	Primes d'émission, de fusion et d'apport	Autres Réserves	Capitaux Propres
Solde au 31 mars 2003	—	18	14	94	474	876	1 476
Distributions						(6)	(6)
Répartition du bénéfice						44	44
Ecarts de conversion						(13)	(13)
Solde au 31 décembre 2003	—	18	14	94	474	901	1 501

Les variations liées aux écarts de conversion correspondent aux effets de change dégagés lors de la conversion en euro des comptes des filiales et participations étrangères du groupe KLM, ainsi qu'à

des variations affectant les réserves en application notamment de la norme SFAS 133/138 sur la valorisation d'instruments financiers considérés comme des instruments de couverture de change.

6. Créances Clients

En raison du caractère saisonnier de l'industrie aérienne, les créances clients ont diminué depuis le 31 mars 2003.

7. Produits d'exploitation

(en millions d'euros)	9 mois se terminant au 31 décembre 2003 (non audité)	Exercice fiscal clos au 31 mars 2003
Chiffre d'affaires Passage-Charter-Cargo	3 999	5 780
Autres recettes	501	705
	4 500	6 485

8. Charges d'exploitation

(en millions d'euros)	9 mois se terminant 31 décembre 2003 (non audité)	Exercice fiscal clos au 31 mars 2003
Frais de personnel	1 444	1 907
Carburant avions	577	886
Matériels et consommables	265	448
Frais commerciaux et de distribution	276	499
Redevances aéronautiques et assimilées	389	541
Frais d'escales (prestations externes)	165	208
Sous-traitance	325	489
Amortissements	325	535
Loyers opérationnels	128	171
Frais d'hébergement, véhicules et stocks	101	186
Coopération commerciale	37	117
Affrètement	67	99
Locations immobilières à long terme	25	
Frais de personnel extérieur	51	108
Autres charges d'exploitation	231	424
Coûts de restructuration[1]	—	75
Coûts liés à la sentence arbitrale rendue dans le litige KLM/ Alitalia[1]	—	276
Total charges d'exploitation	4 406	6 969

(1) Charges exceptionnelles reclassées (auparavant en charges exceptionnelles).

9. Participations

Les participations mentionnées correspondent aux participations dans le capital de sociétés dans lesquelles KLM exerce une influence significative.

10. Flux de trésorerie

Les dépenses nettes relatives aux immobilisations corporelles (aéronautiques) pour la période de neuf mois close le 31 décembre 2003 comprennent l'achat de trois avions Boeing 777-200ER, deux Boeing 747-400ER (cargo) et deux avions Boeing 737-700. Trois avions Boeing 757-200 et cinq avions Boeing 747-300 ont été vendus. Des acomptes ont été versés pour un Boeing 747-400ER (cargo), un avion Boeing 777-200ER et six avions Airbus A330-200.

9.11.3 Engagements hors bilan

KLM conclut dans le cadre habituel de son exploitation, des opérations avec des entités *ad hoc* (*special purpose entities* ou SPE) relatives à des structures de financement de sa flotte. Ces structures sont consolidées dans la mesure où KLM transfère généralement ses avions à des entités *ad hoc* pour utiliser ces actifs, dans le cadre d'accord de crédit bail. Dans la mesure où KLM conserve la majorité des risques résiduels et de propriété liés à ces actifs, ces entités *ad hoc* sont consolidées dans les états financiers de KLM, et font partie intégrante des communications financières de KLM.

Par ailleurs, au cours de l'exercice 2002/2003, KLM a réalisé trois opérations avec des entités *ad hoc*, concernant un total de 10 avions. En outre, KLM a conclu un contrat de *sale and lease back* (concernant 2 avions) auquel aucune entité *ad hoc* n'a participé. Ces transactions ont été réalisées afin de réduire tout risque relatif à la valeur résiduelle de certains types de flotte. Dans la mesure où KLM a transféré à des tiers les risques liés à ces actifs, ces transactions ont entraîné une réduction des actifs de sa flotte.

La première opération réalisée avec des entités *ad hoc* a été achevée au cours du premier semestre de l'exercice 2002/2003. KLM a conclu un contrat de *sale and lease back* pour quatre avions dont le produit de vente s'éléve à un montant de 65 millions de dollars. Les risques liés aux avions ont été transférés à une entité *ad hoc* dans laquelle KLM n'a ni participation, ni droit de vote (le montant des capitaux apportés par des tiers représentant environ 10 % des actifs totaux de ladite entité). KLM a consenti à ladite entité un emprunt d'un montant de 31 millions de dollars, garanti par une première hypothèque de l'avion.

Les deux autres opérations réalisées avec des entités *ad hoc* ont été achevées au cours des deuxième et troisième trimestres de l'exercice 2002/2003 et concernaient chacune trois avions. KLM a conclu des contrats de *sale and lease back* dont les produits de vente s'élévent à un montant de 165 millions d'euros. Les risques liés aux avions ont été transférés à des entités *ad hoc* dans lesquelles KLM n'a ni participation, ni droit de vote. KLM n'a pas fourni d'assistance financière à ces entités.

Selon KLM, il n'existe pas d'évènement, de prévision ou d'incertitude qui pourraient entrainer la remise en cause ou une baisse significative de la validité des engagements hors bilan décrits ci-dessus.

9.11.4 Obligations financières contractuelles

Revue des obligations et engagements contractuels de KLM au 31 mars 2003 :

	Paiements dus par période				
Obligations contractuelles	**Total**	**Moins d'1 an**	**1-3 ans**	**4-5 ans**	**Après 5 ans**
Opérations liées aux opérations de crédit-bail	317	34	140	82	61
Obligations liées aux dettes à long terme	3 743	316	1 049	680	1 698
Obligations liées aux contrats de location opérationnelle	1 174	190	385	244	355
Total obligations contractuelles	**5 234**	**540**	**1 574**	**1 006**	**2 114**

Autres engagements	Engagement par période			
	Total des montants engagés	Moins d'1 an	1-5 ans	Après 5 ans
Commandes flotte	1 042	516	526	0
Garanties	174	62	21	91
Total des Autres Engagements	**1 216**	**578**	**547**	**91**

Fin mai 2003, les obligations contractuelles et autres engagements de KLM n'avaient pas varié de façon significative par rapport à l'information incluse dans les tableaux ci-dessus.

La majorité des futures acquisitions de la flotte de KLM devrait être financée par des emprunts extérieurs.

ANNEXE 1 AVIS RENDU PAR LA COMMISSION DES PARTICIPATIONS ET TRANSFERTS EN DATE DU 2 MARS 2004 ET PUBLIE AU JOURNAL OFFICIEL DE LA REPUBLIQUE LE 28 MARS 2004

Avis de la Commission des participations et des transferts nº 2004-A-2 du 2 mars 2004 relatif à une offre publique d'échange des titres de KLM initiée par Air France dans le cadre d'un accord avec KLM

NOR : ECOT0451227V

La commission émet l'avis suivant :

I. — Par lettres en date du 12 septembre 2003 et du 26 février 2004, le ministre de l'économie, des finances et de l'industrie a saisi la commission, en application de l'article 3 de la loi du 6 août 1986 modifiée susvisée, du projet de rapprochement d'Air France avec la compagnie aérienne KLM par le moyen d'une offre publique d'échange des titres de la société néerlandaise contre des titres Air France.

L'Etat détient à l'heure actuelle 54 % du capital d'Air France. L'opération présentée à la commission, impliquant l'émission d'actions nouvelles et de bons de souscription d'actions, est de nature à entraîner une dilution de cette participation à un niveau de 43,7 % en cas d'émission du nombre maximal d'actions nouvelles et de 39,2 % si le nombre maximal de bons est exercé.

L'opération envisagée devrait donc entraîner le transfert au secteur privé de la majorité du capital d'Air France. Ce transfert a été autorisé par le décret du 3 octobre 2003 susvisé.

S'agissant d'une opération d'échange de titres sur le marché financier, telle que prévue par le premier alinéa de l'article 4 de la loi du 6 août 1986 susvisée, la commission doit se prononcer, conformément à l'article 3 de ladite loi, sur la parité d'échange entre les actions Air France et les actions KLM, en tenant compte de l'ensemble des dispositions des accords.

L'opération envisagée devait recevoir les accords des autorités de la concurrence européenne et américaine qui ont été obtenus le 11 février 2004. L'autorisation de la Commission européenne est soumise à des conditions qui ont été acceptées par les entreprises.

II. — La mondialisation de leur activité et l'accentuation de la concurrence ont depuis plusieurs années conduit les compagnies aériennes à rechercher des rapprochements entre elles en vue de profiter, dans un contexte de pression très forte sur les prix, des synergies en termes d'augmentation des fréquences et des destinations ainsi que d'économies d'échelle dans les domaines des ventes, des achats et de la maintenance. De l'amélioration de la compétitivité et de la masse critique sur les marchés clefs sont attendus de meilleurs coefficients de remplissage et des revenus plus élevés.

Les crises sévères auxquelles le secteur est régulièrement confronté renforcent l'intérêt des rapprochements. Au cours des dernières années, la conjonction de la crise économique mondiale, de menaces terroristes et, peu après, de l'épidémie de SRAS en Asie a conduit au bord de la faillite de grandes compagnies européennes et surtout américaines.

Historiquement, les compagnies aériennes ont le plus souvent été bâties dans un cadre national et les accords sur les droits de trafic aérien ont été conclus sur une base bilatérale entre Etats. L'ouverture du Marché unique européen n'a pas significativement modifié cette situation qui évolue cependant depuis quelques mois rapidement avec l'octroi de mandats à la Commission européenne pour négocier des accords globaux avec les pays tiers. La Cour de justice a en effet jugé en novembre 2002 incompatibles avec le traité les conditions de nationalité prévues dans certains accords bilatéraux signés par des Etats membres.

Les rapprochements entre compagnies aériennes au niveau mondial ont pris, à la fin des années 90, la forme d'alliances commerciales non capitalistiques. Trois de ces alliances représentent aujourd'hui plus de 50 % du trafic mondial : Star Alliance créé en 1997 (Lufthansa, United Airlines...), Oneworld créé en 1998 (British Airways, American Airlines...) et SkyTeam.

Compte tenu des difficultés rencontrées par la compagnie jusqu'au milieu des années 90, Air France n'a pu adopter une stratégie de rapprochement qu'après le redressement de sa situation. C'est sur la base de son alliance avec Delta Airlines, initiée en 1996 et finalisée fin 1999, qu'a pu être constitué en 2000 SkyTeam qu'ont rejoint depuis Aero Mexico, Korean Airlines, CSA et Alitalia. Troisième des alliances en termes de taille, SkyTeam représente 12 % du trafic mondial.

De plus, Air France demeurait à la recherche d'un partenaire européen majeur.

Pour sa part, KLM, quatrième compagnie aérienne européenne, qui ne dispose pas de marché national propre, avait déjà conclu des accords de partenariat, le plus ancien étant celui passé avec Northwest. Sous le nom de Wings, une alliance avait été constituée qui réunissait aussi Continental et Alitalia. La rupture fin avril 2000 de KLM avec Alitalia a amené KLM à reprendre la recherche d'un partenaire global. Des discussions ont été conduites avec British Airways qui n'ont pas abouti.

A partir du début 2003, Air France et KLM ont décidé d'ouvrir des négociations en vue d'un rapprochement entre les deux entreprises. La complémentarité des réseaux est apparue évidente du fait de la forte présence de KLM sur l'Asie, l'Europe du Nord et l'Afrique de l'Est où Air France et plus généralement SkyTeam sont peu présentes. Les alliances américaines sont également devenues compatibles du fait de l'accord commercial conclu en 2002 aux Etats-Unis entre Delta, Northwest et Continental. Les complémentarités entre Air France et KLM dans les activités cargo et maintenance sont également importantes.

Par ailleurs, le groupe Air France KLM bénéficiera de l'accès à deux infrastructures aéroportuaires — et à leurs hubs respectifs — disposant d'un fort potentiel de croissance : Roissy — Charles-de-Gaulle et Schiphol, respectivement troisième et quatrième aéroports d'Europe.

Le maintien des deux marques préservera les identités nationales et autorisera des politiques commerciales différenciées permettant de couvrir les différents segments de clientèle.

En terme de structure, les deux parties ont abouti à la conclusion qu'une intégration de leurs actionnariats, mais non de leurs entreprises, serait la forme la plus appropriée en vue de dégager les synergies les plus importantes tout en maintenant l'identité des compagnies qui reste nécessaire pour la préservation des droits de trafic. Le rapprochement capitalistique est ainsi apparu bien préférable à une simple alliance commerciale.

Le groupe Air France KLM deviendra, avec un chiffre d'affaires de plus de 19 milliards d'euros, la première compagnie aérienne européenne et mondiale. L'intégration de KLM et de ses partenaires américains dans SkyTeam permettrait ultérieurement à l'alliance de se placer, avec 20 % du trafic, au deuxième rang mondial après Star Alliance.

III. — L'opération de rapprochement entre Air France et KLM a été annoncée par les parties le 30 septembre 2003 ainsi que les modalités de l'offre publique. L'accord a été signé le 16 octobre 2003. La commission avait préalablement procédé à un premier examen du projet au cours de sa séance du 16 septembre 2003.

L'ensemble des documents constituant les accords définitifs ont été transmis à la commission. Ils consistent principalement en un accord-cadre entre les parties (Framework Agreement) et ses annexes, et de dispositions définissant les engagements et accords entre les parties, l'Etat français et l'Etat néerlandais.

S'agissant de la structure du capital, l'accord distingue deux phases de rapprochement.

A. — Première phase, d'une durée de trois ans :

Dans la première phase, Air France détiendra la majorité des intérêts économiques dans KLM mais pas celle des droits de vote, en vue de préserver, au regard des droits de trafic, la nationalité néerlandaise de KLM.

Cet objectif est atteint au terme de plusieurs opérations :

Le lancement par Air France, prévu dans la deuxième quinzaine de mars, d'une offre publique d'échange sur la totalité des actions ordinaires de KLM (cotées à Amsterdam et à New York) soit 73,5 % du capital, selon les conditions suivantes :

11 actions d'Air France et 10 bons de souscription d'actions d'Air France (BSA) contre 10 actions ordinaires de KLM; Air France s'engage irrévocablement à accepter l'offre, si 70 % des actions ordinaires sont apportées;

3 BSA donnent le droit de souscrire ou d'acheter 2 actions d'Air France à un prix d'exercice de 20 EUR; les BSA, d'une maturité de trois ans et demi, sont exerçables dix-huit mois après la clôture de l'offre;

L'achat progressif (parallèle au désengagement de l'Etat français du capital d'Air France) des actions préférentielles cumulatives A de KLM, soit 14,7 % du capital (hors autocontrôle), détenues par l'Etat néerlandais, pour un prix global de 20 millions d'euros;

L'achat par Air France de l'ensemble des actions préférentielles cumulatives C, soit 11,7 % du capital (hors autocontrôle), actuellement détenues par la fondation néerlandaise Stichling Luchtvaartbelangen et par Rabobank, pour un prix global d'environ 15 millions d'euros;

L'achat par Air France des 1 313 actions prioritaires KLM détenues par l'Etat néerlandais et des investisseurs institutionnels au prix de 12,10 EUR par action.

Ces deux dernières opérations ont déjà été conclues sous condition suspensive de succès de l'offre publique.

Pour sa part, le Gouvernement français a rendu public son intention de réduire la part de l'Etat dans Air France aux alentours de 20 % lorsque les conditions de marché s'y prêteront.

Afin de limiter à 49 % les droits de vote d'Air France dans KLM au cours de la première phase, deux fondations de droit néerlandais détiendront des droits de vote de KLM (par démembrement des actions), avec l'obligation de les exercer dans l'intérêt de KLM, d'Air France KLM et de ses actionnaires :

– l'une « SAK II » détiendra les droits de vote attachés aux actions préférentielles cumulatives C rachetées par Air France (11,7 % du capital);

– l'autre « SAK I » détiendra la quantité de droits de vote complémentaire nécessaire pour limiter Air France à 49 %, soit au maximum 24,6 % (en cas de succès à 100 % de l'offre publique et compte tenu des 14,7 % de l'Etat néerlandais).

Air France deviendra une société de holding dénommée « Air France KLM » après avoir filialisé son activité opérationnelle.

Enfin, l'Etat néerlandais continuera à détenir une option lui permettant d'acquérir 50,1 % du capital de KLM, par émission d'actions préférentielles cumulatives B, en cas de mise en danger des droits de trafic de KLM sur des marchés clefs. Cette option a désormais une durée de trois ans, renouvelable trois fois pour un an. L'Etat néerlandais devra exercer ces droits de vote dans l'intérêt de KLM, d'Air France KLM et de ses actionnaires. Dès la menace sur les droits de trafic disparue, les titres seront rachetés et annulés par KLM.

Le schéma de l'annexe II du présent avis résume la stucture prévue pour la première phase.

B. — Deuxième phase, après trois ans :

Au terme des trois ans, les deux fondations SAK I et SAK II disparaîtront et Air France KLM détiendra la totalité du capital et des droits de vote de KLM (sous réserve du rachat d'éventuels actionnaires ordinaires subsistants et des actions préférentielles cumulatives A qui seraient encore détenues par l'Etat néerlandais).

IV. — La structure complexe du capital du nouveau groupe durant la première phase de trois ans et la nécessité de préserver l'identité de KLM ont conduit les parties à mettre en place durant cette

période des modalités spécifiques de gouvernance en vue d'assurer le bon fonctionnement de l'ensemble et la réalisation des objectifs économiques et stratégiques des accords.

Dès que la filialisation des activités opérationnelles d'Air France aura été effectuée, le conseil d'administration d'Air France KLM comprendra seize administrateurs parmi lesquels siégeront le président du directoire de KLM et deux administrateurs proposés par le conseil de surveillance de KLM, ainsi qu'une personnalité qualifiée proposée par l'Etat néerlandais. Le président du conseil sera le président d'Air France et le vice-président sera le président de KLM.

Pendant les trois premières années, le conseil de surveillance de KLM sera composé de neuf membres, dont quatre nommés par Air France KLM, les décisions budgétaires et stratégiques nécessitant durant cette phase la majorité des deux tiers. Dans la deuxième phase, Air France KLM nommera cinq des neuf membres. Un membre du directoire de KLM sera désigné par Air France et un dirigeant de KLM siégera au comité exécutif d'Air France.

Un comité stratégique (Strategic Management Committee) sera mis en place. Il aura pour mission d'émettre des recommandations touchant à l'ensemble des domaines stratégiques : commercial, financier et opérationnel. Il a été disposé contractuellement que les recommandations s'imposeront. Ce comité sera composé à parité de quatre représentants d'Air France et de quatre représentants de KLM et sera présidé par le président d'Air France, qui aura voix prépondérante. Certaines décisions nécessiteront toutefois l'unanimité, en particulier celles qui modifieraient les garanties données à KLM.

Air France donne à KLM (pour une durée de cinq ans) et à l'Etat néerlandais (pour une durée de huit ans) des garanties afin de protéger les intérêts spécifiques de KLM principalement dans les domaines suivants : protection des droits de trafic, développement harmonieux du hub de Schiphol en trafic passager et cargo, préservation de la marque et de l'identité de la compagnie. Une fondation constituée à cette fin veillera au respect de ces garanties.

V. — KLM est la quatrième compagnie européenne avec 10,6 % de part de marché et est le transporteur aérien national aux Pays-Bas. Le groupe emploie 33 000 personnes.

L'absence de marché intérieur a conduit KLM à développer très tôt une forte activité internationale, notamment vers les anciennes possessions néerlandaises des West Indies et d'Indonésie. L'accord conclu dès 1989 avec Northwest a permis à KLM de s'assurer aussi une place significative sur les relations transatlantiques. L'activité de transit représente 70 % du trafic contre 50 % pour Air France.

KLM a bénéficié pour son développement de l'aéroport de Schiphol, aux portes d'Amsterdam, qui, avec plus de 40 millions de passagers, et des possibilités encore importantes d'extension, est le quatrième d'Europe. KLM y a organisé un hub international dès le début des années 90.

Le chiffre d'affaires de KLM se répartit entre 74 % pour le transport de passagers (dont 9 % charter et low cost) et 15 % pour l'activité cargo. Le trafic passager a pour destination l'Europe pour 37 %, les Amériques pour 26 %, la zone Asie Pacifique pour 20 % et le Moyen-Orient et l'Afrique pour 13 %. L'activité cargo est principalement (42 %) à destination de la zone Asie Pacifique.

En l'absence de marché national, KLM a été particulièrement affecté par la crise brutale de l'aviation civile depuis 2001, ses principales destinations étant parmi les plus touchées par les événements. Il en a résulté sur les deux derniers exercices une baisse des recettes, un résultat d'exploitation déficitaire (94 millions d'euros en 2001-2002 et 133 millions en 2002-2003) et une perte nette de 156 millions d'euros en 2001-2002 et de 416 millions en 2002-2003.

KLM a décidé en conséquence de mettre en oeuvre un plan de redressement qui a été annoncé le 8 mai 2003. Ce plan est orienté vers une réduction des coûts qui implique une diminution des effectifs, une modification de l'offre commerciale, une rationalisation de la flotte et du réseau ainsi qu'une réduction des capitaux employés.

Malgré la poursuite de la dégradation du chiffre d'affaires (moins 7 %) dans un environnement défavorable, les premiers effets du plan de redressement sont apparus dans les résultats du troisième trimestre de l'exercice 2003-2004 qui dégagent un bénéfice d'exploitation de 29 millions d'euros contre une perte de 66 millions pour la même période de l'exercice précédent, grâce à une

forte compression des coûts (moins 12 %). Le groupe prévoit un résultat d'exploitation positif pour l'ensemble de l'exercice et un résultat net qui se rapproche de l'équilibre. Le plan de redressement paraît ainsi bien engagé.

Au 31 décembre 2003, le bilan consolidé fait apparaître des fonds propres de 1,5 milliard d'euros et un endettement net de 3 milliards.

VI. — Air France est la compagnie nationale française créée en 1933 et nationalisée en 1945. La société a développé un vaste réseau international couvrant l'ensemble des principales destinations. Air France a racheté en 1990 UTA puis a fusionné avec Air Inter en 1997. Avec un chiffre d'affaires de 12,7 milliards d'euros sur le dernier exercice, la compagnie est le deuxième transporteur aérien en Europe après Lufthansa. Le groupe emploie 72 000 personnes.

L'activité se répartit entre le trafic passager (82 % du chiffre d'affaires) et le cargo (12 %). Les destinations du trafic passager sont diversifiées, Europe, y compris France, et Afrique du Nord assurant 47 % du total.

Air France a connu dans la première partie des années 90 de graves difficultés qui ont entraîné des pertes importantes. Les réformes mises en oeuvre à partir de 1996 ont permis un redressement qui s'est traduit par une augmentation du trafic et des parts de marché, ainsi que par le retour à une situation bénéficiaire.

Les années récentes ont confirmé cette évolution favorable. Le groupe poursuit des efforts importants de réduction des coûts, à travers des programmes successifs, afin de faire face à un environnement difficile. Les principaux événements ayant concerné l'entreprise ont été l'introduction en bourse d'environ 20 % du capital en février 1999 et la constitution en juin 2000, avec son partenaire américain Delta Airlines, de l'alliance SkyTeam.

Air France bénéficie de son implantation privilégiée à Roissy — Charles-de-Gaulle, troisième aéroport d'Europe, disposant encore de capacités d'extension, où il a établi son hub international.

Les résultats des derniers exercices ont montré la capacité d'Air France à résister face à la crise du secteur par rapport aux autres grandes compagnies. Le chiffre d'affaires a continué à progresser légèrement sur les deux derniers exercices et tant le résultat d'exploitation (235 millions d'euros en 2001-2002 et 192 millions en 2002-2003) que le résultat net (153 millions d'euros en 2001-2002 et 120 millions en 2002-2003) sont demeurés positifs.

Dans un exercice 2003-2004 globalement difficile, les résultats du troisième trimestre, qui viennent d'être annoncés, indiquent une stabilisation du chiffre d'affaires et une amélioration du résultat d'exploitation et du résultat net. Le groupe vise pour l'ensemble de l'exercice un résultat d'exploitation positif et un bénéfice net.

Le bilan consolidé au 31 décembre 2003 fait apparaître des fonds propres de 4 milliards d'euros et une dette de 2,7 milliards.

VII. — L'article 3 de la loi du 6 août 1986 modifiée susvisée prévoit qu'en cas de remise d'actifs contre des titres, l'évaluation à laquelle doit procéder la commission porte sur la parité ou le rapport d'échange.

S'agissant d'une opération qui comprend plusieurs transactions indissociables, la commission a été conduite à apprécier non seulement le rapport d'échange de l'offre publique mais aussi l'impact global de la transaction sur les intérêts patrimoniaux de l'Etat.

Conformément à la loi, la commission a procédé à son évaluation en recourant à une analyse multicritère qui prend en compte les éléments boursiers, la valeur des actifs, les bénéfices réalisés, l'existence des filiales et les perspectives d'avenir.

A cette fin, elle a disposé des rapports des banques conseils de l'Etat et de l'entreprise.

Les banques ont tout d'abord procédé à une comparaison de l'évolution des cours respectifs des actions d'Air France et de KLM avant l'annonce du rapprochement. Compte tenu de la nécessité de proposer une prime aux actionnaires minoritaires de KLM, elles ont comparé son niveau avec celui d'autres opérations sur le marché néerlandais.

Les banques ont ensuite procédé à une analyse intrinsèque de la valeur des deux sociétés. Ces évaluations se fondent principalement sur les méthodes de comparaisons boursières, d'actualisation des flux de trésorerie et d'actif net réévalué. Les banques ont constaté qu'il n'existe pas de transactions récentes comparables. Les cours de bourse et les objectifs des analystes financiers, avant et après l'annonce du rapprochement, ont été également étudiés.

Pour l'évaluation d'Air France :

– comparaisons boursières : les multiples résultant des cours de bourse de Lufthansa et d'Iberia ont été appliqués aux agrégats d'Air France. Les autres compagnies européennes, étant en processus de redressement, n'ont pas été jugées réellement comparables. Les multiples d'EBITDAR (excédent d'exploitation avant provisions, amortissements et loyers) ont été principalement utilisés ainsi que ceux de chiffre d'affaires;

– actualisation des flux de trésorerie disponibles : le plan d'affaires 2007 de l'entreprise a été extrapolé jusqu'en 2011 ou 2013, en tenant compte des caractéristiques cycliques très marquées du secteur. La valeur terminale a été calculée avec l'hypothèse d'un taux de croissance à l'infini;

– actif net réévalué : une des banques conseils a également apprécié la valeur d'Air France sur la base d'une réévaluation de ses actifs, c'est-à-dire principalement des immeubles, de la flotte et des titres (Amadeus en particulier).

Pour l'évaluation de KLM :

– comparaisons boursières : les comparables utilisés ont privilégié des entreprises soit en voie de redressement (British Airways, SAS, Alitalia), soit dont les marchés géographiques sont proches (Lufthansa, SAS, Finnair);

– actualisation des flux de trésorerie disponible : le plan 2006 de KLM a été extrapolé jusqu'en 2011 ou 2013 et les mêmes méthodologies ont été utilisées que pour Air France;

– actif net réévalué : une des banques conseils a également apprécié la valeur de KLM sur la base d'une réévaluation de ses actifs, c'est-à-dire principalement des immeubles, de la flotte, des titres et des investissements dans les plans de retraite.

Les évaluations des deux sociétés présentées par les banques divergent dans certains cas en raison de la difficulté particulière de l'exercice et de choix méthodologiques différents. Cependant, au total, les rapports entre les évaluations s'avèrent suffisamment convergents pour l'appréciation de la parité.

La valeur du bon de souscription d'action Air France qui serait remis aux actionnaires de KLM répondant à l'offre a été estimée par les banques selon les méthodes usuelles. Sa sensibilité aux variations de cours d'Air France a été étudiée.

L'évaluation des synergies à attendre de l'opération est un élément important de son appréciation. Ces synergies ont été identifiées et quantifiées conjointement par Air France et KLM puis vérifiées par un cabinet indépendant dont les conclusions ont été communiquées à la commission. Les synergies, qui sont majoritairement des réductions de coût, concernent les principaux domaines suivants : l'optimisation des circuits de vente et de distribution et des prestations annexes d'assistance, le partage de codes et l'harmonisation des horaires, les gains sur la maintenance et la convergence des systèmes informatiques.

Les banques ont valorisé l'effet de ces synergies selon les méthodes usuelles, en fonction d'un scénario sur longue période et en tenant compte des coûts nécessaires à leur mise en oeuvre. Les deux banques conseils font des appréciations différenciées du montant global.

Afin d'obtenir l'autorisation de la Commission européenne à leur rapprochement, Air France et KLM ont dû prendre un certain nombre d'engagements pouvant se traduire en cession de créneaux de décollage et d'atterrissage sur les liaisons où la part de marché du nouveau groupe était de nature à trop réduire la concurrence. L'impact maximal en termes de chiffre d'affaires et de marge a été évalué et pris en compte pour l'appréciation de l'opération.

Sur la base de ces travaux, et en intégrant les autres éléments de l'opération, les banques concluent à un effet favorable pour les actionnaires d'Air France à la fois en termes de patrimoine et de bénéfice net par action, celui-ci enregistrant une relution dès la première année.

VIII. — Le cours de l'action Air France, avec parfois une volatilité élevée, a connu un processus de hausse importante de janvier à septembre 2003 passant d'environ 8-9 EUR à 14-15 EUR et surperformant tant l'indice du secteur que les cours des compagnies aériennes les plus comparables. Pour sa part, l'action KLM, après sa lourde chute en 2002, a progressé d'un minimum de 5,4 EUR à un cours entre 10 et 11 EUR à la veille de l'annonce des accords.

Depuis le 30 septembre 2003, où les modalités du rapprochement ont été rendues publiques, les cours des deux sociétés se sont progressivement rapprochés de la parité prévue pour l'OPE jusqu'à en être à présent devenus très proches, hors la valeur du bon de souscription sans doute jugée difficile à déterminer précisément par le marché. Aujourd'hui au-dessus de 16 EUR, le cours d'Air France affiche sur un an une performance voisine de celle de son principal comparable, Lufthansa.

IX. — L'opération annoncée le 30 septembre 2003 comprend une offre publique d'échange qui ne peut être proposée que sur la base des cours prévalant alors et en offrant une prime aux investisseurs. On peut observer que sur les mois de l'année 2003 qui précédaient, les cours d'Air France et de KLM avaient évolué de façon proche, déterminant une parité relativement stable, ce qui donne une référence assez solide pour l'appréciation des conditions de l'opération. Au 30 septembre 2003, la prime annoncée était de 58 % sur le cours moyen à un mois de KLM et de 40 % sur le cours de la veille. Ces niveaux de prime apparaissent élevés, notamment par rapport aux précédents sur le marché néerlandais. Ils doivent cependant être appréciés, pour les actionnaires d'Air France, par rapport aux valeurs intrinsèques des deux compagnies et en fonction du volume des synergies que le rapprochement permettra d'obtenir.

La commission a estimé devoir retenir des hypothèses prudentes sur les plans d'affaires dans un secteur soumis à des cycles très marqués. La valorisation des synergies étant un point essentiel, elle a également étudié l'équilibre de la transaction en ne retenant que les évaluations les plus assurées. Cette analyse fait apparaître un montant de prime acceptable par rapport aux valeurs intrinsèques et au montant des synergies.

Deux éléments ont paru importants à la commission pour les perspectives d'avenir du groupe Air France KLM.

Il s'agit en premier lieu du niveau d'endettement du nouveau groupe qui résultera de la consolidation par Air France des dettes élevées contractées par KLM. Un calendrier de la résorption de ces dettes, établi par les banques conseils, montre une réduction rapide du coefficient d'endettement grâce à la génération de cash-flow. L'hypothèse d'une crise majeure du secteur a été également prise en compte afin de vérifier que le groupe disposerait dans ce cas d'actifs libres pouvant être cédés ou pouvant servir de support à des financements.

En deuxième lieu, la mise en oeuvre correcte du rapprochement constitue un élément décisif de son succès, compte tenu notamment de la relative complexité des structures mises en place durant la première phase de trois ans. La commission s'est donc fait communiquer les dispositions que compte prendre le nouveau groupe, au niveau de la société faîtière et de la société Air France, en termes de reporting opérationnel, financier et comptable ainsi que de contrôle interne.

Le rapprochement avec KLM est une évolution stratégique capitale pour Air France ainsi que pour l'alliance SkyTeam. En créant le premier groupe de transport aérien en Europe, elle place de façon favorable Air France dans le mouvement de consolidation du secteur et lui ouvre la possibilité d'exploiter de nouveaux potentiels de croissance.

Pour ces motifs, et au vu de l'ensemble des éléments qui lui ont été transmis, la commission estime que l'opération qui lui a été présentée, et en particulier les conditions de l'offre publique d'échange par Air France des actions KLM, telles que décrites au présent avis, ne sont pas défavorables aux intérêts patrimoniaux de l'Etat.

La commission émet en conséquence un avis favorable au projet d'arrêté dont le texte figure en annexe I du présent avis.

ANNEXE 2 AMADEUS GLOBAL TRAVEL DISTRIBUTION S.A. – INFORMATIONS COMPTABLES

Les informations ci-dessous reproduites sont extraites des rapports annuels de la société Amadeus pour les exercices 2000, 2001, 2002 et 2003 qui ont fait l'objet d'une traduction libre. Les informations ci-dessous n'ont pas été vérifiées et n'ont aucun caractère d'exhaustivité et n'incluent pas notamment les notes d'accompagnement attachées aux comptes reproduits ci-dessous. Les lecteurs de la présente note se rapporteront donc aux documents publiés déposés auprès de la CNMV par la société Amadeus pour plus d'informations.

Activités d'Amadeus

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

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

En 2002, 2001 et 2000, respectivement, la méthode comptable applicable était basée sur les droits de vote existant pour chaque période. Pour chaque exercice présenté, seules les entités dans lesquelles la Société détient une majorité des droits de vote ont été consolidées, les entités dans lesquelles la Société a exercé une influence significative (une participation approximativement supérieure à 20 %) ont été comptabilisées conformément à la méthode de mise en équivalence, et tous les autres investissements ont été comptabilisés soit à leur coût d'acquisition soit à leur valeur de marché.

Bilan consolidé

En milliers d'euros	Au 31 décembre 2003	2002
ACTIF		
Actif circulant		
Disponibilités et valeurs mobilières de placement	42 101	18 302
Créances clients — net	182 429	167 176
Créances clients sur participation — net	63 021	60 106
Prêts et avances sur participation	88	143
Crédit d'impôts	42 023	55 362
Autre actif circulant	82 810	66 486
Total actif circulant	412 472	367 575
Immobilisations corporelles		
Terrains et immeubles	129 213	129 355
Logiciels informatiques	425 707	410 471
Autres	128 503	116 019
	683 423	655 845
Amortissements cumulés	410 944	378 987
Immobilisations corporelles nettes	272 479	276 858
Immobilisations incorporelles		
Marques, brevets, licences	88 673	82 797
Acquisition de licences	41 688	—
Projet développement logiciels	324 957	269 809
Droits d'entrée	272 093	260 480
Ecarts d'acquisition	310 961	225 680
Autres	5 486	15 989
	1 043 858	854 755
Amortissements cumulés	487 806	384 148
Immobilisations incorporelles nettes	556 052	470 607
Impôts différés	126 115	138 883
Prêts et avances sur participation	1 725	2 813
Titres des sociétés mises en équivalence	63 273	124 153
Autres investissements à long terme	104 757	38 278
Total autres actifs à long terme	295 870	301 127
Total actifs à long terme	1 124 401	1 048 592
Total actif	1 536 873	1 416 167

En milliers d'euros	Exercice clos au 31 décembre 2003	2002
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		
Passif à court terme		
Dettes fournisseurs, net	247 400	229 585
Dettes fournisseurs, sur participation — net	24 731	31 128
Dettes à moins d'un an	80 310	67 615
Engagements de location financement	9 643	8 085
Dettes d'impôt société	35 181	11 147
Autres passifs à court terme	100 739	77 598
Total passif à court terme	498 004	425 158
Passif à long terme		
Dettes à long terme	701	140 801
Engagement de location financement	104 420	109 960
Impôts différés	102 228	45 340
Autres passifs à long terme	72 778	71 541
Total passif à long terme	280 127	367 642
Intérêts minoritaires	1 029	1 027
Capitaux propres		
Capital	27 898	27 898
Primes d'émission et de fusion	379 358	373 195
Actions propres et autres valeurs mobilières similaires	(126 899)	(128 050)
Réserve et résultat	502 879	367 026
Ecarts de conversion	(25 523)	(17 729)
Total capitaux propres	757 713	622 340
Total passif et capitaux propres	1 536 873	1 416 167

Compte de résultat consolidé

En milliers d'euros	Exercice clos au 31 décembre 2003	2002	2001
Chiffre d'affaires	1 929 009	1 856 320	1 785 124
Coûts des ventes	1 528 358	1 470 854	1 417 628
Marge brute	400 651	385 466	367 496
Frais de commercialisation, généraux et administratifs	80 021	78 020	102 553
Résultat d'exploitation	320 630	307 446	264 943
Autres produits (charges)			
Charges financières nettes	(15 713)	(19 370)	(24 333)
Gains de change (produits)	(1 931)	(174)	(193)
Autres produits (charges), nets	2 980	13 137	16 507
Résultat avant impôts	305 966	301 039	256 924
Impôts	122 182	115 820	100 086
Résultat après impôts	183 784	185 219	156 838
Part dans les résultats des sociétés mises en équivalences	(23 645)	(22 671)	(19 703)
Part des résultats dans les activités cédées ou interrompues	—	(15 468)	(4 412)
Intérêts minoritaires	(25)	7	—
Résultat net	160 114	147 087	132 723
Résultat net non dilué par action « Class A » (en euros)	0.28	0.26	0.23
Résultat net non dilué par action « Class B » (en euros)	—	—	—
Résultat net dilué par action « Class A » (en euros)	0.28	0.25	0.23
Résultat net dilué par action « Class B » (en euros)	—	—	—

Flux de trésorerie consolidés pour les exercices clos au 31 décembre 2003, 2002 et 2001

En milliers d'euros	Exercice clos au 31 décembre 2003	2002	2001
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation			
Résultat d'exploitation	320 630	307 446	264 943
Ajustements pour :			
Dépréciation et amortissement	211 905	183 915	157 777
Résultat d'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement	532 535	491 361	422 720
Créances clients	(4 067)	(23 886)	8 475
Créances d'impôt	2 525	(3 441)	(5 355)
Autres créances	15 837	8 190	(4 272)
Dettes fournisseurs	(17 286)	32 029	(14 201)
Autres dettes	1 815	(7 207)	5 746
Passifs à long terme	2 099	4 321	19 920
Trésorerie d'exploitation	533 458	501 367	433 033
Impôts	(61 825)	(77 374)	(74 361)
Trésorerie nette d'exploitation	471 633	423 993	358 672
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement			
Investissements nets en immobilisations corporelles	(52 803)	(75 407)	(83 568)
Investissements nets en immobilisations incorporelles	(89 033)	(89 797)	(131 520)
Intérêts dans les filiales et les sociétés mises en équivalence	(83 957)	(91 847)	(40 163)
Intérêts perçus	1 813	3 388	2 835
Investissements divers et dépôts	(8 529)	(3 700)	(9 076)
Acquisition d'actions propres	(96)	(73 098)	—
Cession d'actions propres	224	3 917	329
Prêts à des tiers	(55 652)	(1 661)	(3 820)
Prêts à des participations	(4 941)	(17 430)	(10 619)
Flux reçus / versés sur instruments dérivés	12 225	20 004	(37 714)
Cessions d'investissements divers	2 689	834	19 895
Dividendes reçus	9 076	10 819	6 678
Produits de cession d'actifs immobilisés	5 112	7 487	7 233
Trésorerie nette utilisée pour des activités d'investissement	(263 872)	(306 491)	(279 510)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement			
Émission de nouveaux emprunts	300 598	308 211	300 447
Remboursements d'emprunts	(427 819)	(356 257)	(305 537)
Intérêts payés	(17 928)	(21 440)	(28 963)
Rachat des actions de catégorie "B"	—	—	(554)
Dividendes distribués	(29 998)	(37 999)	(52 177)
Produits provenant des opérations de *sale and leaseback*	(9 756)	(11 430)	(12 410)
Paiement des engagements au titre des contrats de location-financement	(184 903)	(118 915)	(99 194)
Effet des variations du taux de change sur les disponibilités et valeurs mobilières de placement	941	1 104	(278)
Augmentation/(diminution) nette des disponibilités et valeurs mobilières de placement	23 799	(309)	(20 310)
Disponibilités et valeurs mobilières de placement, à l'ouverture	18 302	18 611	38 921
Disponibilités et valeurs mobilières de placement, à la clôture	42 101	18 302	18 611

Tableau de variation des fonds propres pour les exercices clos au 31 décembre 2003, 2002, 2001 et 2000

En milliers d'euros	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions propres et autres valeurs mobilières similaires	Réserves et résultats	Écarts de conversion	Total
Bilan au 31 décembre 2000	33 437	435 111	(35 725)	43 414	350	476 487
Comptabilisation des instruments financiers	—	—	—	(203)	(5 948)	(6 151)
Autres profits (pertes)	—	—	—	—	5 086	5 086
Produits et pertes latents	—	—	—	(203)	(862)	(1 065)
Acquisitions (cessions) actions propres	—	3 026	2 913	(2 913)	—	3 026
Rachat des actions de catégorie "B"	(5 539)	—	—	4 984	—	(555)
Contrats long terme sur achats d'actions propres	—	—	(18 780)	—	—	(18 780)
Résultat de l'exercice	—	—	—	132 723	—	132 723
Bilan au 31 décembre 2001	27 898	438 137	(51 592)	177 905	(512)	591 836
Comptabilisation des instruments financiers	—	1 505	—	—	—	1 505
Titres disponibles pour la vente	—	—	—	(3 318)	—	(3 318)
Impact fiscal	—	—	—	1 189	—	1 189
Instruments de couverture	—	—	—	19 641	20 967	40 608
Impact fiscal	—	—	—	(6 868)	(7 338)	(14 206)
Autres profits (pertes)	—	—	—	2 531	(30 846)	(28 315)
Produits et pertes latents	—	1 505	—	13 175	(17 217)	(2 537)
Acquisitions (cessions) actions propres		(66 447)	(66 858)	66 858	—	(66 447)
Contrats long terme sur achats d'actions propres	—	—	(9 600)	—	—	(9 600)
Dividendes	—	—	—	(37 999)	—	37 999
Résultat de l'exercice	—	—	—	147 087	—	147 087
Bilan au 31 décembre 2002	27 898	373 195	(128 050)	367 026	(17 729)	622 340
Comptabilisation des instruments financiers	—	(3 543)	—	—	—	(3 543)
Titres disponibles pour la vente	—	—	—	4 092	—	4 092
Impact fiscal	—	—	—	(1 441)	—	(1 441)
Instruments de couverture	—	—	—	22 076	11 875	33 951
Impact fiscal	—	—	—	(7 735)	(4 156)	(11 891)
Autres profits (pertes)	—	8 555	—	(10 104)	(15 513)	(17 062)
Produits et pertes latents	—	5 012	—	6 888	(7 794)	4 106
Acquisitions (cessions) actions propres	—	1 151	1 151	(1 151)	—	1 151
Dividendes	—	—	—	(29 998)	—	(29 998)
Résultat de l'exercice	—	—	—	160 114	—	160 114
Bilan au 31 décembre 2003	27 898	379 358	(126 899)	502 879	(25 523)	757 713

Bilan consolidé non audité au 30 septembre 2003 et audité au 30 septembre 2002

En milliers d'euros	Au 30 septembre 2003	2002
	(non audité)	
ACTIF		
Actif circulant		
Disponibilités et valeurs mobilières de placement	27 411	18 302
Créances clients – net	208 277	167 176
Créances clients – filiales, net	73 424	60 106
Prêts et avances – filiales	—	143
Crédit d'impôts	44 524	55 362
Autre actif circulant	72 163	66 486
Total actif circulant	425 799	367 575
Immobilisations corporelles		
Terrains et immeubles	129 383	129 355
Logiciels informatiques	429 936	410 471
Autres	128 177	116 019
	687 496	655 845
Amortissements cumulés	417 267	378 987
Immobilisations corporelles net	270 229	276 858
Immobilisations corporelles		
Marques, brevets, licences	85 243	82 797
Acquisition de technologie	41 688	—
Projet développement logiciels	312 117	269 809
Droits d'entrée	275 608	260 480
Ecarts d'acquisition	301 888	225 680
Autres	15 884	15 989
	1 032 428	854 755
Amortissements cumulés	470 486	384 148
Immobilisations incorporelles net	591 942	470 607
Impôts différés	192 408	200 805
Prêts et avances sur participation	2 885	2 813
Titres des sociétés mises en équivalences	72 922	124 153
Autres investissements à long terme	93 949	38 278
Total autres actifs à long terme	362 164	366 049
Total actifs à long terme	1 194 335	1 113 514
Total actif	1 620 134	1 481 089

En milliers d'euros	Au 30 septembre 2003	2002
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		
Passif à court terme		
Dettes fournisseurs, net	256 749	229 585
Dettes fournisseurs, filiales – net	25 778	31 128
Dettes à moins d'un an	132 776	67 615
Engagements de location financement	9 528	8 085
Dettes d'impôt société	55 034	11 147
Autres passifs à court terme	92 742	77 598
Total passif à court terme	57 260	425 158
Passif à long terme		
Dettes à long terme	42	140 801
Engagements de location financement	107 108	109 960
Impôts différés	137 919	110 262
Autres passifs à long terme	69 445	71 541
Total passif à long terme	314 514	432 564
Intérêts minoritaires	1 068	1 027
Capitaux propres		
Capital	27 898	27 898
Primes d'émission et de fusion	373 416	373 195
Actions propres et autres valeurs mobilières similaires	(127 824)	(128 050)
Réserve et résultat	478 230	367 026
Ecarts de conversion	(19 775)	(17 729)
Total capitaux propres	731 945	622 340
Total passif et capitaux propres	1 620 134	1 481 089

Compte de résultat consolidé

En milliers d'euros	Semestre se terminant le 30 septembre			
	2003	2002	2003	2002
	(non audité)		(non audité)	
Chiffre d'affaires	481 064	449 335	1 453 384	1 404 934
Coûts des ventes	379 803	355 806	1 140 157	1 097 905
Marge brute	101 261	93 529	313 227	307 029
Dépenses commerciales générales et administratives	19 428	18 890	60 137	53 548
Résultat d'exploitation	81 833	74 639	253 090	253 481
Autres produits (charges)				
Charges financières nettes	(3 905)	(5 249)	(11 837)	(13 736)
Gains de changes (pertes)	(772)	(569)	(398)	(587)
Autres produits (charges) nets	399	(3 298)	2 565	12 008
Résultat avant impôts	77 555	65 523	243 420	251 166
Impôts	31 410	25 244	98 585	96 699
Résultat après impôts	46 145	40 279	144 835	154 467
Part dans les résultats (pertes) des sociétés mises en équivalence	(3 802)	(6 647)	(12 477)	(16 703)
Résultat de l'ensemble consolidé	—	(8 917)	—	(11 337)
Intérêts minoritaires	(6)	(40)	(50)	(40)
Résultat net	42 337	24 675	132 308	126 387
Résultat net par action « Class A » non dilué (en euros)	0.07	0.04	0.23	0.22
Résultat net par action « Class B » non dilué (en euros)	—	—	—	—
Résultat net par action « Class A » dilué (en euros)	0.07	0.04	0.23	0.22
Résultat net par action « Class B » dilué (en euros)	—	—	—	—

Flux de trésorerie consolidés non audité au 30 septembre 2002 et 2003

En milliers d'euros	Pour les 9 mois se terminant au 30 septembre 2003	2002
	(non audité)	
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation		
Résultat d'exploitation	253 090	253 481
Ajustements pour :		
Dépréciation et amortissement	156 140	126 563
Résultat d'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement	409 230	380 044
Créances client	(37 793)	(34 628)
Créances d'impôt	2 499	(6 577)
Autres créances	15 681	10 429
Dettes fournisseurs	(4 784)	15 730
Autres dettes	(1 051)	1 918
Passifs à long terme	(868)	3 115
Trésorerie d'exploitation	382 914	370 031
Impôts décaissés	(34 311)	(34 577)
Trésorerie nette d'exploitation	348 603	335 454
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement		
Investissements net en immobilisations corporelles	(27 479)	(51 874)
Investissements nets en immobilisations incorporelles	(67 542)	(66 566)
Intérêts dans les filiales et les sociétés mises en équivalences	(79 431)	(84 854)
Intérêts perçus	773	2 634
Investissements divers et dépôts	(2 057)	(4 050)
Acquisition d'actions propres	(91)	(6 516)
Cession d'actions propres	104	740
Prêts à des tiers	(53 780)	(488)
Prêts à des filiales	(2 478)	(15 290)
Flux reçus / versés sur instruments dérivés	7 758	(1 339)
Cession d'investissements divers	2 470	771
Dividendes reçus	4 642	6 636
Produits de cession d'actifs immobilisés	2 178	3 531
Trésorerie nette utilisée pour des activités d'investissement	(214 933)	(216 605)
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		
Emission de nouveaux emprunts	282 907	101 223
Remboursements d'emprunts	(358 444)	(141 488)
Intérêts payés	(12 307)	(12 487)
Dividendes distribués	(30 000)	(38 000)
Paiement des engagements au titre des contrats de financement	(7 053)	(9 132)
Trésorerie nette utilisée pour les activités de financement	(124 897)	(99 884)
Effet des variations du taux de change sur les disponibilités et valeurs mobilières de placement	336	840
Augmentation / (diminution) nette des disponibilités et valeurs mobilières de placement	9 109	19 805
Disponibilités et valeurs mobilières de placement, à l'ouverture	18 302	18 611
Disponibilités et valeurs mobilières de placement, à la clôture	27 411	38 416

Différences entre les principes comptables américains et les normes comptables IFRS

Rapprochement du résultat net et des capitaux propres lors du passage des normes comptables IFRS aux normes comptables U.S. GAAP

Le tableau suivant présente les différences de résultat net consolidé et de capitaux propres entre les normes comptables américaines et les normes comptables IFRS :

		Résultat net		Capitaux propres	
		Exercice clos au 31 décembre		Au 31 décembre	
	nº note	2002	2001	2002	2001
Montant issu des états financiers consolidés en normes IFRS		147 087	132 723	622 340	591 836
Augmenté (diminué) par :					
Ecarts d'acquisition					
Amortissement des écarts d'acquisition	1	15 705	696	15 303	709
Ecarts d'acquisition négatif	2	(786)	—	(786)	—
Elimination d'une partie de l'écart d'acquisition relatif à une provision pour risque	2	—	—	(26 519)	—
Elimination de la provision pour risque afférente au point ci-dessus	3	—	—	26 519	—
Charge éventuelle	3	512	—	512	—
Capitalisation des logiciels développés pour usage interne	4	(2 638)	(6 449)	(12 687)	(10 049)
Ajustements U.S. GAAP des sociétés mises en équivalence	5	14 240	—	14 179	—
Impact fiscal des ajustements ci-dessus	6	806	2 278	4 404	3 598
Montants en U.S. GAAP avant effet du changement des principes comptables		**174 926**	**129 248**	**643 265**	**586 094**
Effet du changement des principes comptables :					
Ecarts d'acquisition négatif au 1er janvier 2002	2	3 862	—	3 862	—
Montants en U.S. GAAP		178 788	129 248	647 127	586 094

	Capitaux Propres	
	Au 31 décembre	
	2002	2001
Résultat net par action dilué		
Résultat par action dilué en U.S. GAAP, avant effet cumulatif d'un changement des principes comptables	0,304	0,222
Effet cumulatif du changement des principes comptables, par action	0,006	—
Résultat par action dilué conformément aux U.S. GAAP	0,310	0,222

	2002	2001
Résultat net par action non dilué		
Résultat par action non dilué, en U.S. GAAP, avant effet cumulatif d'un changement des principes comptables	0,303	0,221
Effet cumulatif du changement des principes comptables, par action	0,007	—
Résultat par action non dilué conformément aux U.S. GAAP	0,310	0,221

	2002	2001
	(en milliers)	
Actions		
Moyenne pondérée d'actions non diluée	575 672	583 240
Moyenne pondérée d'actions diluée	576 806	584 595

	2002	2001
Changements relatifs aux capitaux propres		
Capitaux propres U.S. GAAP au 1er janvier	586 094	474 207
Résultat net pour l'exercice, en normes U.S. GAAP	178 788	129 248
(Acquisitions) / cessions d'actions propres	(66 447)	3 026
Rachat des actions de catégorie "B"	—	(555)
Contrats long terme sur achats d'actions propres	(9 600)	(18 780)
Stock options émises	1 505	—
Dividendes	(37 999)	—
Bénéfices fiscaux issus de l'acquisition de Amadeus Operations KG	3 466	—
Autres	679	—
Autres résultats d'ensemble accumulés (pertes)		
Ajustements de conversion IFRS	(17 217)	(862)
Ajustements additionnels de conversion en U.S. GAAP	(1 172)	13
Profits non réalisés des participations (pertes) (sur les titres disponibles	(2 129)	1 065
Plans de retraite minimum, net d'impôts d'un montant de € 988 000	(1 614)	—
Autres activités dérivées et de couverture, net d'impôts	12 773	(1 268)
Capitaux propres U.S. GAAP au 31 décembre	647 127	586 094

Différences entre les principes comptables américains et les normes comptables IFRS (exercices clos au 30 septembre 2003 et au 31 décembre 2002)

Rapprochement du résultat net et des capitaux propres lors du passage des normes comptables IFRS aux normes comptables U.S. GAAP

Le tableau suivant présente les ajustements apportés au résultat net consolidé et aux capitaux propres qui auraient été nécessaires si les normes comptables américaines avaient été appliquées plutôt que les normes comptables IFRS :

		Résultat Net		Capitaux Propres	
		Période 9 mois se terminant au 30 septembre		Au 30 septembre	Au 31 décembre
en milliers d'euros	nº note	2003	2002	2003	2002
Montant issu des états financiers consolidés en normes IFRS		132 308	126 387	731 945	622 340
Augmenté (diminué) par :					
Ecarts d'acquisition					
Amortissement des écarts d'acquisition	1.1	19 453	10 597	34 491	15 303
Ecarts d'acquisition négatif	1.2	(688)	(555)	1 474	(786)
Amortissement des survaleurs	1.3	(11 471)	—	(12 052)	—
Elimination d'une partie de l'écart d'acquisition relatif à une provision pour risque	2	—	—	(21 989)	(26 519)
Elimination de la provision pour risque afférente au point ci-dessus	2	—	—	21 989	26 519
Charge éventuelle	2	1 024	—	1 536	512
Capitalisation des logiciels développés pour usage interne	3	1 611	(2 123)	(11 076)	(12 687)
Ajustements U.S. GAAP des sociétés mises en équivalence	4	11 484	13 546	25 493	14 179
Impact fiscal des ajustements ci-dessus	5	(1 416)	629	2 988	4 404
Montants en U.S. GAAP avant effet du changement des principes comptables		**152 305**	**148 481**	**774 799**	**643 265**
Effet du changement des principes comptables :					
Ecarts d'acquisition négatif au 1er janvier 2002	1.2	—	3 862	—	3 862
Montants en U.S. GAAP		**152 305**	152 343	774 799	647 127

(en milliers)	Au 30 septembre 2003	2002
Résultat net par action dilué		
Résultat par action dilué, en U.S. GAAP, avant effet cumulatif d'un changement des principes comptables	**0,267**	**0,257**
Effet cumulatif du changement des principes comptables, par action	—	0,007
Résultat par action dilué conformément aux U.S. GAAP	**0,267**	**0,264**
Résultat net par action non dilué		
Résultat par action non dilué, en U.S. GAAP, avant effet cumulatif d'un changement des principes comptables	0,267	0,257
Effet cumulatif du changement des principes comptables, par action	—	0,007
Résultat par action non dilué conformément aux U.S. GAAP	0,267	0,264
Actions		
Moyenne pondérée d'actions non diluées	569 805	577 143
Moyenne pondérée d'actions diluées	570 639	578 457

(en milliers d'euros)	Au 30 septembre 2003	Au 31 décembre 2002
Changements relatifs aux capitaux propres		
Capitaux propres U.S. GAAP au 1er janvier	647 127	586 094
Résultat net pour l'exercice, en normes U.S. GAAP	152 305	178 788
(Acquisitions) / cessions d'actions propres	221	(66 447)
Contrats long terme sur achats d'actions propres	—	(9 600)
Stock options émises	—	1 505
Dividendes	(29 998)	(37 999)
Bénéfices fiscaux issus de l'acquisition de Amadeus Operations KG	—	3 466
Autres	—	679
Autres résultats d'ensemble accumulés (pertes)		
Ajustements de conversion IFRS	(2 046)	(17 217)
Ajustements additionnels de conversion en U.S. GAAP	(1930)	(1 172)
Profits non réalisés des participations (pertes) (sur les titres disponibles	1 426	(2 129)
Plans de retraite minimum, net d'impôts d'un montant de € 988 000	161	(1 614)
Autres activités dérivées et de couverture, net d'impôts	7 533	12 773
Capitaux propres U.S. GAAP pour la période réconciliée	**774 799**	**647 127**

ANNEXE 3 COMMUNIQUE AIR FRANCE EN DATE DU 8 MARS 2004 RELATIF AU TRAFIC PASSAGER

Informations

Trafic

Roissy, le 8 mars 2004

TRAFIC DE FEVRIER 2004

- **Trafic en hausse de 5,2 %**
- **Coefficient d'occupation à 72,3 % (−2,7 points)**

Activité passage

Au mois de février, le trafic progresse de 5,2 % pour une offre en hausse de 9,1 %. L'année bissextile représente toutefois l'équivalent de 3,5 points d'augmentation. Des grèves du contrôle aérien ont perturbé l'activité, notamment sur le réseau domestique. Le coefficient d'occupation s'inscrit en recul de 2,7 points à 72,3 %.

- **Le réseau long-courrier**

Le réseau long-courrier affiche une hausse de 5,3 % du trafic pour une croissance de 9,4 % des capacités. Le coefficient d'occupation s'élève à 76,9 % (−2,9 points).

– Sur l'Amérique du Nord, le trafic progresse de 3,0 % et l'offre de 14,1 %. Le coefficient d'occupation s'établit à 67,7 % (−7,2 points).

– L'activité sur l'Amérique latine reste extrêmement dynamique avec une hausse de 1,6 point du coefficient d'occupation (86,5 %), le trafic progressant de 28,1 % pour une croissance de 25,7 % des capacités.

– Sur le réseau asiatique, le trafic progresse fortement : +12,5 % en ligne avec l'offre (+12,6 %). Le coefficient d'occupation reste stable à 79,9 %.

– Sur le réseau Caraïbes / Océan Indien, les capacités sont en légère diminution (−0,7 %) tandis que le trafic recule de 6,8 %. Bien qu'en baisse de 5,3 points, le coefficient d'occupation s'établit au niveau élevé de 81,3 %. L'année précédente était, en effet, caractérisée, à cette époque, par une situation concurrentielle favorable.

– Sur le réseau Afrique / Moyen-Orient, le coefficient d'occupation gagne 2,4 points à 74,0 %, le trafic progressant de 7,0 % pour une offre en hausse de 3,5 %.

- **Le réseau moyen-courrier international**

Le réseau moyen-courrier international enregistre une hausse de 10,4 % du trafic pour des capacités en augmentation de 12,8 %. Le coefficient d'occupation s'établit à 58,0 % (−1,3 point).

- **Le réseau domestique**

Sur le réseau domestique, l'activité a été perturbée par cinq jours de grève du contrôle aérien. Le trafic s'inscrit en baisse de 2,3 % pour une offre en augmentation de 2,3 % et le coefficient d'occupation, de ce fait, recule de 3,0 points à 62,7 %.

Activité fret

Au mois de février, l'offre de fret progresse de 17,0 %, février 2003 ayant été affecté notamment par des effets calendaires liés au Nouvel An Chinois. Le trafic augmente de 12,8 % et le coefficient de remplissage s'établit à 65,4 %, en recul de 2,5 points. Corrigée des effets statistiques*, l'offre progresse de 15,8 % et le coefficient de remplissage recule de 1,7 point.

* une modification du référentiel statistique, mise en œuvre à compter de septembre, accentue artificiellement la croissance de l'offre ce qui se traduit par une baisse artificielle du coefficient de remplissage.

Développement

Après deux années de quasi stabilité de l'offre, Air France propose un programme été en hausse de 9 % par rapport au programme réalisé de l'été précédent et de 6 % par rapport au programme initialement prévu pour la saison été 2003.

- Sur le réseau long-courrier, l'offre progresse de 10 % par rapport au programme réalisé. L'Asie bénéficie de la plus forte croissance : +34 % par rapport au programme réalisé l'an passé après les baisses liées à l'épidémie de SRAS. La hausse sur l'Asie est ramenée à +10 % par rapport au programme initialement prévu : fréquence quotidienne sur Canton et augmentation des vols vers le Vietnam.

- Sur le réseau moyen-courrier international, l'offre est en croissance modérée (+2 %). Si l'offre vers l'Europe du Nord et Sud est en baisse, l'Europe de l'Est bénéficie d'un fort développement (+17 %).

- Sur le réseau domestique, l'offre progresse de près de 7 % avec la reconduction des mesures prises à l'hiver 2003.

STATISTIQUES

Activité passage

Février 2004 / février 2003	Offre (SKO) en millions	Offre (SKO) en %	Trafic (PKT) en millions	Trafic (PKT) en %	Coefficient d'occupation en %	Coefficient d'occupation variation
Long-courrier Groupe	**7 863**	**+9,4 %**	**6 049**	**+5,3 %**	**76,9 %**	**−2,9**
Amériques	2 971	+17,2 %	2 174	+10,4 %	73,2 %	−4,5
Asie	1 798	+12,6 %	1 437	+12,5 %	79,9 %	0,0
Afrique-Moyen Orient	1 099	+3,5 %	813	+7,0 %	74,0 %	+2,4
Caraïbes-Océan Indien	2 015	−0,7 %	1 639	−6,8 %	81,3 %	−5,3
Europe Groupe	**1 747**	**+12,8 %**	**1 014**	**+10,4 %**	**58,0 %**	**−1,3**
Compagnie AF	1 523	+12,6 %	891	+9,6 %	58,5 %	−1,6
Filiales régionales	224	+14,5 %	124	+16,8 %	55,2 %	+1,1
Domestique Groupe	**1 138**	**+2,3 %**	**713**	**−2,3 %**	**62,7 %**	**−3,0**
Compagnie AF	948	+2,0 %	615	−3,4 %	64,9 %	−3,6
Filiales régionales	190	+4,0 %	98	+4,6 %	51,5 %	+0,3
Total Groupe	**10 749**	**+9,1 %**	**7 777**	**+5,2 %**	**72,3 %**	**−2,7**
Total Compagnie AF	10 335	+9,1 %	7 555	+5,0 %	73,1 %	−2,8
Total filiales régionales	414	+9,4 %	222	+11,0 %	53,5 %	+0,8

Cumul 11 mois au 29 février 2004	Offre (SKO) en millions	Offre (SKO) en %	Trafic (PKT) en millions	Trafic (PKT) en %	Coefficient d'occupation en %	Coefficient d'occupation variation
Long-courrier Groupe	**88 856**	**+1,8 %**	**70 772**	**+0,9 %**	**79,6 %**	**−0,7**
Amériques	36 336	+4,6 %	29 549	+5,9 %	81,3 %	+1,0
Asie	18 433	−6,0 %	14 425	−10,2 %	78,3 %	−3,7
Afrique-Moyen Orient	12 213	−4,7 %	9 178	−3,4 %	75,2 %	+1,0
Caraïbes-Océan Indien	22 225	+8,3 %	17 854	+5,3 %	80,3 %	−2,3
Europe Groupe	**20 167**	**+6,1 %**	**12 882**	**+4,0 %**	**63,9 %**	**−1,3**
Compagnie AF	17 781	+6,2 %	11 414	+3,7 %	64,2 %	−1,5
Filiales régionales	2 386	+5,5 %	1 468	+6,5 %	61,5 %	+0,6
Domestique Groupe	**13 725**	**+0,3 %**	**9 071**	**+1,7 %**	**66,1 %**	**+0,9**
Compagnie AF	11 672	+0,2 %	7 922	+2,2 %	67,9 %	+1,3
Filiales régionales	2 053	+1,1 %	1 149	−1,5 %	56,0 %	−1,5
Total Groupe	**122 748**	**+2,3 %**	**92 726**	**+1,4 %**	**75,5 %**	**−0,7**
Total Compagnie AF	118 309	+2,3 %	90 108	+1,3 %	76,2 %	−0,7
Total filiales régionales	4 439	+3,4 %	2 617	+2,8 %	59,0 %	−0,3

Activité fret

	Offre (TKO) en millions	Offre (TKO) en %	Trafic (TKT) en millions	Trafic (TKT) en %	Coefficient de remplissage en %	Coefficient de remplissage variation
Février 2004 / février 2003	663	+17,0 %	433	+12,8 %	65,4 %	−2,5
Cumul 11 mois au 29 février 2004	7 730	+1,4 %	4 926	−0,1 %	63,7 %	−0,9

(La présente page est laissée en blanc intentionnellement.)

(La présente page est laissée en blanc intentionnellement.)

Merrill France sarl, Paris
04PRS1017