

AIR FRANCE KLM

Document de référence 2007-08



07H00
NEW YORK

22H00
SHANGHAI

Le présent document de référence comprend le rapport financier annuel

Chiffres clés **2**

1. Gouvernement d'entreprise **5**

Le Conseil d'administration	6
Le Comité exécutif groupe	19
Bourse et actionariat	20

2. Activité **23**

Les faits marquants de l'exercice 2007-08	24
Marché et environnement	25
La stratégie	27
L'activité passage	29
L'activité cargo	35
L'activité maintenance	39
Les autres activités	42
La flotte	44
Les faits marquants du début de l'exercice 2008-09	51

3. Données sociales et environnementales **53**

Les données sociales	54
Les données environnementales	58
Note méthodologique sur le <i>reporting</i> des données	62
Rapport d'examen d'un des Commissaires aux comptes sur certains indicateurs environnementaux et sociaux du groupe Air France-KLM pour l'année civile 2007	64
Indicateurs environnementaux du groupe	66
Indicateurs sociaux du groupe	69

4. Risques et gestion des risques **75**

Facteurs de risques	76
Risques de marché et gestion des risques de marché	78
Rapport du Président du Conseil d'administration sur le contrôle interne	83
Rapport des Commissaires aux comptes sur le rapport du Président	90

5. Rapport financier **91**

Les investissements et financements	92
Les propriétés immobilières, usines et équipements	94
Les commentaires sur les comptes	97
Les comptes consolidés	100
Notes aux comptes consolidés	108
Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés	192
Comptes sociaux	193
Annexe	195
Rapport général des Commissaires aux comptes	205
Rapport spécial des Commissaires aux comptes sur les conventions et engagements réglementés	206

6. Autres informations **209**

Historique	210
Renseignements à caractère général	212
Renseignements relatifs au capital	213
Renseignements sur le marché du titre	218
Renseignements relatifs aux accords conclus dans le cadre du rapprochement entre Air France et KLM	220
Environnement législatif et réglementaire du transport aérien	225
Glossaire	228
Information et contrôle	232
Honoraires des Commissaires aux comptes	234
Table de concordance	235

Document de référence 2007-08 | Air France-KLM

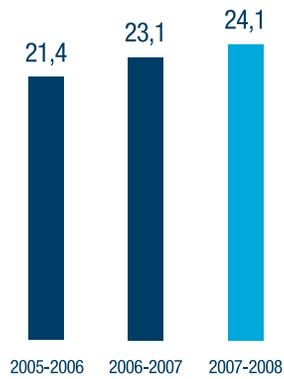


Le présent document de référence a été déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers le 13 juin 2008, conformément à l'article 212-13 du règlement général de l'AMF. Il pourra être utilisé à l'appui d'une opération financière s'il est complété par une note d'opération visée par l'Autorité des marchés financiers.

Chiffres clés

Chiffre d'affaires

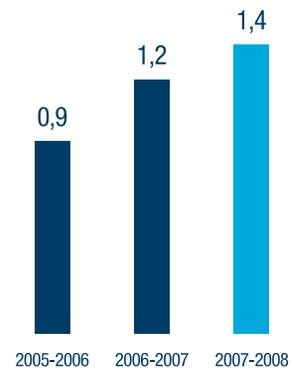
En milliards d'euros



Le chiffre d'affaires est en hausse de 4,5% après un effet de change négatif de 2,3%.

Résultat d'exploitation courant

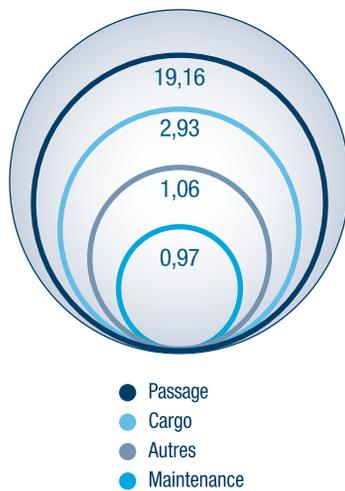
En milliards d'euros



Le résultat d'exploitation courant a atteint le niveau record de 1,41 milliard d'euros (+ 13,3%). Sur deux ans, il a progressé de 50%.

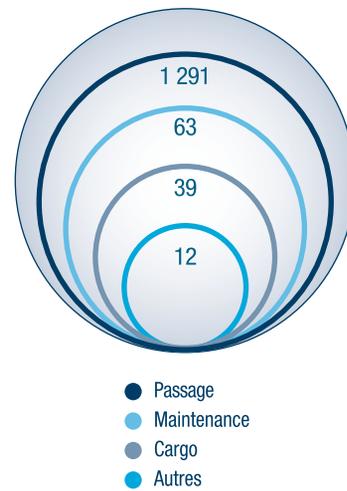
Chiffre d'affaires par métier

2007-08 en milliards d'euros



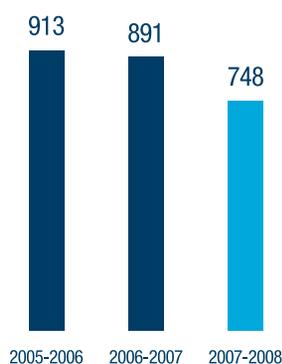
Répartition du résultat d'exploitation par métier

2007-08 en millions d'euros



Résultat net part du groupe

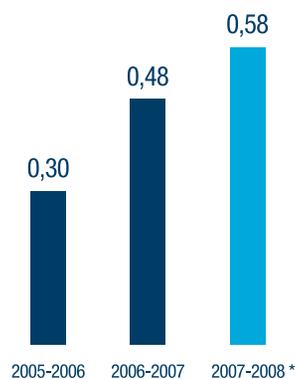
En millions d'euros



Hors éléments non récurrents (provision liée à l'enquête cargo et produit de cession sur WAM), le résultat net part du groupe aurait progressé de 10,8%.

Dividende

En euros

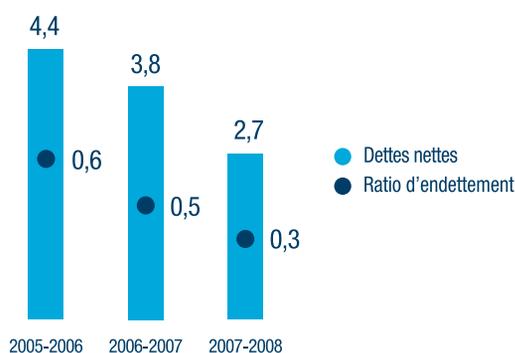


Le groupe mène une politique régulière de distribution de dividende depuis son introduction en bourse en 1999.

* Proposé à l'Assemblée générale du 10 juillet 2008.

Structure financière

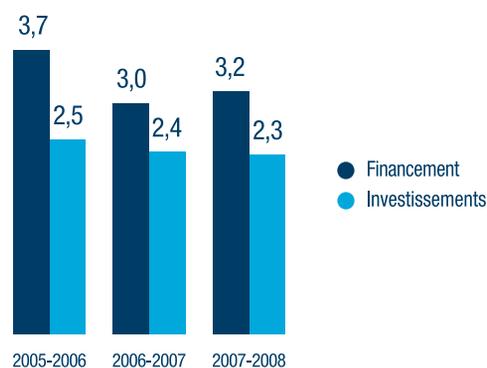
En milliards d'euros



La structure financière du groupe continue de s'améliorer avec un ratio d'endettement divisé par 2 en deux ans.

Investissements

En milliards d'euros



Le groupe poursuit son plan ambitieux d'investissement dans la flotte tout en dégagant du *cash flow* disponible. Sur l'exercice 2007-08, les investissements aéronautiques représentent 80% des investissements, soit 2,34 milliards d'euros et le *cash flow* disponible s'est élevé à 820 millions d'euros.

Gouvernement d'entreprise

1.

Le Conseil d'administration	6
Le Comité exécutif groupe	19
Bourse et actionariat	20

Le Conseil d'administration

Les statuts prévoient un nombre maximum de 18 administrateurs dont la durée du mandat est de six ans. Chaque administrateur (à l'exception des administrateurs représentant l'État) doit détenir un minimum de dix actions de la société.

Composition du Conseil d'administration au 31 mars 2008

Au 31 mars 2008, le Conseil d'administration comprenait 15 membres dont :

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

Administrateurs nommés par l'Assemblée générale

Jean-Cyril Spinetta

Président-directeur général d'Air France-KLM

Date de première nomination : 23 septembre 1997

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

Nombre d'actions détenues dans la société : 65 349 actions

Autres mandats et fonctions en cours

Sociétés françaises

- ◆ Président-directeur général de Société Air France ;
- ◆ Administrateur de Saint-Gobain ;
- ◆ Administrateur d'Alcatel-Lucent ;
- ◆ Représentant permanent d'Air France au Conseil d'administration de Le Monde Entreprises.

Autres

- ◆ Membre du *Board of Governors* de IATA (Association internationale des transports aériens) (Canada) ;
- ◆ Membre du Conseil d'orientation de Paris Europlace.

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

Sociétés étrangères

- ◆ Administrateur d'Unilever (Royaume-Uni) jusqu'en juillet 2007 ;
- ◆ Administrateur d'Alitalia (Italie) jusqu'en janvier 2007.

Autre

- ◆ Président du *Board of Governors* de IATA (Association internationale des transporteurs aériens) (Canada) jusqu'en juin 2005.

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

Leo M. van Wijk

Vice-Président du Conseil d'administration

Date de première nomination : 24 juin 2004.

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

Nombre d'actions détenues dans la société : 3 565 actions

Autres mandats et fonctions en cours

Sociétés étrangères

- ◆ Membre du Conseil de surveillance de Martinair (Pays-Bas) ;
- ◆ Membre du Conseil de surveillance d'Aegon N.V. (Pays-Bas) ;
- ◆ Membre du Conseil de surveillance de Randstad Holding N.V. (Pays-Bas).

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

Sociétés étrangères

- ◆ Membre du Conseil de surveillance de Kennemer Gasthuis (Pays-Bas) jusqu'en décembre 2007 ;
- ◆ Membre du Comité consultatif d'ABN AMRO Holding (Pays-Bas) jusqu'en décembre 2007 ;
- ◆ Président du Directoire de KLM (Pays-Bas) jusqu'en juillet 2007 ;
- ◆ Administrateur de Northwest Airlines (USA) jusqu'en mai 2007.

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

Patricia Barbizet

Directeur général et Administrateur d'Artémis

Date de première nomination : 3 janvier 2003

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

Nombre d'actions détenues dans la société : 2 270 actions

Autres mandats et fonctions en cours

Sociétés françaises

- ◆ Vice-Président du Conseil d'administration de Pinault-Printemps-Redoute ;
- ◆ Membre du Conseil de surveillance d'Yves Saint-Laurent ;
- ◆ Membre du Conseil de surveillance et Directeur général non-mandataire social de Financière Pinault ;
- ◆ Administrateur de la FNAC ;
- ◆ Administrateur de Bouygues ;
- ◆ Administrateur de TF1 ;
- ◆ Administrateur de la Société nouvelle du théâtre Marigny ;
- ◆ Représentant permanent d'Artémis au Conseil d'administration de Sebdo Le Point et de l'Agefi ;
- ◆ Membre du Conseil de gérance de Château Latour ;
- ◆ Président du Conseil d'administration de Piasa.

Sociétés étrangères

- ◆ Directeur général et Administrateur de Palazzo Grassi (Italie) ;
- ◆ Membre du Conseil de surveillance de Gucci (Pays-Bas) ;
- ◆ Président et administrateur de Christie's International Plc (Royaume-Uni) ;
- ◆ Administrateur de TAWA (Royaume-Uni) depuis juillet 2007.

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

Sociétés françaises

- ◆ Président-directeur général de Piasa jusqu'en avril 2007 ;
- ◆ Représentant permanent d'Artémis au Conseil d'administration de Bouygues jusqu'en décembre 2005 ;
- ◆ Président de la Société nouvelle du théâtre Marigny jusqu'en juin 2005 ;
- ◆ Membre et Président du Conseil de surveillance d'Yves Saint-Laurent Parfums jusqu'en février 2004.

Société étrangère

- ◆ Administrateur d'AFIPA (Suisse) jusqu'en octobre 2006.

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

Frits Bolkestein

Date de première nomination : 22 novembre 2005

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

Nombre d'actions détenues dans la société : 10 actions

Autres mandats et fonctions en cours

Société étrangère

- ◆ Membre du Conseil de surveillance de Nederlandsche Bank (Pays-Bas).

Autre

- ◆ Président de Telders Foundation (Pays-Bas).

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

Société étrangère

- ◆ Conseil auprès de PricewaterhouseCoopers (Pays-Bas) jusqu'en décembre 2007.

Autre

- ◆ Membre de la Commission Européenne (Belgique) jusqu'en novembre 2004.

Né le 4 avril 1933, Monsieur Bolkestein, de nationalité néerlandaise, a été Membre de la Commission Européenne de 1999 à 2004.

Jean-François Dehecq

Président du Conseil d'administration de Sanofi-Aventis

Date de première nomination : 25 janvier 1995

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

Nombre d'actions détenues dans la société : 523 actions

Autres mandats et fonctions en cours

Société française

- ◆ Administrateur de Veolia Environnement.

Autres

- ◆ Président de l'ENSAM (École Nationale Supérieure d'Arts et Métiers) ;
- ◆ Administrateur de l'Agence Nationale de Recherche ;
- ◆ Président de l'Association Nationale de la Recherche Technique ;
- ◆ Membre de la Fondation Française pour la Recherche sur l'Épilepsie ;
- ◆ Administrateur de l'École Nationale Supérieure des Mines de Paris ;
- ◆ Vice-Président de l'EFPIA (*European Federation of Pharmaceutical Industries and Associations*) (Belgique).

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

Sociétés françaises

- ◆ Administrateur de la Société Financière des Laboratoires de cosmétologie Yves Rocher jusqu'en juin 2007 ;
- ◆ Président-directeur général de Sanofi-Aventis jusqu'au 31 décembre 2006 ;
- ◆ Membre du Conseil de surveillance d'Aventis jusqu'en décembre 2004 ;
- ◆ Administrateur de Péchiney jusqu'en décembre 2003.

Sociétés étrangères

- ◆ Président et Administrateur de Sanofi-Synthelabo Daiichi Pharmaceuticals Co. (Japon) jusqu'en 2006 ;
- ◆ Administrateur de Fujisawa Sanofi-Synthelabo Inc. (Japon) jusqu'en juin 2005 ;
- ◆ Administrateur de Sanofi-Synthelabo Inc. (États-Unis) jusqu'en novembre 2004.

Autres

- ◆ Membre du Conseil de surveillance de l'Agence de l'Innovation Industrielle jusqu'en décembre 2007 ;
- ◆ Administrateur d'UNIFEM, Finance Management jusqu'en septembre 2006 ;
- ◆ Président du Conservatoire National des Arts et Métiers jusqu'en 2005 ;
- ◆ Membre du Conseil France de l'INSEAD jusqu'en 2004.

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

Jean-Marc Espalioux

Président de Financière Agache Private Equity

Date de première nomination : 14 septembre 2001

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

Nombre d'actions détenues dans la société : 601 actions

Autres mandats et fonctions en cours

Sociétés françaises

- ◆ Administrateur de Véolia Environnement ;
- ◆ Membre du Conseil de surveillance du groupe Flo ;
- ◆ Membre du Conseil de surveillance de Homair Vacances ;
- ◆ Membre du Comité de surveillance de Lyparis ;
- ◆ Censeur au Conseil de surveillance de la Caisse Nationale des Caisses d'Épargne.

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

Sociétés françaises

- ◆ Membre du Conseil de surveillance du Club Méditerranée jusqu'en janvier 2006 ;

- ◆ Représentant permanent d'Accor au Conseil de surveillance du groupe Lucien Barrière jusqu'en janvier 2006 ;
- ◆ Administrateur de Fiat France, Crédit Lyonnais et Vivendi Environnement jusqu'en 2003.

Société étrangère

- ◆ Président d'Accor UK jusqu'en janvier 2006.

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

Pierre-Henri Gourgeon

Directeur général délégué d'Air France-KLM

Date de première nomination : 25 janvier 2005

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

Nombre d'actions détenues dans la société : 45 797 actions

Autres mandats et fonctions en cours

Sociétés françaises

- ◆ Directeur général délégué de Société Air France et Représentant permanent d'Air France-KLM au Conseil d'administration de Société Air France ;
- ◆ Vice-Président du Conseil d'administration d'Amadeus IT Group ;
- ◆ Membre du Conseil de surveillance de Steria.

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

Sociétés françaises

- ◆ Administrateur d'Autoroutes du Sud de la France jusqu'en mars 2006 ;
- ◆ Président d'Amadeus GTD jusqu'en septembre 2005 ;
- ◆ Administrateur d'Amadeus France jusqu'en novembre 2003.

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

Cornelis J.A. van Lede

Date de première nomination : 24 juin 2004

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

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

Autres mandats et fonctions en cours

Société française

- ◆ Administrateur de L'Air Liquide.

Sociétés étrangères

- ◆ Président du Conseil de surveillance de Heineken (Pays-Bas) ;
- ◆ Membre du Conseil de surveillance de Philips Electronics (Pays-Bas).

Autre

- ◆ Président du Conseil d'administration de l'INSEAD (*Institute of Business Administration*) (Canada).

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

Sociétés étrangères

- ◆ Membre du Conseil de surveillance de Stork (Pays-Bas) jusqu'en janvier 2008 ;
- ◆ Administrateur de Reed Elsevier (Pays-Bas) jusqu'en mai 2007 ;
- ◆ Administrateur de Sara Lee Corp (Pays-Bas) jusqu'en avril 2007 ;
- ◆ Président du Directoire de Akzo Nobel N.V. (Pays-Bas) jusqu'en 2003 et Membre du Conseil de Surveillance de Akzo Nobel N.V. jusqu'en mai 2007 ;
- ◆ Président du Conseil de surveillance de Nederlandsche Bank (Pays-Bas) jusqu'en octobre 2004 ;
- ◆ Administrateur de Scania AB (Suède) jusqu'en mai 2004.

Né le 21 novembre 1942, Monsieur van Lede, de nationalité néerlandaise, a été Président du Directoire d'Akzo Nobel de 1994 à 2003.

Floris A. Maljers

Date de première nomination : 24 juin 2004

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

Nombre d'actions détenues dans la société : 500 actions

Autres mandats et fonctions en cours

Société étrangère

- ◆ Président de Roompot Recreatie B.V. (Pays-Bas).

Autre

- ◆ Président du Conseil d'administration de l'École de Management de Rotterdam (Pays-Bas).

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

Sociétés étrangères

- ◆ Administrateur de Het Concertgebouw N.V. (Belgique) jusqu'en juin 2005 ;
- ◆ Administrateur de SHV Holdings N.V. (Pays-Bas) jusqu'en mai 2005 ;
- ◆ Administrateur de BP Plc (Grande-Bretagne) jusqu'en mars 2005.

Autre

- ◆ Administrateur de Rand Europe jusqu'en juillet 2007.

Né le 12 août 1933, Monsieur Maljers, de nationalité néerlandaise, a été Président d'Unilever N.V. de 1984 à 1994.

Pierre Richard

Président du Conseil d'administration de Dexia

Date de première nomination : 20 octobre 1997

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

Nombre d'actions détenues dans la société : 401 actions

Autres mandats et fonctions en cours

Sociétés françaises

- ◆ Président du Conseil d'administration de Dexia Crédit Local ;
- ◆ Administrateur de Generali France Holding ;

- ◆ Administrateur de EDF Énergies Nouvelles ;
- ◆ Membre du Conseil de surveillance et Administrateur du groupe Le Monde.

Sociétés étrangères

- ◆ Vice-Président du Conseil d'administration de Dexia Banque (Belgique) ;
- ◆ Administrateur de Dexia Banque International (Luxembourg) ;
- ◆ Expert auprès du Conseil d'administration de la Banque Européenne d'Investissement (Luxembourg).

Autres

- ◆ Vice-Président de l'Association Française des Banques et Membre du Comité exécutif de la Fédération Bancaire Française ;
- ◆ Membre du Comité de pilotage de Paris Europlace ;
- ◆ Membre du Conseil d'Orientation de l'Institut de l'Entreprise.

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

Sociétés françaises

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

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

Administrateurs représentant l'État

Bruno Bézard

Directeur général de l'Agence des Participations de l'État

Date de première nomination : 14 mars 2007

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

Autres mandats et fonctions en cours

Sociétés françaises

- ◆ Administrateur d'EDF, La Poste, Areva, France Telecom et Thalès depuis avril 2007.

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

Sociétés françaises

- ◆ Administrateur de France Télévision et la SNCF jusqu'en avril 2007 ;
- ◆ Administrateur de Renault jusqu'en septembre 2003.

Né le 19 mai 1963, Monsieur Bézard est ancien élève de l'École Polytechnique et de l'École Nationale d'Administration.

Claude Gressier

Président de la section Économie et Transports du Conseil Général des Ponts et Chaussées

Date de première nomination : 24 juin 2004

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

Autres mandats et fonctions en cours

Sociétés françaises

- ◆ Représentant du Conseil général des Ponts et Chaussées au Conseil d'administration de l'Établissement des Autoroutes de France ;
- ◆ Administrateur de la SNCF.

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

Philippe Josse

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

Date de première nomination : 16 mai 2006

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

Autres mandats et fonctions en cours

Sociétés françaises

- ◆ Administrateur d'EDF ;
- ◆ Administrateur de la SNCF.

Né le 23 septembre 1960, Monsieur Josse est titulaire d'un DEA de droit, diplômé de l'Institut des Sciences Politiques de Paris et ancien élève de l'École Nationale d'Administration.

Administrateurs représentant les actionnaires salariés

Didier Le Chaton

Représentant le personnel navigant technique

Date de première nomination : 26 janvier 2006

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

Nombre d'actions détenues dans la société : 7 199 actions et 3 590 parts de FCPE.

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

Christian Magne

Représentant les personnels au sol et navigant commercial

Date de première nomination : 14 septembre 2001

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

Nombre d'actions détenues dans la société : 233 actions et 246 parts de FCPE.

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

Secrétaire du Conseil

Jean-Marc Bardy

Directeur juridique

Expérience et formation des membres du Conseil d'administration

Administrateur	Expérience au sein du Conseil d'administration			Expérience professionnelle		
	Âge au 31/03/2008	Date d'entrée au Conseil	Expérience acquise au 31/03/2008	Secteur	Expérience dans le secteur	Fonction actuelle
Jean-Cyril Spinetta	64 ans	23/09/1997	11 ans	Service Public Transport aérien (Air Inter et Air France)	15 ans	Président-directeur général d'Air France-KLM et d'Air France
Leo van Wijk	61 ans	24/06/2004	4 ans	Transport aérien (KLM)	37 ans	Vice-Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM
Patricia Barbizet	52 ans	03/01/2003	5 ans	Industrie (Renault, groupe Pinault)	31 ans	Directeur général et Administrateur d'Artemis
Bruno Bézard	44 ans	14/03/2007	1 an	Service Public	20 ans	Directeur général de l'Agence des participations de l'État
Frits Bolkestein	74 ans	22/11/2005	2 ans	Industrie (Shell) Administration/ (Parlement néerlandais et Commission européenne)	17 ans/ 27 ans	Membre du Conseil de surveillance de Nederlandsche Bank
Jean-François Dehecq	68 ans	25/01/1995	13 ans	Industrie (SNPA et Sanofi)	43 ans	Président du Conseil d'administration de Sanofi-Aventis
Jean-Marc Espalioux	56 ans	14/09/2001	7 ans	Services (CGE, Accor)	21 ans	Président de Financière Agache Private Equity
Pierre-Henri Gourgeon	61 ans	20/01/2005	3 ans	Aéronautique et transport aérien	37 ans	Directeur général délégué d'Air France-KLM et Directeur général délégué d'Air France
Claude Gressier	64 ans	24/06/2004	4 ans	Service Public	40 ans	Président de la section économie et transport du Conseil général des Ponts et Chaussées
Philippe Josse	47 ans	16/05/2006	2 ans	Service Public	24 ans	Directeur du Budget
Didier Le Chaton	57 ans	26/01/2006	2 ans	Transport aérien (Air France)	32 ans	Commandant de bord
Cornelis van Lede	65 ans	24/06/2004	4 ans	Industrie (Shell, Akzo, Fédération des industries des Pays-Bas) Conseil (McKinsey & Company)	37 ans	Président du Conseil d'administration de l'INSEAD
Christian Magne	55 ans	14/09/2001	7 ans	Transport aérien (Air France)	34 ans	Cadre financier
Floris Maljers	74 ans	24/06/2004	4 ans	Industrie (Unilever)	36 ans	Président du Conseil d'administration de l'École de Management de Rotterdam
Pierre Richard	67 ans	20/10/1997	10 ans	Banque (CDC, Crédit local de France, Dexia)	25 ans	Président du Conseil d'administration de Dexia

Missions du Conseil d'administration

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

Le Conseil d'administration a adopté, le 17 juin 2004, un règlement intérieur inspiré des rapports Bouton et Vienot. Modifié le 23 novembre 2004 puis le 30 août 2006, ce règlement précise les modalités d'organisation et de fonctionnement du Conseil et fixe les droits et les devoirs des administrateurs en matière d'information, de communication des dossiers, de confidentialité et de conflit d'intérêts. Il détermine, entre autres, les attributions de chacun des quatre comités spécialisés institués au sein du Conseil : le comité d'audit, le comité de stratégie, le comité de rémunération et le comité de nomination.

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

Le règlement intérieur est disponible sur le site internet à l'adresse www.airfranceklm-finance.com.

Organisation du Conseil d'administration

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

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

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

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

Régime de gouvernement d'entreprise et indépendance des administrateurs

Le Conseil d'administration fonctionne selon les principes du gouvernement d'entreprise en vigueur en France tels que présentés dans les rapports Vienot et Bouton et consolidés dans le rapport AFEP-MEDEF d'octobre 2003 à l'exception de la durée des mandats et de l'indépendance des administrateurs.

Le mandat des administrateurs d'Air France-KLM a une durée légale de six ans. Toutefois, afin de se conformer aux principes de gouvernement d'entreprise et de suivre les conclusions des travaux d'évaluation du Conseil, celui-ci a décidé de proposer à l'Assemblée générale des actionnaires, appelée à se réunir le 10 juillet 2008, de réduire la durée du mandat des administrateurs à quatre ans et de mettre en place un processus d'échelonnement des renouvellements.

Par ailleurs, et compte tenu du mode de désignation d'une partie des administrateurs qui résulte tant de dispositions législatives particulières (notamment pour les représentants de l'État), que des accords conclus avec la société KLM, le Conseil n'a pas été amené à débattre de l'indépendance de ses membres au regard des critères fixés par le rapport AFEP-MEDEF.

Déontologie et éthique

Le Conseil d'administration a adopté un code de déontologie et un code d'éthique.

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

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

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

Il n'existe pas de contrat de service liant un membre du Conseil d'administration à Air France-KLM ou à l'une de ses filiales et prévoyant l'octroi d'avantages au terme du contrat.

Situation de conflit d'intérêt

Il n'existe pas, à la connaissance de la société, de conflits d'intérêts entre les devoirs des membres du Conseil d'administration à l'égard de la société et leurs intérêts privés ou autres devoirs. Il est précisé toutefois qu'au 31 mars 2008, l'État français détient 15,7% du capital d'Air France-KLM et 68,4% du capital d'Aéroports de Paris.

Évaluation du Conseil d'administration

Au cours de l'exercice 2006-07, le Conseil d'administration a fait procéder à une évaluation de son fonctionnement par un cabinet indépendant.

Plusieurs thèmes ont été abordés lors de l'évaluation :

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

Les entretiens avec les administrateurs ont fait l'objet d'une restitution anonyme lors de la présentation de la synthèse au Conseil d'administration du 23 mai 2007. À cette occasion, ont notamment été débattus les points suivants : positionnement du Comité de stratégie, renforcement des travaux du comité de rémunération, degré d'exhaustivité du compte-rendu au Conseil d'administration des travaux des comités et délai d'envoi des dossiers préparatoires aux réunions du Conseil d'administration.

Fonctionnement du Conseil d'administration

Le nombre minimum de réunions du Conseil d'administration est fixé à cinq réunions par an. Les réunions du Conseil sont précédées de l'envoi d'un dossier comportant l'ordre du jour et les points qui nécessitent une analyse particulière et une réflexion préalable, des notes de synthèse et/ou une documentation complète. Les questions évoquées en séance donnent lieu à des présentations vidéo ou orales, suivies par des débats.

La langue de travail du Conseil est le français ; toutefois, chaque administrateur peut s'exprimer en français ou en anglais avec interprétation simultanée.

Le secrétariat du Conseil est assuré par le Directeur juridique.

Activité du Conseil au cours de l'exercice 2007-08

Au cours de l'exercice 2007-08, le Conseil d'administration s'est réuni à douze reprises (huit réunions en 2006-07). La durée des réunions du Conseil a été en moyenne de deux heures et demie. Le taux de présence des administrateurs a été de 80% (87,25% en 2006-07), étant noté la tenue de cinq réunions extraordinaires du Conseil d'administration au cours de l'exercice.

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

- ◆ comptes intermédiaires et définitifs ;
- ◆ prévisions budgétaires ;
- ◆ point sur les alliances ;
- ◆ partenariat avec Delta ;
- ◆ consolidation en Europe et aux États-Unis ;
- ◆ offre sur Alitalia ;
- ◆ organisation du groupe pour la phase II du rapprochement avec KLM ;
- ◆ retrait de la cote du *New York Stock Exchange* ;
- ◆ rémunération des dirigeants mandataires sociaux ;
- ◆ évaluation du fonctionnement du Conseil d'administration ;
- ◆ conflits sociaux ;
- ◆ politique de couverture en matière de carburant ;
- ◆ convergence des systèmes d'information d'Air France et de KLM.

Comme en 2006 et en 2007, le Conseil d'administration a tenu en 2008 une réunion dédiée à la stratégie du groupe dans ses différents métiers (passage, cargo, maintenance). L'analyse stratégique du groupe dans le domaine de la consolidation du transport aérien tant en Europe qu'aux États-Unis a également été débattue au cours de la même réunion.

Conventions réglementées

Une seule convention réglementée a été autorisée par le Conseil d'administration au cours de l'exercice 2007-08. Il s'agit de l'autorisation donnée au Président-directeur général de consentir à Aéroports de Paris une garantie de paiement des loyers et charges dus par Air France moyennant le paiement par Air France à Air France-KLM d'une commission annuelle égale à 0,30% de l'encours garanti jusqu'à son expiration.

Les conventions autorisées au cours d'exercices antérieurs ont continué leurs effets. Il s'agit des conventions suivantes :

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

Les comités du Conseil d'administration

Le comité d'audit

Composition

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

Le comité est composé de six membres : Pierre Richard (Président du comité), Jean-François Dehecq, le représentant de l'Agence des Participations de l'État, Floris Maljers, Christian Magne et Didier Le Chaton.

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

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

Missions

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

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

Il approuve le montant des honoraires des Commissaires aux comptes et donne son approbation préalable à la réalisation de certaines de leurs prestations. Le comité doit également veiller à la qualité des procédures permettant le respect des réglementations boursières. Il dispose des moyens nécessaires à l'accomplissement de sa mission ; il peut notamment se faire assister de personnes extérieures à la société.

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

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

Activité

Au cours de l'exercice 2007-08, le comité d'audit s'est réuni quatre fois (cinq fois en 2006-07) avec un taux de présence de ses membres de 87,5% (66% en 2006-07). La durée des séances a été en moyenne de 2h15.

Les questions suivantes ont notamment été examinées par le comité d'audit au cours de l'exercice 2007-08.

Examen des comptes

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

Une séance particulière a été consacrée en juin 2007 à la présentation des comptes en normes US GAAP ainsi qu'à la note de réconciliation entre les comptes IFRS et les comptes en US GAAP établie pour le rapport annuel américain établi sous la forme 20-F, certaines différences de traitement comptable existant entre les normes internationales et les normes américaines.

Retrait de la cote et désenregistrement aux États-Unis

Le comité d'audit a proposé au Conseil d'administration de demander le retrait volontaire de ses actions et ADS de la cote du *New York Stock Exchange* et la fin de son enregistrement auprès de la *Securities and Exchange Commission*. Lors de sa réunion du 17 janvier 2008, le Conseil d'administration a décidé de suivre la recommandation du comité d'audit. Le retrait de la cote et la fin des obligations de *reporting* sont effectifs depuis le 7 février 2008 et le désenregistrement depuis le 7 mai 2008.

Contrôle interne et audit interne

Lors de chacune de ses réunions, le comité a fait un point sur le contrôle interne et l'audit interne. Même si la société n'est plus soumise aux obligations prévues par la loi Sarbanes-Oxley, elle continue à appliquer des standards élevés de *reporting* financier et de gouvernement d'entreprise et maintient un niveau de contrôle interne rigoureux dans l'ensemble du groupe.

Examen des risques

Le comité d'audit a également passé en revue :

- ◆ l'impact éventuel de la crise des *subprime* ;
- ◆ l'évolution de la situation financière des fonds de pension de KLM ;
- ◆ la dette liée au programme de fidélisation *Flying Blue* et la politique comptable en matière de billets émis et non utilisés ;
- ◆ les travaux de l'audit interne et ses résultats.

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

Le comité de stratégie

Composition

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

Missions

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

Activité

Le comité de stratégie ne s'est pas réuni au cours de l'exercice 2007-08 (une réunion en 2006-07), la stratégie du groupe ayant été présentée directement au sein du Conseil d'administration.

Le comité de rémunération

Composition

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

Mission

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

Activité

Le comité de rémunération s'est réuni le 14 juin 2007 avec un taux de présence de ses membres de 100% comme en 2006-07.

Pour l'exercice 2007-08, le comité a proposé que la part fixe des rémunérations du Président-directeur général et du Directeur général délégué, déterminée lors du Conseil d'administration du 23 novembre 2004 au titre de l'exercice 2005-06, soit inchangée, pour la troisième année consécutive.

Il a également proposé de fixer, au titre de l'exercice 2006-07, la part variable de la rémunération des dirigeants mandataires sociaux à 100% de leur rémunération fixe compte tenu de la réalisation de la totalité des critères quantitatifs (progression du résultat opérationnel du groupe) et qualitatifs (poursuite de la construction du groupe, favoriser la mise en place de la nouvelle équipe managériale groupe, contribution à la valorisation du titre Air France-KLM, proposition et mise en œuvre de la stratégie arrêtée par le Conseil d'administration) adoptés par le Conseil d'administration au début de l'exercice. Cette partie variable a été versée au cours de l'exercice 2007-08.

S'agissant enfin de la part variable de la rémunération du Président-directeur général et du Directeur général délégué au titre de l'exercice 2007-08, qui sera versée au cours de l'exercice 2008-09, le comité des rémunérations a proposé au Conseil d'administration d'adopter les modalités de détermination suivantes :

- ♦ fixation du bonus maximal à 150% de la rémunération fixe pour le Président-directeur général et à 120% pour le Directeur général délégué ;
- ♦ fixation du bonus cible à 100% de la rémunération fixe pour le Président-directeur général (70% pour la part quantitative et 30% pour la part qualitative) et à 90% pour le Directeur général délégué (60% pour la part quantitative et 30% pour la part qualitative).

Le comité a par ailleurs proposé au Conseil d'administration de fixer de nouvelles modalités de répartition des jetons de présence, dans les limites fixées par l'Assemblée générale du 24 juin 2004 (cf. section « Rémunérations » ci-après).

Le comité de nomination

Composition

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

Missions

Le comité de nomination est chargé de faire des propositions au Conseil d'administration pour la nomination d'administrateurs ainsi que pour la succession des dirigeants mandataires sociaux, notamment en cas de vacance imprévisible. Par ailleurs, et jusqu'au 4 mai 2007, le comité de nomination avait la compétence pour désigner les membres du comité de management stratégique après consultation, selon les cas, du Président-directeur général d'Air France et/ou du Conseil de surveillance de KLM.

Activité

Le comité de nomination ne s'est pas réuni au cours de l'exercice.

Les rémunérations

La rémunération des administrateurs

Modalités d'attribution des jetons de présence

Les administrateurs reçoivent au titre de leur mandat des jetons de présence dont le montant maximum (800 000 euros) a été déterminé par l'Assemblée générale du 24 juin 2004. Sur proposition du comité des rémunérations, le Conseil d'administration a décidé, lors de sa réunion du 27 juin 2007, d'adopter de nouvelles modalités d'attribution des jetons de présence aux administrateurs, à savoir :

- ♦ 20 000 euros de partie fixe ; et
- ♦ 20 000 euros de partie variable basée sur l'assiduité aux réunions du Conseil d'administration et aux Assemblées générales des actionnaires.

Les membres des comités perçoivent des jetons de présence complémentaires :

- ♦ pour le comité d'audit, le Président et les membres perçoivent des jetons de présence respectivement de 12 000 euros et de 8 000 euros ;
- ♦ pour les autres comités, le Président et les membres reçoivent respectivement 7 500 euros et 5 000 euros.

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

Montants des jetons de présence attribués au titre de l'exercice 2007-08

	2007-08	2006-07
Jean-Cyril Spinetta	40 000 euros	31 000 euros
Leo van Wijk	47 000 euros ⁽¹⁾	28 000 euros ⁽¹⁾
Patricia Barbizet	40 000 euros	25 333 euros
Bruno Bezar	41 846 euros ⁽²⁾	1 333 euros ⁽²⁾
Frits Bolkestein	42 385 euros	22 666 euros
Jean-François Dehecq	43 385 euros	27 333 euros
Jean-Marc Espalioux	32 115 euros	25 666 euros
Pierre-Henri Gourgeon	40 000 euros	24 000 euros
Claude Gressier	38 462 euros ⁽²⁾	26 666 euros ⁽²⁾
Philippe Josse	26 154 euros ⁽²⁾	26 666 euros ⁽²⁾
Didier Le Chaton	46 462 euros	34 000 euros
Cornelis J.A. van Lede	47 385 euros	25 333 euros
Christian Magne	48 000 euros	34 000 euros
Floris Maljers	50 385 euros	28 666 euros
Pierre Richard	53 923 euros	38 000 euros
Montants versés à des administrateurs ayant quitté leurs fonctions en cours d'exercice	-	28 799 euros
Total	637 500 euros	427 461 euros

(1) Montant versé à KLM.

(2) Montant versé au Trésor Public.

La rémunération des mandataires sociaux

Modalités des rémunérations

Conformément aux propositions du comité de rémunération et au titre de leurs fonctions dans la société Air France-KLM et dans la société Air France, le Conseil d'administration a fixé, au titre de l'exercice 2007-08, la part fixe de la rémunération du Président-directeur général et du Directeur général délégué au même niveau qu'en 2005-06 et 2006-07, soit 750 000 euros et 550 000 euros respectivement. Le bonus cible et le bonus maximum du Président-directeur général et du Directeur général délégué au titre de l'exercice 2006-07 ont été fixés respectivement à 80% et 100% de leur rémunération fixe.

Les critères d'attribution du bonus au titre de 2006-07 ont été les suivants :

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

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

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

fonctions sans que le montant puisse excéder en toute hypothèse 40% de la rémunération moyenne des trois dernières années. (Voir note 36.1 aux comptes consolidés).

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

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

M. Van Wijk a cessé ses fonctions de Président du Directoire de KLM à l'issue de l'Assemblée générale annuelle de KLM tenue le 5 juillet 2007. Il continue toutefois d'être employé par KLM. Depuis cette date, il est en charge des alliances ainsi que des développements informatiques du groupe et il est également membre du Comité exécutif groupe. La part fixe de la rémunération de M. Van Wijk s'est élevée à 699 125 euros au titre de l'exercice 2007-08 et la part variable à 462 041 euros au titre de l'exercice 2006-07. En outre, il a bénéficié d'une rémunération exceptionnelle de 1 136 124 euros, prévue dans son contrat de travail à la suite de la fusion entre Air France et KLM en 2004, et dont le versement était subordonné à la poursuite de son activité au sein de KLM jusqu'à l'âge de 60 ans (condition qui a été remplie en 2007). M. Van Wijk bénéficie également d'un plan de retraite géré dans le cadre de la loi néerlandaise. À ce titre, la société a contribué à ce plan à hauteur de 193 000 euros en 2007-08 (186 000 euros en 2006-07).

Montants des rémunérations et avantages versés aux dirigeants mandataires sociaux par Air France-KLM et ses filiales

Le Conseil d'administration a accordé à M. Spinetta et à M. Gourgeon, au titre de l'exercice 2006-07, la totalité du bonus maximum considérant que les critères d'attribution avaient été atteints.

(En euros) (Rappel 2006-07)	Rémunérations brutes			Jetons de présence ⁽³⁾	Total
	Fixe	Après ESA ⁽¹⁾	Variable ⁽²⁾		
Jean-Cyril Spinetta Président-directeur général	750 000 (750 000)	600 240 (600 240)	750 000 (637 500)	40 000 (31 000)	1 390 240 (1 268 740)
Pierre-Henri Gourgeon Directeur général délégué	550 000 (550 000)	449 200 (449 200)	550 000 (467 500)	40 000 (24 000)	1 039 200 (940 700)
Leo van Wijk Vice-Président du Conseil d'administration ⁽⁴⁾	699 125 (675 679)	-	462 041 1 136 124 ⁽⁵⁾ } (467 415)	-	2 297 290 (1 143 094)

(1) M. Spinetta et M. Gourgeon ont souscrit en avril 2005 à l'offre « échange salaires/actions Air France-KLM » proposée par l'État aux salariés d'Air France lors de la cession d'une partie de ses titres. Ils ont souscrit respectivement à 65 240 actions et à 44 769 actions dont la cession est soumise aux restrictions décrites dans la note d'opération visa AMF n° 05-055 en date du 31 janvier 2005.

(2) Au titre de l'exercice précédent.

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

(4) M. van Wijk était Président du Directoire de KLM jusqu'au 5 juillet 2007 et occupe des fonctions salariées au sein de KLM depuis cette date.

(5) 1 136 124 euros de rémunération exceptionnelle.

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

Néant.

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

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

Options de souscription ou d'achat d'actions consenties aux mandataires sociaux d'Air France-KLM et aux salariés du groupe Air France-KLM par les filiales *

	Société Air France	KLM ⁽³⁾						
		07/05/2002		24/06/2003	04/05/2004	17/05/2005 ⁽⁴⁾		
Date d'autorisation	28/09/1999 ⁽¹⁾	07/05/2002		24/06/2003	04/05/2004	17/05/2005 ⁽⁴⁾		
Date d'attribution par le Conseil d'administration	30/05/2000	11/07/2002		26/06/2003	25/06/2004	26/07/2005	26/07/2006	27/07/2007
		(A)	(B)					
Nombre total d'options attribuées	3 516 596	341 350	119 105	355 379	463 884	390 609	411 105	428 850
dont mandataires sociaux **	16 610 ⁽²⁾	28 686	-	28 686	28 686	25 000	25 000	25 000
Première date possible d'exercice des options	30/05/2005	12/07/2005		27/06/2006	26/06/2007	28/07/2008	27/07/2009	27/07/2010
Date limite d'exercice des options	30/05/2007	19/10/2007		30/06/2008	25/06/2009	16/07/2010	26/07/2011	25/07/2012
Prix d'achat par action	15,75 €	12,80 €	10,07 €	6,48 €	13,19 €	13,11 €	17,83 €	34,21 €
Nombre d'actions achetées au 31 mars 2008	3 403 302	341 350	119 105	330 710	131 967	-	-	-
dont mandataires sociaux **	16 610 ⁽²⁾	28 686	-	28 686	-	-	-	-
Nombre d'options annulées au 31 mars 2008	113 294	-	-	-	17 784	7 643	2 165	11 000
Nombre d'options restant à exercer au 31 mars 2008	-	-	-	24 669	314 133	382 966	408 940	417 850
dont mandataires sociaux **	-	-	-	-	28 686	25 000	25 000	25 000

* La société Air France-KLM n'a pas mis en place de plans d'options de souscription ou d'achat d'actions au bénéfice de ses salariés et/ou mandataires sociaux.

** Mandataires sociaux concernés : M. Le Chaton (Air France) et M. Van Wijk (KLM).

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

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

(3) Plans KLM au bénéfice de ses dirigeants et mandataires sociaux. Les nombres d'options et prix d'acquisition mentionnés tiennent compte des ajustements liés à la fusion entre Air France et KLM en 2004.

(4) Les conditions d'acquisition des options attribuées par KLM en 2005, 2006 et 2007 prévoient l'acquisition d'un tiers des options à la date d'attribution, d'un second tiers à la fin de la première année suivant la date d'attribution et du dernier tiers à la fin de la seconde année ; l'acquisition de ces options est subordonnée à la réalisation de critères de performance pré-déterminés ne dépendant pas du marché.

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

Options d'achat d'actions consenties aux salariés non-mandataires sociaux bénéficiant du nombre d'options le plus élevé/Options levées par les salariés non-mandataires sociaux ayant procédé aux levées les plus importantes	Nombre d'options attribuées/Nombre d'actions achetées			
	Nombre total d'options attribuées/d'actions achetées	Prix moyen pondéré (En euros)	Date d'attribution	Nombre d'options levées par date d'attribution
• Air France ⁽¹⁾				
Options consenties en 2007-08 (10 salariés)	-	-	-	-
Options levées en 2007-08 (10 salariés)	51 280	15,75	Mai 2000	51 280
• KLM				
Options consenties en 2007-08 (10 salariés)	140 000 ⁽²⁾	34,21	Juillet 2007	-
Options levées en 2007-08 (10 salariés)	78 656	12,91	Plan 2002 A Plan 2003 B Plan 2004 B	6 206 2 869 69 581

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

(2) Un tiers des options était attribué de façon inconditionnelle et deux tiers sous réalisation de conditions.

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

Personne concernée	Date de l'opération	Nature de l'opération	Prix unitaire (En euros)	Montant de l'opération (En euros)	Type d'instrument financier	Lieu de l'opération
Leo van Wijk Vice-Président du Conseil d'administration d'Air France-KLM	29 juin 2007	Acquisition	34,39	105 405	Actions	Euronext
		Cession	10,10	106 824	Autres instruments financiers	
Didier Le Chaton Administrateur d'Air France-KLM	10 mai 2007	Cession	36,54	18 270	Actions	Euronext
	25 mai 2007	Acquisition	15,75	53 755	Autres instruments financiers	Euronext
Peter Hartman Membre du SMC d'Air France-KLM	22 juin 2007	Acquisition	34,74	102 019	Actions	Euronext
		Cession	9,82	103 810	Autres instruments financiers	
Michael Wisbrun Membre du SMC d'Air France-KLM	11 juin 2007	Cession	11,00	46 239	Autres instruments financiers	Euronext

Le Comité exécutif groupe

Conformément aux accords conclus avec KLM, un Comité de management stratégique (*Strategic Management Committee* ou SMC) avait été mis en place le 6 mai 2004 au sein d'Air France-KLM pour une durée de trois ans. À l'issue de cette période, il était laissé au Président d'Air France le choix entre maintenir cette structure ou instaurer un autre organe de direction. Le Président a choisi de remplacer le Comité de management stratégique par un Comité exécutif groupe qui a pris ses fonctions le 1^{er} octobre 2007.

Pendant la période intermédiaire rendue nécessaire par la consultation des instances représentatives du personnel (mai à septembre 2007), a été mis en place un SMC élargi fonctionnant selon des modalités différentes et sous l'autorité du Président-directeur général.

Le SMC, qui était composé de huit membres, s'est réuni chaque quinzaine en alternance à Amsterdam et à Paris jusqu'en mai 2007 pour prendre des décisions, notamment en matière de coordination des réseaux et des *hubs*, de budgets et plans à moyen terme, de plans de flotte et d'investissement ainsi que d'alliances et de partenariats.

Le Comité exécutif groupe se réunit chaque quinzaine en alternance à Amsterdam et à Paris pour définir les principales orientations du groupe dans le cadre de la stratégie approuvée par le Conseil d'administration.

Le Comité exécutif groupe est composé de onze membres qui, tout en assurant une responsabilité au niveau du groupe Air France-KLM, conservent leurs fonctions au sein de chaque entité. Ils sont ainsi rémunérés par la société avec laquelle ils sont liés par un contrat de travail.

Membres	Age	Expérience professionnelle	
		Secteur	Expérience
Jean-Cyril Spinetta PDG d'Air France-KLM et d'Air France	64 ans	Transport aérien (Air Inter et Air France)	15 ans
Leo van Wijk Vice Président d'Air France-KLM	61 ans	Transport aérien (KLM)	37 ans
Pierre-Henri Gourgeon Directeur général délégué d'Air France-KLM et Directeur général délégué d'Air France	61 ans	Aéronautique et transport aérien	37 ans
Philippe Calavia Directeur général délégué finance d'Air France et d'Air France-KLM	59 ans	Banque Transport aérien (Air France)	7 ans 10 ans
Peter Hartman Président du directoire de KLM	58 ans	Transport aérien (KLM)	35 ans
Alain Bassil Directeur général adjoint maintenance d'Air France et du groupe Air France-KLM	52 ans	Transport aérien (Air France)	28 ans
Christian Boireau Directeur général adjoint commercial France d'Air France	57 ans	DDE Transport aérien (Air Inter et Air France)	6 ans 27 ans
Frédéric Gagey Directeur général délégué finance KLM et Directeur général adjoint flotte et achats du groupe Air France-KLM	51 ans	Transport aérien (Air Inter, Air France et KLM)	14 ans
Bruno Matheu Directeur général adjoint marketing, revenue management et réseaux, d'Air France et du groupe Air France-KLM	44 ans	Transport aérien (UTA et Air France)	22 ans
Erik Varwijk Directeur général adjoint Commerce international KLM et du groupe Air France-KLM	46 ans	Transport aérien (KLM)	19 ans
Michael Wisbrun Directeur général d'Air France-KLM cargo	56 ans	Transport aérien (KLM)	30 ans

Bourse et actionnariat

L'action Air France-KLM en bourse

L'action Air France-KLM est cotée à la bourse de Paris et d'Amsterdam (Euronext Paris et Amsterdam) sous le code ISIN FR0000031122. Elle figure dans le CAC 40 ainsi que dans les indices Euronext 100 et DJ Eurostoxx 300. Le titre figure également dans les indices sectoriels FTSE Cyclical Services, FTSE Airlines et Transports. Air France-KLM

est la seule compagnie aérienne à figurer dans les deux principaux indices de développement durable, le FTSE4Good pour la troisième année consécutive et le DJSI Stoxx 2006. Enfin, le titre est également dans l'indice de l'actionnariat salarié (IAS).

Le 7 février 2008, Air France-KLM s'est délisté du NYSE et a transféré son programme d'*American Deposit Receipt* sur le marché hors cote OTC Market (OTCQX) où il apparaît sous le code AFLYY.

Le code Reuters du titre est AIRF.PA ou AIRF.AS et le code Bloomberg est AF PA.

	2007-08	2006-07	2005-06
Cours le plus haut (en euros)	39,40	36,30	20,50
Cours le plus bas (en euros)	15,20	15,93	11,78
Nombre de titres en circulation	300 219 278	269 398 500	269 383 518
Capitalisation boursière au 31 mars (en milliards d'euros)	5,4	9,2	5,2

Politique de dividende

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

Exercice	Résultat net par action (En euros)	Dividende versé (En euros)
2005-06	3,47	0,30
2006-07	3,35	0,48
2007-08 ⁽¹⁾	2,63	0,58

(1) Soumis à l'Assemblée du 10 juillet 2008.

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

Un dialogue régulier avec les actionnaires individuels et les investisseurs

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

Relations avec les investisseurs

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

Relations avec les actionnaires individuels

Le service Relations avec les actionnaires individuels a une politique active envers les actionnaires privés. Chaque trimestre, un avis financier reprenant les résultats est publié dans un large plan média en France

et aux Pays-Bas. Tous les trois mois, la lettre *Correspondances*, qui fait le point sur l'activité du groupe et du secteur, est envoyée par e-mail ou par poste, aux 7 000 membres du Club d'actionnaires. Cette lettre est également disponible en 3 langues sur le site internet.

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

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

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

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

Un site internet dédié

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

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

Une communication financière récompensée

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

Le comité des procédures d'informations financières

Air France-KLM a décidé, bien qu'elle n'y soit plus obligée, de maintenir son comité d'information financière qui avait été mis en place à l'occasion de l'application de la loi Sarbanes-Oxley aux sociétés cotées aux États-Unis. Ce comité appuie le département de communication financière dans sa mise en œuvre d'une politique de communication transparente, régulière et respectueuse des différentes réglementations.

Composition du comité

Le comité est composé des responsables des fonctions groupe suivantes :

- ◆ la communication financière ;
- ◆ le contrôle interne ;
- ◆ les affaires comptables ;
- ◆ le contrôle de gestion ;
- ◆ l'audit interne ;
- ◆ les affaires juridiques.

Le comité s'appuie en outre sur les personnes responsables des principales activités des deux sociétés, ces personnes participant en tant que de besoin aux réunions plénières.

Le comité rend compte au Directeur financier du groupe.

Missions

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

Le comité s'efforce notamment :

- ◆ d'organiser des évaluations régulières des procédures de contrôle interne relatif à l'élaboration de l'information comptable et financière mises en place par le groupe ;
- ◆ de revoir et approuver la version définitive des rapports, en particulier, du document de référence.

1.

Gouvernement d'entreprise

Cette page est laissée en blanc volontairement.

Activité

2.

Les faits marquants de l'exercice 2007-08	24
Marché et environnement	25
La stratégie	27
L'activité passage	29
L'activité cargo	35
L'activité maintenance	39
Les autres activités	42
La flotte	44
Les faits marquants du début de l'exercice 2008-09	51

Les faits marquants de l'exercice 2007-08

Avril 2007

- ◆ Air France et KLM lancent « Challenge 10 », leur premier plan d'économies commun.

Mai 2007

- ◆ Air France décide de remplacer sa flotte de Boeing B747-400 par des Boeing B777-300 pour réduire sa consommation de pétrole et ses émissions de CO₂.
- ◆ transavia.com France, filiale loisirs du groupe, est lancée avec succès au départ de Paris Orly.

Juin 2007

- ◆ Air France inaugure le nouveau satellite d'embarquement, le S3, directement connecté aux terminaux 2E et 2F à l'aéroport Charles de Gaulle (CDG).
- ◆ Air France et KLM avec leurs partenaires américains Delta et Northwest déposent une demande d'immunité *anti-trust* auprès du département américain des transports (DoT).
- ◆ Le titre Air France-KLM fait son entrée au CAC 40.
- ◆ Air France-KLM et China Southern entament des discussions exclusives en vue de la création d'une *joint-venture* cargo en Chine.

Août 2007

- ◆ La crise des *subprime* fait son apparition aux États-Unis. En s'amplifiant, elle entraîne une crise de confiance dans le secteur bancaire qui a amené des turbulences sur les marchés financiers.

Octobre 2007

- ◆ Air France et KLM poursuivent leur intégration avec la mise en place d'un Comité exécutif groupe composé de 11 membres représentant les grandes fonctions du groupe.
- ◆ Air France et Delta annoncent la signature d'un accord de *joint-venture* sur l'Atlantique Nord.
- ◆ S'appuyant sur l'accord de ciel ouvert entre les États-Unis et l'Europe signé en mars 2007, Air France-KLM annonce son intention de s'implanter à Heathrow dès avril 2008 pour opérer des vols à destination des États-Unis.

Novembre 2007

- ◆ Air France-KLM émet 19,6 millions d'actions nouvelles en contrepartie du solde de 28,7 millions de BASA émis lors de l'échange des titres KLM arrivés à échéance. Au total, 99,3% des BASA ont été convertis en actions pour un montant de 597 millions d'euros.

Décembre 2007

- ◆ Air France-KLM propose à Alitalia de rejoindre le groupe via une offre non engageante.
- ◆ Air France annonce l'acquisition de VLM Airlines qui va renforcer sa position à l'aéroport London City.
- ◆ La Commission européenne fait parvenir à Air France et à KLM une communication des griefs dans laquelle elle fait connaître ses conclusions préliminaires concernant une possible violation du droit européen de la concurrence dans le cadre de l'enquête ouverte en février 2006 dans le secteur du fret aérien en Europe.

Janvier 2008

- ◆ Air France-KLM demande le retrait volontaire de ses actions de la cote du *New York Stock Exchange* à compter du 7 février 2008 et transfère son programme d'ADR sur le marché hors cote OTCQX pour permettre aux investisseurs américains de conserver et de négocier ces titres.

Février 2008

- ◆ Air France et KLM sont en discussion avec le département américain de la justice (DoJ) dans le cadre de l'enquête ouverte en février 2006 dans le secteur du fret aérien sur de possibles violations du droit américain de la concurrence.

Mars 2008

- ◆ Le groupe Air France-KLM dégage les meilleurs résultats opérationnels de son histoire et respecte son objectif de retour sur capitaux employés de 7%.
- ◆ La jetée d'embarquement du terminal 2E à CDG est remise en opération après quatre ans de fermeture à la suite de son effondrement.
- ◆ Air France-KLM dévoile son offre conditionnée sur Alitalia. Cette offre est acceptée par le Conseil d'administration de la compagnie et par le gouvernement italien. Parmi les conditions figure l'engagement de l'ensemble des personnels. Début avril, Air France-KLM constate l'échec des négociations avec les syndicats et met fin à son offre.

Avril 2008

- ◆ Le département américain des transports (DoT) publie le 9 avril un projet d'approbation de la demande d'immunité *anti-trust* déposée en juin 2007 par Air France-KLM et ses partenaires américains.

Marché et environnement

Un contexte économique marqué par le prix du pétrole

Porteur en 2007...

Pour la quatrième année consécutive, la croissance mondiale a été soutenue en 2007 avec un taux de 4,9%, supérieur de 0,2 point aux prévisions du FMI. Cependant, la crise du secteur du crédit à l'été 2007 et sa persistance commencent à avoir des impacts négatifs. Aux États-Unis, la croissance économique s'affaiblit depuis le dernier trimestre 2007 ; l'Europe occidentale voit émerger un risque fort de ralentissement. En revanche, les pays émergents et en développement, comme la Chine et l'Inde, continuent de connaître une croissance très vigoureuse. Dans cette conjoncture, le FMI a ramené sa prévision de croissance mondiale pour 2008 à 3,7% (- 0,7 point par rapport aux prévisions publiées en octobre 2007). (Source : FMI avril 2008).

Le secteur du transport aérien a encore connu en 2007 une année très favorable. Le trafic international a augmenté de 7,4% (+ 5,9% en 2006) pour des capacités en hausse de 6,2%, amenant ainsi le coefficient d'occupation à 77%. Plus de 2,2 milliards de passagers (+ 6%) ont voyagé dans le monde. Malgré la hausse continue du prix du pétrole, l'industrie du transport aérien a amélioré ses performances. Le chiffre d'affaires total devrait s'élever à 485 milliards de dollars (+ 7,3%). Après une facture pétrolière de 136 milliards de dollars (+ 23%) sur la base d'un prix moyen du Brent de 73 dollars par baril, l'industrie dégagerait un résultat d'exploitation de 16,3 milliards de dollars (+ 26%) et une marge opérationnelle de 3,4% soit son niveau de l'année 2000 (source : IATA). Ce retour à la rentabilité a été possible grâce au dynamisme des recettes et aux efforts de maîtrise des coûts hors carburant.

Dans ce contexte mondial, le trafic des compagnies européennes membres de l'AEA a augmenté de 5,1% par rapport à 2006 pour des capacités en hausse de 4,2%. Le coefficient d'occupation s'est établi à 77,1%, en hausse de 0,7 point (source AEA). Les compagnies aériennes européennes ont également amélioré leurs résultats avec 6,1 milliards de dollars de résultat d'exploitation, en hausse de près de 13% sur l'année précédente.

...mais plus difficile en 2008

L'année 2008 se présente sous des auspices différents. La croissance de la demande de transport aérien étant directement liée à la croissance économique mondiale, les perspectives sur le long courrier auraient dû rester favorables (+ 6%), soutenues par le dynamisme des pays d'Asie et d'Amérique Latine. Cependant, l'augmentation des charges de carburant va nécessiter une hausse des tarifs qui pèsera temporairement sur la demande et va amener le secteur à se remodeler. Réduction des capacités, accélération des rapprochements, disparition

d'opérateurs devraient marquer l'année 2008 comme en témoignent déjà de nombreux exemples. Des compagnies telles que SAS, British Airways, Varig ou encore Alitalia ont annoncé des réductions de capacités. Aux États-Unis, sept petites compagnies ont déjà disparu et les majors envisagent des fusions comme nos partenaires Delta et Northwest. Un tel contexte va favoriser les acteurs forts disposant d'une flotte jeune, de *hubs* efficaces et d'une couverture pétrolière amortissant la hausse du prix du pétrole.

Un environnement concurrentiel en évolution

De nouveaux acteurs sur le long-courrier...

En Europe, trois grands groupes européens ont émergé ces cinq dernières années et dominent le trafic long-courrier. Air France-KLM opère autant de vols long-courriers que dix compagnies nationales européennes réunies. La demande en long-courrier devrait rester soutenue pour les trois prochaines années mais seuls ces grands groupes et quelques compagnies de niche prévoient de se développer significativement. En revanche, une nouvelle concurrence est apparue. Les majors américaines très tournées vers leur marché domestique qui devient très difficile, cherchent à se développer à l'international. Delta a ainsi annoncé le 23 avril 2008 qu'elle allait réduire de 9 à 11% ses capacités sur le marché américain mais qu'elle continuerait à augmenter ses liaisons internationales.

Un segment de niche est apparu avec de nouvelles compagnies « tout business » qui relient Londres et Paris à New York. Leur approche marketing vise à offrir un produit « classe affaires » à un prix plus bas que celui des compagnies traditionnelles. Malgré des taux de remplissage corrects, ces compagnies éprouvent des difficultés à atteindre le niveau de coûts nécessaire à ce modèle : MaxJet, pionnière sur ce segment, a déposé son bilan en décembre 2007 suivie par Eos en avril et Silverjet en mai 2008. De plus, ce modèle peut être repris par les compagnies traditionnelles comme British Airways qui a annoncé, un produit comparable pour 2009.

Les compagnies du Golfe connaissent un développement très rapide, soutenues par leurs gouvernements qui cherchent à développer l'économie de l'après-pétrole. Les trois principales, Emirates, Qatar Airways et Etihad, disposaient d'une flotte totale de 100 avions en 2004. En 2007, ce nombre est passé à 175 avions et pourrait atteindre 316 avions en 2012. Organisées en modèle de *hub* long courrier/long courrier, elles occupent un positionnement géographique attractif pour certains flux comme ceux entre l'Europe et l'Asie du sud-est ou l'Australie même si ce modèle de correspondance peut être concurrencé par des vols directs privilégiés par les passagers professionnels.

...et une évolution structurante sur l'Atlantique Nord

Premier marché mondial de transport aérien, l'Atlantique Nord connaît une évolution structurante. En effet, la Commission européenne et les États-Unis ont signé le 22 mars 2007 un accord de ciel ouvert entré en vigueur le 30 mars 2008. Cet accord, qui se substitue aux différents accords bilatéraux, libéralise ce marché en permettant à n'importe quelle compagnie européenne d'opérer des vols à destination des États-Unis à partir de n'importe quelle ville européenne. Il ouvre surtout à la concurrence l'aéroport d'Heathrow dont l'accès vers les États-Unis était limité à deux compagnies britanniques et deux compagnies américaines, les autres opérateurs américains opérant à partir de l'aéroport secondaire Gatwick.

Le moyen-courrier face au TGV et aux *low-cost*

Les principaux concurrents sur le moyen-courrier européen sont les compagnies *low-cost* et les trains à grande vitesse, TGV sur le domestique français et Eurostar sur Londres. Les *low-cost* connaissent une croissance ininterrompue. Ryanair et easyJet, les deux principales compagnies *low-cost*, sont passées de 11,7 millions de passagers en 2000 à 82,9 millions en 2007. On dénombre une cinquantaine d'opérateurs qui détiennent 37% de part de marché

mesurée en offre. L'Espagne est le premier pays où les *low-cost* représentent 61% des sièges offerts, suivi par l'Irlande (53%) et la Grande-Bretagne (52%). En France et aux Pays-Bas, elles se situent légèrement en dessous de la moyenne européenne avec respectivement 29 et 27%. Par ailleurs, ces compagnies sont devenues aussi des acteurs importants sur les marchés domestiques européens : en Grande-Bretagne, elles représentent plus de 60% de l'offre et en Allemagne et en Italie, plus de 30% de l'offre. Cependant, selon une déclaration du représentant d'easyJet en France en avril 2008, le maintien du prix du pétrole durablement au-delà de 100 dollars le baril devrait amener la disparition ou la fusion d'un grand nombre d'acteurs de ce secteur.

Le marché domestique français est dominé par le TGV qui détient, en 2007, une part de marché de 80%, en progression de deux points par rapport à 2006 grâce à l'ouverture du TGV Est. Le nombre de passagers est passé de 84 à 91 millions. Air France a bien résisté : si sa part de marché a perdu deux points pour passer à 17%, le nombre de passagers est resté stable à 20 millions. Le TGV a longtemps limité l'offre des *low-cost* sur le marché domestique. Cependant, celle-ci devrait connaître une croissance significative avec l'ouverture de deux nouvelles bases d'easyJet dont le modèle évolue vers des nouvelles clientèles plus exigeantes.

La stratégie

Le groupe Air France-KLM poursuit une stratégie de croissance rentable et durable en s'appuyant sur des atouts spécifiques et sur la complémentarité d'Air France et de KLM dans leurs trois métiers principaux (passage, fret et maintenance). À partir de ces atouts fondamentaux, les deux compagnies développent d'importantes synergies tant en termes de revenus que de coûts. Elles ont opté pour une approche pragmatique, adaptée aux enjeux de chaque métier. Pour le transport de passagers, elles coordonnent leurs réseaux et leurs équipes mais conservent leurs marques, Air France et KLM. Dans le fret, le groupe a créé une direction unique, la *Joint Cargo Team*, qui gère les activités de vente, de distribution, le marketing et le réseau, la stratégie et le développement de la marque commune Air France-KLM Cargo. Dans la maintenance aéronautique, le groupe a fait le choix de créer des centres d'expertise technique qui s'appuient sur les compétences de chaque compagnie.

La stratégie de croissance du groupe s'accompagne d'un contrôle strict des coûts qui se traduit par des plans d'économies triennaux.

Des atouts fondamentaux pour poursuivre la croissance

Un réseau puissant et équilibré

Le groupe Air France-KLM dispose du réseau le plus important entre l'Europe et le reste du monde. Ainsi, sur les 181 destinations long-courriers desservies directement par les compagnies membres de l'AEA (Association européenne de transport aérien) à l'été 2008, Air France-KLM offre 114 destinations, soit 63% du total contre 39% pour British Airways et 47% pour Lufthansa et Swiss. De plus, le groupe propose aussi 42 destinations uniques qui ne sont opérées ni par British Airways ni par Lufthansa.

Enfin, présent sur tous les grands marchés, le groupe dispose d'un réseau équilibré. En effet, aucun marché n'est dominant, le premier marché représentant seulement 27% du chiffre d'affaires passage.

Deux hubs coordonnés sur des plates-formes aéroportuaires en développement

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

Depuis juin 2007 et jusqu'en 2012, Air France bénéficie de l'ouverture progressive de nouvelles infrastructures aéroportuaires qui vont accueillir ses passagers dans d'excellentes conditions et faire de Roissy-CDG une référence européenne.

Une base de clientèle équilibrée

Le groupe Air France-KLM dispose d'une base de clientèle équilibrée qui se répartit pour moitié entre les passagers voyageant pour des raisons professionnelles et ceux voyageant pour des raisons personnelles. Cet équilibre se retrouve également dans la répartition entre passagers en correspondance (56%) et passagers en vol direct (44%). De plus, 50% du chiffre d'affaires est assuré par la politique de fidélisation du groupe (programme de fidélisation ou contrats avec les entreprises).

Une alliance mondiale qui renforce le réseau

Air France et KLM jouent un rôle moteur dans l'alliance SkyTeam, deuxième alliance mondiale en parts de marché. Réunissant onze compagnies européennes, américaines et asiatiques, SkyTeam permet au groupe de répondre aux besoins du marché et de faire face à la concurrence tant dans le transport de passagers que dans le transport de fret. En 2007, China Southern a rejoint Aéroflot, Aéromexico, Air France, Alitalia, Continental, CZA, Delta Airlines, KLM, Korean Airways et Northwest Airlines.

Une flotte moderne

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

Une offre produit innovante

Air France-KLM met le client au cœur de sa stratégie non seulement en mettant à sa disposition le meilleur réseau du monde par ses destinations et ses horaires mais aussi en développant une offre produits innovante : combinaison tarifaire multipliant les possibilités d'acheminement et donnant accès à des tarifs attractifs, programme de fidélisation commun, *Flying Blue*, issu de la fusion des programmes d'Air France et de KLM, e-services ou encore enrichissement de l'offre cabine. Le groupe veille à développer ces nouveaux produits et services dans le respect de sa politique environnementale.

Une maîtrise des coûts pour renforcer la rentabilité

Des synergies et des plans d'économies

Grâce à leur complémentarité dans leurs trois métiers principaux, les deux compagnies dégagent des synergies importantes. Estimées à l'origine à 495 millions d'euros au terme de 5 ans (2008-09), ces synergies ont été révisées régulièrement à la hausse pour s'élever à 750 millions d'euros (+ 51,5%) à la même échéance. De plus, de nouvelles synergies vont encore augmenter ces montants, notamment celles apportées par l'intégration informatique qui se déploie progressivement jusqu'en 2010-11 avec un objectif d'un milliard d'euros. La nouvelle organisation du groupe mise en place en octobre 2007 va accélérer l'intégration des deux compagnies et générer un nouveau potentiel de synergies.

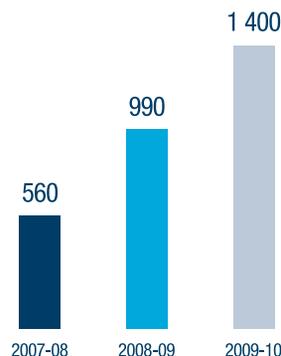
Parallèlement, et pour une gestion plus efficace, les deux compagnies ont préparé un plan d'économies triennal commun qui intègre la part des synergies de coûts restant à venir soit 212 millions d'euros. Le programme « Challenge 10 », mis en œuvre depuis le 1^{er} avril 2007, vise un montant total d'économies de 1,4 milliard d'euros, soit une baisse des coûts unitaires de 3% hors carburant à l'issue de l'exercice 2009-10. Ce plan s'appuie sur quatre sources d'économies. La première est liée au renouvellement de la flotte. Air France a décidé d'accélérer le remplacement de ses Boeing 747-400 par des Boeing 777-300 qui entreront dans la flotte entre 2007 et 2013. Le montant d'économies sur les trois premières années est estimé à 340 millions d'euros dont 235 millions de carburant et 105 millions de maintenance.

La deuxième source d'économie, d'un montant de 100 millions d'euros, est la poursuite de la réduction des commissions aux agences de voyage à l'étranger et la renégociation des coûts de GDS.

La troisième source provient des achats pour un montant de 280 millions d'euros grâce à l'intégration des fonctions achats d'Air France et de KLM et à la définition de spécifications communes aux deux entreprises. La dernière source, la plus importante avec 680 millions d'euros, concerne les efforts de productivité et d'amélioration des process avec le non-remplacement de départs en retraite, l'intégration des équipes commerciales à l'étranger et l'intégration progressive de systèmes d'information.

► Déroulement de « Challenge 10 » sur les trois ans

En millions d'euros



Au 31 mars 2008, les économies réalisées (536 millions d'euros, soit 96% de l'objectif 2007-08) ont permis une baisse de 1% à change et pétrole constants des coûts unitaires mesurés à l'ESKO (équivalent siège-kilomètre offert), en ligne avec l'objectif de « Challenge 10 ».

Une politique de couverture pétrole efficace

Depuis plus de 10 ans, le groupe Air France-KLM s'est doté d'une politique de couverture pétrole pour garantir une évolution maîtrisée du prix du carburant. Face à la hausse continue du prix du pétrole depuis plusieurs années, cette politique prudente a prouvé toute son efficacité en limitant les impacts négatifs des hausses et en donnant au groupe le temps de s'adapter à cette nouvelle donne qui fait de la facture pétrolière le deuxième poste de coût après les salaires dans les compagnies aériennes.

Des indicateurs de performance précis ⁽¹⁾

Air France-KLM a choisi comme indicateurs de performance :

- ◆ le retour sur capitaux employés, indicateur pertinent pour une industrie qui investit fortement ; et
- ◆ la marge opérationnelle ajustée.

Le retour sur capitaux employés mesure la rentabilité des capitaux investis en rapportant le résultat d'exploitation aux capitaux utilisés moyens. La comparaison de ce ratio avec le coût du capital permet de déterminer si le groupe crée de la valeur pour ses actionnaires.

La marge opérationnelle ajustée permet d'éliminer les impacts comptables des différents modes de financement de la flotte et favorise ainsi une meilleure comparabilité de la rentabilité des compagnies aériennes.

(1) Voir définitions dans le glossaire financier.

L'activité passage

L'activité passage est le premier métier du groupe Air France-KLM. Il représente près de 80% du chiffre d'affaires et 92% du résultat d'exploitation.

Le groupe conduit sa stratégie passage en s'appuyant sur une combinaison unique d'atouts, une politique commerciale centrée sur la satisfaction de ses passagers et une réactivité forte pour saisir les opportunités de développement ou relever le défi de la concurrence.

Une combinaison unique d'atouts

Un réseau puissant

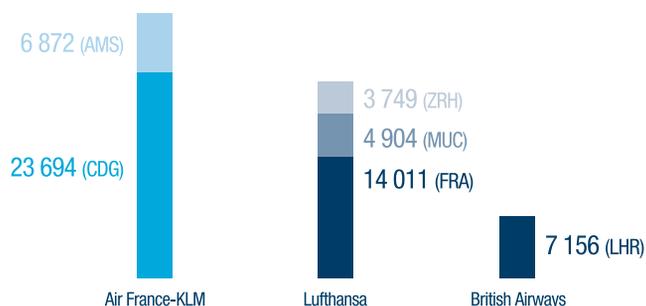
Doté d'une flotte de 543 avions passage en exploitation, le groupe opère 2 500 vols quotidiens vers 258 destinations dont 134 destinations moyen-courriers et 124 destinations long-courriers. Son réseau est organisé autour de cinq pôles : Paris CDG et Amsterdam Schiphol, plates-formes de correspondance ou *hub* à destination de l'international, Paris Orly qui couvre le marché domestique français, Lyon, *hub* moyen-courrier principalement réservé aux liaisons interrégionales européennes et, depuis avril 2008, Londres où le groupe se crée une position forte vers les États-Unis à partir de l'aéroport d'Heathrow et vers l'Europe à partir de l'aéroport de London City Airport. Au cours de l'exercice, 74,8 millions de passagers (+ 1,8%) ont emprunté le réseau du groupe

Deux hubs coordonnés

Puissants et coordonnés, les *hubs* de Paris CDG et d'Amsterdam Schiphol sont reliés par une quinzaine de liaisons quotidiennes. Ils offrent 30 500 opportunités de correspondance hebdomadaires en moins de deux heures entre les vols moyen-courriers européens et les vols long-courriers internationaux. Ces *hubs* efficaces contribuent au dynamisme de l'activité du groupe avec 50% de passagers en correspondance à CDG et 72% à Schiphol.

Ce système de « co-voiturage » à grande échelle donne aux petits marchés accès au monde. Il optimise la flotte et permet l'utilisation d'avions plus gros, ce qui limite les nuisances et les émissions de CO₂. Ainsi, la deuxième vague au *hub* de CDG, organisée autour de l'arrivée de 59 vols moyen-courriers et du départ de 21 vols long-courriers, offre 1 319 combinaisons possibles en moins de deux heures avec seulement 80 avions.

► Le plus grand nombre d'opportunités de correspondances en Europe



Nombre d'opportunités de correspondance hebdomadaires moyen-courrier/long-courrier en moins de deux heures

La combinaison des deux *hubs* de CDG et de Schiphol est unique en Europe. Grâce à elle, le groupe Air France-KLM propose un nombre élevé de fréquences par destination et une large gamme d'horaires. Un passager peut ainsi choisir entre 12 vols quotidiens vers New York, cinq vols pour Tokyo ou encore trois vols pour Johannesburg ou quatre pour Montréal. Cette organisation est particulièrement favorable tant au passager haute contribution faisant un vol direct qu'au passager en correspondance qui a aussi la possibilité d'optimiser son voyage en utilisant les deux *hubs*. Cette dernière offre, sans équivalent, a permis de générer 220 millions d'euros de chiffre d'affaires complémentaires en quatre ans.

De nouvelles installations à Paris CDG

L'amélioration des infrastructures de Paris CDG a bénéficié aux clients d'Air France. L'ouverture progressive au premier semestre du satellite d'embarquement S3 d'une capacité de 9 millions de passagers a été complétée en mars 2008 par la réouverture de la jetée d'embarquement du terminal T2E qui retrouve ainsi sa capacité d'accueil de 8,5 millions de passagers. Grâce à ces nouvelles installations, la qualité du service offert aux passagers s'est fortement améliorée avec un taux d'avions au contact des terminaux en très forte hausse, des circuits de correspondance dédiés et des espaces et salons plus vastes. Cette évolution favorable va se poursuivre avec l'ouverture à l'automne 2008, d'un terminal réservé aux avions régionaux d'une capacité de 3 millions de passagers. Avec ces nouvelles infrastructures, Air France-KLM entend faire de Paris CDG le hub européen de référence.

Un système d'alliances et de partenariats

Pour répondre à l'ensemble des besoins de ses clients, le groupe complète son offre avec l'alliance SkyTeam et des partenariats. Forte

de onze membres en Europe (Aeroflot, Air France, Alitalia, CSA Czech Airlines et KLM), en Asie (Korean Air et China Southern), aux États-Unis (Delta, Continental et Northwest) et au Mexique (AeroMexico), SkyTeam est la deuxième alliance mondiale avec une part de marché de 19%. Avec 841 destinations dans le monde dans 162 pays reliées par 16 400 vols quotidiens, SkyTeam a transporté 428 millions de passagers en 2007. L'alliance a accueilli en septembre 2007 trois membres associés, Air Europa (Espagne), Copa Airlines (Panama) et Kenya Airways qui proposent 47 nouvelles destinations et près de 500 vols quotidiens. De plus, des partenariats locaux, comme JAL sur le Japon ou Qantas sur l'Australie, élargissent le service offert.

Des outils de fidélisation performants

Flying Blue pour les passagers

Lancé en juin 2005, *Flying Blue*, programme de fidélisation commun aux deux compagnies, progresse régulièrement, passant de 10 millions d'adhérents en 2005 à 13 millions en 2007. 40% des membres sont français ou néerlandais, 30% sont européens et 30% proviennent du reste du monde. Conçu principalement pour rivaliser avec les cartes des transporteurs nationaux sur les marchés tiers et renforcer la présence commerciale du groupe, il permet aux passagers d'Air France et de KLM de profiter du réseau combiné du groupe. Ainsi, près de 10% des adhérents voyagent sur les deux compagnies, soit une progression de près de 3 points sur l'année précédente. Son succès en Europe est important : 18% des détenteurs en Grande-Bretagne, 17% en Suisse ou encore 16% en Allemagne, voyagent sur les réseaux des deux compagnies. *Flying Blue* permet aussi d'accumuler des miles utilisables sur les vols des compagnies membres de l'alliance SkyTeam, ainsi qu'auprès de 130 partenaires aériens ou non aériens. Il a été récompensé de nombreuses reprises par des prix valorisant le programme de fidélité leader en Europe.

Les adhérents de *Flying Blue* bénéficient de e-services : ils peuvent consulter leur compte, demander des régularisations ou avoir accès à des offres promotionnelles sur les sites commerciaux des deux compagnies. 56% des membres ont choisi d'adhérer en ligne et 90% des billets prime sont des e-tickets. De plus, 37% d'entre eux ont opté pour la réception en ligne de leurs relevés de compte.

Des contrats pour les entreprises

Le groupe mène une politique de fidélisation des entreprises à travers des contrats firmes. Ils représentent près de 50% du chiffre d'affaires business qui, lui-même, représente près de 50% du chiffre d'affaires de l'activité passage. Cette politique commerciale concerne non seulement les grandes entreprises mais également les PME à qui le groupe propose des offres adaptées. Aujourd'hui, ce sont plus de 70 000 contrats en vigueur. Les entreprises internationales bénéficient également de contrats globaux signés dans le cadre de l'alliance SkyTeam.

Une politique d'innovation permanente

L'environnement commercial change : l'offre concurrentielle s'élargit ; s'y ajoutent les nouvelles responsabilités du transport aérien (sécurité, environnement, politiques consuméristes) ; enfin, le comportement des clients tant individuels qu'entreprises évolue vers plus d'exigence et plus de personnalisation. Pour répondre à ces changements, le groupe Air France-KLM a mis en place une politique d'innovation fondée sur le parti pris d'offrir à ses clients les dernières innovations.

Une démarche de recherche

Les deux compagnies conduisent une démarche de recherche et d'innovation marketing pour concevoir et tester de nouveaux produits et services, tant en vol qu'au sol. Des groupes de réflexion complètent le travail des équipes de recherche et développement. Une démarche structurée a été mise en place avec Innovaction pour faire émerger des idées, les étudier et les lancer. Les clients sont associés à cette démarche soit à travers des enquêtes, soit à travers des panels en ligne ou des focus groupes. Air France traite environ 450 000 questionnaires et interroge ses clients les plus importants à travers un outil spécifique, le site *FB@home*. KLM travaille avec un panel de 400 clients internautes avec *KLM in touch*. De ces réflexions marketing naissent de futurs produits et services comme le téléphone à bord, qui sont ensuite testés auprès des clients. Air France a d'abord testé le processus d'échange de données via SMS ou mail à bord d'un Airbus A318 spécialement équipé. Une deuxième phase de test est actuellement en cours, pour évaluer les possibilités de recevoir ou de donner des appels. Parallèlement, les avis des passagers et des équipages navigants commerciaux sont recueillis et analysés. Du résultat de ces études dépendra la décision d'élargir à l'ensemble des vols l'échange de données et éventuellement les échanges vocaux.

De nouveaux produits

Les e-services

L'exercice 2007-08 a été fertile en nouveaux produits et services. Air France et KLM ont installé de nouvelles bornes libre-service Correspondance à CDG et à Schiphol qui affichent des informations personnalisées et actualisées en dix langues sur la continuation du voyage, et proposent une offre alternative avec émission de la carte d'embarquement correspondante, si la correspondance ne peut être assurée à l'heure prévue.

Air France et KLM ont également mis à la disposition de leurs clients qui prévoient de voyager avec un excédent de bagages la possibilité d'acheter une franchise bagages supplémentaire sur le site internet de leur compagnie avec une réduction de 30% par rapport au prix appliqué à l'aéroport. L'enregistrement et le choix du siège à bord à partir d'un téléphone mobile sont désormais possibles et complètent ce service disponible sur internet qui rencontre un très grand succès. Plus de 23 000 passagers s'enregistrent quotidiennement sur les sites et ce sont plus de 12 millions de passagers depuis le lancement de ce service.

Le confort des passagers

Les deux compagnies améliorent constamment le confort de leurs passagers. Air France a engagé une refonte des services au sol au départ de Paris CDG pour les passagers voyageant en L'Espace Première en leur offrant un accompagnement personnalisé de leur arrivée au terminal à leur transfert dans l'avion. KLM a amélioré le confort de sa classe *World Business Class* sur les vols long-courriers en adoptant le siège qui équipe les avions d'Air France auquel il a été apporté quelques améliorations. Depuis novembre 2007, les passagers d'Air France ont à bord la plus grande salle de cinéma avec 85 films, des séries TV, des jeux et une sélection de 200 CD.

Une approche culturelle différenciée

Servant une clientèle internationale à plus de 60% et menant une politique de développement vers l'Amérique Latine et l'Asie, le groupe entend répondre à la diversité culturelle de ses clients. Les actions sont nombreuses : intégration dans les équipages navigants commerciaux (PNC) de personnes issues des pays desservis, ou formations des équipages aux attentes différenciées des passagers. Ainsi trois programmes, Phoenix USA, India et China, permettent aux PNC d'appréhender les différences culturelles et d'y apporter des réponses appropriées. Le groupe tient aussi compte des différences alimentaires. Au cours de cet exercice, il a signé un partenariat avec South Beauty, prestigieux groupe de gastronomie chinoise pour offrir à ses passagers voyageant entre la Chine et l'Europe le choix entre des plats occidentaux et des plats chinois. De même, Air France s'est associé au groupe indien Oberoi pour offrir une restauration aux couleurs de l'Inde et KLM a apporté une touche japonaise sur ses vols à destination du Japon grâce à son partenaire l'hôtel Okura Amsterdam.

La nouvelle offre de divertissement à bord des avions d'Air France propose des films traduits en neuf langues dont le chinois, le coréen ou encore le japonais.

Une politique commerciale responsable

Le groupe est engagé dans le développement responsable. Pour *Flying Blue*, son programme de fidélité, il remplace progressivement les cartes en plastique par des cartes fabriquées à partir d'amidon naturel de plantes. Composées à 90% de matières naturelles abondantes et renouvelables, elles ont un impact limité sur l'environnement tout au long de leur cycle de vie. Les étiquettes bagage vont également être remplacées par des étiquettes biodégradables. A terme, ce processus de remplacement fera économiser dix tonnes de PVC. En outre, le groupe incite les membres de *Flying Blue* à recevoir leur relevé de compte par mail. Aujourd'hui, 37% d'entre eux ont fait cette démarche, permettant ainsi d'économiser plus de 200 tonnes de papier par an.

Le groupe propose également à ses clients un véritable programme de compensation des émissions de CO₂. En partenariat avec WWF pour KLM et avec *Goodplanet* pour Air France, les contributions volontaires, qui s'ajoutent aux différentes actions du groupe, soutiennent des projets destinés au développement des énergies renouvelables.

Une réactivité forte

Les opportunités du marché londonien

L'accord de ciel ouvert offre au groupe une opportunité de s'implanter à Heathrow pour pénétrer le plus important marché européen long-courrier vers les États-Unis. Le fait que les flux de trafic haute contribution entre New York et Londres sont trois fois supérieurs aux flux entre New York et Paris, premier marché de l'Europe continentale, dimensionne bien la profondeur de ce marché.

Dès avril 2008, pour construire un réseau significatif à partir d'Heathrow, Air France et KLM ont mis des slots à disposition de leurs partenaires américains, Delta et Northwest pour desservir, avec neuf vols quotidiens en partage de code, sept villes américaines dont les deux plus importantes New York et Los Angeles. Cette dernière destination est desservie directement par Air France qui est ainsi la première compagnie européenne à opérer un vol long-courrier entre deux destinations situées hors de son territoire national.

En octobre 2007, Air France et Delta ont conclu un accord de *joint-venture* à l'instar de KLM et de Northwest qui coopèrent ainsi depuis plus de 10 ans sur l'Atlantique Nord. Ce type d'accord permet un développement conjoint du réseau avec un partage des recettes et des coûts. Applicable depuis avril 2008, le périmètre de la *joint-venture* entre Air France et Delta comprend les vols reliant les *hubs* des deux compagnies et les vols en correspondance ainsi que les vols au départ d'Heathrow. Une nouvelle étape dans la structuration du marché de l'Atlantique Nord vient d'être franchie avec, en mai 2008, l'attribution par le département des transports américain (DoT) de l'immunité *anti-trust* aux quatre compagnies. Ces deux *joint-ventures*, qui fonctionnent séparément aujourd'hui, vont pouvoir se fondre en une seule *joint-venture* avant la fin de l'année 2009, conformément à la demande du DoT. De plus, Delta et Northwest ont annoncé leur intention de fusionner, ce qui devrait faciliter et simplifier sa mise en œuvre. Le périmètre va s'élargir à l'ensemble des vols transatlantiques entre les États-Unis, le Canada, le Mexique et l'Europe et le Bassin méditerranéen et représenter un chiffre d'affaires d'environ 12 milliards de dollars. Le groupe en attend une amélioration de 3% environ de la rentabilité de ce réseau.

Air France poursuit son développement au cœur de Londres. Il y a un an, CityJet for Air France développait son offre en reliant London City, aéroport situé près des nouveaux quartiers d'affaires de Londres, à dix nouvelles villes européennes. Cette année, le groupe complète ce réseau avec l'acquisition de la compagnie VLM.

L'adaptation du réseau moyen-courrier

Sur les marchés les plus concurrents, le groupe a pris quatre mesures qui lui permettent de s'adapter et d'apporter une réponse appropriée. Sur l'Europe et le marché domestique français, le groupe combine l'effet fréquence sur les routes à fort potentiel de trafic, l'ouverture de quelques lignes et la productivité en utilisant des modules plus gros.

Cela représente la moitié de la croissance de l'offre moyen-courrier d'Air France à l'été 2008.

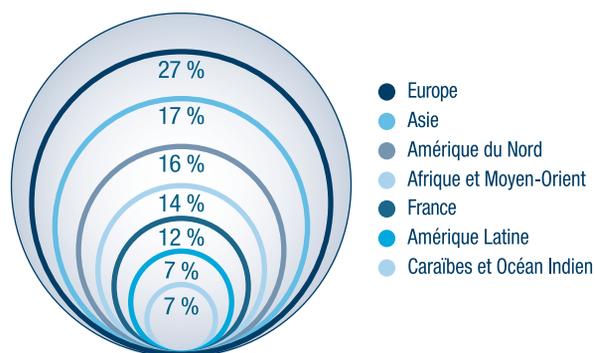
Le groupe a également lancé une nouvelle grille tarifaire commune à Air France et KLM, Eureka, avec des prix d'appel très bas, une flexibilité plus grande, une structure plus simple assortie d'une gestion plus fine de l'offre. Cette nouvelle gamme de prix s'adresse aussi bien aux passagers loisirs qu'aux voyageurs d'affaires de PME-PMI. En cas de concurrence frontale avec une *low-cost*, le groupe élabore une réponse en termes d'offre et de prix. Enfin, sur le marché loisirs, le groupe a lancé à l'été 2007, transavia.com France qui relie Paris Orly à des destinations loisirs moyen-courriers. Cette offre vient en complément de celle de transavia.com Pays-Bas, filiale de KLM.

Une nouvelle amélioration de la rentabilité de l'activité passage

Le groupe a conforté sa position de leader européen avec une part de marché mesurée en trafic de 26,2% au sein de l'Association of European Airlines (AEA) et de 8% au plan mondial. L'activité passage est restée soutenue au cours de l'exercice avec un trafic en hausse de 3,9% après

un impact négatif de 0,6% dû aux mouvements sociaux à Air France au dernier trimestre 2007 et au contrôle aérien à Orly en début 2008. Les capacités ayant augmenté de 4,6%, le taux d'occupation s'est établi au niveau élevé de 80,8% bien qu'en léger retrait sur l'année précédente (- 0,6 point). Il reste cependant près de 4 points au-dessus du taux d'occupation moyen des compagnies membres de l'AEA.

► Un réseau équilibré (en % du chiffre d'affaires passage régulier)



Chiffres clés par réseau												
Au 31 mars	Destinations (Saison été)		Offre en SKO (En millions)		Trafic en PKT (En millions)		Taux d'occupation (En %)		Nbre de passagers (En milliers)		Chiffre d'affaires passage régulier (En millions d'euros)	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Europe	134	122	57 958	56 748	40 868	40 219	70,5	70,9	51 701	51 312	7 220	7 079
Amérique du Nord	23	19	53 848	50 449	45 329	43 391	84,2	86,0	6 722	6 419	2 858	2 730
Amérique Latine	11	10	26 530	23 915	22 822	21 162	86,0	88,5	2 424	2 306	1 364	1 283
Asie/Pacifique	24	24	55 312	51 791	47 806	44 934	86,4	86,8	5 565	5 209	2 962	2 686
Afrique/ Moyen Orient	50	49	35 811	34 928	28 191	27 304	78,7	78,2	5 318	5 142	2 527	2 362
Caraïbes/ Océan Indien	16	16	26 854	27 236	22 211	22 500	82,7	82,6	3 065	3 096	1 255	1 201
Total	258	240	256 314	245 066	207 227	199 510	80,8	81,4	74 795	73 484	18 186	17 341

Le réseau long-courrier

Après deux années de forte augmentation, le réseau long-courrier d'Air France-KLM continue à être dynamique (+ 4,4%), bénéficiant de la croissance mondiale et de l'absence de sur-capacités sur les principaux marchés. Dans ce contexte favorable, le groupe a pu ajuster sa politique de prix à l'augmentation du prix du pétrole au travers de surcharges fuel. Le coefficient d'occupation s'est établi au niveau élevé de 83,9% (- 0,7 point) compte tenu d'une hausse des capacités de 5,3%. Avec une flotte long-courrier de 156 avions, le groupe a transporté 23,1 millions de passagers (+ 4,2%) vers 124 destinations (été 2008) dans 69 pays. Le double *hub* (Paris et Amsterdam) donne accès aux 38 destinations uniques offertes par KLM et aux 54 destinations uniques offertes par Air France. Pour les 32 destinations communes, il permet un large éventail d'horaires particulièrement pour le passager en correspondance qui a le choix de passer par Paris ou par Amsterdam. Comme en 2006-07, il représente environ 80% du trafic et 77% des capacités. Le chiffre d'affaires s'est établi à 10,97 milliards d'euros, en hausse de 6,9% malgré un effet de change défavorable de 2,8%. Sa quote-part dans le chiffre d'affaires passage est de 60% (+ 1 point) confirmant ainsi la dimension internationale du groupe.

L'ensemble des secteurs a connu une activité forte avec des taux d'occupation en progression ou stable à l'exception du marché Amériques où le trafic n'a pas suivi l'augmentation sensible des capacités.

Le marché **Amérique du Nord et Amérique Latine** est le premier réseau du groupe tant en termes de trafic (33%) que de capacité (31%). 9,1 millions de passagers (+ 4,8%) ont emprunté les 29 destinations vers 10 pays. Le trafic a progressé de 5,6% pour une hausse de 8,1% des capacités amenant ainsi le coefficient d'occupation à 84,8%, en retrait de 2 points sur l'année précédente. Le chiffre d'affaires s'est élevé à 4,22 milliards d'euros en hausse de 5,2% malgré un effet de change défavorable de 3,7%. Sa quote-part dans le chiffre d'affaires passage régulier est restée stable à 23%.

- ◆ Le groupe relie l'Europe à 23 destinations en **Amérique du Nord** contre 19 destinations l'année précédente et a renforcé ses fréquences en particulier sur la cote ouest des États-Unis. La plupart des destinations nord américaines sont en effet reliées au moins deux fois par jour et pour les plus importantes comme New York entre quatre et neuf fois par jour sans compter les vols en partage de code avec nos partenaires. Grâce à cette couverture, le groupe détient une part de marché mesurée en offre de 9,5%. Les capacités ont augmenté de 6,7% par rapport à l'exercice 2006-07. Si la faiblesse du dollar et la crise économique depuis l'hiver ont eu des effets négatifs sur le trafic touristique, le trafic business a continué à être robuste. Au total, le trafic a progressé de 4,5% et le coefficient d'occupation est resté au niveau élevé de 84,2% (- 1,8 point). Les passagers ayant choisi le groupe se sont élevés à 6,7 millions, en hausse de 4,7% sur l'année précédente, et ont généré un chiffre d'affaires de 2,86 milliards d'euros, en hausse de 4,7% après un effet de change négatif de 3,5%.
- ◆ Le groupe Air France-KLM offre 11 destinations reliées en moyenne par un vol quotidien dans neuf pays d'**Amérique Latine** et détient

une part de marché mesurée en offre de 18,3% qui en fait le leader au départ de l'Europe. Poursuivant sa politique de croissance, il a augmenté ses capacités de 10,9%. Le retour de concurrents européens et locaux a limité la croissance du trafic à 7,8%. Le coefficient d'occupation, quoique toujours très élevé (86,0%) a baissé de 2,5 points. Le nombre de passagers est passé de 2,3 millions en 2006-07 à 2,4 millions cette année pour un chiffre d'affaires de 1,36 milliard d'euros, en hausse de 6,4% après un effet de change négatif de 4%.

Le groupe dessert 23 destinations dans 11 pays d'**Asie-Pacifique**. Avec une part de marché de 12% environ mesurée en offre, il est le leader européen sur cette zone et particulièrement sur le Japon où il offre trois destinations reliées par 48 vols hebdomadaires et sur la Chine où il offre 73 vols hebdomadaires sur cinq destinations. L'Inde constitue également un marché important avec cinq destinations et 44 vols hebdomadaires. À partir de Hong Kong et de Singapour, Air France offre des destinations en Australie en partage de code avec Qantas. De plus, depuis le 15 novembre 2007, China Southern, première compagnie chinoise, a rejoint SkyTeam. Grâce à sa stratégie de *hub* à Beijing et à Guangzhou mais aussi ans le nord-est et l'extrême ouest de la Chine, la compagnie chinoise propose 93 destinations domestiques et 36 destinations asiatiques.

Le réseau Asie-Pacifique est le deuxième réseau long-courrier et le deuxième du groupe en trafic. Il représente 23% du trafic et 22% des capacités, en amélioration d'un point sur l'année précédente. L'activité a encore été très soutenue avec une augmentation du trafic de 6,4% en ligne avec la hausse des capacités (6,8%) et un coefficient d'occupation élevé à 86,4% (- 0,3 point). Plus de 5,6 millions de passagers (+ 6,8%) ont emprunté ce réseau et ont généré un chiffre d'affaires de 2,96 milliards d'euros (+ 10% après un effet de change négatif de 2,7%) qui représente environ 16% du chiffre d'affaires total passage régulier.

Avec 50 destinations dans 40 pays, le réseau **Afrique Moyen-Orient** est le troisième réseau long-courrier du groupe. Comme en 2006-07, ce réseau représente 14% du trafic et des capacités. Malgré une intensification de la concurrence régionale et internationale, son trafic s'est amélioré de 3,2% pour des capacités en hausse de 2,5% permettant au coefficient d'occupation de gagner 0,5 point à 78,7%. Le groupe a transporté 5,3 millions de passagers (+ 3,4%) et a réalisé un chiffre d'affaires de 2,53 milliards d'euros, en hausse de 6,9% après un effet change négatif de 2,7%. Sa quote-part dans le chiffre d'affaires total passage régulier est de l'ordre de 14%.

- ◆ Le **réseau africain** comprend 35 destinations dans 28 pays. Certains pays ayant été confrontés à des crises géopolitiques, les capacités ont faiblement augmenté par rapport à l'année 2006-07 (+ 2,7% contre + 5,3%). Le trafic étant resté bien orienté (+ 2,8%), le coefficient d'occupation s'est stabilisé à 79,8% (+ 0,1 point). 3,5 millions de passagers ont été transportés par le groupe (+ 3,0%) qui est le premier transporteur européen vers l'Afrique avec une part de marché mesurée en offre de l'ordre de 26%. Air France complète l'offre classique par une offre spécifique, *Dedicate*, destinée à faciliter les voyages professionnels vers les chantiers et les sites de production pétrolière ainsi que vers les zones d'activité économique éloignées en Afrique à raison de cinq destinations. KLM a aussi

développé une offre spécifique pour les régions pétrolières et gazières avec une liaison à partir d'Amsterdam vers Houston.

- ♦ Le réseau **Moyen-Orient** couvre 15 destinations dans 12 pays. Il a connu une activité soutenue (+ 4,5%) pour une augmentation des capacités de 2,2%. Le coefficient a gagné 1,6 point à 76,0%. Air France-KLM dispose d'une part de marché mesurée en offre de l'ordre de 7%, ce qui en fait le premier transporteur européen vers cette région.

Le réseau **Caraïbes et Océan Indien** offre 16 destinations dans cinq pays. Avec 11% du trafic et 10% des capacités, ce réseau est le quatrième réseau long-courrier du groupe. Le réseau Caraïbes comprend les Antilles françaises et les Antilles néerlandaises, la Guyane, le Surinam. Ces destinations sont reliées entre elles et avec Miami par un réseau régional opéré par deux Airbus A320 d'Air France. Le réseau Océan Indien dessert la Réunion, les Seychelles, Maurice et Madagascar. Ce réseau n'a pas retrouvé son dynamisme d'avant la crise sanitaire de 2006. Le trafic a baissé de 1,3% pour une diminution des capacités de 1,4%. Le coefficient d'occupation est resté stable à 82,7%. Le nombre de passagers s'est élevé à 3 millions (- 1%). Le chiffre d'affaires a atteint 1,25 milliard d'euros, en hausse de 4,5%. Sa quote-part dans le chiffre d'affaires total passage régulier est restée stable à 7%.

Chiffres clés de l'activité passage

Exercice au	31 mars 2008	31 mars 2007	31 mars 2006
Nombre de passagers (<i>En milliers</i>)	74 795	73 484	70 015
Chiffre d'affaires total passage (<i>En M€</i>)	19 156	18 366	16 942
Chiffre d'affaires passage régulier (<i>En M€</i>)	18 186	17 341	15 902
Recette unitaire en SKO (<i>En cts d'€</i>)	7,09	7,08	6,78
Recette unitaire au PKT (<i>En cts d'€</i>)	8,78	8,69	8,40
Coût unitaire au SKO (<i>En cts d'€</i>)	6,52	6,56	6,40
Résultat d'exploitation (<i>En M€</i>)	1 291	1 067	686

Avec 19,16 milliards d'euros, le chiffre d'affaires total de l'activité passage est en hausse de 4,3% malgré un effet de change défavorable de 2,2%.

La hausse des recettes unitaires au siège-kilomètre offert (SKO) et au passager-kilomètre transporté (PKT) a été respectivement de 0,3% et 1% et, hors change, de 2,5% et 3,2%. Les coûts unitaires au SKO sont en baisse de 0,7% et de 0,9% à change et prix du pétrole constants.

Le résultat d'exploitation a progressé de 21% au cours de l'exercice pour atteindre 1,29 milliard d'euros après un impact négatif de l'ordre de 75 millions d'euros dû aux différents mouvements sociaux chez Air France. La marge d'exploitation ajustée de la part des loyers opérationnels a progressé de 6,8% à 7,6%. Le résultat d'exploitation

Le réseau moyen-courrier

Le réseau moyen-courrier est le troisième réseau du groupe avec 20% du trafic et 23% des capacités. Il inclut l'Europe dont la France et l'Afrique du Nord. Il totalise 134 destinations dans 36 pays dont 62 destinations opérées par Air France et ses filiales régionales BritAir, Régional et CityJet, 24 opérées par KLM et sa filiale régionale KLM Cityhopper et 48 destinations opérées par les deux compagnies. Avec une flotte de 387 avions en opération dont 189 avions régionaux, le groupe a transporté 51,7 millions de passagers (+ 0,8%). Ce réseau relie principalement l'Europe au reste du monde grâce aux deux *hubs* du groupe. Le marché domestique français est principalement concentré au départ d'Orly.

Au cours de l'exercice, il a enregistré un trafic en hausse de 1,6% pour des capacités en augmentation de 2,1%, le coefficient d'occupation s'établissant à 70,5% (- 0,4 point). Le chiffre d'affaires d'un montant de 7,22 milliards d'euros est en hausse de près de 2% après un effet de change négatif de 1,3%. Ce réseau représente 40% du chiffre d'affaires total passage régulier.

a pratiquement doublé du fait des synergies importantes liées à l'intégration réussie des deux compagnies. Au cours de l'exercice, le groupe a réalisé 71 millions d'euros de synergies dont 34 millions d'euros provenant du marketing et de la gestion de la recette et 37 millions d'euros du commercial. En quatre ans, les synergies totales s'élèvent à 423,7 millions d'euros dont 265,1 millions d'euros de revenus et 158,6 millions d'euros d'économies. Les revenus supplémentaires proviennent par exemple, de la rationalisation des réseaux, de la combinaison tarifaire qui attire des clients nouveaux, de la mise en place d'un programme de fidélisation unique qui génère aussi des baisses de coûts tout comme l'intégration des bureaux de vente ou encore le partage des salons et d'infrastructures aéroportuaires.

L'activité cargo

Deuxième activité du groupe, le chiffre d'affaires de l'activité cargo représente 12% du chiffre d'affaires total.

Un environnement marqué par une hausse des coûts et une concurrence accrue

Outre le ralentissement économique aux États-Unis depuis le dernier trimestre 2007 qui freine l'économie mondiale, l'augmentation du prix du pétrole et la faiblesse du dollar ont particulièrement pesé sur l'activité cargo. Le développement du marché chinois et des échanges entre la Chine et l'Europe a permis de conserver une demande bien orientée (+ 4,0%) mais inférieure à la moyenne des dix dernières années (4,6%) (source IATA). L'augmentation du prix du pétrole a eu pour effet corollaire celle des coûts de production. L'appréciation de l'ordre de 18% de l'euro face au dollar au cours de l'exercice, si elle a limité les effets de la hausse de pétrole, a pénalisé les exportations à partir de l'Europe et notamment au départ de la France. Son appréciation par rapport à d'autres monnaies comme le yen ou le yuan chinois a également été défavorable en réduisant la compétitivité de l'offre européenne dans un contexte concurrentiel toujours difficile et qui s'est renforcé.

La concurrence du fret maritime

Le transport maritime reste un concurrent très important. La Chine, par l'ampleur de ses besoins et son potentiel d'exportation, a contribué à doper le fret maritime. Shanghai et Shenzhen sont en train de devenir les plus grands ports mondiaux pour porte-conteneurs. Le fret maritime a ainsi connu en 2007 une croissance supérieure à celle de l'aérien. L'efficacité des navires de gros tonnage, renforcée par celle des installations portuaires permet au transport maritime d'élargir son offre et de baisser ses prix. Ainsi, les produits de haute technologie, dont les coûts diminuent d'année en année, constituent un nouveau marché cible. Les intégrateurs maintiennent aussi une pression sur les prix en arbitrant entre les différents modes de transport.

De nouveaux acteurs

En Asie, la Chine reste le moteur de la croissance du fret. Cependant, le déséquilibre des flux avec l'Europe et le développement de nouveaux acteurs durcissent le contexte. Les compagnies du Golfe profitent de leur position géographique pour développer leurs capacités. De nouvelles compagnies opèrent à partir d'Amsterdam comme Jade Cargo, une *joint-venture* entre Shenzhen Airlines et Lufthansa ou Great Wall Airlines, compagnie chinoise qui relie Tianjin, premier *hub* cargo

international en Chine du nord. La croissance des aéroports chinois pour le trafic international de fret a été significative : Shanghai dépasse Charles de Gaulle, Beijing fera partie du Top 15 vers 2008 ; au Moyen-Orient, Dubaï entrera dans le Top 10 vers 2008 (source : ACI).

Un marché qui reste bien orienté

L'année 2007 a été une année record avec 151 avions cargo commandés, la flotte mondiale d'avions cargo entrant dans un cycle de renouvellement accéléré par la hausse du fuel.

Cependant, malgré une probable surcapacité, on peut s'attendre à un taux de croissance annuelle du fret aérien de l'ordre de 4,8% jusqu'en 2011.

Air France-KLM Cargo, un leader européen et mondial

Air France-KLM Cargo, leader européen et mondial hors intégrateurs, a maintenu sa part de marché mesurée en trafic (29,5% en 2007 contre 29,6% en 2006) tant parmi les compagnies aériennes de l'AEA (*Association of European Airlines*) qu'au plan mondial (7% comme en 2006). Au cours de l'exercice, le groupe a transporté plus de 1,5 million de tonnes de fret dont 50% dans les soutes des avions passagers et 50% dans 13 avions tout cargo (16 avions au 31 mars 2007) vers 350 destinations dans 175 pays.

Face à un environnement moins porteur, Air France-KLM Cargo s'appuie sur une organisation intégrée, un réseau et une offre produit attractifs et des mesures d'adaptation.

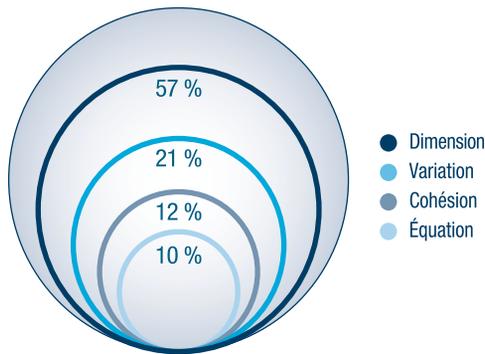
Une organisation intégrée

Pour répondre aux besoins de leurs clients, Air France Cargo et KLM Cargo ont décidé dès octobre 2005 de mettre en place une organisation intégrée, la *Joint Cargo Team*, couvrant les structures de ventes et distribution, le marketing, le réseau, la communication, ainsi que la stratégie et le développement. Les fonctions intégrées rassemblent plus de 2 300 des 5 750 employés travaillant pour l'activité cargo.

Avec cette organisation, Air France-KLM Cargo offre à tous ses clients un contact, un contrat et un réseau uniques avec le choix de deux systèmes opérationnels, via Paris CDG ou via Amsterdam Schiphol, voire une combinaison des deux *hubs*.

L'intégration des deux activités cargo dégage des synergies importantes. Le montant cumulé des synergies s'élève à 70 millions d'euros dont 25 millions d'euros ont été réalisés au cours de l'exercice 2007-08.

► Une offre produit adaptée (en % du chiffre d'affaires cargo régulier)



Une offre produit adaptée

Air France-KLM Cargo propose une offre organisée en quatre familles de produits répondant aux besoins spécifiques des industriels et des marchés. Cette offre est également proposée par les membres de l'alliance SkyTeam Cargo. Fondée en 2000, elle regroupe autour d'Air France-KLM Cargo, AeroMexico Cargo, Alitalia Cargo, CSA Cargo, Delta Air Logistics, Korean Air Cargo et Northwest Cargo avec un réseau de 728 destinations. L'alliance privilégie aussi le point de contact unique auquel s'ajoute le concept de « toit unique », une grande part du fret transitant par les villes desservies par l'alliance étant traitée dans des entrepôts ou des sous-traitants communs.

Équation est la réponse du groupe pour les envois express ; leur traitement est prioritaire et leur embarquement, sans réservation préalable, est effectué sur le premier vol possible en partance. Sa quote-part est de l'ordre de 10% du chiffre d'affaires comme l'année précédente après prise en compte des surcharges fuel.

Variation propose une solution adaptée aux besoins de transports spécifiques dont Air France-KLM Cargo est le spécialiste. Cela passe des matières dangereuses aux produits à haute valeur ajoutée, des animaux vivants aux colis hors dimensions et aux envois de la Poste. Cette famille entre pour environ 21% du chiffre d'affaires comme l'année précédente après prise en compte des surcharges fuel.

Cohésion est une offre personnalisée, formalisée par un engagement contractuel tripartite, entre l'expéditeur, l'agent de fret et la compagnie aérienne. Les clients disposent ainsi d'un lien renforcé avec Air France-KLM Cargo. Cette offre connaît une croissance constante depuis son lancement avec une quote-part dans le chiffre d'affaires passée de 10% à 12% en un an après prise en compte des surcharges fuel.

Dimension correspond à une famille de fret réunissant toutes les expéditions non incluses dans les autres produits. Elle représente le transport aéroport/aéroport standard pour du fret ne nécessitant pas

de traitement spécial. Elle concerne principalement les groupages. Sa part dans le chiffre d'affaires diminue progressivement au bénéfice des autres produits de la gamme à plus forte valeur ajoutée. Au 31 mars 2008, sa part dans le chiffre d'affaires est de 57% contre 61% deux ans auparavant après prise en compte des surcharges fuel.

Pour répondre aux besoins de ses clients, Air France-KLM Cargo a également développé des e-services. Ils vont du *e-freight* qui remplace les factures papier à l'outil *Track and Trace* qui suit le fret durant tout son parcours et à n'importe quel moment.

Des mesures pour préparer l'avenir

L'activité cargo est confrontée à plusieurs risques qui sont l'excès de capacité, un prix de pétrole toujours élevé et un renforcement de la concurrence de compagnies chinoises sur l'axe Europe-Asie.

Face aux deux premiers risques, Air France-KLM Cargo a décidé de retirer par anticipation les Boeing B747-200 de la flotte pour les remplacer par des Boeing 747-400. Le groupe a ainsi pu à la fois ajuster ses capacités et remplacer des avions aux performances énergétiques incompatibles avec les objectifs économiques et environnementaux du groupe. Cette politique de renouvellement de la flotte cargo a été renforcée en mai 2007 par la décision de remplacer cinq Boeing B747-400 cargo par des Boeing B777-200F qui amèneront une nouvelle baisse des coûts unitaires. Compagnie de lancement, le premier exemplaire entrera dans la flotte d'Air France à l'automne 2008.

Pour participer au développement des flux cargo entre l'Asie et l'Europe ainsi qu'en Asie même, Air France-KLM Cargo a franchi une étape dans sa coopération avec la compagnie China Southern en signant une lettre d'intention en juillet 2007 complétée par un accord cadre en juin 2008 en vue de la création d'une co-entreprise de transport de fret.

L'environnement est au cœur des préoccupations

Air France-KLM Cargo prend en compte les impacts de son activité sur l'environnement. Le renouvellement de la flotte cargo d'Air France joue un rôle essentiel. Le remplacement des douze Boeing B747-200F par 10 Boeing B747-400 aboutit en 2008, pour un même niveau de production, à une réduction des émissions de 14% par rapport à 1998. En 2012, avec une flotte de neuf Boeing B777-200F et trois Boeing B747-400ERF, la baisse sera de 26%. En matière d'énergie sonore, les gains sont encore plus importants : à CDG, l'énergie sonore a été divisée par deux en 2008 et sera divisée par quatre en 2012. Le groupe offre aussi à ses clients la possibilité de compenser les émissions de CO₂ occasionnées par ces vols.

Enfin, en développant le *e-freight*, le groupe réalise d'importantes économies de papier.

2007-08 : une rentabilité impactée par le renouvellement de la flotte

La performance économique s'est fortement améliorée au deuxième semestre. En effet, au premier semestre, le trafic a diminué de 1,2% pour des capacités stables (+ 0,3%) et le résultat d'exploitation était négatif de 29 millions d'euros alors qu'au deuxième semestre, le trafic

a progressé de 3,1% pour une hausse de 2,7% des capacités et le résultat d'exploitation a atteint 68 millions d'euros. Outre une très bonne tenue des recettes unitaires au second semestre, l'amélioration provient aussi du renouvellement de la flotte.

Sur l'exercice, les capacités ont progressé de 2,1% et le trafic de 3,4%, amenant le coefficient de remplissage à 67,5% (+ 0,9 point). Le chiffre d'affaires au transport de fret a progressé de 1,8%.

Au 31 mars	Offre en TKO (En millions)		Trafic en TKT (En millions)		Taux de remplissage (En %)		Nbre de tonnes (En milliers)		Chiffre d'affaires transport de fret (En millions d'euros)	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Europe	563	554	90	86	16,1	15,5	70	68	67	71
Amérique du Nord et du Sud	5 524	5 404	3 709	3 679	67,2	68,1	484	484	849	833
Asie-Pacifique	7 653	7 699	5 726	5 497	74,8	71,4	658	624	1 251	1 239
Afrique Moyen-Orient	2 056	1 825	1 287	1 132	62,6	62,1	225	205	382	354
Caraïbes-Océan Indien	1 047	1 008	553	593	52,9	58,8	73	77	190	194
Total	16 842	16 490	11 365	10 986	67,5	66,6	1 510	1 458	2 739	2 691

Le réseau Asie demeure le premier réseau du groupe, représentant 45% des capacités et 50% du trafic. Il est resté dynamique avec un trafic en hausse de 4,2% pour des capacités en faible baisse (- 0,6%). Le coefficient de remplissage s'est amélioré de 3,4 points à 74,8%. Le chiffre d'affaires a progressé de 1% à 1,25 milliard d'euros.

Le réseau des Amériques, deuxième réseau, représente environ un tiers des capacités et du trafic et du chiffre d'affaires. Son trafic a progressé de 0,8% pour des capacités en augmentation de 2,2%. En conséquence, le coefficient d'occupation a baissé de 0,9 point à 67,2%. Le chiffre d'affaires a progressé de 2% pour s'établir à 849 millions d'euros.

L'Afrique et Moyen-Orient, troisième réseau du groupe, a encore été dynamique avec une très forte hausse des capacités (+ 12,7%) et du trafic (+ 13,7%). Le coefficient de remplissage est en amélioration d'un demi-point à 62,6%. Ce réseau représente environ 12% des capacités et du trafic et son chiffre d'affaires a augmenté de 7,9% à 382 millions d'euros.

Le réseau Caraïbes et Océan Indien a enregistré une activité plus faible avec une baisse du trafic de 6,6% pour des capacités en hausse de 3,8%. Le coefficient de remplissage s'est détérioré de 5,9 points à 52,9%. Toutefois, le chiffre d'affaires n'a baissé que de 2% à 190 millions d'euros.

Chiffres clés de l'activité cargo

Exercice au	31 mars 2008	31 mars 2007	31 mars 2006
Tonnage transporté (En milliers)	1 510	1 458	1 428
Chiffre d'affaires total cargo (En M€)	2 928	2 908	2 882
Chiffre d'affaires transport de fret (En M€)	2 739	2 691	2 673
Recette unitaire à la TKO (En cts d'€)	16,26	16,32	16,30
Recette unitaire à la TKT (En cts d'€)	24,09	24,49	24,68
Coût unitaire à la TKO (En cts d'€)	15,89	15,84	15,07
Résultat d'exploitation (En M€)	39	62	166

Air France-KLM Cargo a réalisé un chiffre d'affaires total de 2,93 milliards d'euros, en hausse de 0,7% compte tenu d'un effet de change défavorable de 3,6%. Le redressement des recettes unitaires au second semestre a compensé, hors change, leur faiblesse au premier semestre. Sur l'exercice au 31 mars 2008, la recette unitaire à la tonne-kilomètre offerte (TKO) baisse de 0,4% mais est en hausse de 3,3% hors change et la recette unitaire à la tonne-kilomètre transportée (TKT) diminue de 1,6% et est en hausse de 2,0% hors change. Le coût unitaire à la TKO est resté stable à change et prix du pétrole constants (- 0,1%). Le résultat d'exploitation baisse de 37,1% pour s'établir à 39 millions d'euros contre 62 millions d'euros au 31 mars 2007. La marge d'exploitation ajustée de la part des loyers opérationnels correspondant à des frais financiers (34%) s'est détériorée, passant de 2,7% au 31 mars 2007 à 2,1% au 31 mars 2008.

Depuis février 2006, l'industrie mondiale du cargo aérien fait l'objet d'une enquête de la part des autorités de la concurrence européennes et américaines sur des pratiques illégales d'entente. Air France-KLM a accepté, dès le début des enquêtes, de coopérer en toute transparence avec les autorités concurrentielles (le Département de la Justice aux États-Unis, la Direction Générale de la Concurrence en Europe). Dans cette logique de coopération, le groupe est toujours en négociations avec les autorités concurrentielles, en particulier aux États-Unis. Dans la perspective d'accords au cours de l'exercice 2008-09, le groupe a enregistré une provision de 530 millions d'euros qui représente, à ce stade, la meilleure estimation des risques encourus. Cette provision est comptabilisée en charges non courantes et n'impacte pas la rentabilité opérationnelle de l'activité cargo.

L'activité maintenance

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

Un marché de l'entretien aéronautique toujours en croissance

Le marché de l'entretien aéronautique (*Maintenance, Repair & Overhaul MRO*), estimé à 45 milliards de dollars en 2007, devrait croître d'environ 3% ⁽¹⁾ par an dans la prochaine décennie. Cependant, la croissance sera marquée par de fortes disparités régionales. À ce jour, trois zones représentent plus de 80% du marché (l'Amérique du Nord avec 36%, l'Europe avec 27% et l'Asie du Sud-est avec 18%) avec un taux de croissance proche de la moyenne du marché. En revanche, le taux de croissance en Chine, en Inde et au Moyen-Orient devrait être significativement supérieur, se situant entre 8 et 15%.

De plus, la maintenance sous-traitée monte en puissance ; elle devrait passer de 52% en 2007 à plus de 70% dans les dix ans. Mais la concurrence s'intensifie. D'abord avec les constructeurs qui veulent proposer à leurs clients des solutions de maintenance intégrées, ensuite avec des acteurs indépendants qui profitent de la consolidation dans ce secteur.

Un fort effet dollar

Sur un marché où la concurrence s'intensifie, les activités de maintenance basées en Europe sont impactées par la dépréciation du dollar vis-à-vis de l'euro. En effet, les contrats se négocient majoritairement en dollar alors qu'une part significative des coûts de production des MRO européens est en euro. Malgré l'effet dollar, les activités phares du groupe de Support Équipements et de Révision Moteurs ont augmenté de plus de 11% (hors effet de change).

Air France Industries et KLM E&M, deux centres spécialisés

Les activités de MRO du groupe reposent essentiellement sur deux centres de profit : Air France Industries (AFI) et KLM Engineering & Maintenance (KLM E&M).

AFI et KLM E&M entretiennent la flotte d'Air France et de KLM ainsi que celles de plus de 150 clients, représentant plus de 900 avions traités. Le chiffre d'affaires total des activités de MRO du groupe s'élève à 2,9 milliards d'euros. Pour assurer l'entretien de la flotte opérationnelle au plus près, AFI s'est dotée d'une infrastructure au pied des pistes, le Centre de Maintenance au *Hub* (CMH) qui intervient rapidement sur l'avion au contact de l'aérogare. Les procédures ont été optimisées permettant ainsi la réception d'informations avant l'arrivée de l'avion, la préparation de l'intervention et des matériels nécessaires. Cette nouvelle infrastructure améliore la performance d'intervention au pied de l'avion et contribue au respect du programme du groupe. La filiale KLM UK Engineering a ouvert une nouvelle base de maintenance en ligne à l'aéroport London City, lui permettant d'offrir d'ores et déjà ce service à la flotte de CityJet et à ses nouveaux clients externes.

Une activité Grand Entretien en mutation

Les nouvelles technologies ont un impact déterminant sur l'activité Grand Entretien Cellule. Les matériels ont une plus grande fiabilité, réduisant de fait les besoins en main-d'œuvre de cette activité. En parallèle, les pays à bas coûts possèdent structurellement un atout dans ces activités à forte composante main-d'œuvre.

Pour faire face à cette évolution, le groupe entend adapter son outil industriel et s'appuyer sur des capacités cellules dans des pays à bas coûts pour proposer au marché un service compétitif sur ce segment, tout en conservant la maîtrise stratégique du savoir-faire de Grand Entretien sur les flottes exploitées par le groupe ainsi que sa capacité de Modification Cabine proche de l'exploitation.

Une offre multiproduits adaptée aux attentes des clients

L'ingénierie de la flotte du groupe est assurée par AFI KLM E&M ce qui lui confère une expertise de haut niveau et lui permet d'offrir à ses clients un suivi adapté de leur politique d'entretien. Du support à l'exploitation en ligne, au Support Équipement et la Révision Moteurs, en passant par la Modification Cabine, l'offre multiproduits d'AFI KLM E&M couvre tous les maillons de la chaîne d'entretien.

Produits Support Équipement : un savoir-faire reconnu

AFI et KLM E&M développent un savoir-faire particulier, reconnu par le marché et leurs moyens de production bénéficient d'une image d'avant-garde.

(1) Source *Aerostrategy* – 2008.

La présence géographique et la proximité client restent des éléments essentiels du produit Support Équipement. Déployant son réseau logistique, le groupe a ouvert plusieurs centres logistiques dans les trois principales régions : l'Asie du Sud-est, la Chine et les Amériques Nord et Sud où AMG et ses filiales (affiliées du groupe) assurent, le relais logistique et le développement des capacités locales de réparation d'équipements.

Les services intégrés, la disponibilité stratégique des stocks et les effets d'échelle sur les produits phares sont aussi des leviers importants de compétitivité. La confiance et la satisfaction des clients se sont traduites en 2007-08 par le renouvellement de contrats majeurs comme celui des Airbus A340 et A321 de Royal Jordanian ou celui des Boeing B737 de BRA Transportes.

Les partenariats engagés avec certains constructeurs renforcent la position commerciale du groupe tout en apportant des économies d'échelle. Ainsi, le nombre de Boeing B777 traités via le partenariat CSP (*Component Support Program*) entre AFI et Boeing a continué d'augmenter pour atteindre 124 appareils sur l'exercice. Un partenariat similaire est développé entre KLM E&M et Boeing pour les Boeing B737 de nouvelle génération.

La filiale EPCOR, spécialisée dans les révisions de groupes auxiliaires de puissance (APU) complète l'offre multiproduits sur Boeing B737 NG, Airbus A330/340 et Boeing B777, depuis cet exercice.

Produits Support Moteurs : des effets d'échelle

Le développement de l'activité Moteurs bénéficie de l'effet d'échelle apporté par la flotte du groupe et par les partenariats stratégiques avec les constructeurs motoristes. AFI développe sa capacité de révision des moteurs GE90 et prépare l'arrivée du GP7000 destiné à l'Airbus A380. De son côté, KLM E&M conforte sa position sur la révision des CF6-80 E1 (moteur des A330 du groupe) et continue d'assurer des visites moteurs CFM56-7 de General Electric.

L'activité clients externes continue sa croissance et des clients comme Pegasus Airlines ont choisi AFI KLM E&M pour l'entretien de leurs moteurs CFM56-7B.

La filiale CRMA, qui a fêté son cinquantenaire cette année, contribue à la progression du produit Moteurs en développant des capacités de réparation de pièces GE 90 et en apportant sa spécialisation sur les chambres de combustion.

Une capacité d'innovation respectant l'environnement

AFI et KLM E&M associent innovations technologiques et recherche de productivité. Le procédé de peinture avion développé par KLM E&M en 2007, par exemple, réduit de 15% la quantité de produit consommée, donc le poids de l'avion, contribuant ainsi à réduire la consommation de carburant. Dans l'esprit du partage des bonnes pratiques, AFI a adopté le système de nettoyage à l'eau des moteurs au hangar mis au point par KLM E&M et appelé *WaterWash*.

Au-delà de la création de nouvelles technologies, l'innovation améliore en continu les moyens et les processus existants. Les deux compagnies soutiennent une dynamique de progrès permanent qui associe motivation interne, satisfaction des clients et performance de l'entreprise.

Ainsi dans le cadre de son Programme Innovation Qualité (PIQ), AFI incite tous ses salariés à proposer des idées innovantes appelées PIQ et à en suivre la mise en œuvre. En 2006, sur 5 700 PIQ proposées, 84 ont généré une économie de l'ordre de 4 millions d'euros. En 2007-08, plus de 7 100 idées ont été enregistrées.

Un système de qualité reconnu

AFI déploie un Système de Management Intégré apportant à l'entreprise des méthodes et des outils au service de l'amélioration continue de ses performances. Grâce à cette politique, en juin 2007, AFI a obtenu, une 1^{re} mondiale, la Certification Unique et Globale. Cette certification couvre sept normes standards (ISO et EN séries incluses) de l'aéronautique dans le monde.

Des investissements dans la formation

La croissance des activités repose sur le professionnalisme et le savoir-faire d'équipes au fait des nouvelles technologies. Un programme régulier de formations maintient leur niveau de connaissance et répond aux besoins de certaines spécialités. Il contribue à fidéliser cette main-d'œuvre de qualité. Le programme d'apprentissage ambitieux, développé depuis 10 ans chez AFI, a atteint son niveau le plus haut sur cet exercice en accueillant plus de 400 apprentis.

Un modèle opérationnel commun

Les deux compagnies poursuivent la mise en œuvre d'un mode de fonctionnement cohérent visant à installer les bases d'un réseau de maintenance.

La répartition des responsabilités d'ingénierie des avions du groupe, par la mise en place des CEA (*Central Engineering Agency*) s'est achevée en 2007. La répartition des responsabilités technico-économiques de gestion de produits PLA (*Product Leadership Agency*) pour les

Moteurs et les Equipements se poursuit. Après avoir créé en 2007 des équipes de ventes communes, le groupe aligne les processus commerciaux et stratégiques pour aboutir dans un proche avenir à une organisation commerciale commune et à la réunion des activités de Développement Industriel, Marketing, Communication et Ventes, sur la base d'une stratégie commune.

Des approches similaires sur l'alignement des processus sont engagées dans d'autres domaines comme les achats et la logistique.

Chiffres clés de l'activité maintenance

Exercice au	31 mars 2008	31 mars 2007	31 mars 2006
Nombre d'avions traités	900	900	800
Chiffre d'affaires total (En M€)	2 859	2 864	2 688
Chiffre d'affaires externe (En M€)	969	977	896
Résultat d'exploitation (En M€)	63	44	54

La forte dépréciation du dollar qui représente 6% du chiffre d'affaires externe 2007-08 pénalise la croissance des revenus malgré une activité soutenue de révision moteurs et de support équipements (+ 11% hors effet de change). Le développement des services de support dans le domaine des équipements constitue un des principaux leviers de croissance du résultat d'exploitation.

Les autres activités

Les principales activités de ce secteur sont l'activité *catering* et l'activité loisirs avec un chiffre d'affaires consolidé de 990 millions d'euros, soit 4% du chiffre d'affaires du groupe.

Catering : un opérateur de premier plan

L'activité *catering* ou commissariat aérien est regroupée autour de Servair, filiale d'Air France, qui assure 93% du chiffre d'affaires de cette activité et de KLM Catering Services, filiale de KLM.

Premier opérateur de catering en France et troisième dans le monde, Servair comprend 35 filiales réparties entre la France, l'Italie (Air Chef), l'Afrique, les Caraïbes, l'Océan Indien. 17 de ses sites de production sont certifiées ISO 2001. Servair détient également plusieurs participations localisées en Espagne (Newrest-Servair Espana), aux États-Unis (*Flying Food Group*), en Chine et en Afrique. L'ensemble représente 8 150 collaborateurs dont plus de 100 chefs cuisiniers et 40 experts en hygiène, microbiologie et qualité. KLM Catering Services quant à elle, est leader sur son marché domestique.

Les deux sociétés proposent 365 jours par an à Air France et à KLM ainsi qu'à leurs clients tiers, une large gamme de services comprenant :

- ◆ la restauration avec la confection de plateaux-repas pour les passagers et les équipages dans le respect des règles du transport aérien et de la restauration différée ;
- ◆ l'armement ou la mise à bord en plus des prestations repas, des boissons, des articles de confort, de la presse mais aussi le lavage du matériel déchargé des avions ;
- ◆ le nettoyage et l'armement des cabines.

Servair propose également à ses clients d'autres services tels que l'assistance aux passagers à mobilité réduite, et la gestion des ventes à bord ou encore le traitement de la presse.

Servair compte 130 compagnies aériennes clientes avec une présence sur plus de 70 aéroports dans le monde. KLM Catering Services n'est implanté que sur l'aéroport de Schiphol et offre ses services à des clients externes.

Air France et KLM ont choisi de travailler avec des chefs renommés. Air France bénéficie des conseils de Guy Martin, chef d'un restaurant étoilé de Paris pour la cuisine servie dans la classe L'Espace Première. Les vins sont choisis par Olivier Poussier, meilleur sommelier du monde en 2000. KLM a choisi le chef Cees Helder dont le restaurant est également étoilé pour sa classe *World Business Class*.

L'activité *catering* a réalisé un chiffre d'affaires tiers en progression de 77%, passant de 188 à 332 millions d'euros. Cette hausse est due à un très bon niveau d'activité particulièrement chez Servair et à l'intégration d'une de ses filiales précédemment mise en équivalence. Le résultat d'exploitation a progressé de 69% à 27 millions d'euros. Cette amélioration de la performance s'explique aussi par les plans d'économies mis en œuvre dans les deux filiales, « Changer pour Gagner » engagé en 2005 chez Servair qui a permis de réaliser cette année près de 7 millions d'euros d'économies et *Operational Excellence* chez KLM Catering Services lancé également en 2005 avec un objectif de baisse des coûts unitaires de 2% par an pendant 5 ans.

En 2007-08, Servair a cédé la participation de 27% qu'elle détenait dans la société britannique Alpha Airport Group Plc et a acquis 25% du capital de Nanland Catering, filiale de la compagnie China Southern Airlines basée à Canton. Cette dernière opération s'inscrit dans la logique de partenariats de Servair qui privilégie les associations avec les acteurs locaux ayant une bonne connaissance du marché et de ses codes.

Chiffres clés de l'activité catering

Exercice au	31 mars 2008	31 mars 2007	31 mars 2006
Chiffre d'affaires total (En M€)	917	739	711
Chiffre d'affaires externe (En M€)	332	188	145
Résultat d'exploitation (En M€)	27	16	7,5

Loisirs : une offre *low cost*

Le groupe développe une activité loisirs *low-cost* à travers ses filiales transavia.com à partir d'Amsterdam et de Paris Orly. Cette offre s'adresse à une clientèle loisirs moyen-courriers et aux voyageurs avec des affrètements de vols charter.

transavia.com Pays-Bas opère une flotte de 28 Boeing B 737-700 et 800 et assure, depuis Amsterdam, Eindhoven et Rotterdam, des vols réguliers vers 27 destinations et des vols charters vers 73 destinations qui peuvent également être réservés par des passagers individuels. La compagnie propose également des vols spéciaux ou encore loue

des avions avec ou sans équipage. Les clients peuvent aussi trouver sur le site des offres de séjour avec des vols transavia.com et des séjours proposés par des tours opérateurs reconnus.

transavia.com France a été lancée en mai 2007 en capitalisant sur le savoir-faire de la compagnie néerlandaise et les outils existants. Elle a développé un réseau de 21 destinations régulières et charter avec une flotte de cinq Boeing B737-800.

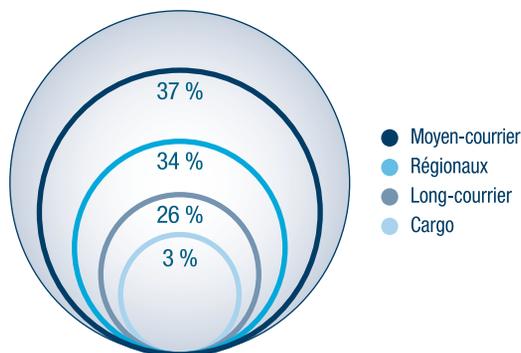
Les coûts de lancement de transavia.com France ont pesé sur les résultats de l'activité loisirs mais la performance de la filiale française est en ligne avec les objectifs fixés.

Chiffres clés de l'activité loisirs

Exercice au	31 mars 2008	31 mars 2007	31 mars 2006
Nombre de passagers (<i>En millions</i>)	6,0	5,2	4,8
Chiffre d'affaires total (<i>En M€</i>)	673	584	512
Résultat d'exploitation (<i>En M€</i>)	2	35	23

La flotte

► Répartition de la flotte Air France-KLM



La flotte du groupe Air France-KLM au 31 mars 2008 s'élève à 622 avions dont 607 avions en exploitation contre respectivement 591 et 569 avions au 31 mars 2007. La flotte principale comprend 408 avions (393 avions au 31 mars 2007). Elle se répartit en 159 avions long-courriers (154 au 31 mars 2007), 16 avions cargo et 233 avions moyen-courriers (223 au 31 mars 2007) dont 33 avions dans la flotte du groupe transavia.com (27 avions au 31 mars 2007). La flotte régionale comprend 214 avions (195 avions au 31 mars 2007).

299 avions sont détenus en pleine propriété (48% de la flotte contre 46% un an plus tôt), 121 avions sont en crédit-bail, soit 20% de la flotte (22% au 31 mars 2007) et 185 avions sont en loyer opérationnel (32% de la flotte contre 31% au 31 mars 2007). Le nombre d'avions en commande ferme au 31 mars 2008 s'élève à 105 appareils dont 30 commandes d'avions régionaux et les options à 63 dont 22 d'avions régionaux. Les commandes s'élevaient à 47 appareils et les options à 34 appareils au 31 mars de l'exercice précédent.

Une politique de flotte active

Le groupe Air France-KLM mène une politique de flotte active pour répondre à l'évolution du trafic, respecter une cohérence technologique et limiter l'impact de l'activité sur l'environnement.

Cette politique repose sur quatre principes clés :

- ◆ répondre aux besoins de renouvellement et de croissance de la flotte ;
- ◆ rester compatible avec les capacités financières du groupe ;
- ◆ protéger la valeur patrimoniale à moyen et long terme de la flotte ;
- ◆ préserver un niveau suffisant de flexibilité du plan de flotte.

L'analyse des besoins de renouvellement et de croissance de la flotte repose sur l'évolution de l'âge des avions, la disponibilité des appareils de remplacement et sur les perspectives de chaque segment de marché. Un plan cible est ensuite défini en tenant compte des capacités financières prévisionnelles du groupe.

Pour protéger la valeur patrimoniale de sa flotte, le groupe choisit des modèles présentant des perspectives d'exploitation à long terme et une anticipation de valeur résiduelle favorable. En outre, il privilégie une spécification des appareils aussi proche que possible du standard de l'industrie afin de favoriser un éventuel remplacement.

Cette gestion active de la flotte a dégagé des synergies dont le montant sur le dernier exercice a été supérieur à deux millions d'euros, portant le total depuis le rapprochement des deux compagnies à près de 10 millions d'euros. Ces synergies proviennent soit d'une approche commune de fournisseurs, soit de transferts d'avions entre filiales.

La flexibilité, un outil d'optimisation

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

Ainsi, sur les quatre prochains exercices, le plan de flotte mesuré en nombre de sièges pourra varier à la hausse ou à la baisse selon les nécessités. À l'été 2012 par rapport à l'été 2008, le nombre de sièges de la flotte long-courrier pourra avoir soit augmenté de 21% pour accompagner la croissance, soit baissé de 9% en cas de ralentissement de l'activité. Pour la flotte moyen-courrier, la variation peut aller de + 5% à - 11% sur la même période.

L'environnement au cœur des choix

Les deux compagnies ont décidé d'accélérer la rationalisation de leurs flottes en remplaçant des avions dont l'efficacité énergétique ne correspond plus aux exigences environnementales du groupe. Au cours de l'exercice 2006-07, Air France a remplacé ses Boeing B747-300 de son réseau Caraïbes et Océan Indien par des Boeing B777-300ER, réduisant ainsi de 21% les émissions de CO₂ par avion en 2006 et de 28% en 2007.

En mai 2007, Air France a décidé de renouveler sa flotte Boeing 747-400 et une partie de sa flotte moyen-courrier. Ce sont 18 avions B747-400 dont 13 avions passage et 5 avions cargo qui seront remplacés

par 18 avions B777. Les livraisons s'échelonnent entre 2007 et 2013. Le remplacement des B747-400 va réduire les émissions de CO₂ de cette sous-flotte de 23 à 28% à horizon 2012 par rapport au niveau de 2006. Les investissements réalisés depuis 2000 renforcent l'efficacité énergétique de la flotte long-courrier dont la consommation par passager sur 100 kilomètres va passer de 4,23 litres en 2000 à 3,44 litres en 2012, soit une baisse de près de 19%.

Sur la flotte moyen-courrier, il a été décidé de remplacer 30 avions Airbus A320, les plus anciens, par 30 avions A320 et A321 nouvelle génération.

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

La flotte du groupe Air France

La flotte du groupe Air France totalisait 427 avions au 31 mars 2008 dont 263 avions dans la flotte principale et 164 avions dans les filiales.

La flotte de la compagnie Air France

La flotte d'Air France comprend 263 avions au 31 mars 2008 dont 255 appareils en exploitation. Elle compte 150 appareils moyen-courriers, 100 appareils long-courriers, et 13 avions cargo. Son âge moyen est de 8,8 ans dont 7,2 ans pour la flotte long-courrier, 9,9 ans pour la flotte moyen-courrier et 8,9 ans pour la flotte cargo.

161 appareils sont détenus en pleine propriété (61%), 12 avions sont en crédit-bail (5%) et de 90 avions en location opérationnelle (34%).

Les investissements aéronautiques sur l'exercice se sont élevés à 1,21 milliard d'euros (y compris les avances sur commandes et les opérations d'entretien immobilisées). Au 31 mars 2008, le carnet de commande comprend 51 commandes fermes et 24 options.

Au cours de l'exercice 2007-08, 14 appareils sont entrés dans la flotte et 12 en sont sortis. Dans la flotte long-courrier, cinq Boeing B777-300ER sont entrés et un Boeing B747-300 non exploité depuis l'été 2006 est sorti. Trois Boeing B747-400 ont été transférés au secteur cargo après conversion.

La flotte cargo a connu pendant cet exercice un renouvellement majeur. Les sept derniers Boeing B747-200F, dont trois sont en cours de cession au 31 mars 2008, ont été remplacés par quatre Boeing B747-400 BCF dont les trois appareils transférés de la flotte passage.

Pour la flotte moyen-courrier, les mouvements de l'exercice 2007-2008 ont porté sur le retrait de sept appareils, quatre Boeing 737-500, un Airbus A319 et deux Airbus A320 de première génération et sur l'entrée de huit avions dont six Airbus A321, un Airbus A320 et un Airbus A319 ER.

La sortie des quatre Boeing B737-500 a finalisé le processus de rationalisation de la flotte moyen-courrier qui est désormais composée uniquement d'avions de la famille Airbus A320 avec des capacités comprises entre 123 et 206 sièges. Ce choix permet une réduction des coûts d'exploitation et des coûts d'entretien du fait des spécifications communes des cockpits, des équipements et des moteurs.

La flotte des filiales régionales

La flotte des filiales régionales est organisée autour de quatre familles : la famille Embraer chez Régional, la famille Bombardier chez BritAir, la famille Fokker commune à Régional et BritAir et la flotte BAE chez CityJet. Au 31 mars 2008, la flotte totale de ces trois compagnies comprend 141 avions de 100 sièges ou moins dont 134 en exploitation et sept non exploités (deux chez CityJet et cinq chez Régional).

De plus, Air France a pris le contrôle de la compagnie VLM dont la flotte de 18 Fokker 50 est entrée dans le périmètre du groupe au 1^{er} mars 2008.

Au cours de l'exercice, Régional a reçu quatre Embraer 190 qui complètent ainsi une commande initiale de six avions et a retiré deux Embraer 120ER et un Fokker 100. BritAir a reçu trois CRJ700 et restitué trois CRJ 100.

Dans le cadre du renouvellement complet de sa flotte, CityJet a repris sur le marché secondaire neuf Avro RJ85 en remplacement des 13 BAE146 qui ont été sortis de flotte durant la période.

L'âge moyen de la flotte en exploitation au 31 mars 2008 est de 10,1 ans : 9,6 ans pour la flotte de BritAir, 9,9 ans pour celle de Régional et 11,7 ans au lieu de 18,7 ans pour CityJet grâce au renouvellement de sa flotte.

Les investissements aéronautiques se sont élevés à 122 millions d'euros pour l'exercice. Sur une flotte totale de 159 appareils, 71 sont en pleine propriété (45%), 41 sont en crédit-bail (26%) et 47 sont en location opérationnelle (29%). Le carnet de commande au 31 mars 2008 comprend 24 appareils en commande ferme et 13 options. Ce carnet inclut une partie de la première commande groupée passée par deux compagnies du groupe, Régional et KLM Cityhopper, pour l'acquisition d'Embraer Ejets. Ce groupement de commandes a significativement amélioré les conditions d'acquisition de ces appareils. Pour sa part, Régional a passé 14 commandes fermes pour cinq Embraer 190 et neuf Embraer 170 et cinq options pour quatre Embraer 190 et un Embraer 170.

La flotte de transavia.com France, filiale charter et *low-cost* lancée en mai 2007, comprend cinq Boeing B 737-800, tous exploités et détenus en loyer opérationnel.

Flotte Air France

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Loyers opérationnels		Total		En exploitation	
	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08
B747-400	9	6	-	-	7	7	16	13	15	13
B747-300/200	4	3	-	-	-	-	4	3	-	-
B777-200/300	25	30	4	4	15	15	44	49	44	49
A340-300	10	10	3	3	6	6	19	19	19	19
A330-200	6	6	1	1	9	9	16	16	16	16
Long-courrier	54	55	8	8	37	37	99	100	94	97
B747-400	2	5	-	-	4	5	6	10	6	10
B747-200	6	3	-	-	1	-	7	3	7	-
Cargo	8	8	-	-	5	5	13	13	13	10
A321	11	11	-	-	3	9	14	20	14	20
A320	52	50	-	-	16	17	68	67	68	65
A319	19	19	4	4	22	22	45	45	45	45
A318	18	18	-	-	-	-	18	18	18	18
B737-500	2	-	-	-	2	-	4	-	4	-
Moyen-courrier	102	98	4	4	43	48	149	150	149	148
Total	164	161	12	12	85	90	261	263	256	255

Flotte régionale

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Loyers opérationnels		Total		En exploitation	
	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08
BritAir										
Canadair Jet 100	2	2	11	11	5	2	18	15	18	15
Canadair Jet 700	3	6	9	9	-	-	12	15	12	15
F100-100	5	5	-	-	8	8	13	13	13	13
Total	10	13	20	20	13	10	43	43	43	43
CityJet										
BAE146-200/300 *	5	5	1	-	14	2	20	7	20	6
AVRO RJ 85	13	14	-	-	1	9	14	23	3	22
Total	18	19	1		15	11	34	30	23	28
Régional										
BEECH 1900-D	3	3	1	1	1	1	5	5	-	-
EMB190	-	-	-	-	2	6	2	6	2	6
EMB145-EP/MP	2	4	17	17	9	7	28	28	28	28
EMB135-ER	2	3	3	3	4	3	9	9	9	9
EMB120-ER	8	6	-	-	-	-	8	6	8	6
F100-100	4	3	-	-	6	6	10	9	9	9
F70-70	-	5	5	-	-	-	5	5	5	5
Total	19	24	26	21	22	23	67	68	61	63
Total régionales	47	56	47	41	50	44	144	141	127	134

* Dont 2 appareils sous loués par KLM UK à CityJet.

Autre flotte

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Loyers opérationnels		Total		En exploitation	
	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08
Transavia France										
B737-800	-	-	-	-	-	5	-	5	-	5
Total	-	-	-	-	-	5	-	5	-	5
VLM Airlines										
Fokker 50 *	-	15	-	-	-	3	-	18	-	18
Total	-	15	-	-	-	3	-	18	-	18
Total autre flotte	-	15	-	-	-	8	-	23	-	23
Total groupe Air France	211	232	59	53	135	142	405	427	383	412

* Dont 10 appareils en pleine propriété chez Air France Finance.

La flotte du groupe KLM

La flotte du groupe KLM totalise 195 avions au 31 mars 2008 (187 avions au 31 mars 2007) dont 112 dans la flotte KLM (105 au 31 mars 2007) 55 dans la flotte régionale et 28 dans la flotte de transavia.com. L'âge moyen de la flotte du groupe est de 11,2 ans, soit une hausse de 0,6 an par rapport à l'exercice précédent.

La flotte de la compagnie KLM

La flotte KLM comprend 112 avions tous en opération. Elle se répartit en 59 avions long-courriers, 3 avions cargo et 50 avions moyen-courriers. Les avions de la flotte ont un âge moyen de 9,7 ans, dont 8,9 ans pour le long-courrier, 11,1 ans pour le moyen-courrier et 4,7 ans pour la flotte cargo. Le mode de détention de la flotte est de 33 avions en pleine propriété (30%), 42 avions en crédit-bail (37%) et 37 avions en loyer opérationnel (33%).

Sur l'exercice, les mouvements ont représenté huit entrées et une sortie. Dans la flotte long-courrier, deux Boeing B777-300 et un Boeing B777-200ER et deux Airbus A330-200ER sont entrés et le dernier Boeing B767-300ER est sorti. Dans la flotte moyen-courrier, trois Boeing B737-800 sont entrés.

Les investissements aéronautiques sur l'exercice se sont élevés à 0,55 milliard d'euros (y compris les avances sur commandes et les opérations d'entretien immobilisées).

Au 31 mars 2008, les commandes fermes s'élèvent à 10 appareils et les options à 14 appareils.

La flotte des filiales

La flotte de KLM Cityhopper est mono-avion. Elle comprend 55 Fokker de 103 sièges ou moins, tous en exploitation. Les avions de la flotte régionale ont un âge moyen de 15,2 ans. Il n'y a pas eu de mouvement au cours de l'exercice. Le carnet de commande comprend six commandes fermes et neuf options. Les investissements se sont élevés à 9 millions d'euros.

Les avions sont détenus à hauteur de 33 avions en pleine propriété (60%), de 14 en crédit-bail (25%) et de 8 en loyer opérationnel (15%).

La flotte de transavia.com Pays-Bas comprend 28 appareils (27 au 31 mars 2007) dont dix Boeing B737-700 et 18 Boeing B737-800. Ils sont détenus principalement en crédit-bail (43%) et en loyer opérationnel (53%). L'âge moyen de la flotte est de 6,6 ans.

Il y a eu un seul mouvement au cours de l'année avec l'entrée d'un Boeing B737-800 en loyer opérationnel. Au 31 mars 2008, les commandes s'élèvent à sept commandes fermes et trois options.

Flotte KLM

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Loyers opérationnels		Total		En exploitation	
	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08
B747-400	11	13	11	9	-	-	22	22	22	22
B777-300	-	2	-	-	-	-	-	2	-	2
B777-200	-	-	6	6	8	9	14	15	14	15
MD11	2	6	6	2	2	2	10	10	10	10
A330-200	-	-	6	6	2	4	8	10	8	10
B767-300	-	-	-	-	1	-	1	-	-	-
Long-courrier	13	21	29	23	13	15	55	59	54	59
B747-400	-	-	3	3	-	-	3	3	3	3
Cargo	-	-	3	3	-	-	3	3	3	3
B737-900	-	-	2	2	3	3	5	5	5	5
B737-800	-	-	13	13	2	5	15	18	15	18
B737-400	6	6	-	-	7	7	13	13	13	13
B737-300	6	6	1	1	7	7	14	14	14	14
Moyen-courrier	12	12	16	16	19	22	47	50	47	50
Total	25	33	48	42	32	37	105	112	104	112

Flotte régionale

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Loyers opérationnels		Total		En exploitation	
	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08
KLM Cityhopper										
F100	9	9	11	11	-	-	20	20	20	20
F70	18	18	3	3	-	-	21	21	21	21
F50	6	6	-	-	8	8	14	14	14	14
Total	33	33	14	14	8	8	55	55	55	55

Autre flotte

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Loyers opérationnels		Total		En exploitation	
	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08
Transavia Netherlands										
B737-800	6	1	7	7	4	10	17	18	17	18
B737-700	-	-	5	5	5	5	10	10	10	10
Total	6	1	12	12	9	15	27	28	27	28
Total groupe KLM	64	67	74	68	49	60	187	195	186	195

Groupe Air France-KLM

	Propriété		Crédit-bail		Loyers opérationnels		Total		En exploitation	
	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08	31/03/07	31/03/08
Total	275	299	133	121	184	202	592	622	569	607

Les faits marquants du début de l'exercice 2008-09

Dans un environnement économique morose, l'activité passage du groupe Air France-KLM a connu une croissance modérée au cours des deux premiers mois de l'exercice 2008-09 avec un trafic en hausse de 4,3% pour des capacités en augmentation de 5,6% amenant ainsi le taux d'occupation à 79,7% (-1 point). La recette unitaire au passager transporté (RPKT) progresse sous l'impulsion du trafic affaires qui reste dynamique. Les réservations en classes première et business restent bien orientées pour les prochains mois.

La tendance dans l'activité cargo continue à être bonne avec un trafic en hausse de 3,1% pour des capacités en augmentation de 4,1%. Le coefficient de remplissage s'établit à 66,2% (-0,7 point).

La hausse continue du prix du pétrole a amené le groupe à adapter son activité à l'environnement. Il a été décidé une croissance modérée et flexible des capacités et une gestion dynamique des surcharges fuel.

Sur la base d'un baril à 120 dollars et à corrélation constante entre le prix du Brent et celui du kérosène, la facture pétrolière devrait augmenter de 1,1 milliard d'euros compte tenu de l'efficacité de la couverture pétrolière et d'une parité euro/dollar de 1,56.

Pour faire face à ce surcoût, le groupe a décidé de renforcer l'efficacité du plan de maîtrise des coûts « Challenge 10 » en réalisant des économies complémentaires de 150 millions d'euros pour l'exercice qui viendront s'ajouter aux 430 millions d'euros prévus.

Enfin, le groupe travaille sur de nouvelles pistes de synergies rendues possibles par l'intégration renforcée des deux compagnies.

Si le niveau actuel du prix du pétrole devait se maintenir sur une longue période, le groupe Air France-KLM considère qu'il lui serait très difficile d'atteindre son objectif de retour sur capitaux employés de 8,5% après impôt dès l'exercice 2009-10.

Hormis les événements décrits ci-dessus, il n'existe pas de changement significatif de la situation financière ou commerciale du groupe survenu depuis la fin du dernier exercice.

2. **Activité**



Cette page est laissée en blanc volontairement.

Données sociales et environnementales 3.

Les données sociales	54
Les données environnementales	58
Note méthodologique sur le <i>reporting</i> des données	62
Rapport d'examen d'un des Commissaires aux comptes	64
Indicateurs environnementaux du groupe	66
Indicateurs sociaux du groupe	69

Les données sociales

L'effectif moyen du groupe Air France-KLM s'est élevé à 104 659 personnes équivalent temps plein pour l'exercice 2007-08 (+ 1,6%).

Exercice	2007-08	2006-07	2005-06
Personnel au sol	74 795	74 329	74 258
Personnel navigant commercial (PNC)	21 605	20 701	20 294
Personnel navigant technique (PNT)	8 259	8 020	7 870
Total	104 659	103 050	102 422

La politique sociale Air France-KLM

Si les politiques de ressources humaines demeurent distinctes en raison notamment des différences de législation sociale entre les deux pays, Air France et KLM partagent néanmoins des valeurs communes. Cependant, dans les domaines où l'intégration des activités évolue rapidement, des règles pour « travailler ensemble séparément » sont en cours de formalisation. Enfin, le groupe prépare les cadres qui deviendront les managers de demain à une culture commune du management pour faire progresser la dynamique d'intégration du groupe.

Le Comité de groupe européen Air France-KLM mis en place en février 2006 a permis le renforcement du dialogue social au niveau du groupe. Grâce au travail de collaboration entre les membres du Comité de groupe et les Directions d'Air France et de KLM, une charte sociale et éthique a été signée en février 2008. Cette charte reprend les engagements du groupe tant en matière sociale que de développement durable et réaffirme les valeurs et les droits fondamentaux qui orientent sa politique sociale, éthique et environnementale.

Emploi

Air France poursuit sa politique d'emploi durable et d'adaptation aux nouveaux métiers en s'appuyant sur les dispositions de l'accord triennal de gestion prévisionnelle de l'emploi et des compétences qui a été signé en 2006. Cet accord fixe le cadre d'accompagnement des projets de changements lié en particulier à l'évolution des technologies et leurs conséquences sur l'emploi. La priorité est donnée aux ressources internes, favorisant ainsi la mobilité professionnelle. Il s'agit pour la compagnie Air France de rester compétitive tout en protégeant la valeur humaine du groupe.

L'exercice 2007-2008 a vu la poursuite de la stabilisation des effectifs chez Air France malgré la croissance de l'activité. Les recrutements en contrat à durée indéterminée (CDI) se sont élevés à 2 239 en France en 2007. Les recrutements pour les personnels au sol ont légèrement

progressé du fait du remplacement des départs en retraite. Depuis le 6 mai 2006, Air France applique l'accord de branche du 13 avril 2005 qui prévoit la mise à la retraite des salariés âgés de plus de 60 ans et de moins de 65 ans dès lors qu'ils réunissent les conditions pour pouvoir bénéficier d'une retraite à taux plein. En 2007, les départs à la retraite en France ont concerné 1 532 personnes. Le pourcentage de salariés à temps partiel en France s'élève à 19,8% en 2007 contre 19% en 2006.

En 2007, Air France a fait appel à l'intérim pour un montant de 47 millions d'euros et à la sous-traitance pour les domaines ne concernant pas son cœur de métier tels que l'assistance aéroportuaire, la manutention, le gardiennage, le nettoyage et le développement d'applications informatiques spécifiques.

KLM mène une stratégie de ressources humaines dont les objectifs sont de faciliter les changements opérationnels et de fidéliser le personnel hautement qualifié, le marché de travail étant tendu aux Pays-Bas. Les principes de cette politique sont la flexibilité, la mobilité, la santé et la participation. La flexibilité repose sur la formation des salariés et la mobilité sur des parcours professionnels identifiés. KLM met aussi l'accent sur la diversité ethnique, une politique adaptée aux salariés handicapés et aux salariés seniors. L'effectif des personnes âgées de plus de 55 ans représente 6% et ce pourcentage va augmenter dans les années à venir. KLM cherche aussi à promouvoir les femmes aux postes de direction.

Au 31 décembre 2007, l'effectif total de KLM s'établissait à 29 831 employés. Au cours de l'année, 2 049 personnes ont été recrutées et 1 736 ont quitté la compagnie. Le pourcentage du personnel à temps partiel s'élève à 33% (36% un an plus tôt). Il est de 14% chez les hommes et 60% pour les femmes.

Formation

Air France a dépensé de l'ordre de 271 millions d'euros dans le cadre de son plan de formation 2007, représentant 10,8% de la masse salariale, un niveau supérieur aux obligations légales.

Le plan de formation concerne toutes les étapes de la vie professionnelle et l'accompagnement des mobilités. Les formations à caractère technique et réglementaire ont représenté 51% des actions menées. En 2007, le taux d'accès à la formation a atteint 95% de l'ensemble du personnel.

Dans le cadre de la loi du 4 mai 2004 relative à la formation professionnelle tout au long de la vie, Air France poursuit ses actions en vue de favoriser l'utilisation par les salariés de leurs droits individuels à la formation (DIF) dont le taux a doublé en 2007 et développe les périodes de professionnalisation qui ont plus que doublé en 2007.

Les programmes mis en place par La *KLM Academy*, centre de formation interne à destination des cadres, reposent sur des principes communs au sein du groupe Air France-KLM et font partie intégrante de la stratégie en ce sens qu'elle se concentre sur des implications plus larges. L'encadrement d'Air France comme celui de KLM travaillent ensemble dans le cadre de programmes communs afin de former une base solide pour le futur : Programmes Communs pour Cadres, Programmes Communs pour Cadres Expérimentés, Equipes Communes d'encadrement, Conduite de Projets Communs.

La *KLM Academy* a mis en place des sessions « *Career & Leadership* » pour les cadres à haut potentiel et des programmes d'encadrement pour tous cadres et personnels spécialisés au sein de KLM. Pour tout besoin individuel, la *KLM Academy* a opté pour des programmes ouverts sur la conduite de management et la conduite de projet, sur la gestion et l'efficacité personnelle. De plus, les cadres plus expérimentés partagent leurs expériences et connaissances dans nombre de domaines avec d'autres employés KLM dans le cadre de sessions spécifiques (*Master classes*).

Rémunération et partage de la valeur créée

Conformément à l'accord salarial signé en 2006 pour deux ans, pour les personnels au sol et personnels navigants commerciaux, les mesures générales chez Air France ont représenté en moyenne pour l'exercice 2007 une augmentation de 2% auxquelles s'ajoutent des mesures individuelles telles que l'avancement, la promotion et l'ancienneté (soit en moyenne, 2,6% d'augmentation), et la revalorisation (+ 1,6%) des primes et indemnités liées à l'emploi.

Ces mesures ont eu pour effet de placer Air France à plus de 1% d'augmentation au-dessus des autres entreprises françaises.

L'accord salarial 2008 qui concerne l'ensemble des catégories de personnels (PS-PNC-PNT) prévoit des mesures d'augmentations générales au-dessus des prévisions de l'inflation. Cet accord définit aussi un mécanisme de plancher d'augmentation destiné à favoriser les premiers niveaux de salaire et, pour la première fois, une provision destinée à financer des mesures d'égalisation professionnelle.

Conformément à l'accord du 1^{er} août 2005 et à l'avenant du 26 juillet 2006, les résultats de l'exercice clos au 31 mars 2007 ont permis le versement de 67,2 millions d'euros d'intéressement auquel s'est ajouté un montant de 22,8 millions de participation en application de l'accord

de participation signé en septembre 2006. Au titre de l'exercice 2007-08, les montants respectifs devraient être de 98,2 millions et 25,4 millions d'euros. Il est rappelé qu'au titre de l'exercice 2005-06, il avait été versé un montant de 43,4 millions d'euros au titre de l'intéressement.

Chez KLM, la hausse générale de salaires a été de 2,5% en 2007. La compagnie mène aussi une politique de stock-options pour fidéliser ses cadres. Ces stocks options qui permettent d'acheter des titres Air France-KLM sont attribués sous conditions. Leur nombre est limité à 25 000 pour les membres du Directoire et entre 1 000 et 10 000 pour les cadres suivant leurs fonctions. Ces options ne sont exerçables que trois ans après leur attribution et pendant une période de deux ans. Au 31 mars 2008, 139 salariés sont concernés par cette politique.

Dialogue social

Air France a poursuivi, cette année encore, sa politique contractuelle. L'exercice est marqué par la mise en œuvre des dispositions prévues par l'accord triennal de 2006 pour la gestion prévisionnelle des emplois et son avenant signé en décembre 2007.

L'engagement de l'entreprise en matière de responsabilité sociale et de respect de la diversité s'est poursuivi par la mise en œuvre des accords sur l'insertion professionnelle des personnes handicapées, l'égalité hommes/femmes, l'alternance, la charte de la diversité, mutuelle, médecine du travail, etc. La signature en juillet 2007 d'un deuxième avenant à l'accord d'intéressement du 1^{er} août 2005 permet d'améliorer la reconnaissance de l'engagement des salariés. Un accord salarial pour 2008 concernant l'ensemble des personnels a été signé en février 2008. Un relevé d'étape sur la situation des cadres PS a été signé en décembre 2007 et un accord définitif a été signé en avril 2008.

L'accord relatif à l'exercice du droit syndical signé en mars 2008 renouvelle les bases de la tradition de dialogue social de l'entreprise.

KLM a un historique de relations sociales constructives avec les organisations syndicales. En 2007, trois accords collectifs ont été signés avec les pilotes, le personnel navigant commercial et le personnel au sol, dont la principale orientation, conformément à la politique de ressources humaines, portait sur l'employabilité à long terme.

Enfin, la charte sociale et éthique Air France-KLM, signée en février 2008, réaffirme les droits et valeurs fondamentaux du groupe.

Santé et sécurité au travail

Pour Air France, l'année 2007 a vu la poursuite des actions visant l'amélioration continue de la sécurité des salariés en application de la charte du management de la prévention pour la sécurité au travail signée en 2005 par l'ensemble des directions opérationnelles. L'objectif fixé reste de porter l'entreprise au niveau d'une référence en matière de

sécurité au travail et de parvenir d'ici fin 2008 à une baisse de 30% du coefficient de fréquence des accidents.

Fin 2007, l'entreprise a enregistré une baisse de 262 accidents du travail (- 8,7%). Le coefficient de fréquence des accidents du travail en France s'est établi à 5,41. Il recouvre des disparités en fonction des populations (personnel au sol : 3,16 ; personnel navigant commercial : 11,26 ; personnel navigant technique : 1,67).

De nouveaux contrats d'objectifs ont été signés par l'ensemble des entités pour l'année 2008.

Une charte « alcool » verra le jour prochainement et la charte de prévention des harcèlements est en cours de réactualisation avec les syndicats.

Air France a déploré un accident mortel dans la maintenance au début de l'année 2008. Une enquête a été menée en parfaite collaboration avec les autorités. Les procédures pour éviter à l'avenir des accidents similaires ont été renforcées et les compagnies se concentrent sur des mesures préventives pour rendre l'environnement de travail plus sûr.

Chez KLM, le nombre d'accidents de travail recensés a augmenté de 50% en raison de la mise en place d'outils d'enregistrement des accidents plus efficaces. En conséquence, le nombre de jours perdus à cause d'accidents a progressé de façon significative (54%). En raison de l'amélioration du système de comptabilisation, KLM est en mesure de mettre en place plus rapidement les actions préventives et correctives. La compagnie favorise la mobilité du personnel affecté à des postes particulièrement éprouvants, mentalement ou physiquement en offrant à ces salariés des opportunités de développer leur carrière au sein de la compagnie ou à l'extérieur de celle-ci.

KLM encourage la responsabilisation du personnel sur sa propre santé et a introduit un examen de santé pour améliorer la prise de conscience du rôle que chacun doit avoir.

En 2007, le taux d'absentéisme était de 5,6%, conforme à celui des deux années précédentes.

Diversité, responsabilité sociale et sociétale

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

L'engagement de la compagnie s'est traduit par la signature de la 4^e charte de l'alternance pour la période 2005-08 signée par l'ensemble des organisations syndicales personnel au sol et personnel navigant commercial. Le nombre de contrats d'apprentissage ou de contrats de professionnalisation signés en 2007 a progressé de plus de 50%.

Air France, par le biais d'un réseau d'associations qu'elle a mis en place, poursuit ses actions en faveur de l'égalité des chances en créant une dynamique territoriale pour l'accès à l'emploi. À titre d'exemple, l'association « AirEmploi » pour l'information sur les métiers de l'aérien, l'association des entreprises des aéroports franciliens « Jeremy » pour l'insertion des jeunes riverains sur les métiers aéroportuaires, la mise en œuvre du site relais de la fondation de la deuxième chance, pour

accompagner des projets permettant à des personnes en grande difficulté personnelle de sortir de ces situations, la signature le 1^{er} mars 2007 d'une convention-cadre pour la période 2007-2012 entre l'association ingénieurs pour l'école (IPE) et le ministère de l'Éducation nationale qui permet de détacher 11 ingénieurs d'Air France auprès de l'Éducation nationale afin de renforcer la coopération l'entreprise et l'école, etc.

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

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

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

En complément de ces processus, Air France a sollicité un audit auprès de l'Observatoire des discriminations. Il s'agit, au travers de cet audit, de détecter statistiquement d'éventuelles discriminations à l'embauche. L'audit a porté sur les recrutements réalisés à Air France entre juin 2006 et février 2007 soit 50 000 candidatures.

L'audit a jugé les résultats de sélection exemplaires. Le processus de recrutement est indifférent à l'origine réelle ou supposée des candidats, quel que soit le type de poste à pourvoir et les candidats et candidates ont les mêmes chances d'être sélectionnées sur CV pour suivre les épreuves de sélection et d'être embauché(e)s à l'issue de ces épreuves.

La mise en œuvre du 2^{ème} accord sur l'égalité professionnelle entre les hommes et les femmes, renouvelé en avril 2006 pour la période 2006-09 se poursuit avec notamment la réalisation d'une étude par des experts externes sur la rémunération moyenne entre les femmes et les hommes. L'accord salarial pour l'exercice 2008 prévoit pour la première fois, une provision destinée à financer des mesures d'égalisation professionnelle. À la fin de l'année 2007, les femmes représentent 43,8% de l'effectif global en France.

Engagée depuis plus de 15 ans dans une politique d'insertion des personnes handicapées, Air France poursuit ses actions dans le cadre de l'accord sur l'insertion professionnelle des personnes handicapées pour la période 2006-2008.

Malgré la modification de la loi qui a imposé de nouvelles règles de comptabilisation plus contraignantes pour atteindre l'objectif de 6% d'emploi, l'entreprise a poursuivi ses actions en faveur des salariés handicapés et le quota qui était tombé à 2,66% en 2006 du fait de

l'application de ces règles est remonté à 3,10% en 2007. Par ailleurs, 38 embauches ont été réalisées en 2007 (26 en 2006). Cela permet d'atteindre, en deux ans seulement, 84% de l'objectif d'embauches fixé dans l'accord triennal (75 embauches sur 3 ans soit 25 par an).

La direction des achats a elle aussi amélioré sa participation à la réalisation de l'objectif d'embauche en augmentant la sous-traitance vers le secteur adapté et protégé à hauteur de 9% du quota global, l'objectif de réalisation étant de 30% à l'horizon 2008.

L'accord signé en 2006 a fixé un budget de 9 millions d'euros pour la période 2006-08 qui permet notamment de financer les actions de maintien dans l'emploi, adaptation des postes de travail, actions de formation, etc. En 2007, plus de 3 millions d'euros ont ainsi été investis dont 18% au titre de la sensibilisation des salariés et de la création de partenariats, 54% au titre des actions de maintien dans l'emploi et 15% au titre d'actions de formation.

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

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

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

Employeur favori des étudiants des minorités ethniques ces dernières années, KLM souhaite faciliter les recrutements reflétant la diversité de la société dans son ensemble et offrir des opportunités de carrières comparables à tous.

Dans le cadre d'une coopération avec un bureau de recherche scientifique, la compagnie a entrepris deux programmes pilotes pour étudier la faisabilité d'un environnement de travail favorisant l'emploi durable. Plutôt que l'âge, c'est la longévité des salariés dans leur fonction qui est apparue comme le facteur le plus important et des initiatives sont prévues pour améliorer la mobilité et réduire le stress physique au travail.

De l'ordre de 10% de la population néerlandaise éprouve des difficultés à lire et à écrire. KLM estime que ce problème doit être du même ordre à l'intérieur de la compagnie. Elle coopère ainsi avec la *Reading & Writing Foundation*, le but étant de sensibiliser les salariés à cette question, de rester ouvert à la discussion et contribuer à la solution.

Chaque année, l'ensemble des divisions de KLM offre un stage à des étudiants handicapés qui ont moins d'opportunités sur le marché du travail. Si cela est nécessaire, des modifications du poste de travail sont réalisées pour répondre à leurs besoins spécifiques.

Il est proposé aux cadres féminins un *coaching* dispensé par des managers hommes et femmes de KLM et d'autres grandes compagnies afin de leur permettre d'accéder à des postes de direction.

Pour plus d'information, se référer au rapport de développement durable 2007-08 d'Air France-KLM.

Les données environnementales

Air France-KLM a engagé depuis plusieurs années une politique de développement respectueuse de son environnement. Aujourd'hui, le groupe place ces enjeux environnementaux au cœur d'une stratégie commune et ambitieuse.

Conscient de l'impact de son activité sur le changement climatique, le groupe Air France-KLM, cherche à limiter ses émissions de gaz à effet de serre en mettant en œuvre diverses actions récapitulées dans le Plan Climat.

Air France, dans son projet d'entreprise VISION 2010, fait du défi « Devenir exemplaire en matière de responsabilité d'entreprise et de développement durable », un de ses 4 défis majeurs. Dans le cadre du « Grenelle de l'Environnement », Air France a signé en janvier 2008 la convention des engagements pris par le secteur du transport aérien avec l'État français.

Management de l'environnement

Air France et KLM ont mis en place des systèmes de management environnementaux distincts mais cohérents, basés sur la norme ISO 14001.

Ainsi, les deux directions environnement travaillent ensemble sur un grand nombre de sujets et effectuent notamment un *reporting* environnemental commun au travers du rapport développement durable du groupe.

Au niveau d'Air France, le Comité exécutif valide la politique environnementale et les priorités de l'entreprise, les orientations des plans d'actions et s'assure du bon fonctionnement du système de surveillance. Le système de management environnemental s'appuie sur une structure décentralisée mise en place en 2002, mais coordonnée par la direction Qualité Environnement et Développement Durable du Secrétariat général.

Ainsi, chaque direction d'Air France s'assure d'être en conformité réglementaire, maîtrise l'impact environnemental de ses activités et décline la politique environnementale de l'entreprise au travers d'un plan d'actions coordonnées.

Dans chaque direction, un correspondant environnement, généralement rattaché au responsable Qualité Sécurité Environnement, a pour mission de :

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

L'outil de *reporting* développement durable OSYRIS (*Operational System for Reporting on Sustainability*), mis en place en 2006, a connu sa première année complète d'utilisation pour la collecte, la remontée et la consolidation des données du groupe. L'élargissement de l'outil aux activités aériennes a commencé, et sera amplifié en 2008 par la mise en place d'un module de calcul des émissions des avions (CO₂, CO, CxHy et NOx) pour Air France.

Les nouveaux projets et les travaux immobiliers de rénovation importants de la direction immobilière d'Air France font systématiquement l'objet d'une démarche HQE (Haute Qualité Environnementale). La démarche HQE s'intéresse à l'impact environnemental global avec une recherche d'économie des ressources consommées et de réduction des déchets. Elle cible également l'environnement à l'intérieur des bâtiments en termes d'adaptabilité aux utilisateurs.

Les filiales d'Air France sont impliquées dans le processus de management environnemental du groupe. Elles assistent aux Comités de suivi des plans d'actions organisés par la direction Qualité, Environnement et Développement durable et participent à la mise en œuvre des divers projets environnementaux, comme le *reporting* environnemental ou la veille réglementaire. Elles participent aux efforts de réduction de l'empreinte environnementale du groupe.

KLM a mis en place en 1999 un système de management de l'environnement conforme à la norme ISO 14001. Dans le cadre de ses engagements pour le développement de sa politique environnementale, KLM a mis en place un vaste programme annuel afin d'améliorer ses performances, d'assurer le management de l'environnement et développer activement la communication interne et externe.

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

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

La politique de certification ISO 14001 s'inscrit dans une logique de systèmes de management intégrés. Cette norme internationale est fondée sur l'approche qualité de Deming : planification des objectifs, mise en œuvre, vérification et revue de direction. Pour chacune des compagnies, les processus identifiés sont planifiés, contrôlés et vérifiés par des audits de façon à garantir la conformité avec les exigences environnementales.

Au-delà des certifications par site déjà obtenues, Air France prépare l'obtention, pour juillet 2008, d'une certification ISO 14001 pour l'ensemble de ses activités en moyens propres et installations en métropole. Toutes les activités de KLM, à l'exception des services au sol dans les escales KLM, sont certifiées ISO 14001.

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

L'outil de référentiel et de veille réglementaire (REVER) mis en place par Air France en 2005 avec l'aide du cabinet juridique Huglo-Lepage, spécialisé dans le droit environnemental, permet à chaque activité d'Air France de connaître les évolutions des textes de loi qui lui sont propres et d'accéder facilement aux documents réglementaires, grâce à un moteur de recherche. Les filiales Régional et BritAir ont également accès à un outil similaire.

Dans toutes les directions de la compagnie Air France mais également dans sa filiale Servair, une démarche de vérification des installations classées pour l'environnement (ICPE) a été effectuée. De nombreux audits ont été réalisés sur sites afin de s'assurer de leur classification (soumis à déclaration, à autorisation) au regard des seuils fixés par les arrêtés préfectoraux. Ce suivi systématique des activités soumises à la réglementation des installations classées est également assuré pour les activités des sous-traitants dans les locaux mis à disposition par Air France.

Au titre des principes de la norme ISO14001, un inventaire de toutes les exigences à respecter doit être mené chaque année. Les entités sont responsables du contrôle de leur conformité réglementaire et leurs actions sont ensuite contrôlées par des audits internes et externes. Les résultats de ces vérifications et des audits ainsi que le suivi des mesures correctives sont régulièrement étudiés par les Conseils de direction d'Air France et de KLM.

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

Management des risques environnementaux

L'identification et la gestion des risques environnementaux font partie intégrante du système de management ISO 14001. Dans le cadre de ces systèmes, les risques sont identifiés, les impacts évalués et des actions préventives et correctives sont mises en œuvre par les différents plans d'action des entités.

Un système de retour d'expérience est mis en place dans l'ensemble des directions opérationnelles d'Air France. Il s'agit de remonter les incidents environnementaux permettant ainsi de définir et de mettre en place des plans de prévention des risques au niveau groupe.

Émissions de gaz à effet de serre

Le contrôle de ses émissions de gaz à effet de serre est une priorité stratégique du groupe Air France-KLM déclinée au travers de son plan climat :

- ◆ soutien au protocole de Kyoto qui définit pour 2012 un objectif mondial de réduction de 5% des émissions de gaz à effet de serre par rapport aux niveaux de 1990 et à l'intégration du transport aérien dans le système européen d'échange de permis d'émission, qu'il faut mener selon des modalités réalistes et pragmatiques. Sur les six gaz répertoriés par le protocole, seul le CO₂ est produit par le transport aérien ;
- ◆ poursuite de la modernisation de la flotte et soutien à la recherche aéronautique pour une meilleure efficacité énergétique des avions ;
- ◆ mise à la disposition des clients d'un calculateur des émissions de CO₂ fondé sur nos données réelles d'exploitation, accompagné d'offres de compensation ;
- ◆ soutien des programmes de protection de l'environnement développés par des ONG.
- ◆ évaluation d'une démarche volontaire en matière de promotion des énergies renouvelables ;
- ◆ mobilisation de l'ensemble du groupe sur des plans environnementaux ambitieux, en particulier sur la réduction émissions liées aux activités au sol.

Air France et KLM poursuivent le développement de leur modèle opérationnel organisé années autour des *hubs* et de l'optimisation des mesures opérationnelles.

L'Union européenne finalisera avant fin 2008, le projet initié en décembre 2006 de directive visant à intégrer le transport aérien dans le système d'échanges de permis d'émissions.

Air France-KLM soutient cette initiative et s'oppose aux taxes ou aux redevances ainsi qu'au mécanisme d'enchères qui ne constituent pas, à son sens, une réponse au problème du changement climatique.

Conditions d'utilisation des sols

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

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

Mesures prises pour limiter la consommation d'eau

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

Mesures visant à limiter les nuisances sonores

La totalité de la flotte d'Air France-KLM répond aux critères du standard Chapitre 4 de l'OACI qui est le plus exigeant en matière de qualité acoustique pour les avions civils.

En 2007, Air France a franchi une étape supplémentaire en matière d'amélioration de la qualité acoustique de sa flotte. Dans la flotte moyen-courrier, les derniers Boeing B737 ont été remplacés par des Airbus A318 et A319 présentant une empreinte sonore réduite et optimale. Dans la flotte long-courrier et cargo, Air France a accentué son effort de renouvellement avec le retrait définitif des derniers Boeing B747 200 et leur remplacement par des Boeing B747-400 aux performances acoustiques améliorées.

Air France mène, en plus du renouvellement de sa flotte, les actions suivantes pour limiter l'impact sonore de son exploitation :

- ◆ application de procédures « moindre bruit » ;
- ◆ limitation de son trafic de nuit : sur CDG, Air France a abandonné la totalité de ses créneaux de nuit sauf un, soit 725 créneaux annuels sur les 818 abandonnés par l'ensemble des compagnies ;
- ◆ paiement de la taxe (TNSA) qui alimente les programmes d'insonorisation des riverains.

Mesures prises pour améliorer l'efficacité énergétique

Pour Air France, les principaux leviers d'amélioration de l'efficacité énergétique s'appliquent tant aux activités aériennes qu'aux activités au sol.

Pour les activités aériennes

- ◆ Le renouvellement de la flotte d'avions afin de conserver une flotte jeune et de disposer des appareils parmi les plus performants du marché ;
- ◆ l'amélioration continue des procédures opérationnelles liées aux avions et aux véhicules de manière à limiter les consommations de carburant.

Pour les activités au sol

- ◆ Le renouvellement du parc de véhicules et d'engins pour augmenter la part de la propulsion électrique (avec pour objectif de faire progresser la part d'engins électriques de 34% à 58% à l'horizon 2020) ;
- ◆ le suivi informatisé de la consommation de carburant des véhicules immatriculés ;
- ◆ le *reporting* semestriel des consommations d'énergie dans les différentes directions de l'entreprise ;
- ◆ la sensibilisation du personnel aux économies d'énergie ;
- ◆ la prise en compte de la notion d'économie d'énergie dès la conception de nos nouvelles installations (engagement dans la démarche HQE).

Dans cette démarche, Air France mène également un projet d'énergie solaire sur le site de Valbonne qui regroupe les services informatiques, visant à couvrir la consommation électrique du site.

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

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

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

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

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

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

Indemnités liées à l'activité aérienne

En 2007 la contribution d'Air France à la Taxe sur les Nuisances Sonores Aériennes (TNSA) s'est élevée à 15,2 millions d'euros. La TNSA est une taxe perçue sur les dix plus grands aéroports français. Son produit est affecté au financement de l'aide à l'insonorisation pour les logements situés en périphérie d'aéroport et exposés aux bruits aériens. Par ailleurs, Air France participe aux Commissions Consultatives d'Aide aux Riverains (CCAR) sur chaque aéroport soumis à la taxe bruit ; les CCAR étant les instances chargées de superviser l'utilisation des fonds générés par la TNSA.

En 2007, KLM a versé 23,7 millions d'euros au titre des taxes sur les nuisances sonores, pour l'isolation acoustique et le dédommagement de la dépréciation des biens immobiliers aux alentours de l'aéroport de Schiphol, en respect de l'article 77 du Code de droit aérien néerlandais.

Indemnités et actions liées aux installations au sol

Sur le site de Montaudran, les activités de maintenance d'avions avaient laissé des imprégnations très variées d'hydrocarbure et solvants, voire de dépôts métalliques dans le sol et le sous-sol. Air France a obtenu la validation de ses travaux de dépollution par l'administration française, sur 85% des terrains du site industriel de Montaudran. Ces importants et complexes travaux ont consisté à dépolluer aussi bien les terres que la nappe phréatique. Les polluants identifiés ont été principalement les métaux (Arsenic, chrome, cuivre, mercure, nickel, plomb zinc), les COHV (Trichlorethylène, tetrachloroéthylène, chlorure de vinyl), et les hydrocarbures accompagnés des benzènes, toluène, éthyl-benzène et xylène. Les terres polluées aux hydrocarbures ont été traitées sous tente ventilée, puis mises en bio-pile. Les terres polluées aux COHV ont été traitées en tente ventilée sur le site. Les traitements sous tente évitent toute propagation de gaz polluants. Les terres non réutilisables ont été évacuées en filières autorisées. Près de 60 000

tonnes de terre ont ainsi été excavées et traitées. Les zones saturées (nappe phréatique) ont été dépolluées par injections souterraines de produits oxydants. L'ensemble des études et travaux ont représenté un montant de 3,5 millions d'euros.

Dépenses et investissements en matière d'environnement

La politique d'Air France-KLM intègre le management environnemental aux activités de l'entreprise, ce qui ne permet pas de déterminer précisément les dépenses et les investissements liés à l'environnement.

Air France a mis en œuvre une démarche de collecte des informations concernant l'identification des dépenses et des investissements en matière d'environnement au sein des trois directions suivantes : direction générale industrielle, Air France Cargo et direction de l'exploitation.

KLM a toutefois établi une liste des dépenses les plus importantes ayant un lien direct avec la législation environnementale ou le management environnemental. Celles-ci concernent les dépenses relatives aux nuisances sonores et à l'isolation acoustique mentionnées dans la partie précédente. KLM estime par ailleurs que les réglementations concernant les nuisances sonores ayant conduit à la modification des procédures de décollage et d'atterrissage ainsi qu'à une modification des couloirs de navigation afin d'éviter les zones les plus urbanisées autour de l'aéroport de Schiphol lui ont coûté 10 millions d'euros pour l'exercice 2007-08.

En 2007-08, les dépenses de KLM liées au traitement des déchets et des eaux usées ainsi qu'aux procédures de nettoyage, se sont élevées à 2,3 millions d'euros. Au cours de cet exercice, KLM a dépensé environ 3,2 millions d'euros pour son système de management environnemental (charges salariales incluses), les activités de communication externe et les mesures pour inciter le personnel à utiliser les transports en commun.

Pour plus d'information, se référer au rapport de développement durable 2007-08 d'Air France-KLM.

Note méthodologique sur le reporting des données

Les indicateurs sociaux et environnementaux ont été définis en 2005-06, sous l'égide du Comité des procédures d'informations financières (*Disclosure Committee*) d'Air France-KLM pour intégrer les recommandations de la législation européenne et française, telle que la loi sur les Nouvelles Régulations Économiques.

Périmètre

Le périmètre de consolidation du reporting social du groupe Air France-KLM couvre 95% des effectifs du groupe. Il inclut Air France et KLM et leurs filiales contrôlées au minimum à 50%. Sont couverts 80% des effectifs des filiales d'Air France et 85% des effectifs des filiales de KLM.

Les filiales d'Air France consolidées sont AFSL, BritAir, Blue Link, CityJet, CRMA, Régional, Groupe Servair (ACNA, Bruno Pegorier, OAT, Servair SA), Sodexi.

Les filiales de KLM consolidées sont Cynific, KES (KLM Equipment Services), KHS (KLM Health Services), KLM Ground Services limited, KLM Cityhopper (UK and BV), Transavia, KCS (KLM Catering Services).

Le périmètre de consolidation du reporting environnemental des activités au sol du groupe Air France-KLM couvre 99% des sites en France et 95% de sites aux Pays-Bas.

Les filiales d'Air France consolidées sont BritAir, Régional, CRMA, Sodexi, Servair et Transavia, pour cette dernière pour la période de mai à décembre 2007. Les filiales de KLM consolidées sont KLC, KES, KCS et KHS.

Le périmètre de consolidation du reporting environnemental des activités aériennes du groupe Air-France-KLM couvre les vols opérés par Air France et ses filiales BritAir, Régional et CityJet et les vols opérés par KLM et sa filiale KLM Cityhopper.

La période de reporting est basée sur l'année calendaire pour assurer la cohérence avec le bilan social des sociétés françaises et des inventaires nationaux pour les gaz à effet de serre.

Outils de reporting

Indicateurs sociaux

Les indicateurs sont collectés et consolidés via Osyris, outil de reporting de développement durable, déployé dans toutes les filiales du groupe Air France-KLM. La qualité et la cohérence du reporting sont assurées par des définitions précises de chaque indicateur en français et en anglais incluses dans Osyris, une assistance aux contributeurs, ainsi que des tests de cohérence.

La consolidation des données sociales du groupe est effectuée par le département du développement durable d'Air France.

Indicateurs environnementaux

Les indicateurs environnementaux sont collectés via deux outils de reporting, un pour Air France et un pour KLM, disponibles dans chaque entité, à l'exception de Transavia. La cohérence du reporting est assurée par des définitions communes disponibles, en français et en anglais, dans l'outil Osyris. La consolidation des données du groupe Air France-KLM est effectuée par le département environnement d'Air France dans l'outil Osyris.

Précisions et méthodologie

Indicateurs sociaux

Au niveau du groupe Air France-KLM, les instructions sur les indicateurs sociaux et le périmètre retenu sont établis dans un mémo d'instruction validé par les Commissaires aux comptes.

Embauches en contrat à durée indéterminée (CDI)

Pour Air France, le calcul du nombre d'embauches en CDI intègre les embauches en contrat à durée déterminée dont le contrat a été modifié en CDI au cours de l'année.

Pour KLM, le calcul est effectué uniquement sur la base des personnes embauchées directement en CDI.

Santé et sécurité au travail - absentéisme

La différence de qualification d'un accident de travail entre la France et les Pays-Bas associée à des modalités d'enregistrement spécifiques, entraîne des différences importantes entre les indicateurs d'Air France et de KLM qui sont par conséquent incomparables.

Ainsi, les otites barotraumatiques et les lombalgies, reconnues comme accidents du travail en France et représentant 40% des accidents du travail déclarés par Air France, sont enregistrés comme absentéisme pour maladie par KLM, conformément à la législation néerlandaise.

Air France comptabilise uniquement les accidents avec arrêt, conformément à la législation française, alors que KLM compte également ceux sans arrêt, dès lors qu'ils sont qualifiés en tant qu'accident du travail. Les taux de fréquence et de gravité sont calculés sur la base d'heures travaillées théoriques pour chaque employé dans les deux compagnies.

Cette année, Air France a mis en place un nouveau système de suivi des jours d'arrêt pour les accidents de travail. En raison d'un problème opérationnel dans sa phase de déploiement, la compagnie n'est pas en mesure de communiquer le taux de gravité pour 2007.

Le système de suivi des jours d'absence mis en place par KLM n'intègre pas encore les données relatives aux jours d'absence pour accident du travail.

Formation

KLM ne dispose pas aujourd'hui d'un système de reporting centralisé sur la formation du fait de la législation néerlandaise qui ne requiert pas de publication. La société est en train de développer un système de suivi.

Nombre de salariés handicapés

En raison d'une législation différente, les données relatives aux handicapés ne sont pas comparables.

Pour Air France, le nombre de salariés déclarés handicapés sont ceux pour lesquels un certificat valide, conforme à la réglementation française, est disponible, quelle que soit son aptitude à réaliser les tâches liées à son emploi.

Pour KLM, une personne est considérée comme handicapée si elle ne peut pas effectuer son travail comme une personne valide du fait de son handicap. Aux Pays-Bas, un salarié embauché avec un handicap ne peut pas être recensé en tant que tel afin d'éviter toute discrimination entre salariés. Pour cette raison, KLM n'est pas en mesure de fournir des statistiques sur les embauches des salariés handicapés.

Indicateurs environnementaux

Au niveau du groupe Air France-KLM, les principes de reporting et de consolidation sont décrits dans un document intitulé *Environmental Instruction Memo*, mis à jour annuellement. La collecte, les méthodologies de calcul et de consolidation opérationnelle sont définies dans des procédures spécifiques à Air France et à KLM, mais harmonisées entre elles.

Consommation d'eau

La consommation d'eau potable est prise en compte pour toutes les activités au sol. La consommation d'eau à bord des vols n'est pas incluse.

Consommation de gaz

La conversion de la quantité de gaz utilisée en énergie est effectuée en prenant en compte la qualité du gaz spécifique à la France et aux Pays-Bas.

Déchets non dangereux

Les déchets issus de la déconstruction ou construction de bâtiments ne sont pas pris en compte dans cet indicateur.

Rejets de métaux toxiques

La définition de cet indicateur a été affinée en 2007 afin d'harmoniser les données reportées par Air France et par KLM. Les divisions d'ingénierie et de maintenance des deux compagnies reportent maintenant sept métaux (Cd, Cr, Cu, Ni, Pb, Sn, Zn).

Émissions des opérations au sol

Les émissions annuelles de CO₂, SO₂ et NO_x des véhicules et engins de piste d'Air France ont été estimées sur la base des données du second semestre.

Émissions de SO₂ des opérations aériennes

Le calcul des émissions de SO₂ des opérations aériennes est effectué en prenant en compte la composition en soufre du carburant disponible respectivement à Amsterdam et à Paris CDG, appliquée respectivement à l'intégralité du carburant consommé pendant l'année par KLM et par Air France.

Dans le cadre d'une démarche d'amélioration continue, des précisions méthodologiques ont été apportées sur certains indicateurs, notamment dans leurs définitions. Lorsque ces modifications ont un impact significatif sur les données, la comparaison entre les données des années précédentes et les données relatives à cet exercice n'est pas possible.

Rapport d'examen d'un des Commissaires aux comptes sur certains indicateurs environnementaux et sociaux du groupe Air France-KLM pour l'année civile 2007

Mesdames, Messieurs,

À la suite de la demande qui nous a été faite, et en notre qualité de Commissaire aux comptes du groupe Air France-KLM, nous avons effectué un examen visant à nous permettre d'exprimer :

- ◆ une assurance de niveau raisonnable sur l'indicateur relatif aux émissions de CO₂ des opérations aériennes du groupe Air France-KLM de l'année civile 2007 et signalé par le signe ✓✓ ;
- ◆ une assurance de niveau modérée sur les indicateurs environnementaux et sociaux sélectionnés par le groupe Air France-KLM (« les données ») relatifs à l'exercice 2007 et signalés par le signe ✓.

Ces données sont présentées dans les tableaux informations sociales et environnementales du groupe Air France-KLM du document de référence 2007-08 et du rapport développement durable 2007-08.

La conclusion formulée ci-après porte sur ces seules données et non sur l'ensemble du rapport de développement durable.

Ces données ont été préparées sous la responsabilité de la direction Qualité, Environnement et Développement Durable du groupe Air France-KLM conformément aux référentiels internes de *reporting* environnement et social (« les référentiels ») du groupe, disponibles sur demande au siège du groupe.

Il nous appartient, sur la base de nos travaux, d'exprimer une conclusion sur ces données.

Nature et étendue des travaux

Nous avons mis en œuvre les diligences suivantes conduisant à une assurance sur le fait que les données sélectionnées ne comportent pas d'anomalies significatives. Les travaux menés sur les données identifiées par le signe ✓ nous permettent d'exprimer une assurance de niveau modéré ; les travaux menés sur les données identifiées par le signe ✓✓ sont plus étendus et nous permettent d'exprimer une assurance de niveau raisonnable.

- ◆ Nous avons apprécié les référentiels au regard de leur pertinence, leur fiabilité, leur caractère compréhensible et leur exhaustivité.
- ◆ Nous avons mené des entretiens auprès des personnes concernées par l'application des référentiels au siège et au sein des entités sélectionnées⁽¹⁾.

(1) **Environnement** : Direction Générale Industrielle Air France (Roissy, Orly, Villeneuve-le-Roi), Direction Générale de l'Exploitation Air France (Roissy et Orly), Air France Cargo Roissy, Direction du Siège Air France Roissy, SI à Vilgénis, Servair 1, Acna Roissy, et KLM Schiphol, **pour les activités au sol**. Air France, CityJet, BritAir, Régional, KLM et KLM Cityhopper **pour les opérations aériennes**.
Social : Air France en France, Servair S.A., KLM, KLM Cityhopper.

- ◆ Nous avons réalisé des travaux de détail sur les entités sélectionnées, représentant de 40 à 100% des données consolidées du groupe pour les données environnementales et 84% de l'effectif consolidé groupe pour les indicateurs sociaux. Pour ces entités, nous nous sommes assurés de la compréhension et de l'application des référentiels et, sur la base de sondages, nous avons vérifié les calculs, effectué des contrôles de cohérence et rapproché les données avec les pièces justificatives.
- ◆ Nous avons audité les données sources utilisées pour effectuer le calcul des émissions de CO₂ des activités aériennes.
- ◆ Nous avons vérifié le fait que les données utilisées pour le calcul des émissions de CO₂ des activités aériennes correspondaient aux informations telles qu'enregistrées dans les systèmes d'Air France et de KLM.
- ◆ Enfin, nous avons testé par sondage les calculs et vérifié la consolidation des données au niveau du groupe Air France-KLM.

Nous avons fait appel, pour nous assister dans la réalisation de ces travaux, à nos experts en environnement et développement durable.

Informations sur les référentiels

- ◆ Les référentiels environnementaux et sociaux du groupe Air France-KLM sont établis sur une période année civile en cohérence avec les bilans sociaux des entreprises françaises et les inventaires nationaux pour les gaz à effet de serre alors que l'information financière du groupe est communiquée sur une période IATA (du 1^{er} avril au 31 mars de chaque année).
- ◆ Un outil de *reporting* informatisé, étendu à tout le groupe a été utilisé pour la collecte des données sociales et environnementales, fiabilisant et harmonisant les données reportées. Cependant, les fonctionnalités de l'outil devraient encore être développées notamment pour la phase de consolidation.

Les procédures relatives aux référentiels pour le *reporting* des données environnementales appellent de notre part le commentaire suivant :

- ◆ Les définitions des indicateurs environnementaux ont été harmonisées entre Air France et KLM. Certaines définitions mériteraient néanmoins d'être précisées notamment pour les indicateurs déchets et effluents.

Les procédures relatives aux référentiels pour le *reporting* des données sociales appellent de notre part les commentaires suivants :

- ◆ Compte tenu des cadres législatifs différents, certains indicateurs sociaux Air France et KLM sont présentés séparément et ne peuvent être comparés.
- ◆ Les outils et systèmes adéquats devraient être mis en place pour permettre la remontée de l'intégralité des données requises pour le *reporting*, notamment pour les indicateurs relatifs à la sécurité et à la formation, qui n'ont pas tous été communiqués ou qui ont été communiqués uniquement sur un périmètre restreint.

Conclusion

Assurance raisonnable

Compte tenu des travaux réalisés depuis février 2008 aux sièges d'Air France et de KLM, nous estimons que nos contrôles sur le calcul des émissions de CO₂ des opérations aériennes du groupe Air France-KLM fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-dessous.

À notre avis, les données identifiées par le signe ✓✓ ont été élaborées dans tous leurs aspects significatifs, conformément aux référentiels mentionnés.

Assurance modérée

Sur la base de nos travaux, nous n'avons pas relevé d'anomalie significative de nature à remettre en cause le fait que les données environnementales et sociales identifiées par le signe ✓ ont été établies, dans tous leurs aspects significatifs, conformément aux référentiels mentionnés.

Paris-La Défense, le 3 juin 2008

KPMG Audit

Département de KPMG S.A.

Jean-Luc Decornoy
Associé

Jean-Paul Vellutini
Associé

Indicateurs environnementaux du groupe

Opérations aériennes Air France-KLM

Indicateurs environnementaux	Unité	2005	2006	2007	Variation pro forma	Groupe Air France 2007	KLM 2007
Consommations							
Consommations de matières premières : carburant ✓✓	ktonnes	8 373	8 537	8 589	+1%	5 504	3 085
Émissions							
Émissions de gaz à effet de serre	Émissions de CO ₂ ✓✓	26 422	26 914	27 075	+ 1%	17 336	9 739
Émissions de substances participant à l'acidification et à l'eutrophication	Émissions de NOx	131,9	133,5	135,0	+ 1%	91,6	43,4
	Dont basse altitude ✓ (< 3 000 ft)	7,6	8,4	8,5	- 1%	6,4	2,1
	Émissions de SO ₂ ✓	6 421	6 856	11 072	NC	9 549 ⁽¹⁾	1 523
	Dont basse altitude (< 3 000 ft)	441	428	836	NC	747	89
Délestages de carburant en vol	Nombre de délestages ✓	21 *	23 *	42	ND	23 *	19
	Carburant délesté ✓	1 046	1 758	1 443	- 16%	809 *	634
Autres émissions	Émissions de HC	4,0	3,5	3,6	- 13%	1,9	1,7
	Dont basse altitude ✓ (< 3 000 ft)	1,1	1,2	1,1	- 6%	0,8	0,3
Gène sonore							
Indicateur d'énergie bruit global ** ✓	10 ¹² kj	1,79	1,66	1,70	0,35%	1,3 **	0,4

Périmètre groupe Air France : tous vols sous code AF opérés par la flotte Air France, BritAir, Régional et CityJet.

ND : non disponible.

NC : non comparable (changement de méthode de calcul).

✓ Indicateurs vérifiés par KPMG pour 2007 (assurance de niveau modéré)

✓✓ Indicateurs vérifiés par KPMG pour 2007 (assurance de niveau raisonnable)

* Données Air France uniquement.

** Tous vols opérés sous code AF, hors codeshare.

Opérations au sol Air France-KLM

Indicateurs environnementaux		Unité	2005	2006	2007	Variation pro forma	Groupe Air France 2007 ⁽¹⁾	Groupe KLM 2007 ⁽²⁾	
Consommation									
Consommations d'eau ✓		Milliers de m ³	1 210	1 054	1 074	1,9%	809	265	
Consommation d'énergies	Consommation d'électricité ✓	MWh	386 839	393 265	425 502	8,2% ⁽³⁾	326 561	98 941	
	Consommation d'énergies pour le confort climatique	Eau surchauffée ✓	MWh	146 939	146 158	145 056	- 0,8%	145 056	0
		Eau glacée ✓	MWh	4 148	9 977	16 065	31,0% ⁽³⁾	16 065	0
	FOD ✓	MWh	7 927	4 741	2 074	-56,3% ⁽⁴⁾	2 074	0	
	Gaz ✓	MWh	237 196	163 899 *	171 407	4,6%	81 520	89 887	
Émissions									
Émissions de gaz à effet de serre (liés au confort climatique, véhicules et engins)	CO ₂ ✓	tonnes	75 893	75 238	79 388	5,5%	36 211	43 176	
Émissions de substances contribuant à la pollution photochimique	Composés organiques volatiles ✓	tonnes	188 ^(a)	187 ^(a)	123	NIL	71	52	
Émissions de substances participant à l'acidification et à l'eutrophisation	NOX ✓	tonnes	221 ^(b)	178 ^(b)	784	NIL	521	263	
	SO ₂ ✓	tonnes	2 ^(b)	3 ^(b)	14	NIL	12,4	1,6	
Déchets									
Production de déchets	Quantité de déchets industriels non dangereux ✓	tonnes	46 715	42 316	69 176	63,5% ⁽³⁾	50 720	18 455 **	
	Quantité de déchets industriels dangereux ✓	tonnes	5 721	5 465	5 520	0,3%	4 455	1 065	
	% de valorisation des déchets industriels dangereux ✓	%	NC	NC	54,1	N/A	47,0	83,9	

Indicateurs environnementaux		Unité	2005	2006	2007	Variation pro forma	Groupe Air France 2007 ⁽¹⁾	Groupe KLM 2007 ⁽²⁾
Effluents								
Effluents participants à l'acidification et à eutrophisation	Composés azotés	kg	3 468 ^(c)	9 119 ^(c)	268	NIL	52	217
	Composés phosphorés	kg	322 ^(d)	489 ^(d)	121	NIL	109	12,30
Rejets de métaux toxiques	Métaux toxiques (Cd, Cr, Cu, Ni, Pb, Sn, Zn) ✓	kg	78 ^(e)	51 ^(f)	22	NIL	19	2,47

✓ Indicateurs vérifiés par KPMG pour 2007 (assurance de niveau modéré)

* Données Air France uniquement.

** Les déchets issus de la construction/démolition de bâtiments ne sont pas comptabilisés dans cet indicateur.

(1) Air France et filiales : Régional, BritAir, Transavia.comFrance, Servair, Sodexi, CRMA.

(2) KLM et filiales : KLC, KES, KCS et KHS.

(3) Ecart dû au changement majeur de périmètre du reporting de Servair (élargissement aux centres de nettoyage en France métropolitaine et au catering en province). Les valeurs pro forma de Servair pour 2007 n'ont pu être déterminées.

(4) Consommations de FOD des groupes électrogènes décomptées à part en 2007.

(5) Périmètre entièrement redéfini en 2007 : DGI et KMC seulement.

(a) Données calculées sur l'année IATA pour Air France.

(b) Données KLM.

(c) Nitrates uniquement.

(d) Phosphates uniquement.

(e) Métaux pris en considération : CrVI, Cd, Ni, Cu, Pb.

(f) Métaux pris en considération Cr, Cd, Cu, Ni, Pb.

Indicateurs sociaux du groupe

1. Données consolidées effectifs du groupe Air France-KLM

	Groupe Air France-KLM				Groupe Air France *				Groupe KLM **			
					Total groupe		Air France		Total groupe		KLM	
	2005 ⁽¹⁾	2006	2007	07/06	2006	2007	2006	2007	2006 ⁽²⁾	2007	2006 ⁽²⁾	2007
Effectifs totaux (CDD + CDI) ✓	103 966	111 092	110 369	- 0,7%	74 354	74 959	63 613	63 598	36 738	35 410	30 669	29 831
Effectifs en CDI ✓	ND	ND	103 772	ND	61 382	71 416	61 382	61 459	ND	32 356	ND	28 143
Personnel au Sol	73 683	77 300	76 177	- 1,5%	53 876	53 798	45 231	44 649	23 424	22 379	19 599	18 708
Personnel Navigant Commercial	22 833	24 987	25 545	2,2%	15 166	15 728	14 184	14 648	9 821	9 817	8 587	8 506
Personnel Navigant Technique	7 450	8 805	8 647	- 1,8%	5 312	5 433	4 198	4 301	3 493	3 214	2 483	2 617
Embauches en CDI ⁽³⁾												
Personnel au Sol		2 788	3 012	8,0%	2 307	2 593	1 811	1 940	481	419	318	385
Personnel Navigant Commercial		926	931	0,5%	730	843	629	833	196	88	196	50
Personnel Navigant Technique		410	566	38,0%	204	325	134	188	206	241	46	238
Total ✓		4 124	4 509	9,3%	3 241	3 761	2 574	2 961	883	748	560	673
Départs ⁽⁴⁾												
Départs Personnel au Sol		4 458	5 161	15,8%	2 557	2 960	2 036	2 411	1 901	2 201	1 165	1 465
Départs Personnel Navigant Commercial		1 329	1 121	- 15,7%	477	339	360	259	852	782	284	214
Départs Personnel Navigant Technique		200	342	71,0%	117	248	69	141	83	94	46	57
Nombre de départs total ✓		5 987	6 624	10,6%	3 151	3 547	2 465	2 811	2 836	3 077	1 495	1 736
dont démissions ✓		2 696	2 611	- 3,2%	1 159	1 169	834	765	1 537	1 442	952	857
dont licenciements ✓ (y compris économiques)		726	1 118	54,0%	542	605	239	326	184	513	184	513
dont retraites ✓		1 714	2 018	17,7%	1 369	1 666	1 321	1 624	345	352	326	333
dont décès ✓		117	143	22,2%	81	107	71	96	36	36	33	33

* Air France : Air France métropole, DOM, personnel à l'international ; Groupe Air France : Air France + Filiales

** KLM : KLM Pays Bas et personnel à l'international ; Groupe KLM : KLM + filiales

✓ Indicateurs vérifiés par KPMG pour 2007 (assurance de niveau modéré)

(1) Ne tient pas compte de l'effectif KLM à l'international et dans les filiales (environ 8% du total groupe).

(2) Valeur 2006: les pourcentages temps partiel ne tiennent pas compte de l'effectif KLM à l'international (environ 3% du total groupe).

(3) 2006 : les recrutements en CDD de KLM inclus et recrutements Air France complétés de ceux à l'international ; en conséquence on constate une différence dans le nombre de recrutements entre 2007 et des années précédentes.

(4) Départs KLM 2007 : on constate une forte hausse en raison de l'externalisation du département « KLM Facility Services » à Sodexo Altys. (2007: 513 et 2006: 184).

(5) 2006 : CityJet non pris en compte.

	Groupe Air France-KLM			Groupe Air France *				Groupe KLM **				
	2005 ⁽¹⁾	2006	2007	07/06	Total groupe		Air France		Total groupe		KLM	
					2006	2007	2006	2007	2006 ⁽²⁾	2007	2006 ⁽²⁾	2007
Part des femmes (CDD + CDI) ⁽⁵⁾ ✓		42,4%	42,7%	0,7%	42,0%	42,6%	43,7%	44,2%	43,2%	43,1%	43,0%	42,3%
Personnel au Sol		37,2%	37,1%	- 0,2%	39,4%	39,6%	40,7%	41,1%	32,0%	31,2%	25,0%	29,2%
Personnel Navigant Commercial		72,5%	72,3%	- 0,3%	65,3%	65,6%	65,7%	64,7%	83,5%	83,0%	84,0%	83,0%
Personnel Navigant Technique		5,0%	5,3%	6,8%	5,2%	5,8%	5,8%	6,2%	4,7%	4,6%	4,0%	4,1%
Organisation du temps de travail (CDD + CDI) ✓												
Pourcentage de femmes à temps partiel ✓		38,3%	39,7%	3,7%	30,7%	31,1%	32,0%	33,7%	53,3%	55,7%	68,0%	60,0%
Pourcentage d'hommes à temps partiel ✓		9,1%	9,5%	4,4%	7,6%	7,5%	8,2%	8,0%	12,3%	13,7%	14,0%	14,0%
Pourcentage de temps partiel ✓		21,5%	22,2%	3,3%	17,3%	17,6%	19,0%	19,4%	30,0%	31,8%	36,0%	33,2%

* Air France : Air France métropole, DOM, personnel à l'international ; Groupe Air France : Air France + Filiales

** KLM : KLM Pays Bas et personnel à l'international ; Groupe KLM : KLM + filiales

✓ Indicateurs vérifiés par KPMG pour 2007 (assurance de niveau modéré)

(1) Ne tient pas compte de l'effectif KLM à l'international et dans les filiales (environ 8% du total groupe).

(2) Valeur 2006: les pourcentages temps partiel ne tiennent pas compte de l'effectif KLM à l'international (environ 3% du total groupe).

(3) 2006 : les recrutements en CDD de KLM inclus et recrutements Air France complétés de ceux à l'international; en conséquence on constate une différence dans le nombre de recrutements entre 2007 et des années précédentes.

(4) Départs KLM 2007 : on constate une forte hausse en raison de l'externalisation du département « KLM Facility Services » à Sodexo Altys. (2007: 513 et 2006: 184).

(5) 2006 : CityJet non pris en compte.

2. Autres données sociales du groupe Air France (selon législation locale)

2.1. Air France Métropole, DOM et International *

	2006	2007	07/06
Absentéisme			
Pour maladie			
Personnel au sol ✓	3,1%	2,6%	- 16%
Personnel Navigant Commercial ✓	5,4%	4,9%	- 9%
Personnel Navigant Technique ✓	2,4%	2,0%	- 17%
Pour accident de travail			
Personnel au sol ✓	0,5%	0,4%	- 20%
Personnel Navigant Commercial ✓	0,9%	0,8%	- 11%
Personnel Navigant Technique ✓	0,2%	0,2%	0%

	2006	2007	07/06
Maternité ⁽¹⁾			
Personnel au sol ✓	1,1%	0,8%	- 27%
Personnel Navigant Commercial ✓	0,9%	1,1%	26%
Personnel Navigant Technique ✓	0,3%	0,1%	- 67%
Hygiène et sécurité ⁽²⁾			
Nombre d'accidents du travail ✓	3 006	2 812	- 6%
Nombre de décès dus à un accident du travail ✓	0	1	
Taux de fréquence AT ✓	33,4	30,7	- 8%
Taux de gravité AT ✓	0,9	ND	
Formation			
Masse salariale consacrée à la formation continue ✓	8,7%	10,8%	24%
Personnel au sol ✓	5,6%	6,7%	21%
Personnel Navigant Commercial ✓	8,7%	10,8%	24%
Personnel Navigant Technique ✓	16,0%	20,0%	25%
Nombre d'heures de formation par salarié ✓	47	54	15%
Personnel au sol ✓	36	37	2%
Personnel Navigant Commercial ✓	37	48	28%
Personnel Navigant Technique ✓	181	229	27%
Taux de participation (nombre agent formé/effectif) ✓	94%	95%	0%
Personnel au sol ✓	91%	91%	1%
Personnel Navigant Commercial ✓	99%	100%	1%
Personnel Navigant Technique ✓	100%	100%	0%
Handicapés			
Nombre de salariés handicapés PS ✓	1 343	1 489	11%
Taux d'emploi de salariés handicapés (selon législation française) ✓	2,6%	3,1%	19%
Nombre de salariés handicapés PS recrutés dans l'année ✓	26	38	46%
Accords collectifs			
Nombre d'accords signés au cours de l'année	22	11	

* Les données italiques ne concernent qu'Air France Métropole et DOM.

✓ Indicateurs vérifiés par KPMG pour 2007 (assurance de niveau modéré)

(1) Valeur 2007, méthode de calcul différente. (Comptabilisation différente pour PNC en maternité occupant un poste au sol).

(2) En raison d'un problème informatique lié au changement du système de reporting de la sécurité, le taux de gravité ne peut pas être calculé correctement pour l'année 2007.

2.2. Filiales Air France ⁽³⁾

	2006	2007	07/06
Hygiène et sécurité			
Nombre total d'accidents du travail ✓	1 035	989	- 4%
Handicapés			
Nombre de salariés handicapés PS ✓	208	235	13%
Nombre de salariés handicapés PS recrutés dans l'année ✓	2	4	100%
Formation ⁽⁴⁾			
Taux de participation (nombre agent formé/effectif) ✓	ND	92%	
Personnel au sol ✓	ND	86%	
Personnel Navigant Commercial ✓	ND	88%	
Personnel Navigant Technique ✓	ND	99%	
Nombre d'heures de formation par salarié ✓	ND	31	
Personnel au sol ✓	ND	19	
Personnel Navigant Commercial ✓	ND	51	
Personnel Navigant Technique ✓	ND	87	

✓ Indicateurs vérifiés par KPMG pour 2007 (assurance de niveau modéré)

(3) Filiales Air France : BritAir, Blue Link, CRMA, Régional, Groupe Servair (ACNA, Bruno Pegorier, OAT, Servair SA), Sodexi.

(4) Données calculées sur BritAir, Blue Link, CRMA, Régional, Groupe Servair.

3. Autres données pour KLM (selon législation locale)

3.1. KLM

	2006	2007	07/06
Absentéisme			
Pour maladie			
Personnel au sol ✓	5,4	5,7	6%
Personnel Navigant Commercial ✓	6,3	5,8	- 8%
Personnel Navigant Technique ✓	3,9	4,2	8%
Maternité			
Personnel au sol ✓	0,4	0,4	0%
Personnel Navigant Commercial ✓	2	2	0%
Personnel Navigant Technique ✓	0,1	0,1	0%
Hygiène et sécurité ⁽²⁾			
Nombre d'accidents du travail ✓	539	1 098	104%
Nombre de décès dus à un accident du travail ✓	1	0	
Taux de fréquence AT ✓	11,1	22,7	105%
Taux de gravité AT ✓	0,1	0,2	54%
Handicapés ⁽³⁾			
Nombre de salariés handicapés PS ✓	1 125	902	- 20%
Accords collectifs			
Nombre d'accords signés au cours de l'année	3	3	

3.2. Filiales KLM ⁽¹⁾

	2006	2007	07/06
Hygiène et sécurité ⁽⁴⁾			
Nombre d'accidents du travail ✓	198	156	- 21%
Nombre de décès dus à un accident du travail ✓	0	0	
Taux de fréquence AT ✓	ND	27,4	
Taux de gravité AT ✓	ND	0,2	

✓ Indicateurs vérifiés par KPMG pour 2007 (assurance de niveau modéré)

(1) Filiales KLM : Cynific , KES, KHS, KLM ground services Limited, KLM Cithopper (UK and BV), Transavia, KLM Catering Services.

(2) En raison de l'amélioration du système de reporting les données reportées cette année sont plus exhaustives, expliquant la forte évolution par rapport aux données de l'année dernière.

(3) En raison de changements dans la législation le nombre d'handicapé a baissé.

(4) Les taux de gravité et fréquence sont calculés sans Transavia.

3.

Données sociales et environnementales

Cette page est laissée en blanc volontairement.

Risques et gestion des risques

4.

Facteurs de risques	76
Risques de marché et gestion des risques de marché	78
Rapport du Président du Conseil d'administration sur le contrôle interne	83
Rapport des Commissaires aux comptes sur le rapport du Président	90

Facteurs de risques

Risques de l'industrie aérienne

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

L'industrie aérienne est saisonnière. La demande est plus faible durant les mois d'hiver. En conséquence, les résultats d'exploitation du premier semestre (avril-septembre) et du second semestre (octobre-mars) ne sont pas comparables. Par ailleurs, les conditions économiques locales, régionales et internationales peuvent avoir un impact sur les activités du groupe et donc sur les résultats financiers. En effet, les périodes de faible activité économique ou de crise sont susceptibles d'affecter la demande de transport, tant au niveau tourisme qu'au niveau affaires. En outre, durant de telles périodes, le groupe pourrait devoir accepter la réception de nouveaux avions ou être dans l'incapacité de céder des avions inutilisés en des termes financiers acceptables.

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

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

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

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

Risques de perte de créneaux horaires

La desserte des grands aéroports européens, compte tenu de leur saturation, est subordonnée à l'obtention par tout transporteur aérien de créneaux horaires qui sont attribués dans les conditions définies par le Règlement n° 95/93 du Conseil des Ministres de la Commission européenne du 18 janvier 1993. En application de ce texte, la série de créneaux horaires détenus par un transporteur aérien doit être utilisée à hauteur de 80% au moins sur la période pour laquelle ils ont été attribués. Les créneaux non utilisés sont perdus par ce transporteur et versés dans un *pool*. Le texte ne prévoit pas de dérogation à cette règle lorsque, par suite d'une chute brutale du trafic consécutive à des événements exceptionnels, les transporteurs aériens sont amenés à réduire sensiblement leur activité et à ne plus utiliser les créneaux à concurrence de 80% sur la période considérée. Cependant, la Commission européenne a modifié le Règlement 95/93 pour déroger temporairement à la règle de la perte de créneaux inutilisés à la suite du 11 septembre et du conflit en Irak et de l'épidémie de SRAS. (Voir section 6 - Environnement législatif et réglementaire).

Risques relatifs à l'environnement

Le transport aérien est soumis à de nombreuses législations et réglementations en matière d'environnement. Celles-ci concernent notamment l'exposition au bruit, les émissions gazeuses, l'utilisation des substances dangereuses et le traitement des déchets et sites contaminés. Ainsi, au cours des dernières années, les autorités françaises, néerlandaises, européennes et américaines ont adopté diverses réglementations, notamment relatives à la nuisance sonore et à l'âge des avions, qui mettent à la charge des transporteurs aériens des taxes et obligations de mise en conformité.

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

Le projet de directive visant à introduire le secteur de l'aérien dans le système d'échange de permis d'émissions mis en place pour les sources fixes (EU-ETS) devrait être finalisé au cours de l'année 2008.

Le respect des différentes réglementations en matière d'environnement pourrait entraîner des dépenses supplémentaires pour le groupe et imposer aux filiales de nouvelles restrictions en ce qui concerne leurs équipements et installations, ce qui pourrait avoir un effet négatif sur l'activité, la situation financière ou les résultats du groupe. (Voir section 3 - Données environnementales).

Risque lié au prix du pétrole

La forte hausse du prix du pétrole au cours de ces dernières années et son accélération depuis six mois représente un risque pour l'industrie du transport aérien, particulièrement si le contexte économique ne permet plus aux compagnies d'adapter leur politique de prix en

instauration de nouvelles surcharges fuel, si les compagnies ne peuvent plus mettre en œuvre une politique de couverture efficace ou si, pour les compagnies européennes, le dollar s'appréciait significativement par rapport à l'euro. (Voir section 4 - Gestion des risques).

Risques liés à l'activité du groupe

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

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

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

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

L'accord de ciel ouvert signé entre la Commission européenne et les États-Unis est applicable depuis la fin du mois de mars 2008. Les compagnies européennes sont ainsi autorisées à opérer des vols vers les États-Unis à partir de n'importe quel aéroport européen. Cet accord peut renforcer la concurrence à CDG et à Schiphol mais a aussi permis à Air France et KLM d'élargir leurs réseaux et de renforcer la coopération au sein de l'alliance SkyTeam.

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

Air France et KLM sont également concurrencés par des compagnies *low-cost*. Le pourcentage des lignes sur lesquelles Air France et KLM sont en concurrence avec ces compagnies a augmenté de manière importante au cours des dix dernières années. (Voir section 2 - Activité).

Risques liés à l'évolution des alliances commerciales

Le maintien et le développement des alliances et des relations stratégiques avec des compagnies partenaires seront essentiels pour

l'activité du groupe. Air France et KLM sont membres de l'alliance SkyTeam qui comprend également Aeroflot, Aeromexico, Alitalia, CSA Czech Airlines, China Southern, Continental, Delta Airlines, Korean Air et Northwest ainsi que des membres associés. Le succès de l'alliance dépend en partie des stratégies poursuivies par les partenaires sur lesquelles Air France et KLM ont un contrôle limité. L'absence de développement d'une alliance ou la décision par certains membres de ne pas participer pleinement ou de se retirer de l'alliance, pourrait avoir un effet négatif sur l'activité et la situation financière du groupe. Cependant, Air France et KLM ont des accords de *joint-venture* d'une durée de 10 ans avec leurs partenaires respectifs Delta et Northwest qui renforcent leur coopération. Par ailleurs, le DoT (département américain du transport) a confirmé en mai 2008 l'avis favorable qu'il avait donné en octobre 2007, à la demande d'immunité *anti-trust* déposée par les membres européens et américains, hors Continental, de SkyTeam. (Voir section 2 - Activité).

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

Risques liés aux financements

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

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

Les charges de personnel représentent environ 30% des charges d'exploitation d'Air France-KLM. Le niveau des salaires a donc un effet sur les résultats opérationnels. La rentabilité du groupe pourrait être affectée dans l'hypothèse où il ne parviendrait pas à conclure des accords collectifs selon des termes satisfaisants. Par ailleurs, toute grève ou arrêt de travail pourrait avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats économiques. (Voir section 3 - Données sociales).

Risques liés à l'utilisation de prestations de tiers

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

Risques de marché et gestion des risques de marché

Organisation du groupe Air France-KLM

La politique de gestion des risques de marché du groupe Air France-KLM a pour objectif de réduire son exposition à ces risques afin de limiter la volatilité du résultat. Elle est pilotée et coordonnée par le *Risk Management Committee* (RMC) composé du Directeur général exécutif et du Directeur général délégué finance d'Air France, du Président et du Directeur général délégué finance de KLM.

Le RMC se réunit chaque trimestre pour passer en revue le *reporting* groupe sur les risques relatifs au prix du carburant, aux cours de change des principales devises, aux taux d'intérêt et au risque de contrepartie. Lors de ces réunions, il décide des couvertures à mettre en place : ratios de couverture à atteindre, délais de mise en œuvre et éventuellement types d'instrument de couverture à privilégier. Les décisions prises par le RMC sont formalisées puis mises en œuvre au sein de chaque compagnie par les services de trésorerie et d'achat carburant, dans le respect des procédures de délégation de pouvoirs. Chaque compagnie centralise la gestion des risques de ses filiales.

Des réunions régulières sont organisées entre les départements trésorerie et entre les services carburant des deux compagnies sur les instruments de couvertures, les stratégies envisagées et les contreparties. Afin de mettre en œuvre la stratégie la plus adaptée à chaque circonstance, tout type d'instrument qualifiable en tant que couverture au regard des normes IFRS peut être utilisé. Toute dérogation à ce principe doit être validée par le Directeur financier du groupe. De façon générale, aucun *trading* ou spéculation ne sont autorisés.

Les services de trésorerie de chaque compagnie diffusent quotidiennement une information sur le niveau des liquidités auprès de leur direction générale respective, le niveau consolidé de trésorerie du groupe étant communiqué toutes les semaines à la direction générale du groupe.

Chaque mois, un *reporting* complet incluant les positions de taux et de change, le portefeuille des instruments de couverture, le récapitulatif des placements et des financements par devise et le suivi des risques par contrepartie est transmis aux directions générales.

La politique de couverture de carburant est menée par les services carburant qui sont également en charge de l'achat du produit physique. Un *reporting* hebdomadaire carburant est fourni aux directions générales. Celui-ci reprend principalement les opérations réalisées durant la semaine, la valorisation de l'ensemble des positions, les pourcentages couverts ainsi que la ventilation des instruments et sous-jacents utilisés, les niveaux moyens de couvertures et les prix nets en résultant. L'ensemble de ces données couvre l'exercice en cours et les 4 suivants. Par ailleurs, un *reporting* hebdomadaire groupe Air France-KLM (dit *reporting* GEC), consolide les chiffres des deux compagnies en matière de couverture carburant et réalise une actualisation budgétaire. Ces procédures sont décrites dans le rapport du Président sur le contrôle interne.

Gestion des risques de marché

Risque de change

Air France-KLM réalise la plus grande partie de son chiffre d'affaires en euros. Cependant, le groupe a une activité internationale qui l'expose naturellement aux risques de change. La gestion du risque de change des filiales des deux compagnies est centralisée auprès de chaque compagnie.

L'exposition principale porte sur le dollar américain suivi, mais dans une moindre mesure, par la livre sterling et le yen.

Le groupe est globalement acheteur de dollars américains, le montant des dépenses en dollars tels que le carburant, les loyers opérationnels d'avions ou les pièces détachées excédant le montant des recettes en dollars. En conséquence, toute appréciation significative du dollar américain vis-à-vis de l'euro pourrait avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats financiers. En revanche, le groupe est vendeur de livre sterling et du yen, le montant de ses recettes dans ces devises étant supérieur au montant des dépenses dans ces monnaies. Ainsi une baisse significative de ces devises contre l'euro aurait un impact négatif sur les résultats financiers du groupe.

La gestion du risque de change du groupe se fait sur la base de l'exposition nette prévisionnelle pour chaque devise. Les devises fortement corrélées au dollar américain sont agrégées à l'exposition en dollars américains.

Exposition d'exploitation

Concernant le dollar américain, les deux compagnies ont une politique de couverture systématique de 30% de l'exposition nette sur 12 mois glissants, ce pourcentage pouvant être ensuite renforcé jusqu'à 75% en fonction des conditions et des anticipations de marché. Dans des conditions de marché particulièrement favorables, l'horizon de couverture peut également être étendu à plusieurs exercices.

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

Exposition d'exploitation 2008-2009 (En millions de devises au 31 mars 2008)	Dollar américain	Livre sterling	Yen
Position nette avant gestion	(3 979)	524	75 147
Couverture de change	2 123	(72)	(23 775)
Position nette après gestion	(1 856)	452	51 372

L'impact maximum en résultat avant impôt d'une variation des taux de change de 10% en valeur absolue par rapport à l'euro est décrit dans le tableau suivant.

	Dollar américain	Livre sterling	Yen
(En millions d'euros)	107	4	15

Exposition d'investissement

Les avions et les pièces détachées sont payés en dollars américains. En conséquence, le groupe est exposé à la hausse du dollar contre l'euro en matière d'investissements aéronautiques. La politique de couverture

prévoit une couverture minimum systématique de 30% de l'exposition en début d'exercice. Dans des conditions de marché très favorables, comme actuellement, la couverture peut atteindre 90% de l'exposition des quatre ou cinq prochains exercices.

(En millions de dollars)	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
Investissements	(1 527)	(1 876)	(1 365)	(1 077)
Couverture de change	1 394	1 715	1 221	955
Ratio de couverture	91%	91%	89%	89%

Exposition sur la dette

Le risque de change sur la dette est limité. Au 31 mars 2008, 90% de la dette nette du groupe après prise en compte des instruments financiers dérivés est libellé en euros, réduisant ainsi très fortement le risque de fluctuation de change sur la dette.

Malgré cette politique active de couverture, tous les risques de change ne sont pas couverts, en particulier en cas de forte variation des devises dans lesquelles sont libellées les dettes. Le groupe et ses filiales pourraient alors rencontrer des difficultés dans la gestion des risques liés aux cours de change, ce qui pourrait avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats financiers. (Voir section 5 - Notes 32.2 et 32.4 aux comptes consolidés).

Risque de taux d'intérêt

La dette financière est généralement contractée, tant par Air France que par KLM, à taux variable conformément aux pratiques de marché. Cependant, compte tenu du niveau historiquement bas des taux d'intérêt, Air France et KLM ont converti, moyennant la mise en place de swaps, une part importante de leurs dettes à taux variable en dettes à taux fixe, dans le but de réduire les frais financiers et de limiter leur volatilité.

Après swaps, la dette financière du groupe Air France-KLM à taux fixe représente 76% du total des dettes financières.

Compte tenu de cette politique, le groupe affiche au 31 mars 2008, une exposition nette aux taux d'intérêt négative, la trésorerie placée à taux variable excédant le montant de la dette à taux variable. Il se trouve ainsi exposé à la baisse des taux d'intérêt. (Voir section 5 - Notes 32.2 et 32.4 aux comptes consolidés).

Exposition aux taux d'intérêt (En millions d'euros au 31 mars 2008)	JJ à 1 an *	> 1 an **
Passif financier	4 682	512
Actif financier	1 077	3 297
Exposition nette avant couverture	3 605	(2 785)
Couvertures	-	1 710
Exposition nette après couverture	3 605	(1 075)

* Taux fixe < 1 an + taux variable.

** Taux fixe > 1 an.

En tenant compte de la position à renouveler à moins d'un an, l'exposition aux taux d'intérêts est faible, puisque toute variation de 1% du taux d'intérêt sur douze mois aurait un impact de 25 millions d'euros.

Risque sur actions

Les placements financiers des sociétés Air France et KLM dans le cadre de leur gestion de trésorerie ne sont pas réalisés sur le marché des actions en direct ou via des OPCVM actions.

Cependant au 31 mars 2008, Air France-KLM détenait directement ou indirectement un portefeuille d'actions de sociétés cotées d'un montant net de 44,4 millions d'euros. Une variation globale à la baisse de 1% représente un risque de 0,4 million d'euros.

Risques relatifs au prix du carburant

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

Cette stratégie repose sur les principes suivants :

♦ Pourcentage minimum à couvrir

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

♦ Sous-jacents

Pour l'exercice fiscal en cours, au moins 30% des volumes consommés sont couverts en distillats, dont 20% obligatoirement en Jet.

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

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

♦ Instruments

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

Au 31 mars 2008, le groupe Air France-KLM présentait l'exposition carburant suivante :

(En millions de US dollars sauf prix moyen d'achat en \$)	2008-09	2009-10	2010-11	2011-12
Dépense avant couverture	10 114	9 963	9 923	10 067
Pourcentage de couverture	75%	55%	35%	16%
Gain de couverture	2 130	1 484	894	337
Dépense après couverture	7 985	8 479	9 028	9 730
Prix moyen d'achat en brent IPE	74	80	87	94

Sur la base d'un prix de marché de 121 dollars (courbe à terme du 9 mai 2008) et d'une parité euro/dollar de 1,56, la facture pétrolière après couverture pour l'exercice 2008-09 est estimée à 5,73 milliards d'euros. A corrélation constante entre le prix du baril de Brent et le prix de kérosène, une hausse de 10% du prix du Brent par rapport au prix de marché du 9 mai 2008, entraîne une progression de 3% de la facture pétrolière après couverture et de 9% si le prix augmente de 20%. Si le prix du Brent baisse de 10% par rapport au prix de marché du 9 mai 2008, la facture pétrolière après couverture baisse de l'ordre de 8% et de 14% si le prix du Brent baisse de 20%. (Voir section 5 - Notes 32.2 et 32.4 aux comptes consolidés).

Risques de liquidité

Le solde des flux de trésorerie liés aux investissements au 31 mars 2008 est largement couvert par les flux de trésorerie provenant des activités opérationnelles. Le groupe a dégagé un *cash flow* disponible de 820 millions d'euros, en progression de 188 millions d'euros sur l'exercice au 31 mars 2007. Le ratio d'endettement s'est encore amélioré, passant de 0,45 il y a un an à 0,25, au 31 mars 2008. Le coût moyen apparent de la dette du groupe – après swap – s'élève à 4,53% au 31 mars 2008 (4,43% au 31 mars 2007).

Air France dispose au 31 mars 2008 d'une ligne de crédit non tirée de 1,2 milliard d'euros négociée auprès d'un pool élargi de 19 banques, dont 85 millions d'euros arrivent à échéance en avril 2010, 10 millions d'euros en avril 2011 et 1,1 milliard d'euros en avril 2012 à la suite de l'application d'une clause d'extension. Ce crédit est subordonné à l'obligation pour le groupe Air France de respecter les obligations suivantes :

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

Ces ratios sont calculés semestriellement et, au 31 mars 2008, sont largement respectés.

Pour le financement de ses investissements, le groupe Air France privilégie les ressources à long terme. Il a également diversifié ses sources de financement, principalement d'origine bancaire, en mettant en place une titrisation de créances de prêts hypothécaires en juillet 2003 et en émettant des Océane (Obligations Convertibles en Actions Nouvelles ou Existantes) en avril 2005. Enfin, Air France a lancé, en septembre 2006, un emprunt obligataire 4,75% en euro d'un montant de 550 millions d'euros de maturité 22 janvier 2014. Un montant complémentaire de 200 millions d'euros a été levé en avril 2007 assimilable à la première tranche. (Voir section 5 - Notes 30.3, 30.4 et 30.6 aux comptes consolidés).

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

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

La société Air France-KLM a pour sa part mis en place en octobre 2007 une ligne de financement de 250 millions d'euros à dix ans.

Au total, le groupe considère que les conditions d'accès au marché financier de ses deux principales filiales, Air France et KLM, le niveau de trésorerie groupe de 4,4 milliards d'euros au 31 mars 2008 ainsi que le montant des lignes de crédit disponibles rendent compte d'une gestion prudente du risque de liquidité.

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

Risques de placement

Les trésoreries d'Air France, de KLM et d'Air France-KLM sont placées de façon à maximiser le rendement avec un niveau de risque très faible. En conséquence, les trésoreries n'étaient investies ni sur le marché des prêts hypothécaires, ni sur le marché de la titrisation, ni sur aucun produit structuré ayant été significativement affecté par la crise financière.

Afin de profiter des opportunités de marché liées à l'écartement des *spread* de crédit, les trésoreries sont essentiellement investies sur des certificats de dépôt bancaires de banques de premier plan, ainsi que sur quelques OPCVM monétaires, depuis l'été 2007.

Une partie des liquidités de KLM est investie en devises sur des obligations notées AAA de façon à réduire le risque de change sur la dette. (Voir section 5 - Note 32.1 aux comptes consolidés).

Risques d'assurance

Depuis le 1^{er} décembre 2004, Air France et KLM placent en commun leurs risques aériens auprès du marché de l'assurance afin de bénéficier l'effet de taille d'un tel placement. Il n'existe pas au sein du groupe Air France-KLM de risques significatifs non assurés.

Assurances souscrites par Air France

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

Cette police a été souscrite selon la législation française avec un apériteur français AXA et des co-assureurs de réputation internationale.

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

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

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

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

Assurances souscrites par KLM

KLM a souscrit pour son compte et celui de ses filiales Martinair Holland BV et Kenya Airways Ltd., une police d'assurances aériennes couvrant les dommages aux avions, sa responsabilité vis-à-vis de ses

passagers ainsi que sa responsabilité générale vis-à-vis des tiers du fait de son activité. Elle couvre la responsabilité civile de KLM à hauteur de 2 milliards de dollars ainsi que des garanties spécifiques contre les actes de terrorisme pour les dommages causés aux tiers à hauteur d'un milliard de dollars.

Par ailleurs, KLM participe au paiement de sinistres pour les dommages à ses avions par l'intermédiaire d'une société de réassurance dont l'engagement maximum est limité à 3,6 millions de dollars par an.

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

Faits exceptionnels et litiges

Dans le cadre de l'exercice normal de leurs activités, la société et ses filiales sont impliquées dans des litiges qui donnent lieu soit à des provisions dans les comptes consolidés, soit à une information en annexe au titre des passifs éventuels. (*Voir section 5 - Notes 29.2 et 29.3 aux comptes consolidés*).

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

Pour l'élaboration du présent rapport, le Président a consulté le Directeur du Contrôle interne et de l'Audit interne et a chargé ce dernier de recueillir les différentes informations nécessaires à la constitution dudit rapport auprès des différentes entités concernées du groupe Air France-KLM.

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

Voir section Gouvernement d'entreprise.

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

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

III - Procédures de contrôle interne

Définition et objectif du contrôle interne

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

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

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

Le référentiel est basé sur les principaux composants suivants :

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

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

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

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

Processus d'analyse des risques

Un processus d'analyse des risques stratégiques et opérationnels est réalisé dorénavant de manière trimestrielle et permet aux Directions générales, aux principales filiales et au comité d'audit de suivre les principaux risques. Les risques de chaque entité du groupe et les plans d'actions mis en place par chacune d'entre elles pour les minimiser sont remontés auprès de l'Audit interne, chargé de piloter le processus, par les Coordinateurs contrôle interne désignés par elles. Les feuilles de risques trimestrielles font l'objet d'une présentation aux organes de direction (Comité exécutif groupe), avant leur présentation au comité d'audit.

Réseau contrôle interne

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

Organisation générale du contrôle interne

L'organisation ci-après décrite est un résumé de l'organisation en place dans chacun des deux sous-groupes telle que développée

dans le rapport du Président sur le contrôle interne par chacune des sociétés Air France et KLM, la société KLM de droit néerlandais ayant à la demande de la holding Air France-KLM établi un rapport sur le contrôle interne conformément à la Loi de Sécurité Financière (loi française).

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

Le Conseil d'administration

Le Conseil d'administration est l'organe social qui oriente et contrôle la gestion du groupe ; à ce titre, le Conseil concourt, avec le Comité exécutif groupe, au bon fonctionnement du groupe Air France-KLM en s'appuyant sur les avis des comités spécialisés mentionnés au chapitre I - intitulé « conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil ».

Le Comité exécutif groupe

Le Comité exécutif groupe, comme le Comité de management stratégique jusqu'en mai 2007, a pour mission de définir les décisions stratégiques communes aux deux sociétés dans les domaines commerciaux, financiers, techniques et opérationnels ; sa définition et son fonctionnement ont été développés dans la partie Gouvernement d'entreprise et dans la partie Autres informations.

Les fonctions financières

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

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

L'audit interne

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les différents types de missions réalisées sont :

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

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

La prévention des fraudes sur la billetterie

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

Les fonctions juridiques

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

Les fonctions assurances

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

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

IV - Les référentiels

Organisation des responsabilités

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

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

Chartes et manuels

Air France, KLM et leurs filiales respectives disposent d'une charte sociale et éthique qui traduit l'engagement de chacune d'être une entreprise socialement responsable en orientant sa politique sociale et éthique vers le respect de la personne humaine dans sa dimension professionnelle, sociale et citoyenne.

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

De son côté, le groupe KLM a rédigé un projet de code de conduite qui devrait être applicable à compter du prochain exercice dont les principaux sujets traités sont : la conformité avec les lois et règlements, les conflits d'intérêt, la confidentialité, la protection des actifs, la protection de l'environnement, la responsabilité sociale et la propriété intellectuelle.

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

Charte de l'audit interne

Les termes de la charte d'audit interne du groupe Air France-KLM ont été arrêtés par le comité d'audit de la holding Air France-KLM en novembre 2005. Elle définit la mission de la Direction de l'Audit, ses objectifs et ses responsabilités et garantit son indépendance ainsi que les conditions d'exercice de la fonction.

En accord avec la déontologie professionnelle internationale et nationale, elle formalise la place de l'audit dans l'entreprise et définit son champ d'action.

Elle précise également les modalités d'intervention et les différentes phases de déroulement et de synthèse des missions réalisées.

Le manuel qualité achats

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

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

Le système qualité

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

Les référentiels externes

Dans le domaine réglementaire : règlements nationaux (dérivés des règlements européens) et textes d'application générale, normes internationales (OACI, IATA...).

Dans le domaine du service au passager : engagements européens de l'Association des Compagnies Européennes (AEA), engagements de service des acteurs du transport aérien (aéroports).

Dans le domaine du management et de l'environnement, les normes ISO séries 9000 et 14000.

Les référentiels internes

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

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

Dans le domaine du service au passager, sept standards de services couvrant l'intégralité de la chaîne de traitement des passagers fondent l'ambition du groupe Air France-KLM en termes de qualité de service.

V - Informations synthétiques sur les procédures de contrôle interne

Procédures et processus de pilotage

Ces procédures s'appuient sur l'organisation et la structure des sociétés du groupe.

Sont communs à chacun des deux sous-groupes Air France et KLM les métiers suivants :

- ♦ le métier passage qui porte toutes les activités concourant au transport de passagers, incluant le réseau, le marketing, les ventes et un pôle de production fournissant les services nécessaires aux opérations aériennes et à l'exploitation sol ;
- ♦ le métier cargo assurant les activités de commercialisation et d'exploitation des activités cargo ;
- ♦ le métier industriel en charge de la maintenance et des activités industrielles concernant les cellules avion, les équipements et les moteurs ;
- ♦ le métier « charter/bas coûts » comprenant les activités loisirs et charter des compagnies Transavia Holland et Transavia France.

Enfin, les fonctions centrales de support que sont les Ressources Humaines, les Finances au sens large, le Secrétariat Général, les Systèmes d'Information sont propres à chacune des sociétés.

La coordination des décisions stratégiques touchant aux domaines commerciaux, financiers, techniques et opérationnels est assurée par le Comité exécutif groupe qui est l'organe majeur de gouvernance décrit au chapitre II ; ce dispositif de gouvernance est complété par des fonctions au niveau de la holding dans les domaines financiers, juridique/secrétariat du Conseil d'administration, contrôle interne/audit interne ainsi que des relations avec les instances européennes et de la coordination de l'alliance SkyTeam.

Air France et KLM contrôlent respectivement 85 et 76 filiales et sous filiales ; seules quatre des filiales d'Air France et une filiale de KLM ont un chiffre d'affaires externe au groupe supérieur à 100 millions d'euros.

Les sociétés Air France et KLM représentent à elles seules plus de 90% du chiffre d'affaires du groupe et 95% du total bilan du groupe.

La gestion prévisionnelle du groupe Air France-KLM s'articule autour des 3 démarches structurantes suivantes :

- ♦ les grandes orientations stratégiques du groupe Air France-KLM sont définies et hiérarchisées dans le cadre d'un *Group Strategic Framework* (GSF) associant les dirigeants d'Air France et de KLM lors d'un séminaire à l'automne ;
- ♦ la cible moyen terme (CMT) qui est la traduction de cette vision, à l'horizon de 3 ans au niveau de chacune des deux sociétés, en termes de croissance, d'investissement et de ressources humaines associées avec un chiffrage économique complet présenté et discuté en décembre de chaque année au Comité exécutif groupe avec définition des plans d'actions sur les recettes et les coûts ;

- ◆ les budgets de l'année IATA qui reprennent la 1^{re} année de la CMT et qui sont établis par centres de coûts et consolidés au niveau de chaque société puis au niveau du groupe Air France-KLM.

Procédures et processus financiers et d'arrêté des comptes

Le processus finance

La gestion des investissements est assurée par chaque compagnie selon des processus propres à chacune d'elles. Les principaux investissements, notamment les avions, sont soumis à l'approbation du Comité exécutif groupe (flotte, acquisitions, cessions, etc.).

La couverture des risques

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

Ce comité se réunit au début de chaque trimestre et décide, après examen du *reporting* groupe, des couvertures à mettre en place durant les trimestres à venir, avec des horizons différents selon les marchés : ratios de couverture à atteindre, délai pour respecter ces objectifs et éventuellement type d'instruments de couverture à privilégier.

Ces décisions sont ensuite mises en œuvre au sein de chaque compagnie par les services Trésorerie et Achats de carburant, dans le respect des procédures de délégation de pouvoirs.

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

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

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

La mise en place de couvertures vise à réduire l'exposition d'Air France-KLM et donc à préserver les marges budgétées. Les instruments utilisés sont des termes, des *swaps* et des options. Les procédures internes de gestion des risques prévoient l'interdiction des instruments qualifiés de *trading* sauf sur dérogation expresse du Directeur général délégué Affaires Économiques et Financières ou du *Chief Finance Officer* de KLM. De façon générale, aucun *trading* ni spéculation ne sont autorisés.

Les processus comptables et d'établissement des comptes

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

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

L'information comptable remontée des différents services de la société et des filiales doit impérativement suivre les règles, méthodes et référentiel comptable du groupe arrêtés par la maison-mère et la présentation des états financiers doit être conforme au format diffusé par le groupe.

L'ensemble des sociétés du groupe se réfère au manuel des procédures comptables lequel découlent des normes comptables internationales régissant l'établissement des comptes consolidés des sociétés cotées européennes applicables depuis les exercices ouverts au 1^{er} janvier 2005.

Dans le cadre de leur mission légale, les Commissaires aux comptes de la société-mère procèdent à une revue des informations remontées des principales entités consolidées. Les comptes consolidés et sociaux sont soumis à la Direction, puis à la revue des auditeurs (pour les comptes semestriels et annuels uniquement) préalablement à leur arrêté. Ils sont ensuite présentés au comité d'audit qui se réunit pour les arrêts de comptes, trimestriellement.

Le processus de reporting des recettes

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

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

Le processus de reporting de gestion

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

au Comité exécutif groupe. Au mois d'avril 2005 une fonction *reporting* de gestion groupe a été créée.

Les procédures et processus opérationnels

Le management du système qualité

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

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

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

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

L'assurance qualité

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

La surveillance interne

Elle est effectuée par les services assurances qualité, qui s'articule sur :

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

La surveillance externe

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

La surveillance des partenaires

Les sous-traitants ou fournisseurs sont surveillés dans le cadre du programme de surveillance réglementaire approuvé par les Autorités de l'aviation civile. Les partenariats de *code share* font l'objet d'une exigence supplémentaire de certification IOSA, reconnaissance par la profession d'un niveau de standards de sécurité des vols.

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

Les procédures et processus support

Les systèmes d'information

Les processus de contrôle couvrent les systèmes d'information et de télécommunications et reposent sur une formalisation des procédures qui chez Air France ont fait l'objet d'une certification ISO 9001 (certification renouvelée après une première période de trois ans) et chez KLM s'appuient sur une modélisation des processus systèmes d'information spécifique (Management Entreprise Architecture/MEA Babylon). Ces processus ont fait l'objet d'une revue dans le cadre de la loi Sarbanes-Oxley pour l'exercice 2006-07, qui a permis d'en améliorer encore l'efficacité. Pour l'exercice clos le 31 mars 2008, cette revue s'est effectuée dans le cadre de la loi de sécurité financière et des travaux sur le contrôle interne décidés par le groupe après le désenregistrement auprès de la SEC.

Les dispositifs mis en œuvre visent à assurer :

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

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

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

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

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

Les achats

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

Ceci est atteint en appliquant une politique achats centrée sur la compétence des acheteurs, une séparation des fonctions (acheteur, prescripteur, approvisionneur), l'établissement de contrats et l'utilisation des technologies internet. Les directeurs des achats à Air France et KLM animent le réseau des acheteurs de chaque compagnie par des réunions régulières et la présentation du tableau de bord des achats des compagnies. Un comité de coordination Achat réunit périodiquement les achats d'Air France et KLM pour développer des actions en commun et partager les meilleures pratiques.

VI - Synthèse des travaux d'évaluation du contrôle interne relatifs à l'information comptable et financière

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

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

Évaluation de l'environnement de contrôle

Chacune des divisions ou directions générales du groupe a fait l'objet d'une évaluation des 5 composants COSO de son contrôle interne, au moyen de questionnaires d'évaluation corroborés par des tests d'existence et d'efficacité indépendants.

Ont été mises en place à Air France et KLM des procédures d'alerte professionnelle, la formalisation du programme anti-fraude ainsi qu'une démarche d'identification et de tests d'efficacité de l'environnement de contrôle.

De même, les contrôles généraux sur les systèmes d'informations ont fait l'objet d'une évaluation formalisée.

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

À partir d'une analyse des postes significatifs des états financiers consolidés et d'une évaluation des risques, le groupe a identifié les sociétés significatives et, au sein de ces entités, les processus concourant de manière significative à l'établissement des états financiers.

Pour chacun des processus significatifs, une documentation du processus et de ses contrôles clés, suivie de tests d'existence et d'efficacité a été mise en œuvre.

Le Comité exécutif et le comité d'audit du groupe Air France-KLM ont décidé lors de la décision de retirer le groupe de la cote au *New York Stock Exchange* et de le désenregistrer auprès de la SEC (*Securities and Exchange Commission*) de maintenir un niveau élevé d'exigence et de capitaliser sur les travaux mis en œuvre (en les rationalisant) dans le cadre de la conformité du *Sarbanes-Oxley Act* (SOA), afin d'en ancrer les principes dans le cadre de la gestion quotidienne du groupe.

Les différentes directions et filiales importantes du groupe ont ainsi évalué l'efficacité du contrôle interne relatif à l'information financière à la date du 31 mars 2008.

L'approche SOA étant essentiellement orientée sur le *reporting* financier, le nouveau cadre de contrôle interne sur l'exercice 2008-09 pourra être élargi à d'autres processus et activité du groupe en fonction des décisions de la Direction générale.

Rapport des Commissaires aux comptes sur le rapport du Président

en application de l'article L. 225-235 du Code de commerce pour ce qui concerne les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière

Exercice clos le 31 mars 2008

Mesdames, Messieurs les actionnaires,

En notre qualité de commissaires aux comptes de la société Air France-KLM S.A et en application des dispositions de l'article L. 225-235 du Code de commerce, nous vous présentons notre rapport sur le rapport établi par le Président de votre société conformément aux dispositions de l'article L. 225-37 du Code de commerce au titre de l'exercice clos le 31 mars 2008.

Il appartient au Président de rendre compte, dans son rapport, notamment des conditions de préparation et d'organisation des travaux du Conseil d'administration et des procédures de contrôle interne mises en place au sein de la société. Il nous appartient de vous communiquer les observations qu'appellent de notre part les informations contenues dans le rapport du Président, concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Nous avons effectué nos travaux conformément à la norme d'exercice professionnel applicable en France. Celle-ci requiert la mise en œuvre

de diligences destinées à apprécier la sincérité des informations contenues dans le rapport du Président, concernant les procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière. Ces diligences consistent notamment à :

- ◆ prendre connaissance des objectifs et de l'organisation générale du contrôle interne, ainsi que des procédures de contrôle interne relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière, présentés dans le rapport du Président ;
- ◆ prendre connaissance des travaux sous-tendant les informations ainsi données dans le rapport ;
- ◆ déterminer si les déficiences majeures du contrôle interne relatif à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière que nous aurions relevées dans le cadre de notre mission font l'objet d'une information appropriée dans le rapport du Président.

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

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 3 juin 2008

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit

Département de KPMG S.A.

Jean-Luc Decornoy

Associé

Jean-Paul Vellutini

Associé

Deloitte & Associés

Pascal Pincemin

Associé

Rapport financier

5.

Les investissements et financements	92
Les propriétés immobilières, usines et équipements	94
Les commentaires sur les comptes	97
Les comptes consolidés	100
Notes aux comptes consolidés	108
Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés	192
Comptes sociaux	193
Annexe	195
Rapport général des Commissaires aux comptes	205
Rapport spécial des Commissaires aux comptes sur les conventions et engagements réglementés	206

Les investissements et financements

Les investissements corporels et incorporels du groupe Air France-KLM ainsi que les acquisitions de filiales et de participation se sont élevés à 2,61 milliards d'euros au 31 mars 2008 contre 2,40 milliards un an plus tôt. Ils ont été financés par un *cash flow* opérationnel de 2,59 milliards d'euros, après paiement d'une soulte de 110 millions d'euros à l'État français au titre de l'échange salaire-actions de 2003 et un versement volontaire de 198 millions d'euros destiné à réduire les engagements de retraite du groupe. Les produits de cessions d'immobilisations ont atteint 282 millions d'euros (160 millions d'euros au 31 mars 2007) et les produits de cessions financières 284 millions d'euros. Le *cash flow* disponible s'est établi à 820 millions d'euros au 31 mars 2008 contre 632 millions d'euros un an plus tôt.

La trésorerie du groupe s'élève à 4,39 milliards d'euros, dont 185 millions d'euros de valeurs de placement immobilisées entre 3 et

12 mois, en amélioration de 500 millions d'euros. En outre, le groupe dispose de lignes de crédit principales à hauteur de 1,99 milliard d'euros souscrites par Air France, KLM et Air France-KLM, en augmentation de 250 millions d'euros au titre d'une ligne de crédit souscrite au cours de l'exercice par Air France-KLM. Entre avril et novembre 2007, date d'échéance des BASA, l'exercice de bons de souscription d'actions, émis lors de l'échange de titres Air France/KLM, a généré une rentrée de trésorerie de 404 millions d'euros au niveau d'Air France-KLM.

La structure du bilan s'est encore renforcée au cours de l'exercice avec des dettes nettes, en baisse de 1,1 milliard d'euros, à 2,7 milliards d'euros et des fonds propres de 10,5 milliards d'euros. Le ratio d'endettement du groupe est ainsi passé de 0,45 au 31 mars 2007 à 0,25 au 31 mars 2008.

Investissements

(En millions d'euros)	2007-08	2006-07	2005-06
Investissements incorporels	(92)	(37)	(30)
Investissements aéronautiques	(1 900)	(2 000)	(2 190)
Autres investissements corporels	(348)	(341)	(324)
Acquisitions de filiales	(272)	(25)	(58)
Cession de filiales et participations	84	43	35
Cession d'immobilisations corp. et incorp.	282	160	227
Trésorerie nette reçue par transaction WAM/Amadeus	284	-	817
Dividendes reçus	5	6	10
Diminution (augmentation) nette des placements entre 3 mois et 1 an	349	331	(294)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements	(1 608)	(1 863)	(1 807)

Les investissements corporels et incorporels se sont élevés à 2,34 milliards d'euros (2,38 milliards d'euros au 31 mars 2007) dont 1,94 milliard d'investissements aéronautiques. Les acquisitions d'avions (décrites dans la section Flotte) et les acomptes ont représenté un montant de 1,74 milliard d'euros. Les autres investissements aéronautiques incluent également l'immobilisation de frais de maintenance pour grand entretien au titre de la norme IAS 16 et l'immobilisation de certaines pièces de rechange aéronautiques. Les investissements au sol ont atteint un montant de 348 millions d'euros et comprennent différentes installations industrielles et équipements. Les investissements incorporels, d'un montant de 92 millions d'euros, sont des achats de logiciels informatiques et la capitalisation des développements informatiques.

Les acquisitions de filiales et participations s'élèvent à 272 millions d'euros (25 millions d'euros au 31 mars 2007). Il s'agit principalement de l'acquisition de la société VLM Airlines (et de 10 avions Fokker 50 exploités par VLM), d'actions KLM et d'actions propres d'Air France-KLM.

Les cessions de filiales et de participations ont généré 84 millions d'euros de trésorerie correspondant principalement à la cession des titres Alpha Airports Ltd pour 69 millions d'euros.

Le produit des cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles s'élève à 282 millions d'euros (160 millions d'euros en 2006-07) dont 247 millions d'euros de cessions aéronautiques (dont essentiellement 3 Boeing B747, 10 Boeing B737 et 2 Airbus A320).

Les dividendes reçus des filiales non consolidées s'élèvent à 5 millions d'euros contre 6 millions d'euros l'année précédente.

Enfin, les produits de placements entre 3 mois et un an ont diminué de 349 millions d'euros contre une baisse de 331 millions d'euros un an plus tôt.

Au total, les flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement font ressortir une sortie nette de 1,6 milliard d'euros contre 1,86 milliard d'euros lors de l'exercice 2006-07.

Financements

<i>(En millions d'euros)</i>	2007-08	2006-07	2005-06
Augmentation de capital	597	-	-
Émissions de nouveaux emprunts	681	1 240	1 410
Remboursements d'emprunts	(414)	(714)	(523)
Remboursements de dettes de locations-financement	(886)	(866)	(580)

Les emprunts du groupe servent principalement à financer les investissements aéronautiques. Au 31 mars 2008, 78% des dettes financières à long terme sont garanties par des actifs nantis ou hypothéqués.

Au cours de l'exercice, le groupe a émis 681 millions d'euros de nouveaux emprunts (1,24 milliard d'euros en 2006-07) dont 200 millions

supplémentaires en avril 2007 en complément de la souche d'emprunt obligataire décrit à la note 30.4 de l'annexe des comptes consolidés.

Parallèlement, le groupe a remboursé 414 millions d'euros d'emprunts (714 millions d'euros en 2006-07) et 886 millions d'euros de dettes résultant de contrats de location-financement (866 millions d'euros en 2006-07).

Les propriétés immobilières, usines et équipements

Immobilisations corporelles du groupe Air France-KLM

Valeurs nettes (En millions d'euros)	2007-08	2006-07	2005-06
Immobilisations aéronautiques	12 280	11 551	11 017
Autres immobilisations corporelles			
Terrains et constructions	1 281	1 263	1 265
Matériels et installations	410	361	336
Actifs en cours de construction	221	145	126
Autres	281	238	228
Total autres immobilisations corporelles	2 193	2 007	1 955

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

Terrains et constructions du groupe Air France-KLM

Répartition des surfaces par grand métier

Surface approximative en m ² Au 31 mars	Groupe Air France		Groupe KLM		Groupe Air France-KLM	
	2008	2007	2008	2007	2008	2007
Exploitation	418 000	402 000	202 000	202 000	620 000	604 000
Cargo	339 000	339 000	93 000	93 000	432 000	432 000
Maintenance	653 000	658 000	179 000	179 000	832 000	837 000
Support	477 000	656 000	113 000	113 000	590 000	769 000
Total	1 887 000	2 055 000	587 000	587 000	2 474 000	2 642 000

Groupe Air France

Seules les constructions de la compagnie Air France (87% des immobilisations du groupe Air France) feront l'objet de commentaires. Elles sont situées pour 86% en France métropolitaine. La variation des surfaces des bâtiments support est due à l'exclusion des surfaces de parking qui avaient été prises en compte l'année précédente.

Les principales évolutions ont été la mise en service d'un centre de maintenance de 13 000 m², du satellite 3 pour 7 000 m² et de bureaux

pour l'escale de CDG de 6 000 m². Deux bâtiments de maintenance représentant 14 300 m² ont été détruits à CDG et Orly.

Groupe KLM

Le groupe KLM n'a pas enregistré de changements significatifs au cours de l'année.

Financement des surfaces

	Groupe Air France	Groupe KLM	Total
Propriété	54%	89%	54%
Crédit-bail	10%	-	8%
Loyers opérationnels	46%	11%	38%
Total	100%	100%	100%

Les paiements minimaux futurs des locations opérationnelles concernant les constructions s'élèvent à 1,79 milliard d'euros au 31 mars 2008 (voir note 33.2 aux comptes consolidés).

La majorité des installations du groupe Air France sont implantées sur des zones aéroportuaires où la mise à disposition des terrains se fait à

travers des conventions d'occupation ou des baux de longue durée. Seulement 9% des surfaces en pleine propriété et en crédit-bail sont implantées sur du foncier contrôlé par Air France.

Répartition géographique des sites

Sites	Surface approximative en m ²	Nature des financements
Groupe Air France		
Aéroports Roissy-CDG	675 000	Propriété, crédit-bail, locations
Aéroport d'Orly	427 000	Propriété, locations
Toulouse	71 000	Propriété, crédit-bail, locations
Vilgénis	47 000	Propriété
Le Bourget	44 000	Locations
Montreuil	36 000	Locations
Valbonne	17 000	Propriété
Groupe KLM		
Schiphol Airport	33 000	Locations opérationnelles
Schiphol Centrum	135 000	Propriété
Schiphol Oost	318 000	Propriété, locations opérationnelles
Schiphol Rijk	23 000	Propriété, locations opérationnelles
Schiphol Noord	22 000	Propriété
Amstelveen	29 000	Propriété
Autres	27 000	Locations opérationnelles

Principaux contrats de location

Sites	Surface approximative en m ²	Nature des financements
Groupe Air France		
Siège commercial Montreuil	20 000	Bail commercial
Hangar H4 à CDG	35 000	Convention
Hangar H8N6 à Orly	45 000	Convention
Groupe KLM		
Schiphol	37 500	Bail commercial

Immobilisation en cours

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

- ◆ une gare de fret à Orly d'une surface de 6 000 m² pour un montant de 5 millions d'euros dont la mise en service est prévue en août 2008 ;
- ◆ la réhabilitation du siège sud d'Orly d'une surface de 14 000 m² avec mise en service prévue fin août 2008. Le montant de l'investissement est de 27 millions d'euros ;
- ◆ le hangar A380 à Roissy-Charles de Gaulle de 26 000 m² représentant un investissement de l'ordre de 47 millions d'euros dont la mise en service est prévue au printemps 2008 ;

- ◆ le terminal 2G réservé aux avions régionaux à CDG pour 4 millions d'euros avec une mise en service en septembre 2008 ;
- ◆ la mise en service, à la gare de fret de CDG, d'un bâtiment de 3 000 m² fin 2008 pour un montant de 8 millions d'euros et de docks de 8 000 m² mis en service en mars 2009 pour un montant de 9 millions d'euros ;
- ◆ le centre de maintenance du *hub* de Roissy de 16 500 m² pour un montant estimé à 27 millions d'euros et une mise en service mars 2009.

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

Les commentaires sur les comptes

Résultats consolidés

Le périmètre de consolidation au 31 mars 2008 du groupe Air France-KLM enregistre la sortie en juin 2007 de la société Alpha Plc précédemment mise en équivalence à hauteur de 26%, l'intégration globale d'Air Chef, filiale de Servair, précédemment mise en équivalence et l'entrée de la société VLM consolidée depuis le 1^{er} mars 2008. Le périmètre comprend 161 filiales dont les deux majeures, Société

Air France et KLM, représentent 90% du chiffre d'affaires et 80% du bilan. Les autres filiales exercent principalement des activités de transport aérien (BritAir, Régional, CityJet, transavia.com et VLM depuis le 1^{er} mars 2008), de cargo, de maintenance, de *catering* (groupe Servair et KLM Catering Services) ou de financement d'avions.

(En millions d'euros)	31 mars 2008	31 mars 2007	31 mars 2006
Chiffre d'affaires	24 114	23 073	21 448
Résultat d'exploitation courant	1 405	1 240	936
Résultat des activités opérationnelles	1 272	1 233	1 455
Résultat net des activités poursuivies	767	887	921
Résultat net part du groupe	748	891	913
Résultat net part du groupe, par action de base (En €)	2,63	3,35	3,47

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires est en hausse de 4,5% après un effet de change négatif de 2,3% et s'établit à 24,11 milliards d'euros pour une production mesurée en équivalent siège-kilomètre offert (ESKO) en augmentation de 4,8%. La recette unitaire à l'ESKO est stable (- 0,1%) mais progresse de 2,3% hors effets de change.

Charges d'exploitation

Les charges d'exploitation ont augmenté de 4% pour s'établir à 22,71 milliards d'euros. Cette hausse est limitée à 3,2% hors carburant. Le coût unitaire à l'ESKO baisse de 0,6% et de 1% à change et prix du pétrole constants.

Charges externes

Au 31 mars 2008, les charges externes progressent de 5,5% pour atteindre 13,8 milliards d'euros. Cette hausse est ramenée à 3,1% à charge de carburant constante.

(En millions d'euros)	Exercice clos au 31 mars		
	2008	2007	2006
Carburant avions	4 572	4 258	3 588
Affrètements aéronautiques	658	646	605
Locations opérationnelles	611	600	637
Redevances aéronautiques	1 755	1 705	1 610
Commissariat	470	419	405
Achats d'assistance en escale	1 331	1 232	1 203
Achats d'entretien	1 038	894	777
Frais commerciaux et de distribution	1 176	1 201	1 232
Autres charges	2 203	2 145	2 070
Total	13 814	13 100	12 127

Les principales variations sont les suivantes :

Carburant avions

Les achats de carburant s'élèvent à 4,57 milliards d'euros contre 4,26 milliards d'euros au 31 mars 2007 soit 7,4% d'augmentation, sous l'effet d'une hausse de 3% des volumes, de 14% du prix après couverture et d'un effet de change favorable de 9%.

Redevances aéronautiques

Les redevances aéronautiques ont augmenté de 2,9% pour atteindre 1,76 milliard d'euros contre 1,71 milliard d'euros au 31 mars 2007. Il s'agit de redevances payées par les compagnies pour les services de navigation aériennes (contrôle du trafic aérien) en route et en phase d'approche des aéroports. Elles comprennent également les redevances aéroportuaires dont les redevances d'atterrissage, de stationnement et les redevances passagers. Les tarifs sont fixés par les aéroports après consultation des usagers.

Commissariat

Les charges de commissariat qui correspondent aux prestations fournies à bord des avions du groupe et de clients sont en augmentation de 12,2% à 0,47 milliard d'euros en raison notamment de l'entrée dans le périmètre, à compter du 1^{er} juillet 2007, de la société Air Chef antérieurement mise en équivalence.

Achats d'assistance en escale

Les achats d'assistance en escale comprennent l'assistance des avions au sol, les frais d'étape du personnel navigant ainsi que les compensations versées aux clients dans les cas d'irrégularité d'exploitation. Les montants sont fixés contractuellement pour l'assistance en escale, par la réglementation et les pratiques commerciales pour les compensations clients et par des accords sociaux pour les frais d'étape du personnel navigant. Les achats d'assistance en escale ont atteint 1,33 milliard d'euros, en augmentation de 8% (+ 6,7% hors compensations versées au moment des grèves de l'automne 2007).

Achats d'entretien

Ils comprennent les frais de maintenance des avions et s'élèvent à 1,04 milliard d'euros, en hausse de 16,1% au 31 mars 2008 sous l'effet de l'impact du reclassement comptable d'une partie des pièces détachées du poste immobilisations vers les stocks.

Frais commerciaux et de distribution

À 1,18 milliard d'euros, les frais commerciaux et de distribution sont en diminution de 2,1% en raison du passage à la commission zéro des agences de voyages entamée en 2005 et la renégociation des frais de GDS.

Autres charges

Les autres charges s'élèvent à 2,20 milliards d'euros au 31 mars 2008 contre 2,15 milliards d'euros au 31 mars 2007, en augmentation de 2,7% et comprennent, principalement, les charges locatives, les frais de télécommunication, les charges d'assurances et les charges d'honoraires.

Charges de personnel

Les frais de personnel ont progressé de 4,9% à 7,02 milliards d'euros pour un effectif moyen de la période de 104 659 salariés (+ 1,6% et + 0,9% à périmètre constant).

Dotations aux amortissements et provisions

Elles ressortent à 1,62 milliard d'euros contre 1,79 milliard d'euros au 31 mars 2007. La légère diminution est due au reclassement de certaines pièces détachées du poste immobilisations au poste stocks.

Résultat d'exploitation courant

Le résultat d'exploitation courant s'élève 1,41 milliard d'euros comparé à 1,24 milliard d'euros au 31 mars 2007. La marge d'exploitation ajustée ⁽¹⁾ s'élève à 6,7% (+ 0,4 point).

Les contributions au chiffre d'affaires et au résultat d'exploitation courant par secteur d'activité sont les suivantes :

Exercice au (En millions d'euros)	31 mars 2008		31 mars 2007		31 mars 2006	
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation
Passage	19 156	1 291	18 366	1 067	16 942	686
Fret	2 928	39	2 909	62	2 882	166
Maintenance	969	63	977	44	896	54
Autres	1 061	12	821	67	728	30
Total	24 114	1 405	23 073	1 240	21 448	936

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

Résultat des activités opérationnelles

Il ressort à 1,27 milliard d'euros comparé à 1,23 milliard d'euros au 31 mars 2007.

Il inclut notamment un produit de 284 millions d'euros relatif au gain de transaction réalisé sur la société WAM ainsi qu'une provision de 530 millions d'euros (493 millions d'euros après impôts) liée à l'état d'avancement des enquêtes des autorités de la concurrence européennes et américaines sur les activités cargo des transporteurs aériens.

Coût de l'endettement financier net

Le coût de l'endettement financier net diminue de 29,3% et ressort à 99 millions d'euros contre 140 millions d'euros au 31 mars 2007 reflétant la baisse de l'endettement net. Le groupe bénéficie également de la remontée des taux, sa trésorerie placée à taux variable excédant le montant de la dette à taux variable après couverture.

Résultat net - Part du groupe

Le résultat avant impôts des entreprises intégrées s'établit à 1,15 milliard d'euros.

Après une charge d'impôt de 358 millions d'euros traduisant un taux d'impôts effectif apparent de 31,2% contre 22,2% l'exercice précédent, une quote-part de résultat négative dans les sociétés mises en équivalence de 24 millions d'euros et une quote-part de résultat revenant aux intérêts minoritaires de 19 millions d'euros, le résultat net part du groupe s'établit à 748 millions d'euros contre 891 millions d'euros au 31 mars 2007.

La contribution au résultat net par trimestre est respectivement de 415 millions d'euros au 30 juin 2007, 736 millions d'euros au 30 septembre 2007, 139 millions d'euros au 31 décembre 2007 et négatif de 542 millions d'euros au 31 mars 2008 compte tenu, pour ce dernier trimestre, de la provision liée à l'enquête sur l'activité cargo.

Par action, le résultat net part du groupe de base ressort à 2,63 euros au 31 mars 2008 contre 3,35 euros au 31 mars 2007. Le résultat par action dilué s'élève à 2,47 euros (3,05 euros au 31 mars 2007).

Résultats sociaux de la société

Air France-KLM

En sa qualité de société holding, la société Air France-KLM n'a pas d'activité opérationnelle.

Son activité comprend d'une part, les redevances perçues au titre de l'utilisation du logo Air France-KLM par les deux sociétés opérationnelles et d'autre part, les frais de communication financière, les honoraires de commissariat aux comptes et les charges liées à la rémunération des mandataires sociaux. Le résultat d'exploitation ressort en légère perte à 3 millions d'euros.

Après prise en compte des dividendes perçus d'un montant de 221 millions d'euros, dont un acompte sur dividende de Société Air France au titre de l'exercice 2007-08 d'un montant de 50 millions d'euros, le résultat net ressort à 198 millions d'euros.

Les comptes consolidés

Exercice clos le 31 mars 2008

Compte de résultat consolidé

Période du 1er avril au 31 mars (En millions d'euros)	Notes	2008	2007	2006
Chiffre d'affaires	5	24 114	23 073	21 448
Autres produits de l'activité		4	4	4
Produits des activités ordinaires		24 118	23 077	21 452
Charges externes	6	(13 814)	(13 100)	(12 127)
Frais de personnel	7	(7 018)	(6 689)	(6 357)
Impôts et taxes		(250)	(263)	(228)
Amortissements	8	(1 606)	(1 782)	(1 656)
Dépréciations et provisions	8	(17)	(8)	(72)
Autres produits et charges	9	(8)	5	(76)
Résultat d'exploitation courant		1 405	1 240	936
Cessions de matériels aéronautiques	10	9	13	2
Écarts d'acquisition négatifs	4	40	-	5
Autres produits et charges non courants	10	(182)	(20)	512
Résultat des activités opérationnelles		1 272	1 233	1 455
Coût de l'endettement financier brut		(387)	(407)	(392)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie		288	267	168
Coût de l'endettement financier net	11	(99)	(140)	(224)
Autres produits et charges financiers	11	(24)	25	(31)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		1 149	1 118	1 200
Impôts	12	(358)	(248)	(256)
Résultat net des entreprises intégrées		791	870	944
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	20	(24)	17	(23)
Résultat net des activités poursuivies		767	887	921
Résultat net des activités non poursuivies	13	-	-	-
Résultat net		767	887	921
- Part du groupe		748	891	913
- Intérêts minoritaires		19	(4)	8
Résultat net – part du groupe par action (en euros)	14.1			
♦ de base		2,63	3,35	3,47
♦ dilué		2,47	3,05	3,25
Résultat net des activités poursuivies par action (en euros)	14.2			
♦ de base		2,69	3,33	3,50
♦ dilué		2,53	3,03	3,28

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

Bilan consolidé

Actif (En millions d'euros)	Notes	31 mars 2008	31 mars 2007	31 mars 2006
Goodwill	15	377	204	208
Immobilisations incorporelles	16	475	424	428
Immobilisations aéronautiques	18	12 280	11 551	11 017
Autres immobilisations corporelles	18	2 193	2 007	1 955
Titres mis en équivalence	20	177	228	204
Actifs de pension	21	2 245	2 097	1 903
Autres actifs financiers (dont 735 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières au 31 mars 2008, 835 millions d'euros au 31 mars 2007 et 895 millions d'euros au 31 mars 2006)	22	956	1 095	1 182
Impôts différés	12.5	29	26	7
Autres débiteurs	25	1 810	604	1 082
Actif non courant		20 542	18 236	17 986
Autres actifs financiers (dont 266 millions d'euros de dépôts liés aux dettes financières et de placements entre 3 mois et 1 an au 31 mars 2008, 631 millions d'euros au 31 mars 2007 et 889 millions d'euros au 31 mars 2006)	22	303	689	932
Stocks et en-cours	23	507	360	340
Créances clients	24	2 569	2 610	2 518
Créances d'impôt société		3	7	1
Autres débiteurs	25	2 385	1 271	1 756
Trésorerie et équivalents de trésorerie	26	4 381	3 497	2 946
Actif courant		10 148	8 434	8 493
Total actif		30 690	26 670	26 479

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

Bilan consolidé (suite)

Passif et capitaux propres <i>(En millions d'euros)</i>	Notes	31 mars 2008	31 mars 2007	31 mars 2006
Capital	27.1	2 552	2 375	2 290
Primes d'émission et de fusion	27.2	765	539	430
Actions d'autocontrôle	27.3	(119)	(30)	(58)
Réserves et résultat	27.4	7 338	5 415	5 072
Capitaux propres (part du groupe)		10 536	8 299	7 734
Intérêts minoritaires		78	113	119
Capitaux propres		10 614	8 412	7 853
Provisions et avantages du personnel	29	1 439	1 387	1 453
Dettes financières	30	6 914	7 419	7 826
Impôts différés	12.5	1 713	891	839
Autres créditeurs	31	819	401	417
Passif non courant		10 885	10 098	10 535
Provisions	29	441	225	192
Dettes financières	30	905	1 098	1 260
Dettes fournisseurs		2 218	2 131	2 039
Titres de transport émis et non utilisés		2 279	2 217	2 062
Dettes d'impôt société		25	21	167
Autres créditeurs	31	3 151	2 335	2 269
Concours bancaires	26	172	133	102
Passif courant		9 191	8 160	8 091
Total passif		20 076	18 258	18 626
Total passif et capitaux propres		30 690	26 670	26 479

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

Variation des capitaux propres consolidés

<i>(En millions d'euros)</i>	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'autocontrôle	Réserves et résultats	Capitaux propres – part du groupe	Intérêts minoritaires	Capitaux propres
Au 1^{er} avril 2005	269 383 518	2 290	384	(19)	3 254	5 909	111	6 020
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	(4)	(4)	-	(4)
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	1 055	1 055	4	1 059
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	4	4	-	4
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	913	913	8	921
Total des produits (charges) comptabilisés	-	-	-	-	1 968	1 968	12	1 980
Échange Salaire Actions (ESA) et stock-options	-	-	-	-	(80)	(80)	-	(80)
Océane	-	-	46	-	-	46	-	46
Dividendes distribués	-	-	-	-	(40)	(40)	(1)	(41)
Titres d'autocontrôle (note 27.3)	-	-	-	(39)	-	(39)	-	(39)
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	(3)	(3)
Autres variations	-	-	-	-	(30)	(30)	-	(30)
Au 31 mars 2006	269 383 518	2 290	430	(58)	5 072	7 734	119	7 853
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	-	-	-	-
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	(501)	(501)	(1)	(502)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(2)	(2)	(1)	(3)
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	891	891	(4)	887
Total des produits (charges) comptabilisés	-	-	-	-	388	388	(6)	382
Échange Salaire Actions (ESA) et stock-options	-	-	-	-	35	35	-	35
Augmentation de capital	9 982 189	85	109	-	-	194	-	194
Dividendes distribués	-	-	-	-	(80)	(80)	(8)	(88)
Titres d'autocontrôle (note 27.3)	-	-	-	28	-	28	-	28
Variations de périmètre	-	-	-	-	-	-	8	8
Au 31 mars 2007	279 365 707	2 375	539	(30)	5 415	8 299	113	8 412

Variation des capitaux propres consolidés (suite)

<i>(En millions d'euros)</i>	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'autocontrôle	Réserves et résultats	Capitaux propres – part du groupe	Intérêts minoritaires	Capitaux propres
Au 31 mars 2007	279 365 707	2 375	539	(30)	5 415	8 299	113	8 412
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	9	9	-	9
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	1 260	1 260	13	1 273
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	8	8	(2)	6
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	748	748	19	767
Total des produits (charges) comptabilisés	-	-	-	-	2 025	2 025	30	2 055
Échange Salaire Actions (ESA) et stock-options	-	-	-	-	32	32	-	32
Augmentation de capital	20 853 571	177	226	-	-	403	-	403
Dividendes distribués	-	-	-	-	(134)	(134)	(3)	(137)
Titres d'autocontrôle (note 27.3)	-	-	-	(89)	-	(89)	-	(89)
Variations de périmètre	-	-	-	-	-	-	(62)	(62)
Au 31 mars 2008	300 219 278	2 552	765	(119)	7 338	10 536	78	10 614

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

État consolidé des produits et charges comptabilisés

(En millions d'euros)	31 mars 2008	31 mars 2007	31 mars 2006
Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente :			
Première application des normes IAS 32 et 39 enregistrée en capitaux propres	-	-	(3)
Variation de la juste valeur portée en capitaux propres	9	-	(1)
Variation de la juste valeur transférée en résultat	-	-	-
Couverture des flux de trésorerie :			
Première application des normes IAS 32 et 39 enregistrée en capitaux propres	-	-	1 168
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en capitaux propres	2 348	7	428
Variation de la juste valeur transférée en résultat	(534)	(771)	-
Variation de la réserve de conversion	8	(2)	4
Impôt sur les éléments portés directement en capitaux propres :			
Première application des normes IAS 32 et 39 enregistrée en capitaux propres	-	-	(397)
Produit (charge) porté(e) en capitaux propres	(554)	263	(144)
Produits/(charges) net(te)s constaté(s) directement en capitaux propres – part du groupe	1 277	(503)	1 055
Résultat de la période – part du groupe	748	891	913
Total des produits/(charges) enregistré(s) au titre de la période – part du groupe	2 025	388	1 968
Total des produits/(charges) enregistré(s) au titre de la période – part des minoritaires	30	(6)	12
Total des produits/(charges) enregistré(s) au titre de la période	2 055	382	1 980

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

Tableau des flux de trésorerie consolidé

Période du 1 ^{er} avril au 31 mars (En millions d'euros)	Notes	2008	2007	2006
Résultat net – Part du groupe		748	891	913
Intérêts minoritaires		19	(4)	8
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	8	1 623	1 790	1 728
Dotations nettes aux provisions financières	11	17	10	24
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(43)	(44)	(46)
Résultat sur cessions de filiales et participations		(46)	(1)	(2)
Gain sur transactions WAM (ex Amadeus GTD)	20	(284)	(16)	(504)
Résultats non monétaires sur instruments financiers	11	(65)	(43)	(6)
Écart de change non réalisé		27	(5)	8
Écarts d'acquisition négatifs	4	(40)	-	(5)
Résultats des sociétés mises en équivalence	20	24	(17)	23
Impôts différés	12	261	244	98
Autres éléments non monétaires		214	(112)	(182)
Sous-total		2 455	2 693	2 057
(Augmentation)/diminution des stocks		(70)	(20)	(18)
(Augmentation)/diminution des créances clients		69	(184)	(215)
Augmentation/(diminution) des dettes fournisseurs		118	228	96
Variation des autres débiteurs et créditeurs		330	133	736
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation avant éléments non récurrents		2 902	2 850	2 656
Paiement de la soulte au titre de l'échange salaire actions 2003		(110)	-	-
Versement additionnel aux fonds de retraite		(198)	-	-
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		2 594	2 850	2 656
Acquisitions de filiales et participations	37	(272)	(25)	(58)
Investissements corporels et incorporels	19	(2 340)	(2 378)	(2 544)
Cessions de filiales et participations	37	84	43	35
Trésorerie nette reçue sur transactions WAM (ex Amadeus GTD)	20	284	-	817
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		282	160	227
Dividendes reçus		5	6	10
Diminution (augmentation) nette des placements entre 3 mois et 1 an		349	331	(294)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements		(1 608)	(1 863)	(1 807)

Période du 1^{er} avril au 31 mars <i>(En millions d'euros)</i>	Notes	2008	2007	2006
Augmentation de capital		597	-	-
Émission de nouveaux emprunts		681	1 240	1 410
Remboursement d'emprunts		(414)	(714)	(523)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement		(886)	(866)	(580)
Nouveaux prêts		(53)	(89)	(155)
Remboursement des prêts		79	52	97
Dividendes distribués		(137)	(88)	(41)
Réduction des capitaux propres		(10)	-	-
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		(143)	(465)	208
Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants		2	(2)	2
Variation de la trésorerie nette		845	520	1 059
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture		3 364	2 844	1 785
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	26	4 209	3 364	2 844
Impôts sur les bénéfices payés (flux provenant de l'exploitation)		(96)	(309)	(4)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(410)	(451)	(364)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		288	299	154

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

Notes aux comptes consolidés

Note 1	Description de l'activité	111	Note 21	Actifs de pensions	145
Note 2	Événements significatifs intervenus au cours de l'exercice	111	Note 22	Autres actifs financiers	145
Note 3	Règles et méthodes comptables	111	Note 23	Stocks et encours	147
Note 4	Évolution du périmètre de consolidation	118	Note 24	Créances clients	147
Note 5	Informations sectorielles	119	Note 25	Autres débiteurs	148
Note 6	Charges externes	125	Note 26	Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	148
Note 7	Frais de personnel et effectifs	125	Note 27	Capitaux propres	149
Note 8	Amortissements, dépréciations et provisions	126	Note 28	Paiements fondés sur des actions	151
Note 9	Autres produits et charges	127	Note 29	Provisions et avantages du personnel	155
Note 10	Produits et charges non courants	127	Note 30	Dettes financières	162
Note 11	Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers	128	Note 31	Autres créditeurs	166
Note 12	Impôts	129	Note 32	Instruments financiers	166
Note 13	Activités non poursuivies	134	Note 33	Engagements de locations	180
Note 14	Résultat par action	134	Note 34	Commandes de matériels aéronautiques	181
Note 15	Goodwill	136	Note 35	Autres engagements	184
Note 16	Immobilisations incorporelles	137	Note 36	Parties liées	185
Note 17	Test de valeur d'actif	138	Note 37	Tableau de flux de trésorerie	186
Note 18	Immobilisations corporelles	138	Note 38	Événements postérieurs à la clôture	187
Note 19	Investissements corporels et incorporels	141	Note 39	Nouvelles normes comptables	188
Note 20	Titres mis en équivalence	142	Note 40	Périmètre de consolidation au 31 mars 2008	188

Note 1 Description de l'activité

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

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

La société anonyme Air France-KLM, domiciliée au 2 rue Robert Esnault-Pelterie 75007 Paris – France, est l'entité consolidante du groupe Air France-KLM. Air France-KLM est coté à Paris (Euronext) et Amsterdam (Euronext). Air France-KLM n'est plus coté à New York (NYSE) depuis le 7 février 2008.

La monnaie fonctionnelle du groupe est l'euro.

Note 2 Événements significatifs intervenus au cours de l'exercice

Le résultat de l'exercice inclut un gain d'un montant de 284 millions d'euros avant impôt relatif à la transaction WAM (Amadeus GTD)

décrite en note 20 ainsi qu'une provision pour enquête cargo d'un montant de (530) millions d'euros avant impôt (voir note 29.2).

Note 3 Règles et méthodes comptables

3.1. Principes comptables

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

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

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

Les états financiers consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 21 mai 2008.

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

3.2. Utilisation d'estimations

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

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

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

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

3.3. Méthodes de consolidation

3.3.1. Filiales

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

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

3.3.2. Participations dans les entreprises associées et co-entreprises

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

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

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

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

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

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

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

3.3.3. Opérations intra-groupe

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

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

3.3.4. Date de clôture

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

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

3.4.1. Conversion des états financiers des sociétés étrangères

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

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

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

3.4.2. Conversion des opérations en devises

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

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

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

3.5. Regroupements d'entreprises

3.5.1. Regroupements antérieurs à la date de première adoption des normes IFRS (avant le 1^{er} avril 2004)

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

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

3.5.2. Regroupements postérieurs au 1^{er} avril 2004

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

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

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

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

3.6. Chiffre d'affaires

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

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

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

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

3.7. Programme de fidélisation

Jusqu'au 1^{er} juin 2005, chacun des deux sous-groupes (Air France et KLM) composant le groupe disposait d'un programme de fidélisation propre, « Fréquence Plus » et « Flying Dutchman », permettant aux adhérents d'acquérir des « miles » au fur et à mesure de leurs voyages sur des vols Air France ou KLM et d'autres compagnies partenaires.

Ces « miles » donnaient accès à divers avantages dont des voyages gratuits sur les vols des deux compagnies respectives.

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

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

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

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

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

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

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

Ces éléments peuvent être divisés en trois catégories :

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

3.9. Résultat par action

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

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

3.10. Instruments financiers, évaluation des actifs et passifs financiers

3.10.1. Évaluation des créances clients et actifs financiers non courants

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

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

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

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

3.10.3. Instruments dérivés

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

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

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

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

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

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

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

3.10.4. Emprunts obligataires convertibles

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

3.10.5. Actifs financiers, trésorerie et équivalents de trésorerie

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

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

3.10.6. Dettes financières

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

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

3.11. Goodwill

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

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

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

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

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

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

3.12. Immobilisations incorporelles

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

À compter de l'exercice ouvert le 1^{er} avril 2007, les frais de développement informatiques sont immobilisés et amortis selon un plan reflétant la durée d'utilisation propre à chaque développement. Pour ce faire, le groupe s'est doté à partir de cette date des outils qui permettent un suivi par projet de toutes les étapes du développement, et notamment, la mesure des dépenses internes et externes directement attribuables à chaque projet au cours de son développement.

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

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

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

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

3.13. Immobilisations corporelles

3.13.1. Règle spécifique au bilan d'ouverture

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

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

Les évaluations ont été menées par des experts indépendants.

3.13.2. Principes applicables depuis le 1^{er} avril 2004

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

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

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

3.13.3. Immobilisations aéronautiques

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

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

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

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

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

3.13.4. Autres immobilisations corporelles

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

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

3.13.5. Contrats de location

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

Les autres contrats de location sont classés en location simple.

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

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

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

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

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

3.14. Test de valeur d'actif

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

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

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

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

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

3.15. Stocks

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

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

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

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

3.16. Actions propres

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

3.17. Avantages du personnel

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

Le groupe a utilisé l'option offerte par IFRS 1 permettant de comptabiliser le solde des écarts actuariels à la date de transition aux IFRS, soit au 1^{er} avril 2004, directement en capitaux propres.

À compter du 1^{er} avril 2004, les gains et pertes résultant des changements d'hypothèses actuarielles ne sont reconnus que lorsqu'ils excèdent 10% de la valeur la plus haute de l'engagement ou de la valeur du fonds. La fraction excédant 10% est alors étalée sur la durée de vie active moyenne résiduelle des salariés.

Particularités concernant les surplus des fonds de pension

Les plans de retraite néerlandais doivent généralement faire l'objet d'une couverture de financement minimale (*Minimum Funding Requirements* « MFR »). Des questions sont apparues quant au fait que ce MFR affecte la reconnaissance du surplus des fonds de pension qui pourrait être reconnu conformément à la norme IAS 19, et donc, comment le groupe pourrait enregistrer certains surplus des fonds de pension de KLM dans ses états financiers consolidés.

S'agissant de l'inscription au bilan de la valeur du surplus des fonds de pension, la norme IAS 19 peu précise sur ce point est sujette à interprétation.

Au regard de cette situation, notamment pour le traitement comptable de certaines sociétés du groupe KLM, l'IFRIC, organe technique de l'IASB en charge de l'interprétation des normes a été saisi.

En juillet 2007, l'IASB a publié l'interprétation IFRIC 14 (« IAS19 – Limitation de l'actif au titre de prestations définies, obligations de financement et leur interaction »). Cette dernière vient confirmer de façon définitive le traitement comptable retenu par le groupe et la reconnaissance au bilan des surplus de fonds de pension constitués par le sous-groupe KLM.

3.18. Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle

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

Les coûts de restitution des cellules et des moteurs relatifs aux contrats de location opérationnelle sont provisionnés.

Lorsque le cas échéant, le potentiel de l'avion est supérieur aux conditions contractuelles de restitution, l'excédent est inscrit à l'actif du bilan et amorti linéairement sur la période durant laquelle ce potentiel est supérieur aux conditions contractuelles de restitution. Dans le cas où, à la date de restitution de l'appareil, son potentiel est supérieur aux conditions contractuelles de restitution, cet excédent est remboursable par le bailleur.

3.19. Autres provisions

Le groupe comptabilise une provision dès lors qu'il existe une obligation légale ou implicite envers un tiers qui se traduira par une sortie de ressources et pouvant être estimée de façon fiable. Les montants comptabilisés en provisions tiennent compte d'un échéancier de décaissements et sont actualisés lorsque l'effet du passage du temps est significatif.

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

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

3.20. Frais d'émission d'emprunts et frais d'augmentation de capital - Primes de remboursement d'emprunts

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

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

3.21. Impôts différés

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les éventuelles dettes liées à ces actifs non courants destinés à être cédés sont également présentées sur une ligne distincte au passif du bilan.

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

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

3.23. Paiement fondé sur des actions

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

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

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

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

Note 4 Évolution du périmètre de consolidation

4.1. Acquisitions de filiales

KLM

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

Compte tenu de la participation d'Air France-KLM tant en droits de vote qu'en capital et du mode de fonctionnement du Comité exécutif du groupe (qui remplace le Comité de management stratégique depuis juin 2007), Air France-KLM a le pouvoir de décider des axes financiers et opérationnels de KLM et par conséquent contrôle la société. Cette dernière est consolidée, en conséquence, par intégration globale.

VLM Airlines

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

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

Note 5 Informations sectorielles

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

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

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

Le second niveau d'information sectorielle retenu par le groupe est la zone géographique par origine des ventes.

Seul le chiffre d'affaires par secteur d'activité est affecté par zone géographique de ventes.

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

Secteurs d'activité

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

4.2. Cessions de filiales

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

Aucune cession significative n'a eu lieu sur les exercices 2006-07 et 2005-06.

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

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

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

Secteurs géographiques

Les activités du groupe sont ventilées en cinq zones géographiques :

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

5.1. Informations par secteur d'activité

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

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

Exercice clos au 31 mars 2008

<i>(En millions d'euros)</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	19 995	2 945	2 859	1 694	-	27 493
Intersecteurs	(839)	(17)	(1 890)	(633)	-	(3 379)
Chiffre d'affaires externe	19 156	2 928	969	1 061	-	24 114
Résultat d'exploitation courant	1 291	39	63	12	-	1 405
Résultat des activités opérationnelles	1 291	39	63	12	(133)	1 272
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	-	(24)	(24)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(123)	(123)
Impôts	-	-	-	-	(358)	(358)
Résultat net des activités poursuivies	1 291	39	63	12	(638)	767
Résultat net des activités non poursuivies	-	-	-	-	-	-
Amortissements de l'exercice	(1 094)	(112)	(226)	(174)	-	(1 606)
Autres éléments non monétaires	42	(18)	17	(161)	(530)	(650)
Total actifs	14 752	1 142	2 344	2 136	10 316	30 690
Passifs sectoriels	3 559	96	383	587	7 490	12 115
Dettes financières et capitaux propres	-	-	-	-	18 575	18 575
Total passifs	3 559	96	383	587	26 065	30 690
Investissements corporels et incorporels	1 800	117	238	185	-	2 340

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

Les passifs non répartis, d'un montant de 7,5 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les dettes fournisseurs pour 2,2 milliards d'euros, les dettes fiscales et sociales pour 1,4 milliard d'euros, les impôts différés pour 1,7 milliard d'euros, et les instruments dérivés pour 1,7 milliard d'euros.

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

Exercice clos au 31 mars 2007

(En millions d'euros)	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	19 141	2 932	2 864	1 428	-	26 365
Intersecteurs	(775)	(23)	(1 887)	(607)	-	(3 292)
Chiffre d'affaires externe	18 366	2 909	977	821	-	23 073
Résultat d'exploitation courant	1 067	62	44	67	-	1 240
Résultat des activités opérationnelles	1 067	62	44	67	(7)	1 233
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	-	17	17
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(115)	(115)
Impôts	-	-	-	-	(248)	(248)
Résultat net des activités poursuivies	1 067	62	44	67	(353)	887
Résultat net des activités non poursuivies	-	-	-	-	-	-
Amortissements de l'exercice	(1 126)	(105)	(445)	(106)	-	(1 782)
Autres éléments non monétaires	104	-	22	(353)	-	(227)
Total actifs	12 609	906	1 819	1 690	9 646	26 670
Passifs sectoriels	3 039	90	143	308	6 029	9 609
Dettes financières et capitaux propres	-	-	-	-	17 061	17 061
Total passifs	3 039	90	143	308	23 090	26 670
Investissements corporels et incorporels	1 971	76	141	190	-	2 378

Les actifs non répartis d'un montant de 9,6 milliards d'euros concernent pour l'essentiel les actifs financiers détenus par le groupe. Ils comprennent notamment les valeurs mobilières de placement pour 3,2 milliards d'euros, les actifs de pension pris en couverture des engagements de retraite pour 2 milliards d'euros, les immobilisations financières pour 1,8 milliard d'euros, et les instruments dérivés pour 1 milliard d'euros.

Les passifs non répartis, d'un montant de 6 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les dettes fournisseurs pour 2,1 milliards d'euros, les dettes fiscales et sociales pour 1,2 milliard d'euros, les impôts différés pour 0,9 milliard d'euros, et les instruments dérivés pour 0,4 milliard d'euros.

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

Exercice clos au 31 mars 2006

(En millions d'euros)	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	17 635	2 907	2 688	1 350	-	24 580
Intersecteurs	(693)	(25)	(1 792)	(622)	-	(3 132)
Chiffre d'affaires externe	16 942	2 882	896	728	-	21 448
Résultat d'exploitation courant	686	166	54	30	-	936
Résultat des activités opérationnelles	686	166	54	30	519	1 455
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	-	-	-	(23)	(23)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(255)	(255)
Impôts	-	-	-	-	(256)	(256)
Résultat net des activités poursuivies	686	166	54	30	(15)	921
Résultat net des activités non poursuivies	-	-	-	-	-	-
Amortissements de l'exercice	(1 014)	(131)	(397)	(114)	-	(1 656)
Autres éléments non monétaires	(78)	(7)	(22)	(450)	-	(557)
Total actifs	11 411	1 511	1 859	792	10 906	26 479
Passifs sectoriels	3 123	104	168	107	5 936	9 438
Dettes financières et capitaux propres	-	-	-	-	17 041	17 041
Total passifs	3 123	104	168	107	22 977	26 479
Investissements corporels et incorporels	1 816	216	264	123	125	2 544

Les actifs non répartis d'un montant de 10,9 milliards d'euros concernent pour l'essentiel les actifs financiers détenus par le groupe. Ils comprennent notamment la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 2,9 milliards d'euros, les instruments dérivés pour 2 milliards d'euros, les autres actifs financiers pour 2,1 milliards d'euros (dont dépôts et valeurs mobilières de placement), les actifs de pension pris en couverture des engagements de retraite pour 1,9 milliard d'euros.

Les passifs non répartis, d'un montant de 5,9 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les dettes fiscales et sociales (y compris impôts différés) pour 2,2 milliards d'euros, les instruments dérivés pour 0,4 milliard d'euros et les dettes fournisseurs et autres créiteurs pour 3,1 milliards d'euros.

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

5.2. Informations par secteur géographique

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

Exercice clos au 31 mars 2008

<i>(En millions d'euros)</i>	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	12 489	368	1 117	2 807	1 405	18 186
Autres recettes passage	729	55	35	54	97	970
Total passage	13 218	423	1 152	2 861	1 502	19 156
Transport de fret	1 231	36	206	363	903	2 739
Autres recettes fret	122	4	8	25	30	189
Total fret	1 353	40	214	388	933	2 928
Maintenance	959	-	-	-	10	969
Autres	1 027	23	11	-	-	1 061
Total	16 557	486	1 377	3 249	2 445	24 114

Exercice clos au 31 mars 2007

<i>(En millions d'euros)</i>	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	11 743	361	1 097	2 786	1 354	17 341
Autres recettes passage	767	63	33	58	104	1 025
Total passage	12 510	424	1 130	2 844	1 458	18 366
Transport de fret	1 190	36	184	348	933	2 691
Autres recettes fret	148	4	8	25	33	218
Total fret	1 338	40	192	373	966	2 909
Maintenance	968	-	-	-	9	977
Autres	794	19	8	-	-	821
Total	15 610	483	1 330	3 217	2 433	23 073

Exercice clos au 31 mars 2006

(En millions d'euros)	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	10 791	363	1 065	2 458	1 225	15 902
Autres recettes passage	736	61	44	81	118	1 040
Total passage	11 527	424	1 109	2 539	1 343	16 942
Transport de fret	1 169	36	170	337	961	2 673
Autres recettes fret	139	5	8	25	32	209
Total fret	1 308	41	178	362	993	2 882
Maintenance	887	-	-	-	9	896
Autres	708	16	4	-	-	728
Total	14 430	481	1 291	2 901	2 345	21 448

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

Exercice clos au 31 mars 2008

(En millions d'euros)	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	7 220	1 255	2 527	4 222	2 962	18 186
Transport de fret	67	190	382	849	1 251	2 739
Total	7 287	1 445	2 909	5 071	4 213	20 925

Exercice clos au 31 mars 2007

(En millions d'euros)	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	7 079	1 201	2 362	4 013	2 686	17 341
Transport de fret	71	194	354	833	1 239	2 691
Total	7 150	1 395	2 716	4 846	3 925	20 032

Exercice clos au 31 mars 2006

(En millions d'euros)	Europe Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	6 689	1 157	2 216	3 469	2 371	15 902
Transport de fret	76	186	320	832	1 259	2 673
Total	6 765	1 343	2 536	4 301	3 630	18 575

Note 6 Charges externes

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Carburant avions	4 572	4 258	3 588
Affrètements aéronautiques	658	646	605
Locations opérationnelles	611	600	637
Redevances aéronautiques	1 755	1 705	1 610
Commissariat	470	419	405
Achats d'assistance en escale	1 331	1 232	1 203
Achats d'entretien	1 038	894	777
Frais commerciaux et de distribution	1 176	1 201	1 232
Autres frais	2 203	2 145	2 070
Total	13 814	13 100	12 127

Les « Autres frais » correspondent essentiellement à des charges de location et d'assurance.

L'augmentation des « achats d'entretien » est principalement liée au reclassement des pièces détachées des immobilisations aéronautiques vers les stocks, tel que décrit dans la note 23.

Note 7 Frais de personnel et effectifs

Frais de personnel

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Salaires et traitements	5 151	4 899	4 677
Provisions engagement de retraite	106	130	193
Charges sociales	1 647	1 566	1 388
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	30	32	29
Autres	84	62	70
Total	7 018	6 689	6 357

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

Effectifs moyens de la période

Exercice clos le 31 mars	2008	2007	2006
Personnel navigant technique	8 259	8 020	7 870
Personnel navigant commercial	21 605	20 701	20 294
Personnel au sol	74 795	74 329	74 258
Total	104 659	103 050	102 422

Note 8 Amortissements, dépréciations et provisions

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Amortissements			
Immobilisations incorporelles	44	42	39
Immobilisations aéronautiques	1 295	1 488	1 371
Autres immobilisations corporelles	267	252	246
	1 606	1 782	1 656
Dépréciations et provisions			
Stocks	4	-	1
Créances	(1)	5	12
Provisions	14	3	59
	17	8	72
Total	1 623	1 790	1 728

La diminution des dotations aux « amortissements des immobilisations aéronautiques » est principalement liée au reclassement des pièces détachées des immobilisations aéronautiques vers les stocks, tel que décrit dans la note 23.

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

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

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

Note 9 Autres produits et charges

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Exploitation conjointe de lignes et fret	(3)	12	(111)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	(24)	3	25
Autres	19	(10)	10
Total	(8)	5	(76)

Note 10 Produits et charges non courants

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Cessions de matériel aéronautique	9	13	2
Gain sur transactions WAM (ex Amadeus GTD)	284	16	504
Provision pour enquête cargo	(530)	-	-
Charges de restructuration	2	(36)	(1)
Cessions de filiales et participations	46	-	3
Compensations financières sur échanges de slots	22	-	4
Perte sur matériel aéronautique destiné à être cédé	-	(20)	-
Autres	(6)	20	2
Autres produits et charges non courants	(182)	(20)	512

Gains sur transactions WAM (ex Amadeus GTD)

Voir note 20.

Provision pour enquête cargo

Voir note 29.2

Charges de restructuration

Les charges de restructuration de l'exercice 2006-07 correspondent essentiellement aux coûts induits par la mise en place du plan de sauvegarde de l'emploi relatif à la suppression du poste d'officier mécanicien navigant, liée à la fin d'exploitation anticipée des Boeing B747 cargo les plus anciens.

Cessions de filiales et participations

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

Aucune cession de filiales et participations significative n'a eu lieu au cours des exercices 2006-07 et 2005-06.

Perte sur matériel aéronautique destiné à être cédé

Au cours de l'exercice 2006-07, la société AFPL a enregistré une perte d'un montant de 20 millions d'euros relative à un avion destiné à être cédé.

Autres

Au 31 mars 2008, ce poste comprend, notamment, les frais engagés par le groupe dans le cadre de l'examen de la situation financière

du groupe Alitalia. Cet examen n'ayant pas abouti à l'acquisition du groupe Alitalia, les frais ont été enregistrés en charges.

Au 31 mars 2007, ce poste comprend, notamment, une plus-value réalisée sur la cession du terrain de Montaudran pour un montant de 13 millions d'euros.

Note 11 Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Produits des valeurs mobilières de placement	113	71	52
Autres produits financiers	175	196	116
Produits de trésorerie et équivalents de trésorerie	288	267	168
Intérêts sur emprunts	(225)	(200)	(205)
Intérêts sur contrat de location-financement	(187)	(241)	(220)
Intérêts intercalaires capitalisés	46	38	40
Autres charges financières	(21)	(4)	(7)
Coût de l'endettement financier brut	(387)	(407)	(392)
Coût de l'endettement financier net	(99)	(140)	(224)
Résultat de change	(71)	(3)	(13)
Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers	65	43	6
Dotations nettes aux provisions	(17)	(10)	(24)
Autres produits et charges financiers divers	(1)	(5)	-
Autres produits et charges financiers	(24)	25	(31)
Total	(123)	(115)	(255)

Le taux retenu pour la détermination des intérêts intercalaires ressort à 4,82% pour l'exercice clos le 31 mars 2008 contre 4,60% pour l'exercice clos le 31 mars 2007 et 3,76% pour l'exercice clos le 31 mars 2006.

Le résultat de change inclut une perte de change latent nette de 27 millions d'euros au 31 mars 2008 contre un gain de change latent net de 5 millions d'euros au 31 mars 2007 et une perte de change latente nette de 8 millions d'euros au 31 mars 2006.

La variation de juste valeur des actifs et passifs financiers correspond principalement à la comptabilisation de la part inefficace de la variation de juste valeur des instruments de couverture flux de trésorerie.

Les exercices clos les 31 mars 2008, 2007 et 2006 incluent une dotation aux provisions pour perte de valeur des titres Alitalia, pour un montant respectif de 13 millions, 9 millions d'euros et 9 millions d'euros, le cours de bourse ayant baissé de façon significative au cours des exercices respectifs.

Note 12 Impôts

12.1. Charge d'impôt

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Charge d'impôt courant	(97)	(4)	(158)
Charge de l'exercice	(97)	(4)	(158)
Ajustement de la charge d'impôt provenant d'exercices antérieurs	-	-	-
(Charge)/produit d'impôt différé des activités poursuivies	(261)	(244)	(98)
Variation des différences temporaires	(222)	(146)	(54)
Variation des taux d'imposition	-	80	17
(Utilisation)/activation de déficits fiscaux	(39)	(178)	(61)
(Charge)/produit total d'impôt des activités poursuivies	(358)	(248)	(256)
Impôt sur le résultat net des activités non poursuivies	-	-	-
(Charge)/produit total d'impôt	(358)	(248)	(256)

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

12.2. Impôts différés directement comptabilisés dans les capitaux propres

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Instruments hybrides	-	-	(24)
Couverture de flux trésorerie	(558)	264	(541)
Total	(558)	264	(565)

12.3. Taux effectif d'impôt

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008		2007		2006	
Résultat avant impôt		1 149		1 118		1 200
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	34,43%	396	34,43 %	385	34,43 %	414
Différence de taux d'imposition en France/étranger		(43)		(36)		(17)
Écart d'acquisition négatif		(10)		-		(2)
Dépenses non déductibles		143		12		51
Résultat taxé à des taux majorés/réduits		(1)		-		(135)
Résultat exonéré		(85)		(7)		(2)
Création/(Utilisation) des reports déficitaires		(6)		(16)		(4)
Changement des taux d'imposition		-		(80)		(17)
Ajustement de la charge d'impôt provenant d'exercices antérieurs		-		8		(4)
Impôt sur les réserves Amadeus GTD		-		-		-
Liquidation TSDI		(31)		-		(28)
Autres		(5)		(18)		-
Impôt	31,2%	358	22,2%	248	21,3%	256

Le taux global d'impôt en vigueur en France a été fixé par la Loi de Finance en 2007 à 34,43% pour les exercices clos à compter du 1^{er} janvier 2008.

Au Pays-Bas, le taux d'impôt s'élève à 25,5% au 31 mars 2008 sans changement par rapport à l'année dernière.

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Différences temporelles déductibles	106	128	98
Pertes fiscales	294	300	355
Pertes fiscales à taux réduits	-	-	100
Total	400	428	553

Au 31 mars 2008, les actifs d'impôt non reconnus correspondent pour l'essentiel aux déficits reportables des filiales du groupe Air France antérieurs à l'intégration fiscale ainsi qu'aux déficits reportables de certaines filiales anglaises du groupe.

Aux Pays-Bas et en France, les déficits fiscaux sont indéfiniment reportables.

12.5. Variations des impôts différés au cours de la période

<i>(En millions d'euros)</i>	1 ^{er} avril 2007	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en capitaux propres	Reclassement	31 mars 2008
Autres immobilisations incorporelles	89	13	-	-	102
Immobilisations aéronautiques	616	151	108	(2)	873
Autres immobilisations corporelles	137	32	-	-	169
Titres mis en équivalence	-	-	-	-	-
Autres actifs financiers non courants	(100)	198	-	-	98
Actifs de retraite	529	37	-	(4)	562
Autres débiteurs non courants	161	(161)	379	37	416
Autres actifs financiers courants	(3)	(2)	-	-	(5)
Autres débiteurs courants	128	3	424	(13)	542
Provisions non courantes	62	28	-	(2)	88
Dettes financières non courantes	(377)	(30)	(7)	-	(414)
Autres créditeurs non courants	(27)	(13)	(285)	-	(325)
Provisions courantes	(43)	28	-	-	(15)
Dettes financières courantes	(23)	(29)	-	-	(52)
Autres créditeurs courants	(36)	(13)	(56)	13	(92)
Autres	(16)	(20)	(5)	(37)	(78)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	(232)	39	-	8	(185)
Impôts différés (Actif)/Passif nets	865	261	558	-	1 684

<i>(En millions d'euros)</i>	1 ^{er} avril 2006	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en capitaux propres	Reclassement	31 mars 2007
Autres immobilisations incorporelles	103	(14)	-	-	89
Immobilisations aéronautiques	616	(45)	45	-	616
Autres immobilisations corporelles	153	(16)	-	-	137
Titres mis en équivalence	-	-	-	-	-
Autres actifs financiers non courants	(96)	(4)	-	-	(100)
Actifs de retraite	547	(11)	-	(7)	529
Autres débiteurs non courants	277	2	(118)	-	161
Autres actifs financiers courants	2	(5)	-	-	(3)
Autres débiteurs courants	280	(8)	(144)	-	128
Provisions non courantes	20	42	-	-	62
Dettes financières non courantes	(448)	71	-	-	(377)
Autres créditeurs non courants	(38)	33	(22)	-	(27)
Provisions courantes	(34)	(9)	-	-	(43)
Dettes financières courantes	(96)	73	-	-	(23)
Autres créditeurs courants	(21)	(12)	(3)	-	(36)
Autres	33	(34)	(22)	7	(16)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	(466)	181	-	53	(232)
Impôts différés (Actif)/Passif nets	832	244	(264)	53	865

<i>(En millions d'euros)</i>	1 ^{er} avril 2005	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en capitaux propres	Reclassement	31 mars 2006
Autres immobilisations incorporelles	111	(8)	-	-	103
Immobilisations aéronautiques	691	(76)	1	-	616
Autres immobilisations corporelles	121	32	-	-	153
Titres mis en équivalence	46	(46)	-	-	-
Autres actifs financiers non courants	(103)	8	(1)	-	(96)
Actifs de retraite	522	25	-	-	547
Autres débiteurs non courants	7	(1)	271	-	277
Autres actifs financiers courants	1	-	1	-	2
Autres débiteurs courants	4	(47)	323	-	280
Provisions non courantes	(71)	91	-	-	20
Dettes financières non courantes	(517)	44	25	-	(448)
Autres créditeurs non courants	(1)	1	(38)	-	(38)
Provisions courantes	(24)	(10)	-	-	(34)
Dettes financières courantes	(40)	(56)	-	-	(96)
Autres créditeurs courants	(7)	3	(17)	-	(21)
Autres	(39)	76	-	(4)	33
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	(528)	62	-	-	(466)
Impôts différés (Actif)/Passif nets	173	98	565	(4)	832

Note 13 Activités non poursuivies

Au cours des exercices 2007-08, 2006-07 et 2005-06, le groupe n'a engagé aucune opération de cession susceptible d'être classée dans la rubrique « activité non poursuivie ».

Note 14 Résultat par action

Le résultat par action de base est calculé en divisant le résultat net – part du groupe par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation.

Le résultat par action dilué est calculé en divisant le résultat net – part du groupe retraité des effets de l'exercice des instruments dilutifs par

le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice, majoré du nombre d'actions qui seraient créées du fait de l'exercice de l'intégralité des instruments dilutifs existants.

14.1. Résultat net – part du groupe par action

Rapprochement des résultats utilisés pour le calcul des résultats par action

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Résultat net – part du groupe	748	891	913
Dividendes à verser aux actionnaires prioritaires	-	-	-
Résultat net – part du groupe (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	748	891	913
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat :			
♦ intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôt)	11	11	10
Résultat net - part du groupe (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	759	902	923

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

Au 31 mars	2008	2007	2006
Nombre moyen pondéré :			
♦ d'actions ordinaires émises	287 730 391	269 386 917	269 383 518
♦ d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 648 899)	(3 306 962)	(5 107 510)
♦ d'actions propres achetées dans le cadre de plan de rachat d'actions	(232 110)	(65 157)	(852 430)
♦ d'autres actions propres achetées	(1 173 801)	-	-
Nombre d'actions <i>(retenu pour le calcul du résultat de base par action)</i>	284 675 581	266 014 798	263 423 578
Nombre moyen pondéré d'actions ordinaires :			
♦ Conversion des obligations convertibles	22 609 143	22 609 756	20 628 132
♦ Conversion des bons de souscription en actions	-	6 474 815	-
♦ Exercices des stock-options	481 656	1 084 072	175 362
Nombre d'actions ordinaires potentielles	23 090 799	30 168 643	20 803 494
Nombre d'actions <i>(retenu pour le calcul du résultat dilué par action)</i>	307 766 380	296 183 441	284 227 072

14.2. Résultat des activités poursuivies par action

Rapprochement des résultats utilisés pour le calcul des résultats par action des activités poursuivies

Au 31 mars <i>(En millions d'euros)</i>	2008	2007	2006
Résultat des activités poursuivies	767	887	921
Dividendes à verser aux actionnaires prioritaires	-	-	-
Résultat des activités poursuivies <i>(retenu pour le calcul du résultat de base par action)</i>	767	887	921
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat :			
♦ Intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôt)	11	11	10
Résultat des activités poursuivies <i>(retenu pour le calcul du résultat dilué par action)</i>	778	898	931

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

Le rapprochement du nombre d'actions utilisé pour le calcul des résultats par action des activités poursuivies est identique à celui présenté en note 14.1.

14.3. Instruments non dilutifs

Au 31 mars 2008

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

Au 31 mars 2007

Au 31 mars 2007, il n'y a aucun instrument non dilutif.

Au 31 mars 2006

Au 31 mars 2006, les instruments non dilutifs se décomposent en 45 090 617 bons de souscription ou d'achat d'actions, décrits en note 27.1, et 3 821 040 options de souscription d'actions, décrits en note 28, pour un prix moyen d'exercice de 15,59 euros.

14.4. Instruments émis postérieurement à la clôture

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

Note 15 Goodwill**Détail des goodwill**

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008			2007			2006		
	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette
UTA	112	-	112	112	-	112	112	-	112
Régional	60	-	60	60	-	60	60	-	60
BritAir	18	-	18	18	-	18	18	-	18
CityJet	11	-	11	11	-	11	11	-	11
VLM	166	-	166	-	-	-	-	-	-
Autres	10	-	10	3	-	3	7	-	7
Total	377	-	377	204	-	204	208	-	208

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

Variation de la valeur nette des goodwill

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Solde en début de période	204	208	205
Acquisition	167	(1)	3
Reclassement	6	(3)	-
Cession	-	-	-
Solde en fin de période	377	204	208

Au cours de l'exercice 2007-08, le groupe a acquis 100% des titres de la société VLM (voir note 4), cette opération se traduisant par l'enregistrement d'un goodwill d'un montant de 166 millions d'euros.

Note 16 Immobilisations incorporelles

<i>(En millions d'euros)</i>	Marques et slots	Fichiers clients	Autres immobilisations incorporelles	Total
VALEUR BRUTE				
Montant au 31 mars 2005	306	107	206	619
Acquisitions	1	-	29	30
Cessions	(2)	-	(11)	(13)
Transfert	-	-	3	3
Montant au 31 mars 2006	305	107	227	639
Acquisitions	3	-	35	38
Cessions	-	-	(3)	(3)
Transfert	-	-	2	2
Montant au 31 mars 2007	308	107	261	676
Acquisitions	1	-	90	91
Variation de périmètre	-	-	3	3
Cessions	-	-	(12)	(12)
Transfert	-	-	1	1
Montant au 31 mars 2008	309	107	343	759
AMORTISSEMENT ET PERTE DE VALEUR				
Montant au 31 mars 2005	-	(15)	(167)	(182)
Amortissements de la période	-	(18)	(21)	(39)
Reprises sur cessions	-	2	11	13
Transfert	-	-	(3)	(3)
Montant au 31 mars 2006	-	(31)	(180)	(211)
Amortissements de la période	-	(16)	(26)	(42)
Reprises sur cessions	-	-	3	3
Transfert	-	-	(2)	(2)
Montant au 31 mars 2007	-	(47)	(205)	(252)
Amortissements de la période	-	(17)	(27)	(44)
Reprises sur cessions	-	-	12	12
Transfert	-	-	-	-
Montant au 31 mars 2008	-	(64)	(220)	(284)
VALEUR NETTE				
au 31 mars 2005	306	92	39	437
au 31 mars 2006	305	76	47	428
au 31 mars 2007	308	60	56	424
au 31 mars 2008	309	43	123	475

Les marques KLM et Transavia et les slots (créneaux de décollage/atterrissage) ont été acquis par le groupe dans le cadre de l'acquisition de KLM. Ces immobilisations ont des durées d'utilité indéfinies,

l'utilisation escomptée par le groupe étant, du fait de la nature propre de ces actifs, non bornée dans le temps.

Note 17 Test de valeur d'actif

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

Au 31 mars 2008, la valeur nette comptable de l'UGT « passage » comprend 377 millions d'euros de goodwill et 309 millions d'euros d'immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée.

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

- ◆ les flux futurs de trésorerie actualisés de la cible à moyen terme validée par la direction établie pour les trois années suivant la date du test ; puis

- ◆ les flux de trésorerie actualisés assortis de taux de croissance qui reflètent le consensus de marché propre à l'activité ;
- ◆ ils ressortent à 5% par an de la quatrième à la dixième année, et 2% par an à compter de la onzième année.

Les taux d'actualisation ressortent au 31 mars 2008, 2007 et 2006 respectivement à 7%, 7% et 7,4%. Ils correspondent au coût moyen pondéré du capital du groupe.

À la date de réalisation des tests, la sensibilité de la valeur recouvrable de l'UGT passage à la variation d'un point du taux d'actualisation ou du taux de croissance n'aurait aucune conséquence au regard d'une perte de valeur.

Note 18 Immobilisations corporelles

(En millions d'euros)	Immobilisations aéronautiques					Autres immobilisations corporelles					Total
	Avions en pleine propriété	Avions en location financement	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total	
Valeur brute											
Montant au 31 mars 2005	5 596	3 929	1 031	1 734	12 290	1 912	793	163	765	3 633	15 923
Acquisitions	613	62	1 030	511	2 216	49	62	169	52	332	2 548
Cessions	(227)	(101)	(52)	(302)	(682)	(19)	(37)	(7)	(21)	(84)	(766)
Variation de périmètre	-	-	(32)	-	(32)	-	7	-	2	9	(23)
Transfert	231	310	(853)	324	12	139	26	(199)	(23)	(57)	(45)
Écart de conversion	11	-	14	-	25	-	(2)	-	-	(2)	23
Montant au 31 mars 2006	6 224	4 200	1 138	2 267	13 829	2 081	849	126	775	3 831	17 660

(En millions d'euros)	Immobilisations aéronautiques					Autres immobilisations corporelles					Total
	Avions en pleine propriété	Avions en location financement	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total	
Montant au 31 mars 2006	6 224	4 200	1 138	2 267	13 829	2 081	849	126	775	3 831	17 660
Acquisitions	662	397	547	431	2 037	116	100	56	75	347	2 384
Cessions	(259)	(31)	(30)	(335)	(655)	(59)	(22)	-	(16)	(97)	(752)
Variation de périmètre	-	(5)	-	(11)	(16)	-	(2)	-	-	(2)	(18)
Couverture de change	-	-	111	-	111	-	-	-	-	-	111
Transfert	1 352	(131)	(597)	(636)	(12)	34	9	(37)	(3)	3	(9)
Écart de conversion	(7)	5	1	-	(1)	-	(1)	-	-	(1)	(2)
Montant au 31 mars 2007	7 972	4 435	1 170	1 716	15 293	2 172	933	145	831	4 081	19 374
Acquisitions	492	28	1 210	211	1 941	92	105	205	82	484	2 425
Cessions	(493)	(43)	-	(280)	(816)	(53)	(25)	(1)	(71)	(150)	(966)
Variation de périmètre	12	-	-	15	27	-	1	2	4	7	34
Couverture de change	-	-	335	-	335	-	-	-	-	-	335
Transfert	975	(112)	(901)	(24)	(62)	63	24	(130)	35	(8)	(70)
Écart de conversion	(12)	(21)	-	(1)	(34)	-	(4)	-	(3)	(7)	(41)
Montant au 31 mars 2008	8 946	4 287	1 814	1 637	16 684	2 274	1 034	221	878	4 407	21 091
Amortissements et pertes de valeur											
Montant au 31 mars 2005	(818)	(435)	-	(643)	(1 896)	(721)	(480)	-	(537)	(1 738)	(3 634)
Amortissements de la période	(591)	(294)	-	(485)	(1 370)	(110)	(73)	-	(64)	(247)	(1 617)
Reprises sur cessions	171	39	-	245	455	14	33	-	17	64	519
Transfert	(32)	32	-	-	-	1	7	-	37	45	45
Écart de conversion	3	(1)	-	(3)	(1)	-	-	-	-	-	(1)
Montant au 31 mars 2006	(1 267)	(659)	-	(886)	(2 812)	(816)	(513)	-	(547)	(1 876)	(4 688)

(En millions d'euros)	Immobilisations aéronautiques					Autres immobilisations corporelles					Total
	Avions en pleine propriété	Avions en location financement	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total	
Montant au 31 mars 2006	(1 267)	(659)	-	(886)	(2 812)	(816)	(513)	-	(547)	(1 876)	(4 688)
Amortissements de la période	(716)	(311)	-	(461)	(1 488)	(115)	(72)	-	(65)	(252)	(1 740)
(Perte) Reprise de valeur	(20)	-	-	-	(20)	-	-	-	-	-	(20)
Reprises sur cessions	209	25	-	329	563	24	19	-	14	57	620
Variation de périmètre	-	5	-	4	9	-	1	-	-	1	10
Transfert	(300)	36	-	271	7	(2)	(7)	-	5	(4)	3
Écart de conversion	3	(4)	-	-	(1)	-	-	-	-	-	(1)
Montant au 31 mars 2007	(2 091)	(908)	-	(743)	(3 742)	(909)	(572)	-	(593)	(2 074)	(5 816)
Amortissements de la période	(801)	(281)	-	(213)	(1 295)	(119)	(76)	-	(72)	(267)	(1 562)
Reprises sur cessions	267	40	-	284	591	36	22	-	69	127	718
Variation de périmètre	(3)	-	-	(10)	(13)	-	(1)	-	(2)	(3)	(16)
Transfert	71	(19)	-	(24)	28	(1)	1	-	-	-	28
Écart de conversion	9	17	-	1	27	-	2	-	1	3	30
Montant au 31 mars 2008	(2 548)	(1 151)	-	(705)	(4 404)	(993)	(624)	-	(597)	(2 214)	(6 618)
Valeur nette											
Au 31 mars 2005	4 778	3 494	1 031	1 091	10 394	1 191	313	163	228	1 895	12 289
Au 31 mars 2006	4 957	3 541	1 138	1 381	11 017	1 265	336	126	228	1 955	12 972
Au 31 mars 2007	5 881	3 527	1 170	973	11 551	1 263	361	145	238	2 007	13 558
Au 31 mars 2008	6 398	3 136	1 814	932	12 280	1 281	410	221	281	2 193	14 473

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

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

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financement est de 3 417 millions d'euros au 31 mars 2008 contre 3 811 millions d'euros au 31 mars 2007 et 3 912 millions d'euros au 31 mars 2006.

Note 19 Investissements corporels et incorporels

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Acquisition d'immobilisations corporelles	2 290	2 384	2 548
Acquisition d'immobilisations incorporelles	91	38	30
Part des acquisitions non encore payée et intérêts intercalaires	(41)	(44)	(34)
Total	2 340	2 378	2 544

Note 20 Titres mis en équivalence

Variations de la période

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

<i>(En millions d'euros)</i>	WAM Acquisition (Amadeus GTD)	Alpha Plc	Martinair	Kenya Airways	Autres	Total
Valeur des titres au 31 mars 2005	329	32	155	31	30	577
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	14	4	(59)	15	3	(23)
Distribution de dividendes	-	(3)	(1)	(2)	(1)	(7)
Variation de périmètre	-	-	-	-	5	5
Première application d'IAS 32 et 39	(30)	-	-	-	-	(30)
Transaction Amadeus	(313)	-	-	-	-	(313)
Transferts et reclassements	-	-	(3)	5	(5)	(3)
Écart de conversion	-	-	-	-	(2)	(2)
Valeur des titres au 31 mars 2006	-	33	92	49	30	204
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	-	-	(7)	11	13	17
Distribution de dividendes	-	(3)	-	-	(1)	(4)
Variation de périmètre	-	-	-	-	18	18
Transferts et reclassements	-	-	(1)	-	(2)	(3)
Écart de conversion	-	-	-	-	(4)	(4)
Valeur des titres au 31 mars 2007	-	30	84	60	54	228
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	-	(1)	(33)	8	2	(24)
Distribution de dividendes	-	-	-	(2)	(1)	(3)
Variation de périmètre	-	(29)	-	-	(4)	(33)
Transferts et reclassements	-	-	-	-	-	-
Autres variations	-	-	9	-	6	15
Écart de conversion	-	-	-	(4)	(2)	(6)
Valeur des titres au 31 mars 2008	-	-	60	62	55	177

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

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

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

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

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

La part dans le résultat des sociétés mises en équivalence de Martinair inclut, compte tenu de l'avancée des discussions, une dotation aux provisions pour risques relative à l'enquête diligentée par le Département

de la Justice (DOJ) des États-Unis concernant d'éventuelles ententes ou pratiques concertées dans le secteur du fret aérien. La part revenant au groupe s'élève à 11 millions d'euros nette d'impôt.

Au 31 mars 2007, WAM Acquisition était détenue à 22,08% par Air France, 11,04% par Iberia, 11,04% par Lufthansa, 50,34% par Amadelux Investments et 5,5% par le management.

Alpha PLC était détenue à 27% par Servair. Les autres actionnaires étaient principalement des actionnaires institutionnels.

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

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

Concernant l'exercice clos au 31 mars 2007, l'Assemblée générale de WAM, qui s'est tenue le 28 mars 2007, a décidé la distribution d'un dividende de 68 millions d'euros. La quote-part revenant au groupe s'est élevée à 16 millions d'euros et a été comptabilisée dans la rubrique « Autres produits et charges non récurrents ».

Au 31 mars 2006, WAM Acquisition était détenue à 23,4% par Air France, 11,7% par Iberia, 11,7% par Lufthansa et 53,2% par Amadelux Investments.

Au 31 mars 2005, Air France-KLM détenait 23,36% des titres d'Amadeus, une société espagnole, qui était mise en équivalence.

En juillet 2005, des fonds d'investissement (les « investisseurs financiers ») ont structuré une opération de *Leverage Buy Out* (LBO) sur Amadeus à travers WAM Acquisition SA (« WAM »), une société nouvellement créée pour le lancement d'une offre publique d'achat sur toutes les actions de classe A et de classe B d'Amadeus. La part revenant à Air France-KLM sur le total du prix payé en numéraire par les investisseurs financiers était de 1 022 millions d'euros à la date de la transaction.

Simultanément, Air France-KLM et les investisseurs financiers ont conclu un pacte d'investissement à travers lequel Air France-KLM a investi 129 millions d'euros dans le capital de WAM (qui représente une participation identique à celle qu'avait Air France-KLM dans Amadeus, soit 23,36%). De plus, Air France-KLM a consenti une avance à WAM d'un montant de 76 millions d'euros. Ce prêt est subordonné à une dette senior qui porte intérêt et arrive à échéance en 2020. Il n'y a eu aucun autre instrument de capitaux propres émis par WAM.

Excepté la prise de participation et le prêt consenti à WAM, le groupe n'a donné de garantie pour aucune dette et n'a conclu aucun accord qui pourrait l'obliger à réinvestir dans WAM quelles que soient les circonstances.

Sur la base des termes de la transaction décrite ci-dessus, Air France-KLM a considéré que sa participation dans WAM est identique à celle détenue précédemment dans Amadeus (23,36%) avec, en plus, une distribution en numéraire, WAM étant la même société qu'Amadeus bénéficiant d'un effet de levier supérieur. L'intérêt économique du groupe dans l'activité d'Amadeus n'a pas été réduit. Le groupe a ainsi comptabilisé cette transaction comme une distribution d'une société mise en équivalence, sans réduction de sa participation. Conformément aux IFRS, cette distribution a été tout d'abord enregistrée en réduction

de la valeur d'équivalence de WAM. Le montant de la distribution non imputé sur cette dernière a été reconnu comme un profit dans la mesure où cette distribution n'est ni contractuellement, ni légalement remboursable et qu'Air France-KLM n'est pas lié par des obligations de cette société, ni obligé de quelque façon que ce soit de lui fournir un soutien financier.

Le profit reconnu par le groupe au cours de l'exercice clos le 31 mars 2006 s'analyse comme suit (en millions d'euros) :

Montant en numéraire reçu de WAM	1 022
Investissement en numéraire dans la situation nette de WAM	(129)
Prêt en numéraire	(76)
Valeur d'équivalence d'Amadeus avant la transaction	(313)
Produit reconnu	504

Consécutivement, le groupe ne reconnaît plus de quote-part de profits dans WAM suite à l'opération de LBO. Il recommencera à reconnaître sa quote-part dans les profits de WAM dès lors que la quote-part d'Air France-KLM dans les résultats accumulés de WAM sera égale au gain reconnu lors de la transaction, conformément à IAS 28.

Alpha PLC était détenue à 27% par Servair. Les autres actionnaires étaient principalement des actionnaires institutionnels.

Les groupes KLM et P&O Nedlloyd détenaient chacun 50% du capital de Martinair. Une perte de valeur a été enregistrée sur les titres Martinair pour un montant de 59 millions d'euros en « part dans le résultat des entreprises mises en équivalence ».

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

Comptes simplifiés des principales sociétés mises en équivalence

Les titres mis en équivalence au 31 mars 2008 concernent principalement les sociétés suivantes sur lesquelles le groupe exerce une influence notable :

♦ WAM Acquisition

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

♦ Martinair (groupe publiant des comptes consolidés)

Martinair, société domiciliée aux Pays-Bas, a pour objet le transport aérien passage et cargo au départ d'Amsterdam.

♦ Kenya Airways

Kenya Airways est la compagnie aérienne kenyane basée à Nairobi.

Les comptes des principales sociétés dont les titres sont mis en équivalence sont les données financières des exercices 2008, 2007 et 2006 non retraités des ajustements de consolidation.

<i>(En millions d'euros)</i>	WAM Acquisition (Amadeus GTD)	Alpha Plc	Martinair	Kenya Airways
	31/07/2005 (1 mois)	31/01/2006	31/12/2005	31/03/2005
% détention au 31 mars 2006	23,4%	26,1%	50,0%	25,4%
Chiffre d'affaires	180	807	1 121	464
Résultat d'exploitation	(68)	30	22	73
Résultat net	(89)	20	17	43
Capitaux propres au 31 mars 2006	21	62	322	122
Total actif	5 252	294	710	465
Total passif	5 252	294	710	465
	31/12/2006 (5 mois)	31/01/2007	31/12/2006	31/03/2006
% détention au 31 mars 2007	22,1%	26,0%	50,0%	25,4%
Chiffre d'affaires	1 076	830	1 236	580
Résultat d'exploitation	47	12	(17)	90
Résultat net	(80)	5	(13)	53
Capitaux propres au 31 mars 2007	(156)	61	281	197
Total actif	5 577	288	703	791
Total passif	5 577	288	703	791
	31/12/2007		31/12/2007	31/03/2007
% détention au 31 mars 2008	22,1%	-	50,0%	25,7%
Chiffre d'affaires	2 986	-	951	646
Résultat d'exploitation	468	-	(61)	85
Résultat net	202	-	(69)	45
Capitaux propres au 31 mars 2008	(635)	-	242	235
Total actif	5 528	-	642	839
Total passif	5 528	-	642	839

Autres informations

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

La quote-part de la perte de WAM Acquisition non enregistrée dans les comptes consolidés du groupe s'élève à (18) millions d'euros pour

l'exercice 2006-07. Compte tenu des capitaux propres négatifs après neutralisation des montants réinvestis par le groupe, la contribution aux comptes consolidés est nulle.

WAM Acquisition a changé la date de clôture de ses comptes. L'exercice clos au 31 décembre 2006 a une durée de cinq mois. La perte de l'exercice précédent clos le 31 juillet 2006 s'élevait à (116) millions d'euros soit une quote-part de (26) millions d'euros pour le groupe.

Note 21 Actifs de pensions

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Solde en début de période	2 097	1 903	1 767
Charge de la période	7	(13)	(115)
Paiement des cotisations au fonds	142	207	249
Écart de conversion	(1)	-	2
Solde en fin de période	2 245	2 097	1 903

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

Note 22 Autres actifs financiers

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008		2007		2006	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Actifs disponibles à la vente						
Titres de participation	-	78	-	73	-	77
Actifs de transaction						
Valeurs mobilières de placement	185	-	533	-	865	-
Prêts et créances						
Prêts et créances	91	934	123	1 075	65	1 130
Immobilisations financières diverses	27	-	33	1	2	24
Valeur brute	303	1 012	689	1 149	932	1 231
Dépréciation en début d'exercice	-	(54)	-	(49)	-	(47)
Dotation de l'exercice	-	(4)	-	(5)	-	(2)
Utilisation	-	2	-	-	-	-
Dépréciation en fin d'exercice	-	(56)	-	(54)	-	(49)
Total	303	956	689	1 095	932	1 182

Prêts et créances

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

Actifs financiers disponibles à la vente

(En millions d'euros)	Juste valeur	% intérêt	Capitaux propres	Résultat	Cours de bourse (en euros)	Date de clôture
Au 31 mars 2008						
Alitalia (*)	13	2,00%	726	(211)	0,48	Décembre 2007 (**)
Club Med (*)	13	2,00%	490	(8)	33,95	Octobre 2007
Opodo	-	5,60%	(33)	(55)	NA	Décembre 2006
Voyages Fram	9	8,70%	ND	ND	NA	Décembre 2007
Autres	43					
Total	78					
Au 31 mars 2007						
Alitalia (*)	26	2,00%	1 237	(221)	0,944	Décembre 2006 (**)
Club Med (*)	17	2,00%	514	5	43,87	Octobre 2006
Opodo	-	5,60%	22	(35)	NA	Décembre 2005
Voyages Fram	9	8,70%	123	(5)	NA	Décembre 2006
Autres	21					
Total	73					
Au 31 mars 2006						
Alitalia (*) (**)	32	2,00%	1 462	(167)	1,15	Décembre 2005
Austrian Airlines (*)	4	1,50%	566	(129)	8,39	Décembre 2005
Opodo	3	5,94%	(4)	(50)	NA	Décembre 2004
Voyages Fram	9	8,70%	123	(17)	NA	Décembre 2004
Autres	29					
Total	77					

(*) Société cotée.

(**) Une opération de regroupement (30 anciennes actions pour une nouvelle action) a eu lieu sur l'exercice.

(***) Les comptes annuels au 31 décembre n'étant pas disponibles, le montant des capitaux propres et du résultat sont communiqués sur la base des chiffres semestriels au 30 juin.

Note 23 Stocks et encours

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Pièces de rechanges aéronautiques	499	332	331
Autres approvisionnements	175	126	134
Encours de productions	5	4	2
Valeur brute	679	462	467
Dépréciation en début d'exercice	(102)	(127)	(103)
Dotation de l'exercice	(12)	(8)	(29)
Reprise de dépréciation suite à des sorties et des cessions	8	9	5
Reprise de dépréciation devenue sans objet	-	-	-
Reclassement	(66)	24	-
Dépréciation en fin d'exercice	(172)	(102)	(127)
Valeur nette	507	360	340

Seules les pièces détachées permettant d'assurer l'utilisation de la flotte sont classées en matériel immobilisé. Cette analyse a conduit à reclasser des immobilisations aéronautiques vers les stocks pour un montant net de 87 millions d'euros au 1^{er} avril 2007.

Note 24 Créances clients

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Passage	1 318	1 448	1 330
Fret	374	380	392
Maintenance	301	352	303
Compagnies aériennes	579	459	503
Autres	78	62	97
Valeur brute	2 650	2 701	2 625
Dépréciation en début d'exercice	(91)	(107)	(102)
Dotation de l'exercice	(17)	(14)	(17)
Utilisation	25	16	12
Reclassement	2	14	-
Dépréciation en fin d'exercice	(81)	(91)	(107)
Valeur nette	2 569	2 610	2 518

Note 25 Autres débiteurs

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008		2007		2006	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Fournisseurs débiteurs	71	-	71	-	70	-
État	93	-	83	-	79	7
Instruments dérivés	1 575	1 807	456	589	1 022	973
Charges constatées d'avance	185	-	223	-	294	-
Débiteurs divers	465	3	445	15	296	102
Valeur brute	2 389	1 810	1 278	604	1 761	1 082
Dépréciation en début d'exercice	(7)	-	(5)	-	(5)	-
Dotation de l'exercice	-	-	(4)	-	-	-
Utilisation	-	-	3	-	-	-
Reprise de dépréciation devenue sans objet	1	-	1	-	-	-
Reclassement	2	-	(2)	-	-	-
Dépréciation en fin d'exercice	(4)	-	(7)	-	(5)	-
Valeur nette	2 385	1 810	1 271	604	1 756	1 082

Note 26 Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Titres de créances négociables	49	15	25
SICAV	3 059	3 234	2 062
Dépôts	943	-	639
Caisses et banques	330	248	220
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 381	3 497	2 946
Concours bancaires	(172)	(133)	(102)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	4 209	3 364	2 844

Note 27 Capitaux propres

27.1. Capital

Au 31 mars 2008, le capital social d'Air France-KLM, entièrement libéré, est divisé en 300 219 278 actions. Chaque action confère un droit de vote à son détenteur.

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

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

Au 31 mars (En nombre de titres)	2008	2007	2006
En début de période	279 365 707	269 383 518	269 383 518
Émission d'actions dans le cadre de l'exercice des BASA	20 853 046	9 982 189	-
Émission d'actions dans le cadre de la conversion des OCÉANES	525	-	-
En fin de période	300 219 278	279 365 707	269 383 518
<i>Dont : nombre de titres émis et payés</i>	<i>300 219 278</i>	<i>279 365 707</i>	<i>269 383 518</i>
<i>nombre de titres émis et non payés</i>	<i>-</i>	<i>-</i>	<i>-</i>

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

Nombre d'actions autorisées

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

Répartition du capital et des droits de vote

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

Au 31 mars	En % du capital			En % des droits de vote		
	2008	2007	2006	2008	2007	2006
État français	16%	18%	18%	16%	18%	19%
Salariés et anciens salariés	11%	11%	14%	11%	11%	14%
Actions détenues par le groupe	2%	1%	2%	-	-	-
Public	71%	70%	66%	73%	71%	67%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%

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

Autres titres donnant accès au capital**Bons d'Acquisition et/ou de Souscription d'Actions**

À la suite de l'Offre Publique d'Échange, il a été émis 45 093 299 Bons d'Acquisition et/ou de Souscription d'Actions (BASA). Trois BASA donnaient le droit d'acquérir et/ou de souscrire à 2,066 actions nouvelles ou existantes Air France-KLM, de 8,50 euros de valeur nominale, au prix d'exercice de 20 euros par action Air France-KLM. Les titulaires des BASA avaient la faculté, à tout moment pendant une période de 24 mois à partir de novembre 2005, d'obtenir, au gré de la société, des actions nouvelles et/ou existantes en échange des BASA.

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

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

OCÉANE

Voir note 30.3.

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

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

Au 31 mars <i>(En millions d'euros)</i>	2008	2007	2006
Part capitaux propres des instruments hybrides	46	46	46
Autres primes d'émission, de fusion et d'apport	719	493	384
Total	765	539	430

27.3. Actions d'autocontrôle

	Actions d'autocontrôle	
	<i>(En nombre)</i>	<i>(En millions d'euros)</i>
Au 31 mars 2005	1 299 538	(19)
Variation de la période	2 850 597	(39)
Au 31 mars 2006	4 150 135	(58)
Variation de la période	(2 088 796)	28
Au 31 mars 2007	2 061 339	(30)
Variation de la période	3 271 102	(89)
Au 31 mars 2008	5 332 441	(119)

Au 31 mars 2008, le groupe détient 1 560 468 de ses propres actions dans le cadre des programmes de stock-options. Par ailleurs, le groupe détient 690 000 de ses propres actions dans le cadre du contrat de liquidité autorisé par l'Assemblée générale des actionnaires

du 12 juillet 2007. L'ensemble de ces titres est classé en réduction des capitaux propres.

27.4. Réserves et résultat

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Réserve légale	57	46	46
Réserves distribuables	988	973	1 055
Réserves sur instruments dérivés et sur actifs financiers disponibles à la vente	1 819	550	1 051
Résultats accumulés des filiales non encore distribués	3 726	2 955	2 007
Résultat net – part du groupe	748	891	913
Total	7 338	5 415	5 072

Au 31 mars 2008, la réserve légale de 57 millions d'euros, représente 2% du capital social d'Air France-KLM. La réglementation française exige qu'une société anonyme affecte chaque année 5% de son résultat net statutaire à cette réserve légale jusqu'à ce qu'elle atteigne 10% du capital social de la société. Ce montant affecté à la réserve légale est déduit du résultat distribuable pour l'année en cours. Cette restriction au paiement de dividendes s'applique également à l'ensemble des filiales françaises sur la base de leur propre résultat statutaire.

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

Le Conseil d'administration proposera à l'Assemblée générale du 10 juillet 2008 statuant sur les comptes clos le 31 mars 2008 de distribuer un dividende de 174 millions d'euros (soit 0,58 euro par action).

Note 28 Paiements fondés sur des actions

► Plan de paiements fondés sur des actions en vigueur au 31 mars 2008

Plans	Date d'attribution/ de lancement	Nombre d'actions/ d'options attribuées	Date de départ d'exercice des options	Date d'expiration/ de clôture	Prix de souscription (en euros)	Nombre d'options exercées au 31/03/2008
Plans d'options de souscription d'actions						
Air France – ESA 1998 options	30/05/2000	3 516 596	31/05/2005	31/05/2007	15,75	3 403 302
KLM - actions A	30/06/2002	341 350	30/06/2004	19/10/2007	12,80	341 350
KLM - actions B	30/06/2002	119 105	30/06/2004	19/10/2007	10,07	119 105
KLM	30/06/2003	355 379	30/06/2004	30/06/2008	6,48	330 710
KLM	30/06/2004	463 884	30/06/2004	25/06/2009	13,19	131 967
KLM	31/07/2005	390 609	31/07/2005	16/07/2010	13,11	-
KLM	31/07/2006	411 105	31/07/2006	26/07/2011	17,83	-
KLM	31/07/2007	426 350	31/07/2007	25/07/2012	34,21	-

► Autres plans

Plans	Date d'attribution/ de lancement	Nombre d'actions attribuées	Date d'expiration/ de clôture	Prix de souscription (en euros)	Nombre d'actions souscrites au 31/03/2008
Air France - ESA 1998 pilotes	01/05/1999	15 023 251	10/06/2033	14,00	15 023 251
Air France - KLM – ESA 2003	01/02/2005	12 612 671	21/02/2005	14,00	12 612 671

Les plans de stock-option accordés par KLM entre 2000 et 2004 ont une période d'acquisition des droits de trois ans.

Les conditions d'acquisition des plans de stock-options octroyés par KLM les 31 juillet 2007, 2006 et 2005 prévoient l'acquisition d'un tiers des stock-options à la date d'attribution, d'un second tiers à la fin de la première année et du dernier tiers à la fin de la seconde année.

L'acquisition des stock-options est conditionnelle à l'atteinte de critères de performance prédéterminés ne dépendant pas du marché.

Le fonctionnement des plans Air France – ESA 1998 pilotes (« ESA 98 ») et Air France-KLM – ESA 2003 (« ESA 2003 ») est expliqué dans les notes 28.1 et 28.2.

► Mouvements des options

	Prix moyen d'exercice (en euros)	Nombre d'options
Options en circulation au 31 mars 2005	15,18	5 156 205
<i>Dont options exerçables au 31 mars 2005</i>	13,97	1 659 268
Options auxquelles il est renoncé au cours de la période	21,36	(108 802)
Options exercées au cours de la période	13,82	(1 406 655)
Options attribuées au cours de la période	13,11	390 609
Options en circulation au 31 mars 2006	15,28	4 031 357
<i>Dont options exerçables au 31 mars 2006</i>	15,28	4 031 357
Options auxquelles il est renoncé au cours de la période	14,30	(10 741)
Options exercées au cours de la période	16,05	(2 445 791)
Options attribuées au cours de la période	17,83	411 105
Options en circulation au 31 mars 2007	14,87	1 985 930
<i>Dont options exerçables au 31 mars 2007</i>	14,87	1 985 930
Options auxquelles il est renoncé au cours de la période	18,35	(57 222)
Options exercées au cours de la période	15,06	(806 500)
Options attribuées au cours de la période	34,21	426 350
Options en circulation au 31 mars 2008	19,96	1 548 558
<i>Dont options exerçables au 31 mars 2008</i>	19,96	1 548 558

► Options en circulation par fourchette de prix de souscription au 31 mars 2008

Fourchette des prix d'exercice par action	Nombre d'options	Durée de vie moyenne résiduelle (en années)	Prix moyen d'exercice par action (en euros)
De 5 à 10 euros par action	24 669	0,25	6,48
De 10 à 15 euros par action	697 099	1,82	13,15
De 15 à 20 euros par action	408 940	3,32	17,83
De 20 à 35 euros par actions	417 850	4,34	34,21
Total	1 548 558	2,87	19,96

28.1. Plans attribués antérieurement au 7 novembre 2002

Conformément aux dispositions transitoires prévues par la norme IFRS 2, seuls les plans accordés après le 7 novembre 2002 et dont les droits ne sont pas acquis au 1^{er} avril 2004 ont été évalués et comptabilisés en charge de personnel. L'exemption de l'antériorité s'applique en conséquence aux plans décrits ci-dessous.

Le 28 octobre 1998, la société Air France a signé avec les pilotes un accord prévoyant l'octroi d'actions Air France, aux pilotes salariés qui le demanderaient, en contrepartie d'une diminution de leur salaire (ces actions étant attribuées par l'État français, principal actionnaire à l'époque d'Air France). L'offre a été lancée le 1^{er} mai 1999 et s'est clôturée le 31 mai 1999. À la clôture de l'offre, 15 023 251 actions avaient été attribuées aux pilotes ayant souscrit à cette offre. Le paiement de ces actions, souscrites à un cours de 14 euros, s'effectue par le biais d'une réduction de salaire s'étalant (i) sur une période de 7 ans pour 10 263 001 actions souscrites et (ii) sur la durée de vie professionnelle intégrale des pilotes pour les 4 760 250 actions restantes.

Au cours de l'exercice 2007-08, 806 actions ont été restituées. Au cours de l'exercice 2006-07, 1 916 actions ont été restituées. Au cours de l'exercice 2005-06, 12 477 actions ont été restituées.

Par ailleurs, dans le cadre de cet accord, la société a également attribué 3 516 596 options d'achat d'actions le 30 mai 2000 à certains de ses salariés. Ces options pouvaient être exercées au prix de 15,75 euros par action entre le 31 mai 2005 et le 31 mai 2007. Ces options ont été

attribuées sans aucune condition de service et ont été considérées comme acquises à la date de leur attribution le 30 mai 2000.

Au 31 mars 2008, 628 989 options ont été exercées et 43 345 ont été annulées. Au 31 mars 2007, 1 906 243 options ont été exercées et aucune option n'a été annulée. Au 31 mars 2006, 868 070 options ont été exercées et 50 290 ont été annulées.

28.2. Plans attribués postérieurement au 7 novembre 2002

Plans d'options de souscription d'actions

Avant le rapprochement avec Air France, les membres du Directoire et les principaux cadres de KLM disposaient d'options d'achat d'actions de KLM.

Dans le cadre du contrat de regroupement entre KLM et Air France, les options d'achats d'actions et SAR (*Share Appreciation Rights*) non exercées lors du rapprochement ont été modifiées, le 4 mai 2004, de sorte que leur détenteur puisse acheter des actions Air France-KLM et des SAR attachées aux actions Air France-KLM.

Les actions détenues par KLM dans le cadre de ce plan ont été converties en action Air France-KLM et transférées à une fondation dont l'unique objet est de détenir ces actions.

La juste valeur de ces options a été valorisée à la date d'acquisition de KLM, soit le 1^{er} mai 2004, en utilisant la méthode de Black and Scholes et avec les hypothèses suivantes :

Juste valeur à la date d'attribution (<i>en millions d'euros</i>)	10
Cours de l'action (<i>en euros</i>)	16,61 €
Prix d'exercice de l'option (<i>en euros</i>)	Entre 6,48 € et 32,86 €
Volatilité historique des rendements de l'action	33,7%
Durée de vie de l'option	Entre 0,46 et 4,17 ans
Taux de dividendes espéré de l'action	1,40%
Taux d'intérêt sans risques	Entre 2,06% et 3,26%

La juste valeur des options attribuées par KLM après son acquisition par Air France-KLM a été valorisée en utilisant la méthode Black-Scholes et avec les hypothèses suivantes :

	Plan attribué le 31 juillet 2007	Plan attribué le 31 juillet 2006	Plan attribué le 31 juillet 2005
Juste valeur à la date d'attribution (<i>en millions d'euros</i>)	4	2	1
Cours de l'action (<i>en euros</i>)	33,29 €	19,33 €	13,50 €
Prix d'exercice de l'option (<i>en euros</i>)	34,21 €	17,83 €	13,11 €
Volatilité historique des rendements de l'action	25,56%	25,23%	22,29%
Durée de vie de l'option	5 ans	5 ans	5 ans
Taux de dividendes espéré de l'action	1,63%	1,14%	3,22%
Taux d'intérêt sans risques	4,31%	3,99%	2,88%

Plan Échange salaire-actions 2003 (ESA 2003)

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

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

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

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

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

► Charges de personnel liées aux paiements fondés sur des actions

au 31 mars (En millions d'euros)	Note	2008	2007	2006
ESA 2003		(28)	(31)	(29)
Plan de stock-options		(2)	(1)	-
Charges de personnel	7	(30)	(32)	(29)

Note 29 Provisions et avantages du personnel

(En millions d'euros)	Avantages du personnel note 29.1	Restitution d'avions	Restructuration	Litiges	Autres	Total
Montant au 31 mars 2005	1 053	352	48	67	120	1 640
<i>Dont : non courants</i>	1 053	281	16	61	105	1 516
<i> courants</i>	-	71	32	6	15	124
Dotations de l'exercice	74	136	1	63	39	313
Reprises pour utilisation	(129)	(129)	(31)	(14)	(18)	(321)
Reprises de provisions devenues sans objet	-	-	(1)	-	-	(1)
Écart de conversion	7	-	-	-	-	7
Actualisation	-	7	-	-	-	7
Montant au 31 mars 2006	1 005	366	17	116	141	1 645
<i>Dont : non courants</i>	1 005	261	-	66	121	1 453
<i> courants</i>	-	105	17	50	20	192
Dotations de l'exercice	117	144	35	23	45	364
Reprises pour utilisation	(130)	(121)	(13)	(6)	(67)	(337)
Reprises de provisions devenues sans objet	-	(4)	-	(2)	(2)	(8)
Écart de conversion	(2)	(3)	-	-	-	(5)
Actualisation	-	(8)	-	-	-	(8)
Reclassement	-	-	-	(39)	-	(39)
Montant au 31 mars 2007	990	374	39	92	117	1 612
<i>Dont : non courants</i>	990	221	32	32	112	1 387
<i> courants</i>	-	153	7	60	5	225
Dotations de l'exercice	111	140	-	528	60	839
Reprises pour utilisation	(352)	(108)	(30)	(9)	(54)	(553)
Reprises de provisions devenues sans objet	-	-	-	(3)	(2)	(5)
Écart de conversion	(12)	(6)	-	-	(3)	(21)
Variation de périmètre	3	1	-	-	4	8
Actualisation	-	1	-	-	-	1
Reclassement	-	-	(1)	-	-	(1)
Montant au 31 mars 2008	740	402	8	608	122	1 880
<i>Dont : non courants</i>	740	273	-	310	116	1 439
<i> courants</i>	-	129	8	298	6	441

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

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

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

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

29.1. Avantages du personnel

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

- ♦ des taux d'actualisation permettant de déterminer la valeur actuelle des engagements et qui se situent dans les fourchettes suivantes :

Au 31 mars	2008	2007	2006
Zone euro	Entre 4,75% et 5,5%	Entre 4,3% et 4,75%	Entre 4,1% et 4,5%
Royaume-Uni	6,5%	5,24%	Entre 4,8% et 4,9%
USA-Canada	Entre 5,0% et 6,45%	Entre 5,1% et 6,0%	Entre 4,8% et 5,8%
Autres pays	Entre 1,7% et 19,5%	Entre 1,7% et 11,0%	Entre 1,7% et 15,25%

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

Au 31 mars	2008	2007	2006
Zone euro	Entre 4,0% et 6,75%	Entre 4,0% et 7,0%	Entre 4,0% et 7,0%
Royaume-Uni	Entre 4,9% et 6,8%	Entre 4,9% et 6,8%	Entre 6,1% et 6,8%
USA-Canada	Entre 5,5% et 7,0%	Entre 5,5% et 7,0%	Entre 6,1% et 6,8%
Autres pays	Entre 4,0% et 10,0%	Entre 4,3% et 10,6%	Entre 0,5% et 12,0%

Le groupe, conformément à l'option offerte par IFRS 1, a comptabilisé le solde des écarts actuariels directement en capitaux propres au 1^{er} avril 2004, date de transition aux normes IFRS.

À compter du 1^{er} avril 2004, le groupe amortit les gains et pertes actuariels dès lors qu'ils excèdent 10% du montant le plus élevé entre l'obligation projetée et la valeur de marché des actifs constitués en couverture.

Surplus des fonds de retraite

Le groupe constitue pour un certain nombre d'engagements de retraite des fonds de couverture.

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

Description des hypothèses actuarielles utilisées

Une évaluation actuarielle des engagements a été effectuée pour les clôtures des 31 mars 2008, 2007 et 2006. Ces calculs intègrent :

- ♦ des probabilités de maintien dans le groupe pour le personnel actif, des probabilités de mortalité et des estimations d'évolution des salaires ;
- ♦ des hypothèses de départ à la retraite variant entre 55 et 65 ans selon les localisations et législations applicables ;

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

respectif dans la politique d'allocation des actifs de ces régimes. Une prime de risque est utilisée pour chaque classe d'actifs par rapport à un taux de référence sans risque des marchés.

♦ une hypothèse de taux d'augmentation des dépenses de santé :

Au 31 mars	2008	2007	2006
Pays-Bas	-	4,45%	7,25%
USA-Canada	Entre 9,5% et 11,0%	Entre 8% et 10,0%	10,0%

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

(En millions d'euros)	Sensibilité des hypothèses de l'exercice 2007-08	Sensibilité des hypothèses de l'exercice 2006-07
Hausse de 1% des coûts médicaux		
Impact sur la charge	1	1
Impact sur l'engagement	4	4
Diminution de 1% des coûts médicaux		
Impact sur la charge	(1)	(1)
Impact sur l'engagement	(4)	(4)

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

Au 31 mars	Retraites et indemnités assimilées			Avantages sociaux accordés postérieurement à l'emploi autres que les retraites		
	2008	2007	2006	2008	2007	2006
Taux d'actualisation	5,53%	4,51%	4,49%	5,92%	5,64%	4,49%
Taux d'augmentation des salaires	2,65%	2,62%	2,70%	-	-	-
Rendement à long terme attendu des actifs	5,80%	5,70%	5,70%	-	-	-

Évolution des engagements

Le tableau suivant présente le rapprochement entre l'engagement net des fonds de couverture concernant les plans de retraite et autres avantages à long terme du groupe avec les montants reconnus dans les états financiers du groupe, aux 31 mars 2008, 2007 et 2006.

<i>(En millions d'euros)</i>	Retraites et indemnités assimilées			Avantages sociaux accordés postérieurement à l'emploi autres que les retraites		
	2007-08	2006-07	2005-06	2007-08	2006-07	2005-06
Montant des engagements à l'ouverture de l'exercice	11 582	10 921	10 313	54	74	115
Coût des services	359	368	359	1	-	2
Charge d'intérêt	529	489	461	2	2	6
Cotisations des participants	34	40	36	-	-	-
Modifications des plans	90	150	49	-	-	-
Variation de périmètre	3	-	-	-	-	-
Réduction/liquidation de régimes	(6)	(28)	(11)	(11)	(20)	(55)
Prestations payées	(473)	(423)	(398)	(3)	(2)	(5)
Pertes (Gains) actuariels	(1 167)	68	106	(1)	4	8
Écarts de conversion	(78)	(3)	6	(6)	(4)	3
Montant des engagements à la clôture de l'exercice	10 873	11 582	10 921	36	54	74
<i>Dont engagement résultant de régimes intégralement ou partiellement financés</i>	10 716	11 419	10 802	-	-	-
<i>Dont engagement résultant de régimes non financés</i>	157	163	119	36	54	74
Valeur de marché des actifs affectés aux plans à l'ouverture de l'exercice	13 404	12 538	10 782	-	-	-
Rendement réel des actifs	(208)	921	1 747	-	-	-
Cotisations de l'employeur	476	323	358	-	-	-
Cotisations des participants	34	40	37	-	-	-
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-
Réduction/liquidation de régimes	-	(6)	(6)	-	-	-
Prestations payées par les actifs	(458)	(408)	(383)	-	-	-
Écarts de conversion	(72)	(4)	3	-	-	-
Valeur de marché des actifs affectés aux plans, à la clôture de l'exercice	13 176	13 404	12 538	-	-	-
Montant net figurant au bilan						
Engagement net	2 303	1 822	1 617	(36)	(54)	(74)
Coûts des services passés non reconnus	262	190	59	-	-	-
Pertes/(Gains) actuariels non reconnus	(1 028)	(857)	(710)	4	6	6
Actif (Provision) net figurant au bilan	1 537	1 155	966	(32)	(48)	(68)

(En millions d'euros)	Retraites et indemnités assimilées			Avantages sociaux accordés postérieurement à l'emploi autres que les retraites		
	2007-08	2006-07	2005-06	2007-08	2006-07	2005-06
Montants reconnus au bilan (*) :						
Engagements financés d'avance (note 21)	2 245	2 097	1 903	-	-	-
Engagements provisionnés	(708)	(942)	(937)	(32)	(48)	(68)
Montant net reconnu	1 537	1 155	966	(32)	(48)	(68)
Charge de la période :						
Coût des services	359	368	359	1	-	2
Charge d'intérêt	529	489	461	2	2	6
Rendement attendu des actifs	(781)	(714)	(616)	-	-	-
Réduction/Liquidation de régimes	(2)	(18)	(8)	(11)	(16)	(44)
Amortissement du coût des services passés	17	19	12	-	-	-
Amortissement des pertes (gains) actuariels	(10)	(1)	16	-	1	4
Autres	-	-	(1)	-	-	-
Charge de la période	112	143	223	(8)	(13)	(32)

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

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

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

Composition des actifs affectés aux plans

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

Au 31 mars	Fonds investis		
	2008	2007	2006
Actions	38%	41%	40%
Obligations	49%	44%	48%
Immobilier	11%	6%	10%
Actifs des assureurs	1%	8%	-
Investissements à court terme	1%	1%	-
Autres	-	-	2%
Total	100%	100%	100%

Sorties de trésorerie attendues

Le tableau ci-dessous présente les sorties de trésorerie attendues, concernant les retraites et autres avantages à long terme, au 31 mars 2008, sur les dix prochaines années :

<i>(En millions d'euros)</i>	Retraites
Estimation des cotisations à payer pour l'exercice clos le 31 mars 2009	305
Estimation des prestations payées :	
2009	468
2010	472
2011	480
2012	509
2013	508
2014-2018	2 850

29.2. Autres provisions**Provision pour restitution d'avions**

Les provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle correspondent aux engagements d'Air France-KLM au titre de ses contrats de location d'avion avec ses bailleurs à la date d'établissement des états financiers.

Provision pour restructuration

Les provisions pour restructuration correspondent à des plans formalisés et détaillés de restructuration ayant fait l'objet d'une communication envers les personnels concernés.

À ce titre, KLM avait enregistré dans ses comptes, antérieurement au 1^{er} mai 2004, une provision pour restructuration d'un montant de 75 millions d'euros, destinée à couvrir les frais de licenciement liés à un programme de réduction des coûts. À la date d'intégration de KLM dans le groupe, cette provision s'élevait à 59 millions d'euros. Le solde de cette provision au bilan ressort à 1 million d'euros au 31 mars 2008 contre 2 millions d'euros au 31 mars 2007 et 8 millions d'euros au 31 mars 2006.

Provision pour litiges avec les tiers

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

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

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

Litiges en matière de législation anti-trust**a) Enquête des autorités de la concurrence dans le secteur du fret aérien**

Air France-KLM, Air France et KLM sont impliqués depuis février 2006 dans une enquête diligentée par la Commission européenne, le Département de la Justice (DOJ) des États-Unis d'Amérique et par les autorités de la concurrence de certains États concernant d'éventuelles ententes ou pratiques concertées dans le secteur du fret aérien.

Le 19 décembre 2007, la Commission européenne a adressé à vingt-cinq compagnies aériennes et/ou à des opérateurs de fret, - dont Air France-KLM, Air France et KLM - une communication des griefs. En résumé, il est reproché à ces compagnies d'avoir participé à des contacts ou à des réunions portant sur des surcharges et sur des tarifs.

Air France et KLM ont engagé vis-à-vis des autorités de la concurrence européenne une démarche de clémence tout en présentant dans leurs observations en réponse des moyens de défense tenant à la gravité et à la durée des infractions ainsi qu'aux routes affectées par les pratiques illicites.

Air France et KLM font également valoir que la Commission européenne ne disposait des compétences nécessaires pour sanctionner elle-même les infractions aux articles 81 et 82 commises en matière de services de transport aérien entre l'Union européenne et les pays tiers qu'à compter de la date d'entrée en vigueur du Règlement 1/2003, soit le 1^{er} mai 2004.

Aux USA, Air France et KLM font également l'objet de la part du DOJ d'une procédure *anti-trust* fondée sur des griefs de même nature concernant les routes entre les États-Unis et l'Europe. Air France et KLM coopèrent avec les autorités américaines de la concurrence dans le cadre de cette procédure. Une décision finale du DOJ est attendue dans les prochaines semaines.

Air France et KLM encourent, aux États-Unis comme en Europe, des amendes d'un montant significatif.

Compte tenu de l'état d'avancement des procédures *anti-trust* en Europe et aux USA au cours du quatrième trimestre 2007-08, Air France et KLM ont pu procéder à l'estimation des risques qu'elles considèrent encourir. Le montant enregistré dans les comptes au 31 mars 2008 ressort à 530 millions d'euros incluant les coûts associés.

Ce montant a été déterminé sur la base des moyens de défense soutenus par les deux compagnies. Il est, en conséquence, soumis à une incertitude.

Le montant de la provision affectée respectivement à la procédure américaine et à la procédure européenne n'est pas fourni, une telle information étant susceptible de porter préjudice aux deux compagnies dans leur défense vis-à-vis des autorités de la concurrence.

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

b) Actions civiles

Au 31 mars 2008, plus de cent quarante procédures dites de « class action » ont été engagées aux USA par des expéditeurs de fret à l'encontre d'Air France-KLM, d'Air France et de KLM ainsi que des autres opérateurs de cargo.

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

La plus grande partie de ces procédures a fait l'objet d'une centralisation devant l'Eastern District Court de New York. Air France et KLM entendent s'opposer à ces demandes. Comme les autres transporteurs, les deux compagnies ont déposé, en juillet 2007, une « motion to dismiss » tendant au rejet des prétentions des demandeurs. Au 31 mars 2008, le Tribunal ne s'était pas encore prononcé sur cette motion.

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

c) Enquête de la Commission européenne dans le secteur du transport aérien entre l'Europe et le Japon

Air France et KLM, comme d'autres transporteurs aériens, ont fait l'objet, le 11 mars 2008, d'une opération de visite et de saisie dans le cadre d'une enquête de la commission européenne concernant d'éventuels accords ou pratiques concertées dans le secteur des

services de transport aérien entre les États parties à l'accord sur l'espace économique européen et le Japon.

Air France et KLM ne sont pas en mesure de se prononcer sur les suites qui seront données à ces investigations par la Commission européenne, étant par ailleurs indiqué que les relations aériennes entre la France et le Japon d'une part, les Pays-Bas et le Japon d'autre part, sont régies par des accords bilatéraux qui prévoient que les tarifs doivent être approuvés par les autorités de l'Aviation Civile des deux États après entente entre les transporteurs aériens désignés dans le cadre de ces accords.

Autres provisions

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

29.3. Passifs éventuels

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

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

La société Air France conteste énergiquement sa mise en cause dans cette affaire. La compagnie a immédiatement saisi la Cour d'Appel de Paris d'un recours tendant à voir annuler la mise en examen qui lui a été notifiée. Par un arrêt du 16 avril 2008, la Cour d'appel a rejeté la demande d'Air France tendant à l'annulation de sa mise en examen. Air France a formé un pourvoi en Cassation contre cette décision.

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

Note 30 Dettes financières

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Dettes financières non courantes			
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	190	204	226
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	267	258	265
Titres à durée indéterminée reconditionnés	-	-	122
OCÉANE	389	386	382
Emprunts obligataires	750	550	-
Emprunts location financement (part non courante)	3 441	3 917	4 668
Autres emprunts à long terme (part non courante)	1 877	2 104	2 163
Total	6 914	7 419	7 826
Dettes financières courantes			
Titres à durée indéterminée	-	122	25
Emprunts location financement (part courante)	524	657	763
Intérêts courus non échus	71	95	107
Autres emprunts à long terme (part courante)	310	224	365
Total	905	1 098	1 260

Au cours de l'exercice 2006-07, le groupe a remboursé par anticipation, sans pénalité, plusieurs emprunts pour un montant de 409 millions d'euros.

30.1. Emprunts subordonnés à durée indéterminée

30.1.1. Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en yens

L'emprunt subordonné à durée indéterminée en Yen a été émis par KLM en 1999 pour un montant total de 30 milliards de yens, soit 190 millions d'euros au 31 mars 2008.

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

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

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

30.1.2. Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses

L'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses a été émis par KLM en deux tranches en 1985 et 1986 pour un montant total, à l'origine de 500 millions de francs suisses. Après les remboursements effectués par KLM, le montant de l'emprunt subordonné s'élève à 420 millions de francs suisses, soit 267 millions d'euros au 31 mars 2008.

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

Cet emprunt est soumis au versement d'un coupon considéré à taux fixe (5^{3/4}% sur 270 millions de francs suisses et 2^{7/8}% sur 150 millions de francs suisses) pour les exercices clos les 31 mars 2008, 2007 et 2006.

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

30.2. Titres à durée indéterminée (TDI) reconditionnés

En mai 1992, Air France a émis des titres subordonnés à durée indéterminée (TSDI) pour un montant de 395 millions d'euros auquel a été adossé un dépôt à zéro coupon.

Les intérêts payés par société Air France sur le montant nominal de la dette levée sont comptabilisés en frais financiers. Les intérêts produits par le dépôt (ou assimilé) sont constatés en diminution des frais financiers et, en contrepartie, en diminution de l'emprunt. Le solde de l'emprunt est tombé à zéro le 14 mai 2007.

30.3. OCÉANE

Le 22 avril 2005, Air France a émis 21 951 219 obligations convertibles et/ou échangeables à tout moment en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCÉANE) à échéance 15 ans pour un montant total de 450 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur nominale unitaire de 20,50 euros. Au 31 mars 2008, le ratio de conversion est égal à 1,03 action Air France-KLM pour une obligation.

La date de maturité de cet emprunt obligataire est le 1^{er} avril 2020. Les porteurs d'obligations peuvent demander le remboursement de leurs titres le 1^{er} avril 2012 et le 1^{er} avril 2016. Air France peut imposer le remboursement en numéraire de ces titres par exercice d'un *call* à partir du 1^{er} avril 2010 et dans certaines conditions incitant les porteurs

d'OCÉANE à leur conversion en actions Air France-KLM. Le coupon annuel est de 2,75% payable à terme échu le 1^{er} avril de chaque année.

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

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

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

30.4. Emprunts obligataires

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

- ◆ montant : 750 millions d'euros ;
- ◆ coupon : 4,75% ;
- ◆ échéance : 22 janvier 2014.

30.5. Emprunts location financement

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Avions			
Paiements minimaux futurs – Échéance en			
N + 1	635	813	979
N + 2	572	624	974
N + 3	539	603	632
N + 4	545	610	682
N + 5	302	535	648
Au-delà de 5 ans	1 708	1 968	2 381
Total	4 301	5 153	6 296
Dont <i>Principal</i>	3 588	4 280	5 072
<i>Intérêts</i>	713	873	1 224

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Constructions			
Paiements minimaux futurs – Échéance en			
N + 1	68	42	45
N + 2	48	42	44
N + 3	47	41	44
N + 4	47	41	42
N + 5	44	41	41
Au-delà de 5 ans	338	215	273
Total	592	422	489
Dont Principal	377	291	356
Intérêts	215	131	133
Autres matériels	-	3	3

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

30.6. Autres emprunts à long terme

Les autres emprunts à long terme sont constitués des éléments suivants :

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Titrisation d'actifs aéronautiques	339	367	394
VCRP et emprunts hypothécaires	963	1 059	1 747
Autres emprunts à long terme	885	902	387
Total	2 187	2 328	2 528

Titrisation d'actifs aéronautiques

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

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

- ♦ une tranche senior A1 à taux variable d'un montant initial de 98 millions d'euros et d'échéance finale prévue le 20 juillet 2013. Cette tranche présente un solde de 59 millions d'euros au 31 mars 2008 contre 71 millions d'euros au 31 mars 2007 et 82 millions d'euros au 31 mars 2006 ;
- ♦ une tranche senior A2 non amortie à taux fixe (4,575% par an) d'un montant de 194 millions d'euros et d'échéance finale prévue le 20 juillet 2013 ;
- ♦ une tranche mezzanine B à taux variable d'un montant de 143 millions d'euros et d'échéance finale prévue le 20 juillet 2013. Cette tranche présente un solde de 86 millions d'euros au 31 mars

2008 contre 102 millions d'euros au 31 mars 2007 et 118 millions d'euros au 31 mars 2006.

Le taux variable de la tranche A1 et B était en moyenne de 5,35% pour l'exercice clos le 31 mars 2008 contre 4,37% pour l'exercice clos le 31 mars 2007 et 4,03% pour l'exercice clos le 31 mars 2006.

Ventes avec clause de réserve de propriété (VCRP) et emprunts hypothécaires

Les ventes avec clause de réserve de propriété (VCRP) et emprunts hypothécaires sont des dettes sécurisées par des avions. L'hypothèque est enregistrée auprès de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) afin de permettre aux tiers d'en avoir connaissance. L'hypothèque confère à son bénéficiaire une garantie lui permettant de faire saisir et vendre aux enchères l'actif hypothéqué et d'en percevoir le produit à due concurrence de sa créance, le solde revenant aux autres créanciers.

30.7. Analyse par échéance

Les échéances des emprunts à long terme se décomposent comme suit :

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Échéances en			
N + 1	1 249	1 464	1 562
N + 2	949	1 130	1 386
N + 3	921	975	1 199
N + 4	908	976	1 000
N + 5	1 190	877	973
Au-delà de 5 ans	4 500	5 074	5 002
Total	9 717	10 496	11 122
Dont <i>Principal</i>	7 819	8 517	9 086
<i>Intérêts</i>	1 898	1 979	2 036

Au 31 mars 2008, les flux d'intérêts financiers attendus s'élèvent à 352 millions d'euros pour l'exercice 2008-09, 1 053 millions d'euros pour les exercices 2009-10 à 2012-13, et 493 millions d'euros au-delà.

30.8. Analyse par devise

La répartition de l'ensemble des emprunts à long terme par devises après prise en compte des instruments financiers dérivés, s'analyse comme suit :

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Euro	6 969	7 669	7 938
Dollar US	699	659	792
Franc Suisse	264	268	274
Yen	-	1	22
Livre Sterling	50	74	59
Autres	1	1	1
Dérivé mixte devise – taux (<i>cross currency interest rate swap</i>)	(164)	(155)	-
Total	7 819	8 517	9 086

30.9. Lignes de crédit

Le groupe dispose de lignes de crédit pour un montant total de 1 990 millions d'euros au 31 mars 2008. Les trois principales lignes, non utilisées au 31 mars 2008, s'élèvent respectivement à 1 200 millions d'euros, 540 millions d'euros et à 250 millions d'euros.

625 millions d'euros arrivent à échéance en 2010, 10 millions d'euros en 2011, 1 105 millions d'euros en 2012 et 50 millions d'euros par an entre 2013 et 2017.

Note 31 Autres créditeurs

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008		2007		2006	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Dettes fiscales	405	-	359	-	352	-
Dettes sociales	1 014	-	928	-	882	-
Dettes sur immobilisations	202	-	205	-	178	-
Instruments dérivés	984	667	219	249	220	154
Produits constatés d'avance	66	-	43	-	57	-
Dettes diverses	480	152	581	152	580	263
Total	3 151	819	2 335	401	2 269	417

Note 32 Instruments financiers

32.1. Gestion des risques

Gestion des risques de marché

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

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

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

transmis aux directions générales. Afin de mettre en œuvre la stratégie la plus adaptée à chaque circonstance, il peut être utilisé tout type d'instrument qualifiable en tant que couverture au regard des normes IFRS.

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

Risque de change

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

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

Afin de réduire leur exposition aux variations de change, Air France et KLM ont mis en place des politiques de couverture. Concernant le dollar, les deux compagnies ont une politique de couverture systématique à hauteur de 30% de l'exposition nette sur 12 mois glissants, ce pourcentage pouvant être ensuite renforcé jusqu'à 75% en fonction des conditions et des anticipations de marché. Dans des conditions de marché particulièrement favorables, l'horizon de couverture peut également être étendu à plusieurs exercices. S'agissant des autres devises, le niveau de couverture dépend des conditions de marché, il peut atteindre 70% de l'exposition sur l'exercice en cours et s'étendre sur plusieurs exercices si les circonstances sont très favorables.

Les avions sont payés en dollars américains. En conséquence, le groupe est exposé à la hausse du dollar contre euro en matière d'investissements aéronautiques. La politique de couverture prévoit une couverture minimum systématique de 30% de l'exposition en début d'exercice. Dans des conditions de marché très favorables, comme actuellement, la couverture peut atteindre 90% de l'exposition des quatre ou cinq prochains exercices.

Le risque de change sur la dette est limité. Au 31 mars 2008, 90% de la dette du groupe après prise en compte des instruments financiers dérivés sont émis ou convertis en euros, réduisant ainsi très fortement le risque de fluctuation de change sur la dette.

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

Risque de taux d'intérêt

La dette financière est généralement contractée, tant par Air France que par KLM, à taux variable, conformément aux pratiques de marché. Cependant, compte tenu du niveau historiquement bas des taux d'intérêt, Air France et KLM ont converti (moyennant la mise en place de *swaps*) une part importante de leurs dettes à taux variable en dettes à taux fixe. Après *swaps*, la dette financière du groupe Air France-KLM à taux fixe représente 75% du total des dettes financières. Compte tenu de cette politique, le groupe affiche une exposition nette aux taux d'intérêt négative, la trésorerie placée à taux variable excédant le montant de la dette à taux variable. Air France-KLM se trouve ainsi exposé à la baisse des taux d'intérêt.

Risques relatifs au prix du carburant

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

Pourcentage minimum à couvrir

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

Sous-jacents

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

Instruments

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

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

Risques de placement

Les trésoreries d'Air France et de KLM sont habituellement placées principalement sur des instruments à court terme et liquides, essentiellement des OPCVM monétaires et monétaires dynamiques, dont l'horizon de placement recommandé est de 36 mois maximum. Elles sont éventuellement également investies en billets de trésorerie et certificats de dépôts court terme, notés A1 ou P1. Une partie des liquidités de KLM est investie en devises sur des obligations notées AAA de façon à réduire le risque de change sur la dette.

Compte tenu de la crise en vigueur sur les marchés financiers, les deux trésoreries sont actuellement investies sur un horizon de placement court, essentiellement en OPCVM monétaires et certificats de dépôts, à l'exception des obligations mentionnées ci-dessus.

32.2. Instruments dérivés

► Au 31 mars 2008

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

► Au 31 mars 2007

Valeur au Bilan (En millions d'euros)	Actif		Passif	
	Non courant	Courant	Non courant	Courant
Risque de change (opérations financières et d'exploitation)				
Couverture de juste valeur	5	2	96	50
Couverture de flux futurs	17	30	11	32
Risque de taux (opérations financières et d'exploitation)				
Couverture de flux futurs	61	1	23	2
Couverture de juste valeur	27	16	90	34
Dérivés de transactions	50	-	9	1
Risque matière première (opérations financières et d'exploitation)				
Couverture de juste valeur	-	-	-	-
Couverture de flux futurs	429	407	20	100
Total	589	456	249	219

► Au 31 mars 2006

Valeur au Bilan (En millions d'euros)	Actif		Passif	
	Non courant	Courant	Non courant	Courant
Risque de change (opérations financières et d'exploitation)				
Couverture de juste valeur	16	11	26	42
Couverture de flux futurs	-	47	-	25
Risque de taux (opérations financières et d'exploitation)				
Couverture de flux futurs	36	3	35	4
Couverture de juste valeur	108	24	73	-
Dérivés de transactions	49	-	9	-
Risque matière première (opérations financières et d'exploitation)				
Couverture de juste valeur	-	-	-	-
Couverture de flux futurs	764	937	11	149
Total	973	1 022	154	220

Détail des dérivés de taux : exposition au risque de taux d'intérêt

Dans le cadre des couvertures de flux de trésorerie, les échéances correspondent aux dates de réalisation des éléments couverts. En conséquence, les montants de juste valeur des capitaux propres sont recyclés en résultat aux dates des éléments couverts.

Le groupe utilise pour la gestion du risque de taux d'intérêt de ses dettes financières à court et à long terme des instruments dont les encours représentés par leur notionnel sont les suivants :

► Au 31 mars 2008

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

* Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

► Au 31 mars 2007

(En millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm *
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie								
Swap de taux	3 749	330	467	421	280	261	1 990	38
Opérations qualifiées de couverture de juste valeur								
Swap de taux	1 349	160	538	118	182	190	161	(82)
Autres	1	1	-	-	-	-	-	-
Opérations qualifiées de transactions	915	424	153	67	13	15	243	40
TOTAL	6 014	915	1 158	606	475	466	2 394	(4)

* Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

► Au 31 mars 2006

(En millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm *
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie								
Swap de taux	3 742	491	340	494	279	238	1 900	-
Opérations qualifiées de couverture de juste valeur								
Swap de taux	2 082	356	476	359	276	205	410	59
Opérations qualifiées de transactions	641	87	25	167	68	14	280	40
TOTAL	6 465	934	841	1 020	623	457	2 590	99

* Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

Ces instruments ont différents objets :

- ◆ couverture d'un risque de prix lié aux dettes financières à taux fixes :

En contractant une dette à taux fixe, l'entreprise est exposée à un risque d'opportunité en cas de baisse des taux.

Compte tenu du niveau des taux sur le marché par rapport aux taux d'intérêts fixes contractés sur certaines dettes, le groupe a conclu des *swaps* de taux prêteur du taux fixe.

- ◆ couverture d'un risque de *cash flow* lié aux dettes financières à taux variables :

Le groupe a souhaité fixer le taux de certaines dettes à taux variables et a conclu des *swaps* de taux emprunteur du taux fixe.

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008				2007				2006			
	Avant couverture		Après couverture		Avant couverture		Après couverture		Avant couverture		Après couverture	
	Base	Taux d'intérêt moyen										
Actifs et passifs financiers à taux fixe												
Actifs à taux fixe	1 918	4,8%	1 918	4,8%	1 855	4,5%	1 861	4,5%	770	6,7%	770	6,7%
Titres à durée indéterminée reconditionnés	-	-	-	-	36	10,3%	36	10,3%	147	10,1%	147	10,1%
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	457	5,5%	500	4,6%	448	4,9%	492	4,9%	491	4,4%	491	4,4%
Emprunts obligataires (OCÉANE)	389	2,8%	389	4,2%	386	2,8%	386	4,2%	382	4,4%	382	4,4%
Emprunts obligataires	750	4,7%	750	4,7%	550	4,8%	550	4,8%	-	-	-	-
Autres dettes financières	2 317	6,3%	4 362	4,6%	2 534	6,6%	4 920	4,6%	3 175	6,5%	5 221	4,8%
Cross currency interest rate swap	-	-	(164)	-	-	-	(155)	-	-	-	-	-
Passifs à taux fixe	3 913	5,5%	5 837	4,6%	3 954	5,9%	6 229	4,6%	4 195	6,2%	6 241	4,9%
Actifs et passifs financiers à taux variable												
Actifs à taux variable	3 722	5,3%	3 722	5,3%	3 427	5,5%	3 420	5,7%	3 967	2,8%	3 967	2,8%
Titres à durée indéterminée reconditionnés	-	-	-	-	85	4,1%	85	4,1%	-	-	-	-
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	15	4,1%	15	4,1%	-	-	-	-
Autres dettes financières	3 906	4,7%	1 982	4,9%	4 463	4,1%	2 188	4,2%	4 891	3,0%	2 845	3,0%
Concours bancaires courants	172	-	172	-	133	-	133	-	102	-	102	-
Passifs à taux variable	4 078	4,7%	2 154	4,9%	4 696	4,1%	2 421	4,2%	4 993	3,0%	2 947	3,0%

Exposition au risque de change

Dans le cadre des couvertures de flux de trésorerie, les échéances correspondent aux dates de réalisation des éléments couverts. En conséquence, les montants de juste valeur des capitaux propres sont recyclés en résultat aux dates des éléments couverts.

Opérations courantes

Bien que la monnaie de comptabilisation du groupe soit l'euro, une part des flux de trésorerie est libellée dans des devises autres telles que le dollar US, le yen, la livre sterling, le franc suisse.

L'activité commerciale génère des revenus et des coûts en devises. Le groupe a pour politique de gérer par des couvertures le risque de change lié aux excédents ou déficits de trésorerie prévus dans chacune des devises principales (dollars, yens, devises européennes hors zone euro). Les couvertures se font par le biais de ventes, d'achats à terme ou de stratégies d'options.

Investissements aéronautiques

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

Dettes à long terme

Certains emprunts sont libellés en devises afin de diversifier les sources de financement et de tenir compte des excédents de trésorerie générés par certaines devises. Pour se prémunir contre les variations de taux de change sur certains de ces emprunts, des *swaps* de devises ont été conclus. Ces couvertures sont spécifiquement adossées aux emprunts correspondants.

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

► Au 31 mars 2008

(En millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm *
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)	3 856	1 900	1 004	714	71	19	148	(219)
<i>Options de change</i>								
Dollar US	2 207	1 003	653	551	-	-	-	(197)
Yen	180	90	71	19	-	-	-	(1)
<i>Achat à terme</i>								
Dollar US	658	259	196	120	51	11	21	(56)
<i>Ventes à terme</i>								
Dollar US	59	26	33	-	-	-	-	8
Yen	123	54	48	21	-	-	-	1
Livre sterling	132	132	-	-	-	-	-	8
Franc suisse	56	56	-	-	-	-	-	(1)
Dollar Singapour	8	8	-	-	-	-	-	-
Couronne norvégienne	129	129	-	-	-	-	-	1
Couronne tchèque	10	10	-	-	-	-	-	(1)
Couronne suédoise	82	82	-	-	-	-	-	1
Zloty polonais	9	9	-	-	-	-	-	-
Won coréen	30	30	-	-	-	-	-	2
<i>Autres</i>								
Dollar US	173	12	3	3	20	8	127	16
Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)	4 478	1 319	1 337	847	662	133	180	(458)
<i>Achat à terme</i>								
Dollar US	4 313	1 271	1 276	816	637	133	180	(453)
<i>Options de change Dollar US</i>								
	94	2	36	31	25	-	-	(4)
Risque de change (opérations de transaction)								
<i>Achat à terme Dollar US</i>								
	71	46	25	-	-	-	-	(1)
Total	8 334	3 219	2 341	1 561	733	152	328	(677)

* Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

► Au 31 mars 2007

(En millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm *
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)	2 791	2 274	281	81	49	65	41	4
<i>Options de change</i>								
Dollar US	1 300	1 098	202	-	-	-	-	(13)
Livre sterling	160	160	-	-	-	-	-	2
Yen	56	53	3	-	-	-	-	2
<i>Achat à terme</i>								
Dollar US	558	348	48	44	45	41	32	(15)
<i>Ventes à terme</i>								
Dollar US	88	41	14	33	-	-	-	2
Yen	19	19	-	-	-	-	-	2
Livre sterling	262	262	-	-	-	-	-	2
Franc suisse	35	35	-	-	-	-	-	-
Dollar Singapour	12	12	-	-	-	-	-	-
Couronne norvégienne	102	102	-	-	-	-	-	-
Couronne tchèque	12	12	-	-	-	-	-	-
Couronne suédoise	61	61	-	-	-	-	-	1
Zloty polonais	8	8	-	-	-	-	-	-
Won coréen	26	26	-	-	-	-	-	-
<i>Autres</i>								
Dollar US	92	37	14	4	4	24	9	21
Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)	2 496	749	561	641	315	83	147	(139)
<i>Achat à terme</i>								
Dollar US	2 446	725	548	628	315	83	147	(139)
Livre sterling	32	6	13	13	-	-	-	-
Yen	4	4	-	-	-	-	-	-
<i>Options de change Dollar US</i>								
	14	14	-	-	-	-	-	-
Risque de change (opérations de transaction)	21	21	-	-	-	-	-	-
<i>Achat à terme Dollar US</i>								
	21	21	-	-	-	-	-	-
Total	5 308	3 044	842	722	364	148	188	(135)

* Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

► Au 31 mars 2006

(En millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm *
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)	2 092	1 907	76	26	15	15	53	23
<i>Options de change</i>								
Dollar US	736	700	36	-	-	-	-	(1)
Livre sterling	105	92	13	-	-	-	-	2
Yen	78	78	-	-	-	-	-	7
Dollar Canadien	11	11	-	-	-	-	-	(1)
Autres	41	-	12	12	1	1	15	-
<i>Achat à terme</i>								
Dollar US	617	522	15	14	14	14	38	11
<i>Ventes à terme</i>								
Dollar US	2	2	-	-	-	-	-	-
Yen	69	69	-	-	-	-	-	3
Livre sterling	177	177	-	-	-	-	-	3
Franc suisse	36	36	-	-	-	-	-	1
Dollar Singapour	30	30	-	-	-	-	-	(1)
Couronne norvégienne	87	87	-	-	-	-	-	-
Couronne suédoise	61	61	-	-	-	-	-	-
Zloty polonais	9	9	-	-	-	-	-	-
Won coréen	33	33	-	-	-	-	-	(1)
Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)	2 746	849	800	628	400	62	7	(41)
<i>Achat à terme de dollars US</i>	2 746	849	800	628	400	62	7	(41)
Total	4 838	2 756	876	654	415	77	60	(18)

* Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

Risque lié au prix du carburant

Dans le cadre des couvertures de flux de trésorerie, les échéances correspondent aux dates de réalisation des éléments couverts. En conséquence, les montants de juste valeur des capitaux propres sont recyclés en résultat aux dates des éléments couverts.

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

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

► Au 31 mars 2008

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

* Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

► Au 31 mars 2007

(En millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm *
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)	6 338	3 105	1 760	902	569	2	-	716
Swap	2 624	1 352	581	574	115	2	-	366
Options	3 714	1 753	1 179	328	454	-	-	350

* Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

► Au 31 mars 2006

(En millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm *
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)	5 548	2 854	1 120	1 042	532	-	-	1 540
Swap	3 194	1 415	902	432	445	-	-	637
Options	2 354	1 439	218	610	87	-	-	903

* Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

Gestion du risque de contrepartie

Les transactions qui génèrent potentiellement pour le groupe un risque de contrepartie sont essentiellement :

- les placements financiers temporaires ;
- les instruments dérivés ;
- les comptes clients.

- ◆ Les placements financiers sont diversifiés. Ils concernent des titres de premier rang et sont négociés avec des banques, elles-mêmes de premier rang.
- ◆ Les transactions du groupe sur les produits dérivés ont pour seul objet de réduire son exposition globale aux risques de change et de taux naissant de ses activités normales. Elles sont limitées aux marchés organisés ou à des opérations de gré à gré avec des opérateurs de premier plan.

- ◆ Le risque de contrepartie lié aux comptes clients est limité du fait du nombre important de clients composant le portefeuille et de leur dispersion géographique.

Au 31 mars 2008 ainsi qu'au 31 mars 2007 et 2006, le groupe n'a pas identifié de risque de contrepartie significatif.

32.3. Valeurs de marché des instruments financiers

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

- ◆ les valeurs de marchés estimées ne prennent pas en considération l'effet des variations ultérieures de taux d'intérêt et de cours de change ;
- ◆ les montants estimés aux 31 mars 2008, 2007 et 2006 ne sont pas représentatifs des gains ou pertes qui seraient enregistrés à l'échéance ou en cas de résiliation de l'instrument financier.

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

Les méthodes utilisées sont les suivantes :

- ◆ *disponibilités, créances clients, autres débiteurs, concours bancaires court terme et assimilés, dettes fournisseurs et autres créditeurs :*
Le groupe estime qu'en raison de leur caractère court terme, la valeur comptable constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché.
- ◆ *valeurs mobilières de placement, titres de participation et autres titres :*
Les valeurs de marché des titres sont déterminées principalement par référence au prix du marché ou par référence au marché de titres similaires.
En l'absence de marché, les titres sont retenus pour leur valeur comptable, considérée comme une approximation raisonnable de leur valeur de marché.
- ◆ *emprunts, autres dettes financières et prêts :*
Les emprunts, autres dettes financières et prêts à taux variables ont été retenus pour leur valeur comptable.
La valeur de marché des emprunts, autres dettes financières et prêts à taux fixes a été déterminée par actualisation des flux futurs aux taux d'intérêts du marché pour des instruments de caractéristiques similaires.
- ◆ *instruments financiers hors bilan :*
La valeur de marché des instruments financiers hors bilan correspond aux montants qui seraient payés ou reçus pour résilier ces engagements aux 31 mars 2008, 2007 et 2006, évalués sur la base des taux de marché à la date de clôture.

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

(En millions d'euros)	31 mars 2008		31 mars 2007		31 mars 2006	
	Valeur comptable	Valeur de marché estimée	Valeur comptable	Valeur de marché estimée	Valeur comptable	Valeur de marché estimée
Actifs financiers						
Actifs financiers disponibles à la vente						
Titres de participation	78	78	73	73	77	77
Actifs de transaction						
Valeurs mobilières de placement	185	185	533	533	865	865
Prêts et créances						
Prêts						
♦ Taux fixe	294	319	329	346	351	362
♦ Taux variable	85	84	126	126	151	151
Instruments dérivés de taux						
♦ SWAP de taux	116	116	156	156	220	220
Instruments dérivés de change						
♦ Options de change	2	2	15	15	21	21
♦ Contrats à terme de devises	92	92	16	16	54	54
♦ Swaps de change	20	20	23	23	-	-
Instruments dérivés sur matières premières						
♦ SWAP et options sur produits pétroliers	3 152	3 152	836	836	1 700	1 700
Créances clients	2 569	2 569	2 610	2 610	2 518	2 518
Autres débiteurs (hors instruments dérivés)	817	817	830	830	843	843
Trésorerie et équivalents de trésorerie						
Équivalents de trésorerie	4 051	4 051	3 249	3 249	2 726	2 726
Caisses et banques	330	330	248	248	220	220
Passifs financiers						
Dettes au coût amorti						
Emprunts obligataires (*)						
♦ Taux fixe	1 139	1 063	936	856	382	548
Titres à durée indéterminée	457	417	584	584	638	633
Autres emprunts et dettes financières						
♦ Taux fixe	2 318	2 226	2 534	2 549	3 175	3 182
♦ Taux variable	3 905	3 905	4 368	4 368	4 891	4 891
Instruments dérivés						
Instruments dérivés de taux						
♦ SWAP de taux	170	170	159	159	121	121
Instruments dérivés de change						
♦ Options de change	203	203	24	24	15	15
♦ Contrats à terme de devises	572	572	163	163	78	78
♦ Swaps de change	16	16	1	1	-	-
Instruments dérivés sur matières premières						
♦ SWAP et options sur produits pétroliers	690	690	120	120	160	160
Autres dettes						
Dettes fournisseurs	2 218	2 218	2 131	2 131	2 039	2 039
Titres de transport émis et non utilisés	2 279	2 279	2 217	2 217	2 062	2 062
Autres créditeurs (hors instruments dérivés)	2 319	2 319	2 268	2 268	2 312	2 312

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

Emprunt OCÉANE : la valeur de marché de 368 millions d'euros a été calculée sur la base du cours de l'obligation au 31 mars 2008. Cette valeur de marché intègre la juste valeur de la composante dette (montant au bilan de 389 millions d'euros au 31 mars 2008) ainsi que la juste valeur de l'option de conversion inscrite en capitaux propres pour un montant de 61 millions d'euros.

Emprunt obligataire émis en septembre 2006 et avril 2007 : les caractéristiques de cet emprunt sont décrites en note 30.4. La valeur de marché de la dette est de 756 millions d'euros.

32.4. Sensibilité

Sensibilité sur le prix du carburant

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

(En millions d'euros)	31 mars 2008		31 mars 2007		31 mars 2006	
	Augmentation de 10 USD par baril de Brent	Diminution de 10 USD par baril de Brent	Augmentation de 10 USD par baril de Brent	Diminution de 10 USD par baril de Brent	Augmentation de 10 USD par baril de Brent	Diminution de 10 USD par baril de Brent
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	43	(46)	58	(21)	2	(31)
Produits/(charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	888	(921)	834	(779)	878	(886)

Sensibilité aux taux de change

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

(En millions d'euros)	Actifs monétaires			Passifs monétaires		
	31 mars 2008	31 mars 2007	31 mars 2006	31 mars 2008	31 mars 2007	31 mars 2006
Dollar US	528	635	586	919	1 321	1 708
Livre sterling	26	7	22	49	43	64
Yen	4	9	25	202	203	256
Franc suisse	10	2	10	271	258	265
Dollar canadien	3	2	2	2	9	3

Le montant des actifs et passifs monétaires présentés dans le tableau ci-dessus ne tient pas compte de la réévaluation des actifs et passifs documentés dans le cadre de relations de *fair value hedge*.

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	Dollar US			Livre sterling			Yen		
	2008	2007	2006	2008	2007	2006	2008	2007	2006
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	107	37	46	4	6	7	15	3	5
Produits/(charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	142	121	115	7	40	35	17	5	1

Sensibilité aux taux d'intérêt

Le groupe est exposé au risque de variation des taux d'intérêt. La variation de 100 points de base des taux d'intérêt aurait un impact

de 25 millions d'euros sur l'exercice clos au 31 mars 2008, contre 16 millions d'euros au 31 mars 2007 et 7 millions d'euros au 31 mars 2006.

Note 33 Engagements de locations**33.1. Locations financement**

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

33.2. Locations opérationnelles

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	Paiements minimaux futurs		
	2008	2007	2006
Avions			
<i>Échéances en</i>			
N + 1	630	637	645
N + 2	589	555	580
N + 3	483	427	457
N + 4	356	369	354
N + 5	281	282	298
Au-delà de 5 ans	433	516	613
Total	2 772	2 786	2 947
Constructions			
<i>Échéances en</i>			
N + 1	227	146	106
N + 2	226	130	102
N + 3	224	118	90
N + 4	225	102	79
N + 5	228	95	67
Au-delà de 5 ans	657	654	592
Total	1 787	1 245	1 036

Les loyers relatifs aux locations opérationnelles « avions » se sont élevés à 611 millions d'euros au 31 mars 2008 contre 600 millions d'euros au 31 mars 2007 et 637 millions d'euros au 31 mars 2006.

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

Note 34 Commandes de matériels aéronautiques

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
N + 1	999	870	989
N + 2	1 292	571	951
N + 3	945	688	731
N + 4	706	416	545
N + 5	133	287	137
Au-delà de 5 ans	-	-	135
Total	4 075	2 832	3 488

Les engagements portent sur des montants en dollar US, convertis au cours de clôture de chaque exercice considéré.

Le nombre d'appareils en commande ferme au 31 mars 2008 augmente de 58 unités par rapport au 31 mars 2007 et s'élève à 105 appareils. Le nombre d'options augmente aussi de 29 unités sur la même période pour s'établir à 63 appareils. Ces évolutions s'expliquent par :

- ♦ la livraison de 11 appareils au cours de l'exercice ;
- ♦ de nouvelles commandes : 56 en commande ferme et 42 en option ;
- ♦ la confirmation de 13 options en commande ferme.

Flotte long-courrier

Passage

Le groupe a reçu 6 Boeing B777. Au titre de ces mêmes avions, il a passé une commande ferme de 7 unités, levé 8 options (dont une provenant des Boeing B777F) et posé 12 options.

De plus, le groupe a levé 2 options sur les Airbus A380 et en a posé 2 sur les Airbus A330.

Au 31 mars 2008, le carnet de commande du groupe pour la flotte long-courrier passage est composé de 12 Airbus A380, 20 Boeing B777 en commande ferme ainsi que de 2 Airbus A380, 2 Airbus A330 et 13 Boeing B777 en option.

Fret

Suite à la levée d'une option sur les Boeing B777F convertie en B777, le groupe en a posé une nouvelle. Ainsi, les commandes en cours au titre de l'activité long-courrier fret sont stables avec huit Boeing B777F (cinq en commande ferme et trois options). Les premières livraisons interviendront à l'hiver 2008-2009.

Flotte moyen-courrier

Le groupe a réceptionné 2 Boeing B737 finalement financés en location opérationnelle. Il a passé une commande ferme de 15 Airbus A320/A321 et levé les 3 options sur les Airbus A318 qu'elle a converties en A320/A321. Cette nouvelle commande est assortie de 10 options. Le groupe a également passé une commande de Boeing B737, 12 en commande ferme et 3 en option.

Au 31 mars 2008, le carnet de commande du groupe est composé de 12 Airbus A320, 6 Airbus A321, 20 Boeing B737 en commande ferme et de 10 Airbus A320, 11 Boeing B737 en option.

Flotte régionale

Le groupe a reçu 3 Canadair CRJ700, il a passé une commande de 10 Embraer 170 dont une option, de 24 Embraer 190 dont 13 en option et de 2 AVRO RJ85.

Au 31 mars 2008, le carnet de commande du groupe est composé de 10 Embraer 170 dont un en option, de 24 Embraer 190 dont 13 en option, de 2 AVRO RJ85, et de 16 CRJ1000 dont 8 en option.

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année de livraison	N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	N + 5	Au-delà de N + 5
A318	Au 31 mars 2008	Commandes fermes	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2007	Commandes fermes	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	2	1	-	-
	Au 31 mars 2006	Commandes fermes	6	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	1	2	1	-
A320	au 31 mars 2008	Commandes fermes	1	1	2	8	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	8
	au 31 mars 2007	Commandes fermes	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	1	-	-	-
A321	au 31 mars 2008	Commandes fermes	1	-	2	3	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2007	Commandes fermes	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-
A330	au 31 mars 2008	Commandes fermes	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	2	-
	au 31 mars 2007	Commandes fermes	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	3	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-
A380	au 31 mars 2008	Commandes fermes	-	5	3	3	1
		<i>Options</i>	-	-	-	1	1
	au 31 mars 2007	Commandes fermes	-	-	5	3	2
		<i>Options</i>	-	-	-	1	2
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	2	3	3	1
		<i>Options</i>	-	-	-	-	1
B737	au 31 mars 2008	Commandes fermes	4	3	7	4	2
		<i>Options</i>	-	-	-	1	3
	au 31 mars 2007	Commandes fermes	4	6	-	-	-
		<i>Options</i>	-	2	5	1	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	1	1	-	-	-
		<i>Options</i>	-	2	9	4	-
B777	au 31 mars 2008	Commandes fermes	5	5	5	4	1
		<i>Options</i>	-	-	-	4	8
	au 31 mars 2007	Commandes fermes	6	4	1	-	-
		<i>Options</i>	-	-	5	3	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	7	6	1	2	-
		<i>Options</i>	-	-	1	4	3

Type avion	Année de livraison		N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	N + 5	Au-delà de N + 5
B777 F	au 31 mars 2008	Commandes fermes	3	2	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	2	1	-	-
	au 31 mars 2007	Commandes fermes	-	3	2	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	1	2	-	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	-	3	2	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	1	2	-
Emb170	au 31 mars 2008	Commandes fermes	3	4	2	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	1	-	-	-
	au 31 mars 2007	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
Emb 190	au 31 mars 2008	Commandes fermes	5	6	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	5	8	-	-
	au 31 mars 2007	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	3	3	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
AVRO RJ85	au 31 mars 2008	Commandes fermes	2	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2007	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
CRJ 700	au 31 mars 2008	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2007	Commandes fermes	3	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-
CRJ 1000	au 31 mars 2008	Commandes fermes	-	1	4	3	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	8
	au 31 mars 2007	Commandes fermes	-	-	1	4	3	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	8
	au 31 mars 2006	Commandes fermes	-	-	-	-	-	-
		<i>Options</i>	-	-	-	-	-	-

Note 35 Autres engagements

35.1. Engagements donnés

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Engagements d'achats, de souscription de titres	1	3	3
Engagements de cessions de titre	(5)	(6)	(3)
Avals, cautions et garanties donnés	113	109	98
Dettes garanties par des actifs nantis ou hypothéqués	5 398	5 997	7 572
Commandes de biens au sol	159	73	187

Le détail des nantissements et sûretés réelles du groupe s'établit comme suit au 31 mars 2008 :

(En millions d'euros)	Date de départ du nantissement	Date d'échéance du nantissement	Montant de l'actif nanti	Total du poste de bilan VNC	% correspondant
Immobilisations incorporelles	-	-	-	475	-
Immobilisations corporelles	Mars 1998	Octobre 2019	6 018	14 473	41,58%
Immobilisations financières	Mai 1992	Octobre 2019	852	1 259	67,67%
Total			6 870	16 207	42,39%

35.2. Engagements reçus

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Avals, cautions et garanties reçus	302	245	198
Autres	2	83	133

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

Note 36 Parties liées

36.1. Transactions avec les principaux dirigeants

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

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Avantages à court terme	4,7	3,4	2,9
Avantages postérieurs à l'emploi	7,5	5,0	1,6
Total	12,2	8,4	4,5

Le montant des jetons de présence, se rapportant à l'exercice clos le 31 mars 2007, versés au cours de l'exercice clos le 31 mars 2008 aux membres du Conseil d'administration s'est élevé à 0,6 million d'euros.

36.2. Transactions avec les autres parties liées

Les montants cumulés des transactions réalisées avec les autres parties liées pour les exercices clos les 31 mars 2008, 2007 et 2006 se décomposent comme suit :

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Actif			
Créances client (net)	105	130	114
Autres débiteurs courants	5	2	-
Autres actifs non courants	21	10	8
Total	131	142	122
Passif			
Dettes fournisseurs	104	61	128
Autres dettes courantes	43	49	-
Autres dettes à long terme	56	82	93
Total	203	192	221

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Chiffre d'affaires	310	291	281
Redevances aéronautiques et autres loyers	(584)	(553)	(571)
Autres charges externes	(255)	(214)	(209)
Services aux passagers	(61)	(87)	(91)
Autres	238	(21)	(19)
Total	(352)	(584)	(609)

Dans le cadre de son activité, le groupe réalise des transactions avec des organismes gouvernementaux et des entreprises publiques dont notamment le ministère de la Défense, Aéroport de Paris (ADP), la Direction Générale de l'Aviation Civile. Air France-KLM considère que les transactions, effectuées avec ces tiers, ont été conclues à des conditions normales et courantes. Les principales transactions concernent :

Aéroport de Paris (ADP)

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

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

Pour les exercices clos le 31 mars 2008, 2007 et 2006, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 548 millions d'euros, 524 millions d'euros et 500 millions d'euros.

Ministère de la Défense

Air France-KLM a conclu des contrats avec le Ministère de la Défense français concernant la maintenance d'avions de l'armée française. Le chiffre d'affaires relatif à cette activité représente 116 millions d'euros au 31 mars 2008 contre 125 millions d'euros au 31 mars 2007 et 110 millions d'euros au 31 mars 2006.

Direction Générale de l'Aviation Civile

Cette autorité réglementaire placée sous l'autorité du ministère des transports est garante de la sécurité et de la sûreté du trafic aérien évoluant dans le ciel et sur les aérodromes français. À ce titre, la DGAC

facture à Air France-KLM des prestations de service correspondant à l'utilisation des installations pour un montant de 98 millions d'euros au titre de l'exercice clos au 31 mars 2008 contre 106 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2007 et 98 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2006.

Transactions avec les entreprises mises en équivalence

Le groupe a réalisé au cours de l'exercice, des opérations, avec des entreprises associées mises en équivalence. Il s'agit notamment de WAM Acquisition (ex Amadeus GTD). Au titre de l'exercice clos le 31 mars 2008, le montant des transactions avec WAM Acquisition représente pour le groupe un produit de 72 millions d'euros (contre 69 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2007 et 68 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2006) et une charge de 228 millions d'euros (contre 189 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2007 et 177 millions au titre de l'exercice clos le 31 mars 2006). Le groupe a également réalisé des opérations avec la société Martinair. Le chiffre d'affaires résultant de l'activité avec Martinair s'élève à 32 millions d'euros au 31 mars 2008 contre 33 millions d'euros au 31 mars 2007 et 26 millions d'euros au 31 mars 2006. Le groupe acquiert des services auprès de Martinair dont le coût total s'établit à 28 millions d'euros au 31 mars 2008 comme au 31 mars 2007 et 35 millions d'euros au 31 mars 2006.

Air France-KLM a réalisé au cours de l'exercice, des opérations, avec les autres entreprises associées mises en équivalence. Il s'agit notamment de Heathrow Cargo Handling. Le montant des opérations réalisées avec ces sociétés n'est pas significatif pour les exercices clos le 31 mars 2008, 2007 et 2006.

Note 37 Tableau de flux de trésorerie

37.1. Acquisitions de filiales et participations

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Trésorerie décaissée pour les acquisitions	(294)	(25)	(58)
Trésorerie des entités acquises	22	-	-
Sortie nette de trésorerie	(272)	(25)	(58)

Au 31 mars 2008

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

Au 31 mars 2007

La trésorerie décaissée pour les acquisitions comprend principalement l'acquisition de 2% des titres du Club Med pour un montant de 17 millions d'euros.

Au 31 mars 2006

La trésorerie décaissée pour les acquisitions comprend principalement la souscription à l'augmentation de capital d'Alitalia pour un montant de 25 millions d'euros, à l'acquisition de titres KLM pour un montant de 13 millions d'euros, de titres Aero Maintenance Group (AMG) pour un montant de 12 millions d'euros et Airlinair pour un montant de 4 millions d'euros.

37.2. Cessions de filiales

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

Au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007	2006
Trésorerie encaissée lors des cessions	84	43	35
Trésorerie des entités cédées	-	-	-
Entrée nette de trésorerie	84	43	35

Au 31 mars 2008

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

Au 31 mars 2006

La trésorerie encaissée lors des cessions est constituée principalement de la cession de titres d'autocontrôle à hauteur de 22 millions d'euros et de la participation dans la société Air Austral pour un montant de 9 millions d'euros.

Au 31 mars 2007

La trésorerie encaissée lors des cessions est constituée principalement de la cession de titres d'autocontrôle à hauteur de 30 millions d'euros.

37.3. Transactions non monétaires

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

société Schiphol Logistics Park CV. La valorisation tant du terrain que des titres s'élève à 24 millions d'euros. La société Schiphol Logistics Park CV est mise en équivalence. Ni la cession du terrain ni l'acquisition des titres de Schiphol Logistics Park CV n'ont d'impact dans le tableau des flux de trésorerie.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2007, le groupe a échangé un terrain situé à côté de Schiphol (Pays-Bas) contre les titres de la

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2006, il n'y a eu aucune transaction non monétaire significative.

Note 38 Événements postérieurs à la clôture

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

Note 39 Nouvelles normes comptables

Les nouvelles normes, interprétations et amendements à des normes existantes et applicables aux périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} avril 2008 ou postérieurement, décrites ci-dessous, n'ont pas été adoptées par le groupe pour l'établissement de ses états financiers consolidés :

- ◆ la norme révisée IAS 1 « Présentation des états financiers », applicable pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2009 ;
- ◆ la norme IFRS 8 « Segments opérationnels », applicable pour les exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2009 ;
- ◆ la révision de la norme IAS 23 « Coûts d'emprunt », applicable pour les exercices ouverts à partir du 1^{er} janvier 2009 ;
- ◆ la révision de la norme IFRS 3 « Regroupements d'entreprises », applicable pour les exercices ouverts à partir du 1^{er} juillet 2009 ;
- ◆ la révision de la norme IAS 27 « États financiers consolidés et individuels », applicable pour les exercices ouverts à partir du 1^{er} juillet 2009 ;
- ◆ l'interprétation IFRIC 12 « Accords de concession de service », applicable pour les exercices ouverts à partir du 1^{er} janvier 2008 ;

- ◆ l'interprétation IFRIC 13 « Programmes de fidélisation », applicable pour les exercices ouverts à partir du 1^{er} juillet 2008 ;
- ◆ l'interprétation IFRIC 14 « IAS 19 : Limitation d'un actif au titre de prestations définies, obligations de financement et leur interaction », applicable pour les exercices ouverts à partir du 1^{er} janvier 2009. L'impact de l'application de l'interprétation IFRIC 14 a déjà été anticipé par le groupe (cf. note 3.17) et son entrée en vigueur n'aura donc pas d'impact pour le groupe.

Le groupe est en cours d'estimation de l'impact potentiel d'IFRIC 13 sur les comptes consolidés et les notes annexes. Les autres textes listés ci-dessus ne devraient pas conduire à des impacts significatifs.

Les révisions aux normes IAS 1, IAS 23, IFRS 3 et IAS 27 ainsi que les interprétations IFRIC 12 et IFRIC 13 n'ont pas encore été adoptées par l'Union européenne.

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

Note 40 Périmètre de consolidation au 31 mars 2008

Le périmètre comprend 161 sociétés consolidées et 25 sociétés mises en équivalence.

40.1. Sociétés consolidées

Entité	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
Air France SA	Multiactivités	100	100
KLM N.V.	Multiactivités	99	49
AEROLIS	Passage	51	51
Air France SERVICES LTD	Passage	100	100
Air France GROUND HANDLING INDIA PVT LTD	Passage	51	51
BRIT AIR	Passage	100	100
CITY JET	Passage	100	100
CYGNIFIC (UK) LIMITED	Passage	99	49
CYGNIFIC B.V.	Passage	99	49
FRÉQUENCE PLUS SERVICES	Passage	100	100
IAS ASIA INCORPORATED	Passage	99	49
IASA INCORPORATED	Passage	99	49
ICARE	Passage	100	100

Entité	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES EUROPE LIMITED	Passage	99	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES LIMITED	Passage	99	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES OFFSHORE LIMITED	Passage	99	49
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED	Passage	99	49
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED LIABILITY COMPANY	Passage	99	49
KLM CITYHOPPER B.V.	Passage	99	49
KLM CITYHOPPER UK LTD	Passage	99	49
KLM GROUND SERVICES LIMITED	Passage	99	49
KLM LUCHTVAARTSCHOOL B.V.	Passage	99	49
LYON MAINTENANCE	Passage	100	100
RÉGIONAL COMPAGNIE AÉRIENNE EUROPÉENNE	Passage	100	100
SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION AÉRONAUTIQUE	Passage	100	100
STICHTING STUDENTENHUISVESTING VliegVeld EELDE	Passage	99	49
TEAMTRACKERS SA	Passage	100	100
TEAMTRACKERS SRO	Passage	100	100
VLM AIRLINES NV	Passage	100	100
BLUE CROWN B.V.	Fret	99	49
CSC INDIA	Fret	50	49
MEXICO CARGO HANDLING	Fret	100	100
ROAD FEEDER MANAGEMENT B.V.	Fret	99	49
SODEXI	Fret	75	75
Air France INDUSTRIE US	Maintenance	100	100
CRMA	Maintenance	100	100
EUROPEAN PNEUMATIC COMPONENT OVERHAUL AND REPAIR (EPCOR) B.V.	Maintenance	99	49
GUANGZHOU HANGXIN AVIONICS CO. LTD	Maintenance	41	100
HANGXIN HITECH RESOURCES HOLDING LTD	Maintenance	41	80
KLM UK ENGINEERING LIMITED	Maintenance	99	49
REENTON DEVELOPMENT LIMITED	Maintenance	51	51
SHANGHAI HANGXIN AERO MECHANICS CO. LTD	Maintenance	41	100
ACNA	Autres	98	100
ACSAIR	Autres	50	51
AEROFORM	Autres	98	100
AEROSUR	Autres	98	100
AFRIQUE CATERING	Autres	50	51
AIR CHEF	Autres	49	50

Entité	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
Air France FINANCE	Autres	100	100
Air France FINANCE IRELAND	Autres	100	100
Air France PARTNAIRS LEASING NV	Autres	45	45
AIR UK (Jersey) LIMITED	Autres	99	49
AIR UK LEASING LIMITED	Autres	99	49
AIRCRAFT MAINTENANCE AMSTERDAM B.V.	Autres	99	49
AIRGO B.V.	Autres	99	49
AIRPORT MEDICAL SERVICES B.V.	Autres	79	49
AIRPORT MEDICAL SERVICES C.V.	Autres	79	49
ALL AFRICA AIRWAYS	Autres	80	80
AMA HOLDING B.V.	Autres	99	49
AMSTERDAM SCHIPOL PIJPLEIDING BEHEER B.V.	Autres	58	49
AMSTERDAM SCHIPOL PIJPLEIDING B.V.	Autres	59	49
AMSTERDAM SCHIPOL PIJPLEIDING C.V.	Autres	71	49
AQUILA INVEST B.V.	Autres	99	49
BASE HANDLING	Autres	98	100
BLUE YONDER II B.V.	Autres	99	49
BLUE YONDER IX B.V.	Autres	99	49
BLUE YONDER X B.V.	Autres	99	49
BLUE YONDER XI B.V.	Autres	99	49
BLUE YONDER XII B.V.	Autres	99	49
BLUE YONDER XIII B.V.	Autres	99	49
BLUE YONDER XIV B.V.	Autres	99	49
BLUE YONDER 15	Autres	99	49
BRUNEAU PEGORIER	Autres	98	100
CARI	Autres	98	100
CATERING FDF	Autres	98	100
CATERING PTP	Autres	98	100
CELL K16 INSURANCE COMPANY	Autres	99	0
CENTRE DE PRODUCTION ALIMENTAIRE	Autres	98	100
CULIN'AIR PARIS	Autres	98	100
DAKAR CATERING	Autres	49	50
ETS EQUIPMENT TECHNO SERVICES	Autres	99	49
EUROPEAN CATERING SERVICES	Autres	98	100
GIE JEAN BART	Autres	10	10
GIE SERVCENTER	Autres	98	100

Entité	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
GIE SURCOUF	Autres	100	100
HANDICAIR	Autres	98	100
HEESWIJK HOLDING B.V.	Autres	99	49
JET CHEF	Autres	98	100
KES AIRPORT EQUIPMENT FUELLING B.V.	Autres	99	49
KES AIRPORT EQUIPMENT LEASING B.V.	Autres	99	49
KLEUR INVEST B.V.	Autres	99	49
KLM AIRLINE CHARTER B.V.	Autres	99	49
KLM CATERING SERVICES SCHIPOL B.V.	Autres	99	49
KLM EQUIPMENT SERVICES B.V.	Autres	99	49
KLM FINANCIAL SERVICES B.V.	Autres	99	49
KLM FLIGHT CREW SERVICES GMBH	Autres	99	49
KLM HEALTH SERVICES B.V.	Autres	99	49
KLM INTERNATIONAL CHARTER B.V.	Autres	99	49
KLM INTERNATIONAL FINANCE COMPANY B.V.	Autres	99	49
KLM OLIEMAATSCHAPPIJ B.V.	Autres	99	49
KLM UK HOLDINGS LIMITED	Autres	99	49
KLM UK LIMITED	Autres	99	49
KROONDUIF B.V.	Autres	99	49
LYON AIR TRAITÉUR	Autres	98	100
MALI CATERING	Autres	70	99
MANAGEMENT MAATSCHAPPIJ B.V.	Autres	99	49
MARTINIQUE CATERING	Autres	91	93
MAURITANIE CATERING	Autres	25	51
OCCABOT BEHEER B.V.	Autres	99	49
O'FIONNAGAIN HOLDING COMPANY LIMITED	Autres	100	100
ORION-STAETE B.V.	Autres	99	49
ORLY AIR TRAITÉUR	Autres	98	100
OUAGADOUGOU CATERING SERVICES	Autres	98	100
PASSERELLE	Autres	98	100
PASSERELLE CDG	Autres	98	100
PELICAN	Autres	100	100
PHK FREIGHT SERVICES B.V.	Autres	99	49
PMAIR	Autres	50	51
PRESTAIR	Autres	98	100
PYRHELIO-STAETE B.V.	Autres	99	49

Entité	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
QUASAR-STAETE B.V.	Autres	99	49
RIGEL-STAETE B.V.	Autres	99	49
ROSC LIMITED	Autres	99	49
SAVEUR DU CIEL	Autres	98	100
SERVAIR (Cie d'exploitation des services auxiliaires aériens)	Autres	98	98
SERVAIR SATS	Autres	50	51
SERVANTAGE	Autres	98	100
SERVCLEANING	Autres	98	100
SERVLING	Autres	98	100
SKYCHEF	Autres	54	55
SKYLOGISTIC	Autres	98	100
SOCIÉTÉ IMMOBILIÈRE AÉROPORTUAIRE	Autres	98	100
SOGRI	Autres	95	97
SORI	Autres	49	50
SPECIAL MEALS CATERING	Autres	98	100
SPICA-STAETE B.V.	Autres	99	49
STICHTING GARANTIEFONDS KLM LUCHTVAARTSCHOOL	Autres	99	49
SYSTAIR	Autres	98	100
TAKEOFF 1 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 10 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 11 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 12 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 13 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 14 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 15 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 16 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 2 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 3 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 4 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 5 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 6 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 7 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 8 LIMITED	Autres	100	100
TAKEOFF 9 LIMITED	Autres	100	100
TOULOUSE AIR TRAITÉUR	Autres	50	51
TRANSAVIA AIRLINES BV	Autres	99	49

Entité	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
TRANSAVIA AIRLINES C.V.	Autres	99	49
TRANSAVIA France	Autres	99	100
TRAVEL INDUSTRY SYSTEMS B.V.	Autres	99	49
UILEAG HOLDING COMPANY LIMITED	Autres	100	100
WEBLOK B.V.	Autres	99	49

40.2. Sociétés mises en équivalence

Entité	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
FINANCIÈRE LMP	Passage	20	20
HEATHROW CARGO HANDLING	Fret	50	50
AERO MAINTENANCE GROUP	Maintenance	39	39
SHANGDONG XIANGYU AERO-TECHNOLOGY SERVICES LTD	Maintenance	8	20
SINGAPORE HANGXIN AVIATION ENG. PTE	Maintenance	12	30
SPAIRLINERS	Maintenance	50	50
BAAN TARA DEVELOPMENT LTD	Autres	99	49
BAAN TARA HOLDING LTD	Autres	99	49
FLYING FOOD CATERING	Autres	48	49
FLYING FOOD MIAMI	Autres	48	49
FLYING FOOD SAN FRANCISCO	Autres	43	44
FLYING FOOD SERVICES	Autres	48	49
INTERNATIONAL AEROSPACE MANAGEMENT COMPANY S.C.R.L.	Autres	20	20
KENYA AIRWAYS LIMITED	Autres	26	26
LOGAIR	Autres	49	50
LOME CATERING SA	Autres	17	35
MACAU CATERING SERVICES	Autres	17	34
MARTINAIR HOLLAND N.V.	Autres	49	49
PAVILLON D'OC TRAITEUR	Autres	34	35
SCHIPOL LOGISTICS PARK CV	Autres	52	49
SEREP	Autres	38	39
SERVAIR EUREST	Autres	34	35
SESAL	Autres	39	40
TERMINAL ONE GROUPE ASSOCIATION	Autres	25	25
WAM	Autres	22	22

Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 mars 2008

Mesdames, Messieurs les actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous avons procédé au contrôle des comptes consolidés de la société Air France-KLM S.A. relatifs à l'exercice clos le 31 mars 2008, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par votre conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

1 Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes consolidés de l'exercice sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

2 Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- ◆ Les notes 3.2, 3.13 et 3.14 aux états financiers consolidés décrivent les estimations et hypothèses que la Direction d'Air France-KLM

est conduite à faire concernant la dépréciation des immobilisations corporelles. Nous avons examiné les données et les hypothèses sur lesquelles se fondent ces dépréciations ainsi que les modalités de mise en œuvre des tests de valeurs, telles que décrites dans ces notes.

- ◆ La Direction d'Air France-KLM est amenée à effectuer des estimations et hypothèses relatives à la reconnaissance du chiffre d'affaires liée aux titres de transport émis et non utilisés, selon les modalités décrites aux notes 3.2 et 3.6 aux états financiers consolidés. Nos travaux ont consisté à examiner les données utilisées, à apprécier les hypothèses retenues et à revoir les calculs effectués.
- ◆ Les notes 3.17 et 29.1 précisent les modalités d'évaluation des avantages au personnel. Ces avantages ont fait l'objet d'une évaluation par des actuaires externes. Nos travaux ont consisté à examiner les données utilisées, à apprécier les hypothèses retenues et à vérifier que la note 29.1 aux états financiers consolidés fournit une information appropriée. Par ailleurs, la note 3.17 aux états financiers consolidés décrit le traitement comptable retenu concernant la reconnaissance du surplus des fonds de pension. Nous nous sommes assurés que ce traitement est conforme à l'interprétation IFRIC 14.
- ◆ La note 29.2 précise la nature des différents litiges en matière de législation anti-trust auxquels la société est exposée ainsi que les modalités mises en œuvre par la société pour déterminer le montant des provisions afférentes. Nos travaux ont consisté à examiner les données utilisées, à apprécier les hypothèses retenues et à vérifier que la note 29.2 aux états financiers fournit une information appropriée.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

3 Vérification spécifique

Nous avons également procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à la vérification des informations relatives au Groupe données dans le rapport de gestion. Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 3 juin 2008

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit

Département de KPMG S.A.

Jean-Luc Decornoy

Associé

Jean-Paul Vellutini

Associé

Deloitte & Associés

Pascal Pincemin

Associé

Comptes sociaux

Exercice clos au 31 mars 2008

Compte de résultat

Période du 1 ^{er} avril au 31 mars (En millions d'euros)	Notes	2008	2007
Autres produits	2	20	19
Total produits d'exploitation		20	19
Consommations de l'exercice en provenance de tiers	3	(18)	(17)
Impôts et taxes et versements assimilés		(1)	(1)
Charges de personnel		(3)	(3)
Autres		(1)	-
Total charges d'exploitation		(23)	(21)
Résultat d'exploitation		(3)	(2)
Produits financiers		243	164
Charges financières		(39)	(11)
Résultat financier	4	204	153
Résultat courant avant impôt		201	151
Produits exceptionnels		-	7
Charges exceptionnelles		(8)	(5)
Résultat exceptionnel	5	(8)	2
Impôts sur les bénéfices	6	5	4
Résultat net		198	157

Bilan

Actif (En millions d'euros)	Notes	31 mars 2008	31 mars 2007
Immobilisations financières	7	3 943	3 888
Actif immobilisé		3 943	3 888
Créances d'exploitation	10	12	12
Créances diverses	10	56	194
Capital souscrit non versé	10	-	85
Valeurs mobilières de placement	8	629	9
Charges constatées d'avance		1	-
Actif circulant		698	300
Total		4 641	4 188

Passif (En millions d'euros)	Notes	31 mars 2008	31 mars 2007
Capital	9.1	2 552	2 375
Primes d'émission et de fusion		719	492
Réserves		1 046	1 023
Résultat de l'exercice		198	157
Capitaux propres	9.2	4 515	4 047
Dettes d'exploitation :		27	9
<i>dont dettes fournisseurs et comptes rattachés</i>		25	7
<i>autres dettes d'exploitation</i>		2	2
Dettes diverses		99	132
Dettes	10	126	141
Total		4 641	4 188

Annexe

Les informations ci-après constituent l'annexe aux états financiers de l'exercice clos le 31 mars 2008.

Elle fait partie intégrante des états financiers.

L'exercice a une durée de douze mois, couvrant la période du 1^{er} avril 2007 au 31 mars 2008.

La société Air France-KLM est cotée en France et aux Pays-Bas.

La société Air France-KLM établit des comptes consolidés.

1. Règles et méthodes comptables

Les conventions générales comptables ont été appliquées, dans le respect du principe de prudence, conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables en France et aux hypothèses de base qui ont pour objet de fournir une image fidèle de l'entreprise :

- ◆ continuité de l'exploitation ;
- ◆ permanence des méthodes comptables d'un exercice à l'autre ;
- ◆ indépendance des exercices ;

et conformément aux règles générales d'établissement et de présentation des comptes annuels.

La méthode de base retenue pour l'évaluation des éléments inscrits en comptabilité est la méthode du coût historique.

Principales méthodes utilisées

Immobilisations financières

Les titres de participation des sociétés et les autres titres immobilisés figurent au bilan pour leur coût d'acquisition net le cas échéant des provisions pour dépréciation. Une provision pour dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur d'acquisition. Les droits de mutation, honoraires ou commissions et frais d'actes, liés à l'acquisition des titres ont été comptabilisés en charges, conformément à l'option offerte par la réglementation.

La valeur d'inventaire des titres correspond à la valeur d'utilité pour la société. Celle-ci est déterminée en tenant compte de la quote-part des capitaux propres, des perspectives de rentabilité ou des valeurs boursières pouvant servir de référence. En ce qui concerne les titres de participation des sociétés non consolidées et dont les titres sont cotés, la valeur d'utilité correspond au cours de bourse, exception faite des cas où d'autres éléments permettent de l'apprécier de manière plus adéquate.

Créances

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Elles font l'objet d'une appréciation au cas par cas et sont provisionnées le cas échéant en fonction des risques évalués.

Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur coût d'acquisition ou leur valeur de marché si celle-ci est inférieure. Dans le cas de titres cotés, cette valeur de marché est déterminée sur la base des cours de bourse à la date de clôture de l'exercice.

Opérations en devises

Les opérations courantes de charges et de produits en devises sont enregistrées au cours moyen des monnaies de chacun des mois concernés.

Les dettes et créances en monnaies étrangères sont évaluées au cours de change en vigueur au 31 mars 2008.

Les pertes et gains latents sont comptabilisés à l'actif et au passif du bilan. Les pertes latentes sont provisionnées à l'exception des cas suivants :

- ◆ opérations dont la devise et le terme concourent à une position globale de change positive ;
- ◆ contrats de couverture de change concernant le paiement de livraisons futures d'investissements.

Dettes

Les dettes sont évaluées pour leur montant nominal.

Dividendes reçus

Les dividendes sont comptabilisés en résultat dès décisions des organes compétents des sociétés à savoir le Conseil d'administration ou l'Assemblée générale en fonction des réglementations locales.

2. Autres produits

Il s'agit principalement des redevances versées par Air France et par KLM pour l'utilisation de la marque « Air France-KLM » à hauteur de 16 millions d'euros au 31 mars 2008.

3. Consommation de l'exercice en provenance des tiers

Période du 1 ^{er} avril au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007
Honoraires avocat & conseil	2	-
Honoraires de commissariat aux comptes	1	3
Assurances	2	2
Sous-traitance refacturée par Air France et KLM	8	6
Dépenses de communication financière	4	4
Autres (moins de 1 million d'euros)	1	2
Total	18	17

4. Résultat financier

Cette rubrique regroupe les intérêts versés ou perçus, les pertes et gains de change, ainsi que les dotations et reprises de provisions à caractère financier et se ventile comme suit :

Période du 1 ^{er} avril au 31 mars (En millions d'euros)	2008	2007
Intérêts sur compte courant	(4)	(5)
<i>dont entreprises liées</i>	(4)	(5)
Produits financiers de participations ⁽¹⁾	221	157
<i>dont entreprises liées</i>	221	157
Autres produits financiers ⁽²⁾	22	7
<i>dont entreprises liées</i>	7	7
Dotations aux provisions ⁽³⁾	(35)	(6)
Total	204	153

(1) Pour l'exercice clos le 31 mars 2008, dividendes versés par KLM pour un montant de 23 millions d'euros, dividendes versés par Air France pour un montant de 148 millions d'euros et acompte sur dividendes à recevoir d'Air France pour un montant de 50 millions d'euros.

(2) Pour l'exercice clos le 31 mars 2008, 15 millions d'euros générés par le placement en Sicav ou certificats de dépôts des sommes encaissées lors de la conversion des BASA.

(3) 13 millions d'euros de dotation aux provisions sur les titres Alitalia au 31 mars 2008 contre 6 millions d'euros au 31 mars 2007 et 22 millions d'euros de dotation sur les titres d'autocontrôle.

5. Résultat exceptionnel

Au 31 mars 2008, il ressort à (8) millions d'euros et concerne les dépenses engagées pour l'étude de l'acquisition des titres Alitalia (honoraires d'avocats et de cabinets de conseil). Les conditions suspensives, qui devaient être préalablement satisfaites avant tout lancement de l'offre publique d'échange sur Alitalia, n'ayant pas été remplies, la société Air France-KLM a retiré son offre.

6. Impôts sur les bénéfices

Air France-KLM, anciennement dénommée société Air France, bénéficie du régime de l'intégration fiscale depuis le 1^{er} avril 2002. Le périmètre d'intégration fiscale, dont elle est la société mère, comprend principalement Air France-KLM, la société Air France, les compagnies régionales françaises et depuis le 1^{er} janvier 2005, la société Servair et ses filiales.

La convention d'intégration fiscale est basée sur la méthode dite de neutralité et place chaque société membre du groupe fiscal dans la situation qui aurait été la sienne en l'absence d'intégration.

Le groupe d'intégration fiscale dispose de déficits fiscaux indéfiniment reportables.

Les filiales bénéficiaires du périmètre d'intégration fiscale ont versé à Air France-KLM un boni d'intégration fiscale de 5 millions d'euros, pour l'exercice 2007-08.

7. Immobilisations financières

7.1. Valeur brute

Valeur brute (En millions d'euros)	Début de l'exercice	Acquisitions Augmentation de capital	Transferts ou cession	Fin de l'exercice
Titres de participations	3 907	12	-	3 919
Autres titres immobilisés	-	75	-	75
Total	3 907	87	-	3 994

7.2. Titres de participation

Sociétés (En millions d'euros)	Valeur brute au début de l'exercice	Acquisitions	Cession	Valeur brute à la fin de l'exercice
Air France (ex-Air Orient)	3 060	-	-	3 060
KLM	802	12 ⁽¹⁾	-	814
Alitalia	45	-	-	45
Total	3 907	-	-	3 919

(1) Au cours de la période Air France-KLM a acquis 1,25% supplémentaires de titres KLM, portant sa participation à 98,75%.

La baisse du cours de bourse d'Alitalia a entraîné l'enregistrement d'une provision supplémentaire de 13 M€.

Sociétés (En millions d'euros)	Provisions au début de l'exercice	Dotations	Reprises	Provisions à la fin de l'exercice
Alitalia	19	13	-	32
Dépréciation	19	13	-	32
Valeur Nette	3 888			3 887

7.3. Autres titres immobilisés

(En millions d'euros)	Valeur brute au début de l'exercice	Acquisition	Cession	Valeur brute à la fin de l'exercice
Actions propres	-	75	-	75
	Provisions au début de l'exercice	Dotations	Reprise	Provision à la fin de l'exercice
Actions propres	-	-	-	-
Dépréciation	-	20	-	20
Valeur nette	-			55

8. Valeurs mobilières de placement

(En millions d'euros)	31 mars 2008		31 mars 2007	
	Valeur nette comptable	Valeur marché	Valeur nette comptable	Valeur marché
Actions propres détenues dans le cadre du contrat de liquidités souscrit auprès d'une banque	12	12	-	-
Sicav et Certificats de dépôt	609	609	-	-
FCP monétaire ⁽¹⁾	8	8	9	9
Total	629	629	9	9

(1) Placement de trésorerie dans le cadre du contrat de liquidités souscrit auprès d'une banque.

9. Capitaux propres

9.1. Répartition du capital social et des droits de vote

Au 31 mars	En % du capital		En % des droits de vote	
	2008	2007	2008	2007
État français	16%	18%	16%	18%
Salariés et anciens salariés ⁽¹⁾	11%	11%	11%	11%
Actions détenues par le groupe	2%	1%	-	-
Public	71%	70%	73%	71%
Total	100%	100%	100%	100%

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

Au 31 mars 2008, le capital social, réparti ci-dessus, est entièrement libéré et composé de 300 219 278 actions d'une valeur nominale de 8,50 euros, contre 279 365 707 actions au 31 mars 2007. Chaque action confère un droit de vote. Le nombre d'actions ci-dessus inclut 20 853 571 actions nouvelles créées par Air France-KLM, dans le cadre de la conversion des BASA (20 853 046) et des OCÉANE (525).

À la suite de l'Offre Publique d'Échange, il a été émis 45 093 299 Bons d'Acquisition et/ou de Souscription d'Actions (BASA). Trois BASA donnaient le droit d'acquérir et/ou de souscrire à 2,066 actions nouvelles ou existantes Air France-KLM, de 8,50 euros de valeur nominale, au prix d'exercice de 20 euros par action Air France-KLM. Les titulaires des BASA avaient la faculté, à tout moment pendant une période de 24 mois à partir de novembre 2005, d'obtenir, au gré de la société, des actions nouvelles et/ou existantes en échange des BASA.

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

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

Par ailleurs, en avril 2005, Air France a émis une Obligation à option de Conversion et/ou d'Échange en actions Air France-KLM Nouvelles ou Existantes (OCÉANE) à échéance de 15 ans pour un montant de 450 millions d'euros.

Entre le 1^{er} avril 2007 et le 31 mars 2008, 510 OCÉANES ont été converties en 525 actions nouvelles.

Au cours de l'exercice, le nombre d'actions de la société a ainsi été porté à 300 219 278 actions et le montant du capital est porté à 2 551 863 863 €.

Air France-KLM a donc enregistré une augmentation de capital de 177 millions d'euros et une augmentation de la prime d'émission de 227 millions d'euros.

9.2. Tableau de variation des capitaux propres

Origine des mouvements (En millions d'euros)	Capital	Primes d'émission	Réserves	Résultat de l'exercice	Capitaux propres
Au 31 mars 2007	2 375	492	1 023	157	4 047
Affectation du résultat précédent	-	-	23	(23)	-
Dividendes distribués	-	-	-	(134)	(134)
Conversion des BASA	177	227	-	-	404
Résultat de la période	-	-	-	198	198
Au 31 mars 2008	2 552	719	1 046	198	4 515

10. Échéances des créances et des dettes

Au 31 mars 2008 (En millions d'euros)	Montant brut	Dont à un an au plus	Dont à plus d'un an	Dont entreprises liées
Créances				
Actif circulant				
Créances clients et comptes rattachés	12	12	-	12
Créances diverses (y compris créance sur le Trésor) ⁽¹⁾	56	56	-	52
Total	68	68	-	64

(1) Dont un acompte sur dividendes Air France à régler de 50 millions d'euros (voir note 4).

Dettes <i>(En millions d'euros)</i>	Montant brut	Dont à un an au plus	Dont à plus d'un an	Dont entreprises liées
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	25	25	-	14
Dettes fiscales et sociales	-	-	-	-
Autres dettes d'exploitation	2	2	-	-
Autres dettes diverses	99	99	-	98
Total	126	126	-	112

11. Engagements

Titres KLM

Lors du rapprochement des groupes Air France et KLM, l'état néerlandais a convenu de réduire sa participation dans KLM proportionnellement à toute réduction par l'État français de sa participation dans le capital d'Air France-KLM. À cette fin, l'État néerlandais cédera ses actions préférentielles cumulatives A à Air France-KLM ou à une fondation néerlandaise au nom et pour le compte d'Air France-KLM si le transfert a lieu au cours des trois premières années suivant le rapprochement.

Dans ce dernier cas, la fondation émettra au profit d'Air France-KLM des certificats d'actions correspondant aux actions préférentielles cumulatives A transférées à la fondation. Ces certificats d'actions conféreront à Air France-KLM l'ensemble des droits économiques attachés aux dites actions, les droits de vote attachés aux dites actions étant exercés par la fondation jusqu'à ce que les certificats d'actions soient échangés par Air France-KLM contre lesdites actions.

À l'issue de la période initiale de trois ans, Air France-KLM avait la faculté d'échanger les certificats d'actions contre les actions préférentielles cumulatives A et de détenir ces dernières directement. Ayant décidé en 2007 de maintenir les fondations SAK I et SAK II, Air France-KLM n'a pas procédé à un tel échange.

L'État néerlandais bénéficie par ailleurs du droit de céder à Air France-KLM à tout moment, autant d'actions préférentielles cumulatives A qu'il le souhaite.

Après une cession à Air France-KLM de 5 103 885 titres en avril 2005, pour 11,6 millions d'euros, le prix d'acquisition des 3 708 615 actions préférentielles cumulatives A encore détenues par l'État néerlandais ressort à 8,4 millions d'euros (soit un prix unitaire de 2,27 euros par action préférentielle cumulative A, qui doit être acquitté pro rata, lors de toute cession ou transfert dans les conditions ci-dessus).

Autres

La société a souscrit, auprès d'une banque, en octobre 2007 une ligne de crédit de 250 millions d'euros pour une période de 10 ans.

12. Liste des filiales et participations

<i>(En millions d'euros)</i>		Capitaux propres autres que capital après résultat	Quote-Part de capital détenue	Valeur comptable des titres détenus		Prêts & avances consentis et non remboursés	Montant des cautions & avals donnés	Chiffre d'affaires H.T. du dernier exercice	Bénéfice net ou perte du dernier exercice	Dividendes encaissés au cours de l'exercice	
Sociétés ou groupes de sociétés	N° SIREN			Capital	Brut						Net
<i>Renseignements détaillés sur chaque titre dont la valeur brute excède 15 millions d'euros</i>											
1. Filiales (détenues à plus de 50%)											
Société											
Air France (ex-Air Orient) (France) ⁽¹⁾											
	420495178	1 901	2 588	100%	3 060	3 060	-	-	14 912	(45)	198
KLM (Pays-Bas) ⁽¹⁾											
	-	94	3 782	98,75%	814	814	-	-	8 028	291	23
2. Participations (détenues à moins de 50%)											
Alitalia (Italie) ⁽²⁾											
	-	1 297	(571)	2%	45	13	-	-	2 130	(211)	-

(1) Comptes sociaux au 31 mars 2008.

(2) Les comptes consolidés au 31 décembre 2007 n'étant pas disponibles, les comptes semestriels au 30 juin 2007 sont repris.

13. Valeur estimative du portefeuille

<i>(En millions d'euros)</i>	Montant à l'ouverture de l'exercice			Montant à la clôture de l'exercice		
	valeur comptable brute	valeur comptable nette	valeur estimative	valeur comptable brute	valeur comptable nette	valeur estimative
<i>Fractions du portefeuille évaluées</i>						
Alitalia						
d'après la situation nette au 30.06.07	45	26	25	45	13	14
au cours de bourse 31.03.08	-	-	26	-	-	13
Air France						
au coût de revient	3 060	3 060	-	3 060	3 060	-
d'après la situation nette sociale au 31.03.08	-	-	4 358	-	-	4 489
KLM						
au coût de revient	802	802	-	814	814	-
d'après la situation nette sociale au 31.03.08	-	-	2 949	-	-	3 828

14. Éléments concernant les entreprises liées

(En millions d'euros)	Montant
Créances clients & comptes rattachés	12
<i>dont Air France</i>	11
<i>KLM</i>	1
Créances diverses	52
<i>dont Air France</i>	50
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	14
<i>dont Air France</i>	2
<i>KLM</i>	12
Dettes diverses	98
<i>dont Air France</i>	97
<i>BritAir</i>	1

15. Litige

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

Air France-KLM, Air France et KLM sont impliqués depuis février 2006 dans une enquête diligentée par la Commission européenne, le Département de la Justice (DOJ) des États-Unis d'Amérique et par les autorités de la concurrence de certains États concernant d'éventuelles ententes ou pratiques concertées dans le secteur du fret aérien.

Le 19 décembre 2007, la Commission européenne a adressé à vingt-cinq compagnies aériennes et/ou à des opérateurs de fret, - dont Air France-KLM, Air France et KLM - une communication des griefs. En résumé, il est reproché à ces compagnies d'avoir participé à des contacts ou à des réunions portant sur des surcharges et sur des tarifs.

Air France et KLM ont engagé vis-à-vis des autorités de la concurrence européenne une démarche de clémence tout en présentant dans leurs observations en réponse des moyens de défense tenant à la gravité et à la durée des infractions ainsi qu'aux routes affectées par les pratiques illicites.

Air France et KLM font également valoir que la Commission européenne ne disposait des compétences nécessaires pour sanctionner elle-même les infractions aux articles 81 et 82 commises en matière de services de transport aérien entre l'Union européenne et les pays tiers qu'à compter de la date d'entrée en vigueur du Règlement 1/2003, soit le 1^{er} mai 2004.

Aux USA, Air France et KLM font également l'objet de la part du DOJ d'une procédure *anti-trust* fondée sur des griefs de même nature concernant les routes entre les États-Unis et l'Europe. Air France et KLM coopèrent avec les autorités américaines de la concurrence dans le cadre de cette procédure. Une décision finale du DOJ est attendue dans les prochaines semaines.

Air France et KLM encourent, aux États-Unis comme en Europe, des amendes d'un montant significatif.

Compte tenu de l'état d'avancement des procédures *anti-trust* en Europe et aux USA au cours du quatrième trimestre 2007-08, Air France et KLM ont pu procéder à l'estimation des risques qu'elles considèrent encourir. Le montant enregistré dans les comptes de ces filiales au 31 mars 2008 ressort à 530 millions d'euros incluant les coûts associés.

Ce montant a été déterminé sur la base des moyens de défense soutenus par les deux compagnies. Il est, en conséquence, soumis à une incertitude.

Le montant de la provision affectée respectivement à la procédure américaine et à la procédure européenne n'est pas fourni, une telle information étant susceptible de porter préjudice aux deux compagnies dans leur défense vis-à-vis des autorités de la concurrence.

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

b) Actions civiles

Au 31 mars 2008, plus de cent quarante procédures dites de « class action » ont été engagées aux USA par des expéditeurs de fret à l'encontre d'Air France-KLM, d'Air France et de KLM ainsi que des autres opérateurs de cargo.

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

La plus grande partie de ces procédures a fait l'objet d'une centralisation devant l'Eastern District Court de New York. Air France et KLM entendent s'opposer à ces demandes. Comme les autres transporteurs, les deux compagnies ont déposé, en juillet 2007, une « motion to dismiss » tendant au rejet des prétentions des demandeurs. Au 31 mars 2008, le Tribunal ne s'était pas encore prononcé sur cette motion.

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

c) Enquête de la Commission européenne dans le secteur du transport aérien entre l'Europe et le Japon

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

Air France et KLM ne sont pas en mesure de se prononcer sur les suites qui seront données à ces investigations par la Commission européenne, étant par ailleurs indiqué que les relations aériennes entre la France et le Japon d'une part, les Pays-Bas et le Japon d'autre part, sont régies par des accords bilatéraux qui prévoient que les tarifs doivent être approuvés par les autorités de l'Aviation Civile des deux États après entente entre les transporteurs aériens désignés dans le cadre de ces accords.

16. Rémunérations des dirigeants

La rémunération des dirigeants sur la période s'élève à 2,4 millions d'euros.

17. Événements postérieurs à la clôture

Néant.

Résultat de la société au cours des cinq derniers exercices

Exercices clos le 31 mars	2008	2007	2006	2005	2004 <i>Chiffres société Air France publiés</i>
1. Capital en fin d'exercice					
Capital social <i>(en euros)</i>	2 551 863 863	2 374 608 509,5	2 289 759 903	2 289 759 903	1 868 137 539
Nombre d'actions ordinaires existantes	300 219 278	279 365 707	269 383 518	269 383 518	219 780 887
Nombre d'actions à dividende prioritaire	-	-	-	-	-
Nombre maximal d'actions futures à créer :					
- Par conversion d'obligations	22 609 143	22 609 756	21 951 219	-	-
- Par exercice de droits de souscription	-	21 064 433	30 060 411	30 062 199	-
2. Opérations et résultats de l'exercice <i>(en milliers d'euros)</i>					
Chiffre d'affaires hors taxes	-	-	-	-	11 344 755
Résultat avant impôts, participation des salariés et dotations nettes aux amortissements et provisions	228 076	158 721	(4 031)	(30 307)	507 682
Impôts sur les bénéfices	(5 496)	(4 465)	(997)	(3 426)	15 945
Participation des salariés due au titre de l'exercice	-	-	-	-	-
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations nettes aux amortissements et provisions	198 183	157 744	(1 506)	(33 359)	(452 558)
Résultat distribué	-	134 095	80 783	40 407	13 347
3. Résultats par action <i>(en euros)</i>					
Résultat après impôts, participation des salariés, mais avant dotations nettes aux amortissements et provisions	0,78	0,58	0,02	(0,1)	2,24
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations nettes aux amortissements et provisions	0,66	0,56	(0,01)	(0,12)	(2,06)
Dividende attribué à chaque action	0,58 ⁽¹⁾	0,48	0,30	0,15	0,05
4. Personnel					
Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice	-	-	-	-	59 788
Montant de la masse salariale de l'exercice <i>(en milliers d'euros)</i>	-	-	-	-	2 639 480
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux de l'exercice (Sécurité Sociale, œuvres sociales, etc.) <i>(en milliers d'euros)</i>	-	-	-	-	975 878

(1) Suivant résolution qui sera soumise à l'Assemblée le 10 juillet 2008.

Rapport général des Commissaires aux comptes

Exercice clos le 31 mars 2008

Mesdames, Messieurs les actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 mars 2008, sur :

- ◆ le contrôle des comptes annuels de la société Air France-KLM S.A., tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- ◆ la justification de nos appréciations ;
- ◆ les vérifications spécifiques et les informations prévues par la loi.

Les comptes annuels ont été arrêtés par votre conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

1 Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

2 Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L. 823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- ◆ La note 1 de l'annexe expose les règles et méthodes comptables relatives à la comptabilisation et à l'évaluation des immobilisations financières. Dans le cadre de notre appréciation des règles et principes comptables suivis par votre société, nous avons vérifié le caractère approprié des méthodes comptables visées ci-dessus et des informations fournies en notes 7 et 13 de l'annexe et nous nous sommes assurés de leur correcte application.
- ◆ La note 15 de l'annexe précise la nature des différents litiges en matière de législation anti-trust auxquels les sociétés Air France et KLM, filiales d'Air France-KLM, sont exposées et pour lesquelles Air France-KLM est considérée comme conjointement et solidairement responsable en sa qualité de société mère du groupe. Nos travaux ont consisté à vérifier que la note 15 aux états financiers fournit une information appropriée.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes annuels pris dans leur ensemble et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

3 Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur :

- ◆ la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du conseil d'administration et dans les documents adressés aux actionnaires sur la situation financière et les comptes annuels,
- ◆ la sincérité des informations données dans le rapport de gestion relatives aux rémunérations et avantages versés aux mandataires sociaux concernés ainsi qu'aux engagements consentis en leur faveur à l'occasion de la prise, du changement ou de la cessation de fonctions ou postérieurement à celles-ci.

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle et à l'identité des détenteurs du capital et des droits de vote vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 3 juin 2008

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit

Département de KPMG S.A.

Jean-Luc Decornoy

Associé

Jean-Paul Vellutini

Associé

Deloitte & Associés

Pascal Pincemin

Associé

Rapport spécial des Commissaires aux comptes sur les conventions et engagements réglementés

Exercice clos le 31 mars 2008

Mesdames, Messieurs les actionnaires,

En notre qualité de Commissaires aux comptes de votre société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions et engagements réglementés.

Conventions et engagements autorisés au cours de l'exercice

En application de l'article L. 225-40 du Code de commerce, nous avons été avisés des conventions et engagements qui ont fait l'objet de l'autorisation préalable de votre conseil d'administration.

Il ne nous appartient pas de rechercher l'existence éventuelle d'autres conventions et engagements mais de vous communiquer, sur la base des informations qui nous ont été données, les caractéristiques et les modalités essentielles de ceux dont nous avons été avisés, sans avoir à nous prononcer sur leur utilité et leur bien-fondé. Il vous appartient, selon les termes de l'article R. 225-31 du Code de commerce, d'apprécier l'intérêt qui s'attachait à la conclusion de ces conventions et engagements en vue de leur approbation.

Nous avons effectué nos travaux selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à vérifier la concordance des informations qui nous ont été données avec les documents de base dont elles sont issues.

Convention conclue entre Air France-KLM et Société Air France

♦ Personnes concernées :
Jean-Cyril Spinetta, administrateur d'Air France-KLM et de Société Air France et Pierre-Henri Gourgeon, administrateur d'Air France-KLM et de Société Air France (en tant que représentant d'Air France-KLM).

♦ Nature, objet et modalités :
Votre conseil d'administration du 21 novembre 2007 a autorisé une convention aux termes de laquelle, en tant que bénéficiaire d'une garantie de paiement des loyers et charges donnée par Air France-KLM à la société Aéroports de Paris, Société Air France accepte de verser à Air France-KLM une rémunération en contrepartie de ladite garantie.

Cette convention n'ayant pas encore été conclue au cours de l'exercice 2007/08, votre société n'a procédé à aucun versement à ce titre.

Conventions et engagements approuvés au cours d'exercices antérieurs dont l'exécution s'est poursuivie durant l'exercice

Par ailleurs, en application du Code de commerce, nous avons été informés que l'exécution des conventions et des engagements suivants, approuvés au cours d'exercices antérieurs, s'est poursuivie au cours du dernier exercice.

Convention de prestations de services conclue entre Air France-KLM et KLM

♦ Nature, objet et modalité :
Air France-KLM et sa filiale KLM ont conclu une convention de prestations de services dont l'objet est de donner à Air France-KLM les moyens de son fonctionnement notamment dans les domaines comptable, administratif, financier et juridique. A ce titre, KLM s'engage à fournir, chaque fois qu'Air France-KLM le demande, son assistance et ses services dans ces domaines. Ces prestations seront facturées à Air France-KLM.

Votre conseil d'administration du 1^{er} septembre 2005 a autorisé cette convention.

Au cours de l'exercice 2007/08, votre Société a versé 1 994 377 euros au titre de cette convention.

Convention conclue entre Air France-KLM et Société Air France

♦ Nature, objet et modalité :
Air France-KLM et sa filiale Société Air France ont conclu une convention dont l'objet est d'organiser les relations financières et juridiques entre les deux sociétés dans le cadre de l'émission par Société Air France d'obligations à option de conversion et/ou d'échange en actions nouvelles ou existantes Air France-KLM.

Les termes de ladite convention ont fixé :

- le montant de la rémunération versée par Société Air France à Air France-KLM en contrepartie de l'option conférée aux porteurs d'obligations de demander la conversion de leurs obligations en actions Air France-KLM ;
- les conditions selon lesquelles, en cas d'exercice de cette option par un porteur d'obligation, Air France-KLM remet des actions nouvelles ou des actions existantes (ou une combinaison des deux) et livre à l'agent centralisateur le nombre d'actions correspondant ;
- les modalités de paiement par Société Air France à Air France-KLM du montant correspondant à la valeur des obligations ayant fait l'objet d'une demande de conversion ou d'échange.

Votre conseil d'administration du 1^{er} septembre 2005 a autorisé cette convention.

Au cours de l'exercice 2007/08, votre Société a perçu 6 494 568 euros au titre de cette convention.

Convention de licence de marque conclue entre Air France-KLM et KLM

♦ Nature, objet et modalités :
Air France-KLM et sa filiale KLM ont conclu une convention de licence portant sur la marque « Air France-KLM ».

Votre conseil d'administration du 1^{er} septembre 2005 a autorisé cette convention.

Au cours de l'exercice 2007/08, votre Société a perçu 5 119 717 euros au titre de cette convention.

Convention de licence de marque conclue entre Air France-KLM et Société Air France

♦ Nature, objet et modalités :
Air France-KLM et sa filiale Société Air France ont conclu une convention de licence portant sur la marque « Air France-KLM ».

Votre conseil d'administration du 1^{er} septembre 2005 a autorisé cette convention.

Au cours de l'exercice 2007/08, votre Société a perçu 11 258 245 euros au titre de cette convention.

Convention de prestation de services conclue entre Air France-KLM et Société Air France

♦ Nature, objet et modalités :
Air France-KLM et sa filiale Société Air France ont conclu une convention dont l'objet est de définir les conditions selon lesquelles Société Air France effectuera, à la demande d'Air France-KLM, des prestations de support technique et administratif à son profit. Ces prestations, de nature comptable, administrative, juridique et informatique, seront facturées au prix de revient.

Au cours de l'exercice 2007/08, votre Société a versé 5 579 861 euros au titre de cette convention.

Convention de trésorerie conclue entre Air France-KLM et Société Air France

♦ Nature, objet et modalités :
Air France-KLM et sa filiale Société Air France ont conclu une convention de mise à disposition d'Air France-KLM d'une ligne de crédit. Cette convention de trésorerie est rémunérée au taux EONIA + 60 points.

Au 31 mars 2008, le montant dû par Air France-KLM à Société Air France au titre de cette convention de trésorerie s'élève à 97 097 572 euros.

Au cours de l'exercice 2007/08, votre Société a été facturée de 3 642 621 euros d'intérêts au titre de cette convention.

Convention de domiciliation conclue entre Air France-KLM et Société Air France

♦ Nature, objet et modalités :
Air France-KLM et sa filiale Société Air France ont conclu une convention de domiciliation et de mise à disposition de locaux abritant le siège social d'Air France-KLM.

Au cours de l'exercice 2007/08, votre Société a versé 244 725 euros au titre de cette convention.

Convention relative à la rémunération du Président – directeur général et du Directeur général délégué

♦ Nature, objet et modalités :
La rémunération du Président-directeur général et du Directeur général délégué d'Air France-KLM fait l'objet d'une facturation à Société Air France à hauteur de la quote-part d'activité qu'ils consacrent à Société Air France.

Au cours de l'exercice 2007/08, votre Société a perçu 1 848 186 euros au titre de cette convention.

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 3 juin 2008

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit

Département de KPMG S.A.

Jean-Luc Decornoy

Associé

Jean-Paul Vellutini

Associé

Deloitte & Associés

Pascal Pincemin

Associé

5.

Rapport financier

Cette page est laissée en blanc volontairement.

Autres informations

6.

Historique	210
Renseignements à caractère général	212
Renseignements relatifs au capital	213
Renseignements sur le marché du titre	218
Renseignements relatifs aux accords conclus dans le cadre du rapprochement entre Air France et KLM	220
Environnement législatif et réglementaire du transport aérien	225
Glossaire	228
Information et contrôle	232
Honoraires des Commissaires aux comptes	234
Table de concordance	235

Historique

Deux compagnies nées le même jour

7 octobre 1919

Création de KLM, Koninklijke Luchtvaartmaatschappij, compagnie royale aérienne néerlandaise pour les Pays-Bas et les colonies.

7 octobre 1933

Naissance d'Air France par le regroupement de cinq compagnies aériennes françaises (Air Union, Air Orient, Société Générale de Transport Aérien (SGTA), la CIDNA et l'Aéropostale).

Air France et KLM assurent conjointement la ligne Amsterdam-Rotterdam-Paris dans le cadre d'un accord commercial.

1934

Premier vol transatlantique de KLM reliant Amsterdam à Curaçao en Fokker F-XVIII Snip.

Essor du transport aérien et des deux compagnies

1945-46

Nationalisation d'Air France.

Reprise des vols de KLM, interrompus pendant la guerre.

Ouverture des lignes régulières vers New York en DC-4 depuis Paris avec Air France, depuis Amsterdam avec KLM. Le voyage dure alors près de 24 heures.

Air France et KLM s'équipent de Constellation et s'assistent mutuellement.

1958

Air France et KLM inaugurent la route polaire, reliant Paris ou Amsterdam à Tokyo, en passant par le pôle Nord.

1959-1960

L'ère des jets est lancée : Air France met en service les premières Caravelle ainsi que les premiers Boeing 707, permettant de réduire la durée du trajet Paris-New York à 8 heures. KLM exploite ses premiers Douglas DC-8.

1961

Air France installe son exploitation et ses ateliers à Orly Sud.

1967

Premier décollage de KLM depuis le nouvel aéroport de Schiphol.

1970-71

Début de l'exploitation du Boeing 747 sur les lignes longs-courriers par Air France en 1970 et KLM en 1971.

1974-1982

Air France s'installe en 1974 dans la nouvelle aérogare de Roissy-Charles de Gaulle 1, puis dans l'aérogare CDG 2 en 1982.

1976

Mise en service du supersonique Concorde, d'abord sur Paris-Rio, Paris-Caracas et Paris-Washington puis, en 1977, sur Paris-New York, reliant les deux villes en 3 heures 45 minutes.

Développement des deux majors

1989

Conclusion d'une alliance, la première de l'histoire du transport aérien, entre KLM et la compagnie américaine Northwest Airlines.

1990

Acquisition par Air France d'UTA (Union des Transports Aériens), créée en 1963.

1991

KLM fonde une compagnie régionale, KLM Cityhopper en fusionnant NLM Cityhopper et Netherlines et renforce sa participation dans transavia de 40 à 80%.

1992

Fusion d'Air France et d'UTA. En cumulant la participation d'UTA avec la sienne, Air France détient ainsi 72% d'Air Inter.

Mise en place par KLM de la première plate-forme européenne de correspondances entre ses vols moyens et longs-courriers à l'aéroport de Schiphol.

Premier accord de « ciel ouvert » entre les Pays-Bas et les États-Unis.

1993

Tous les vols KLM et Northwest Airlines entre l'Europe et les États-Unis sont exploités en *joint-venture*.

1996

Air Inter devient Air France Europe.

Mise en place par Air France de la plate-forme de correspondances entre ses vols moyens-courriers et long-courrier à Roissy-Charles de Gaulle.

1997

Fusion-absorption d'Air France et d'Air France Europe.

1999

Ouverture du capital d'Air France et première cotation du titre sur le Règlement Mensuel de la Bourse de Paris le 22 février 1999.

2000

Air France, Aeromexico, Delta Airlines et Korean Air fondent les alliances SkyTeam et SkyTeam Cargo.

Création du pôle régional d'Air France avec l'acquisition de Régional Airlines, Flandre Air, Proteus, BritAir et CityJet.

2001

Accord de « ciel ouvert » entre la France et les États-Unis.

Alitalia et CSA Czech Airlines rejoignent SkyTeam.

2002

SkyTeam est la seule alliance au monde à bénéficier de l'*anti-trust immunity* sur ses lignes transatlantiques et transpacifiques.

Création d'Air France-KLM, premier groupe européen de transport aérien

2003

30 septembre : Air France et KLM annoncent leur intention de rapprochement par le biais d'une offre publique d'échange (OPE).

2004

5 avril : Air France lance son offre publique d'échange des titres KLM.

5 mai : cotation des titres Air France-KLM sur les marchés d'Euronext Paris et Amsterdam ainsi que du *New York Stock Exchange*.

6 mai : privatisation d'Air France, du fait du transfert de la majorité de son capital au secteur privé par dilution de la part de l'État.

15 septembre : finalisation de l'organisation du groupe avec la mise en place du holding Air France-KLM détenant deux filiales aériennes, Air France et KLM.

KLM et ses partenaires américains Northwest Airlines et Continental rejoignent l'alliance SkyTeam.

9 décembre : l'État français ramène sa participation de 44% à 23% du capital par cession de titres sur le marché.

2005-06

L'État français ramène sa participation dans Air France-KLM de 23% à 18,6% par cession de titres dans le cadre de l'ORS réservée aux salariés d'Air France.

Première application des normes IFRS.

Émission, par Air France, de 21 951 219 obligations convertibles à tout moment en actions Air France-KLM (OCÉANE) pour un montant de 450 millions d'euros.

2006-07

Création de la taxe de solidarité au départ des aéroports français.

Tentative d'attaque terroriste à l'aéroport d'Heathrow qui a entraîné la mise en place de nouvelles mesures de sécurité au départ des plates-formes européennes.

Signature de l'accord de ciel ouvert entre l'Europe et les États-Unis pour entrée en vigueur en mars 2008.

Renseignements à caractère général

Dénomination sociale

Air France-KLM

Siège social

2, rue Robert-Esnault-Pelterie, 75007 Paris

Adresse postale

45, rue de Paris, 95747 Roissy-CDG Cedex
Tél. : +33 1 41 56 78 00

Forme juridique

Société anonyme à Conseil d'administration.

Législation

Législation française.

Air France-KLM est régi par le Code de commerce et par les dispositions du Code de l'aviation civile telles que modifiées par la loi du 9 avril 2003 relative aux entreprises de transport aérien et notamment à Air France. La loi du 9 avril 2003 a introduit dans le Code de l'aviation civile un dispositif de protection de la nationalité des transporteurs aériens dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé.

Constitution et durée

Date de constitution : 23 avril 1947.

Date d'expiration : 3 juillet 2045 sauf dissolution anticipée ou prorogation.

Objet social (article 2 des statuts)

Air France-KLM a pour principal objet la prise de participation directe ou indirecte dans le capital d'entreprises de transport aérien et d'une façon générale dans toutes sociétés françaises ou étrangères dont l'objet se rattache à l'activité de transport aérien.

Immatriculation

Registre du Commerce et des Sociétés de Paris : 552 043 002
Code APE : 741 J

Consultation des documents juridiques

Les documents juridiques et sociaux relatifs à Air France-KLM peuvent être consultés au principal établissement de la société situé au 45, rue de Paris, 95747 Roissy-CDG Cedex, ou être demandés au numéro vert 0 800 320 310 ou +33 1 41 56 88 85 depuis l'étranger et les DOM-TOM.

Exercice social

L'exercice social commence le 1^{er} avril et se termine le 31 mars de l'année suivante.

Répartition statutaire des bénéfices

Après approbation des comptes et constatation de l'existence d'un bénéfice distribuable, l'Assemblée générale décide soit de la distribution totale ou partielle de ce bénéfice distribuable (le solde étant, dans le cas de bénéfice distribuable partiel, affecté à un ou plusieurs postes de réserves), soit de l'affectation du bénéfice distribuable en totalité à un ou plusieurs postes de réserves.

Relations entre Air France-KLM et ses filiales

Air France-KLM et ses filiales Air France et KLM ont conclu des conventions dont l'objet est de définir les conditions dans lesquelles Air France et KLM effectueront, à la demande d'Air France-KLM, des prestations de support technique et administratif à son profit. Ces prestations, de nature comptable, administrative, juridique et informatique, sont facturées au prix de revient. Ces conventions ont fait l'objet d'une approbation par les Assemblées générales précédentes (voir section Conventions réglementées dans la section Conseil d'administration du présent document).

Renseignements relatifs au capital

Capital social

Le capital d'Air France-KLM, au 31 mars 2008, est composé de 300 219 278 actions d'une valeur nominale de 8,5 euros, entièrement libérées sous forme nominative ou au porteur au choix du titulaire.

Chaque action donne droit à un droit de vote et il n'existe pas de droits particuliers attachés aux actions. Il n'existe pas de titres non représentatifs de capital.

Évolution du capital au cours des trois derniers exercices

Exercice au	Montant du capital	Nombre d'actions
31 mars 2006	2 289 759 903	269 383 518
31 mars 2007	2 374 608 510	279 365 707
31 mars 2008	2 551 863 863	300 219 278

Entre le 1^{er} avril et le 6 novembre 2007, date d'échéance de l'exercice des bons de souscription ou d'acquisition d'actions (BASA) émis lors de l'offre d'échange sur les titres KLM, 30 280 575 BASA ont été exercés donnant lieu à la création de 20 853 046 actions. Au total, compte tenu

des BASA exercés au cours de l'exercice précédent, 99,3% des BASA émis ont été exercés pour un montant de 597 millions d'euros. Durant l'exercice, 597 obligations convertibles en actions Air France-KLM ont été converties dont 510 ont donné lieu à la création de 525 actions.

Autorisations d'augmentation de capital

L'Assemblée générale extraordinaire en date du 12 juillet 2007 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 26 mois à compter de la date de l'Assemblée, à émettre des actions et/ou

d'autres valeurs mobilières donnant accès immédiatement ou à terme au capital d'Air France-KLM. Le plafond total des augmentations de capital est limité à 500 millions d'euros à l'exception de l'augmentation de capital réservée aux adhérents d'un plan d'épargne d'entreprise.

Nature de l'opération	Montant maximum des émissions	Solde disponible au 31 mars 2008
Augmentation de capital par émission d'actions ou de valeurs mobilières donnant accès au capital avec droit préférentiel de souscription ou sans droit préférentiel de souscription	500 millions d'euros	500 millions d'euros
Augmentation de capital par incorporation de réserves et/ou de primes	500 millions d'euros	500 millions d'euros
Augmentation de capital en vue de rémunérer des apports en nature constitués de titres de capital ou de valeurs mobilières donnant accès au capital d'une autre société	10% du plafond global autorisé	10% du plafond global autorisé
Augmentation de capital réservée aux adhérents d'un plan d'épargne d'entreprise	3% du capital existant au moment de l'émission	3% du capital existant au moment de l'émission
Émissions de valeurs mobilières donnant droit à des titres de créances sans donner lieu à augmentation de capital	1 milliard d'euros	1 milliard d'euros

Titres donnant accès au capital

Bons de souscription et ou d'achat d'action

Il n'y a plus de bons de souscription et ou d'achat d'action ou d'*American Depository Warrants* en circulation au 31 mars 2008.

Obligations convertibles et/ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCÉANE)

En avril 2005, la société Air France a émis 21 951 219 obligations convertibles et/ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCÉANE) à échéance 15 ans pour un montant total de 450 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur nominale unitaire de 20,50 euros. La date de maturité de cet emprunt obligataire est le 1^{er} avril 2020. Le coupon annuel est de 2,75% payable à terme échu le

1^{er} avril de chaque année. La période de conversion de ces obligations s'étend du 1^{er} juin 2005 au 23 mars 2020.

À la suite de la distribution de dividendes par voie de prélèvement sur le compte « autres réserves » au titre de l'exercice clos le 31 mars 2006, et afin de maintenir les droits des porteurs d'obligations, un ajustement a été effectué conformément aux stipulations du contrat d'émission des OCÉANE 2,75% 2005-2020. Le ratio d'attribution aux porteurs d'obligations de la société à option de conversion et/ou d'échange en actions nouvelles ou existantes de la société a été ainsi porté à 1,03 action de la société pour une obligation 2,75% 2005-2020.

Au 31 mars 2008, 597 obligations ont été converties, portant ainsi le nombre d'obligations convertibles restant à 21 950 622 obligations.

Au 31 mars 2007, il n'y avait pas eu de conversion ou d'échange d'obligation en action.

Autorisation de rachat d'actions par Air France-KLM

L'Assemblée générale mixte du 12 juillet 2007 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 18 mois, à intervenir en bourse sur les actions de la société. Le prix maximum d'achat a été fixé à 60 euros et le prix minimum de vente à 8,5 euros. Air France-KLM s'est engagé à ne pas acquérir plus de 5% de son capital. Les objectifs du programme de rachat sont l'animation du marché secondaire ou la liquidité du titre dans le cadre du contrat de liquidité signé avec Rothschild & Cie Banque, la remise de ces actions lors de l'exercice des droits attachés à des valeurs mobilières, l'attribution ou la cession des actions à des salariés et dirigeants du groupe et enfin la conservation et la remise ultérieure des actions à l'échange ou en paiement d'une acquisition. Au 31 mars 2008, Air France-KLM détient, dans le cadre de cette autorisation, 3 657 792 actions dont 690 000 actions dans

le cadre du contrat de liquidité. Depuis le 13 juillet 2007, le nombre de titres achetés s'est élevé à 5 161 532 actions à un prix moyen de 25,28 euros et le nombre de titres cédés à 1 503 740 à un prix moyen de 28,61 euros. Au cours de l'exercice 2007-08, conformément à ce programme et au programme autorisé par l'Assemblée générale du 12 juillet 2006, le nombre d'actions achetées s'est élevé à 5 307 532 à un prix moyen de 25,6 euros et le nombre d'actions cédées à 1 649 740 au prix moyen de 29,34 euros.

Au 31 mars 2008, le groupe détient 5 332 441 actions en propre dont 1 560 468 actions par KLM au titre de leurs différents plans de stock-options. Cela représente 1,8% du capital pour une valeur comptable de 118,7 millions d'euros.

Opérations réalisées du 1^{er} avril 2007 au 31 mars 2008 par finalité

	Contrat de liquidité	Titres destinés à être remis en paiement d'une acquisition	Total
Nombre d'actions au 1^{er} avril 2007	-	-	-
Actions achetées			
Nombre d'actions	2 339 740	2 967 792	5 307 532
Prix d'achat moyen (En euros)	26,81	24,64	25,60
Utilisation			
Nombre d'actions	1 649 740	-	1 649 740
Prix de vente moyen (En euros)	29,34	-	29,34
Nombre d'actions au 31 mars 2008	690 000	2 967 792	3 657 792

Actionnariat

Répartition du capital et des droits de vote

L'évolution de l'actionnariat d'Air France-KLM depuis le 31 mars 2006 est liée à la création de 9,9 millions d'actions en 2006-07 et de 20,9 millions d'actions en 2007-08 en contrepartie de l'exercice des bons de souscription d'actions émis lors du rapprochement avec KLM.

Exercice au	En % du capital			En % des droits de votes		
	31 mars 2008	31 mars 2007	31 mars 2006	31 mars 2008	31 mars 2007	31 mars 2006
Nombre d'actions et droits de vote	300 219 278	279 365 707	269 383 518	294 886 837	277 292 894	265 233 113
État	15,7	17,9	18,6	15,9	18,0	18,9
Salariés	11,2	11,3	14,1	11,4	11,4	14,3
Autocontrôle	1,8	0,7	1,5	-	-	-
Autres	71,3	70,1	65,8	72,7	70,6	66,8

Répartition de l'actionnariat

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

L'analyse du TPI (titres au porteur identifiable) au 31 mars 2008 a été effectuée sur la base des seuils suivants : intermédiaires détenant un minimum de 100 actions et actionnaires détenant un minimum de 160 000 actions et actionnaires détenant un minimum de 112 142 actions individuelles. À la même date, le groupe détient 5 332 441 actions en propre dont 1 560 468 actions par KLM au titre de leurs différents plans de stock-options. Cela représente 1,8% du capital.

Sur la base du TPI au 31 mars 2008 retraité conformément à l'article 14 des statuts qui définit la notion de ressortissant français, Air France-KLM est détenu à plus de 50% par des actionnaires français et, en conséquence, les conditions d'exercice des droits de trafic d'Air France sont remplies. Les conditions d'exercice des droits de trafic de KLM sont remplies, la majorité des droits de vote de la compagnie étant détenue par des fondations de droit néerlandais.

Au 31 mars 2008, Air France-KLM est détenu à hauteur de 70% par des intérêts français (51,4% au 31 mars 2007) et à plus de 75% par des institutions européennes comme au 31 mars 2007. Les principaux pays européens sont la Grande-Bretagne (6%), l'Allemagne (3%), la Norvège (1,9%), la Suisse (1%), les Pays-Bas, la Belgique et le Luxembourg (1,3%). Les institutions nord-américaines détiennent 13% du capital (24% au 31 mars 2007) dont 10,7 millions sous forme d'ADR.

Air France-KLM n'a pas connaissance de l'existence de pactes d'actionnaires et d'accord dont la mise en œuvre pourrait entraîner un changement de contrôle.

Seuils légaux et statutaires de détention

Conformément à la possibilité prévue par l'article L. 233-7 du Code de commerce, l'article 13 des statuts d'Air France-KLM prévoit que toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui vient à détenir, directement ou indirectement 0,5% au moins du capital ou des droits de vote d'Air France-KLM ou un multiple de ce pourcentage inférieur à 5% est tenu d'en informer Air France-KLM par lettre recommandée avec avis de réception dans un délai de 15 jours à compter du franchissement.

Cette déclaration devra être renouvelée chaque fois qu'un nouveau seuil de 0,5% du capital et des droits de vote sera franchi et ce jusqu'à 50%.

Tout actionnaire dont la participation au capital devient inférieure à l'un des seuils prévus ci-dessus, est également tenu d'en informer Air France-KLM dans le même délai de quinze jours selon les mêmes modalités. Les obligations statutaires ci-dessus ne préjugent pas de l'obligation légale d'informer Air France-KLM, ainsi que l'AMF dans un délai de cinq jours de bourse, du franchissement des seuils légaux, du capital et des droits de vote.

En outre, le dépassement des seuils de 10% et 20% du capital et des droits de vote entraîne l'obligation d'informer Air France-KLM et l'AMF, dans un délai de 15 jours, des objectifs poursuivis pour les 12 mois à venir. Cette information se fait dans les conditions et sous les sanctions prévues par l'article L. 233-14 du Code de commerce. De plus, en cas de non-respect de cette obligation d'information et à la demande d'un ou plusieurs actionnaires détenant 0,5% au moins du capital ou des droits de vote, les actions excédant les seuils soumis à déclaration sont privées du droit de vote pour toute Assemblée d'actionnaires qui se tiendrait jusqu'à l'expiration d'un délai de deux ans suivant la date de régularisation.

Tout actionnaire venant à détenir plus de 2% des droits de vote d'Air France-KLM est tenu d'inscrire ses titres sous la forme nominative dans un délai de 15 jours à compter du franchissement de seuil (Assemblée générale extraordinaire du 25 septembre 1998).

Sur la base des déclarations reçues au 31 mars 2008, les actionnaires suivants détiennent 0,5% ou plus du capital d'Air France-KLM.

Actionnaires	Nombre d'actions	En % du capital
Alliance Bernstein (groupe Axa) *	21 785 325	7,26
AQR Capital	1 331 030	0,45
Barclays	14 795 692	4,93
BNP Paribas	3 069 759	1,02
CAAM	7 935 949	2,60
Cie d'invest. de Paris	2 649 720	0,88
Citadel	1 606 300	0,54
DNCA Finance	4 405 476	1,47
Donald Smith & Company	6 883 567	2,29
Fintecna	4 395 618	1,46
Natixis	7 656 363	2,55
Putnam	4 482 515	1,47
Edmond de Rothschild AM	1 605 214	0,53
Richelieu Finance	1 525 000	0,51
Tocqueville Finance	1 647 000	0,60

* Déclaration faite le 7 avril 2008.

Identification des actionnaires

Identification des titulaires de titres au porteur

L'Assemblée générale du 25 septembre 1998 a autorisé Air France-KLM à faire usage des dispositions légales prévues en matière d'identification des détenteurs de titres conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses Assemblées générales d'actionnaires. Les articles L. 360-1 à L. 360-4 nouveaux du Code de l'aviation civile tels que modifiés par la loi du 9 avril 2003, autorisent les entreprises de transporteurs aériens français cotées en bourse à introduire dans leurs statuts un dispositif leur donnant la possibilité de suivre et de contrôler leur actionnariat et également de mettre en demeure certains

actionnaires de céder tout ou partie de leurs titres en cas de risque pour leur nationalité. En effet, l'évolution dans le temps de l'actionnariat d'une entreprise de transport aérien dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé peut risquer de remettre en cause sa licence d'exploitation de transporteur aérien communautaire, dont le maintien est conditionné par une détention majoritaire du capital et un contrôle effectif par des intérêts communautaires, ou les droits de trafic dont elle bénéficie, en tant que transporteur aérien français, en vertu des accords internationaux bilatéraux conclus par la France avec des États tiers à l'Union européenne.

Dispositions statutaires concernant l'actionnariat

Connaissance et suivi de l'actionnariat

Les articles 9 et suivants des statuts d'Air France-KLM fixent les conditions dans lesquelles le Conseil d'administration pourra ou devra décider soit d'abaisser le seuil de mise au nominatif obligatoire de 2% (seuil actuel) à 10 000 actions, soit d'imposer la forme exclusivement nominative à l'ensemble des actions d'Air France-KLM. Toutefois, lorsque le seuil de 40% du capital ou des droits de vote a été franchi par des actionnaires autres que des actionnaires français, le Conseil d'administration doit décider d'abaisser ce seuil de 2% à 10 000 actions.

Lorsque Air France-KLM a procédé à la publication d'un avis informant les actionnaires et le public que des actionnaires autres que des ressortissants français détiennent, directement ou indirectement, 45% du capital ou des droits de vote d'Air France-KLM, le Conseil d'administration doit décider d'imposer la forme exclusivement nominative aux actions d'Air France-KLM. Le groupe est en droit de demander, à ses frais, à tout moment, à l'organisme chargé de la compensation des titres, tous renseignements d'identification sur les détenteurs des titres d'Air France-KLM conférant immédiatement ou à

terme le droit de vote dans ses Assemblées d'actionnaires, ainsi que la quantité de titres détenus par chacun d'eux.

L'article 10 des statuts d'Air France-KLM définit les informations qui devront être fournies à Air France-KLM par les actionnaires, personnes physiques ou personnes morales, soumis à l'obligation de mise au nominatif de leurs titres. Parmi ces informations, figure celle relative à la nationalité de l'actionnaire. L'article 11 des statuts d'Air France-KLM précise les conditions dans lesquelles le Conseil d'administration pourra exercer son droit d'agréer les nouveaux actionnaires.

Mise en demeure de céder et cession obligatoire des actions

L'article 15 des statuts d'Air France-KLM précise les informations qu'Air France-KLM devra publier et diffuser pour informer le public du franchissement du seuil de 45% du capital ou des droits de vote par des actionnaires autres que les actionnaires français. C'est en effet à partir de ce seuil qu'Air France-KLM sera en droit de mettre en œuvre la procédure de mise en demeure et de cession forcée des titres afin de protéger sa nationalité. Les articles 15 et 16 des statuts d'Air France-KLM sont relatifs respectivement à la mise en demeure de céder et à la cession des titres en infraction conformément au code de l'aviation civile. Les modalités de fixation du prix de cession (prix de marché) sont prévues par ce même code.

Renseignements sur le marché du titre

L'action Air France-KLM est cotée à la bourse de Paris et d'Amsterdam (Euronext Paris et Amsterdam) sous le code ISIN FR0000031122. Elle figure dans le CAC 40.

Le 7 février 2008, Air France-KLM s'est délisté du NYSE et a transféré son programme d'*American Deposit Receipt* sur le marché hors cote OTC Market (OTCQX) où il apparaît sous le code AFLYY.

Le code Reuters du titre est AIRF.PA ou AIRF.AS et le code Bloomberg est AF PA.

Air France a lancé en avril 2005 une émission d'obligations convertibles et/ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCÉANE) à échéance 15 ans pour un montant de 450 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur nominale unitaire de 20,50 euros et sont convertibles à tout moment au gré du porteur. Elles portent le code ISIN FR0010185975 et ne sont cotées que sur Euronext Paris.

Transactions sur les titres Air France-KLM sur les 18 derniers mois

Les volumes d'actions traités sur le marché Euronext Amsterdam n'étant pas significatifs, ils ne font pas l'objet d'une information spécifique.

Euronext Paris Actions	Jours de bourse	Cours moyen (En euros)	Cours extrêmes (En euros)		Volumes	Montant (En M€)
			Plus haut	Plus bas		
2006						
Octobre	22	25,65	28,03	23,60	52 220 793	1 338,1
Novembre	22	30,30	33,35	27,84	71 290 817	2 176,4
Décembre	19	31,08	32,37	29,74	24 881 498	761,8
2007						
Janvier	22	33,90	35,59	31,77	39 712 909	1 345,0
Février	20	34,83	36,30	31,11	35 329 589	1 219,4
Mars	22	33,21	34,95	31,30	40 370 116	1 322,4
Avril	19	36,88	38,27	33,62	27 748 890	1 023,6
Mai	22	36,86	38,46	35,25	38 364 356	1 414,2
Juin	21	35,48	39,40	33,55	70 091 514	2 508,1
Juillet	22	33,74	35,20	32,04	69 042 532	2 340,1
Août	23	29,94	33,88	26,89	63 147 321	1 884,6
Septembre	20	26,86	30,90	24,32	54 826 751	1 457,9
Octobre	23	27,09	29,25	24,59	65 341 500	1 772,6
Novembre	22	23,97	26,44	22,01	75 135 445	1 807,6
Décembre	19	23,96	26,00	22,67	46 099 900	1 114,8
2008						
Janvier	22	20,32	24,61	16,61	81 419 934	1 635,6
Février	21	18,45	20,20	17,65	52 576 898	973,1
Mars	19	16,73	18,22	15,20	60 044 054	1 008,3

Source : Euronext.

OCÉANE 2,75%	Jours de bourse	Cours moyen (En euros)	Cours extrêmes (En euros)		Volumes
			Plus haut	Plus bas	
2006					
Octobre	22	28,08	29,64	27,50	26 301
Novembre	22	31,62	33,75	28,04	6 476
Décembre	19	31,98	34,20	29,01	915
2007					
Janvier	22	35,91	36,50	34,90	5 590
Février	20	35,54	37,00	32,42	3 735
Mars	22	35,42	37,00	33,50	2 795
Avril	19	37,66	38,10	36,00	2 281
Mai	22	38,20	38,50	34,30	1 188
Juin	21	37,01	39,04	34,41	377
Juillet	22	42,93	42,93	42,93	75
Août	23	-	-	-	-
Septembre	20	42,95	42,95	42,95	35
Octobre	23	-	-	-	-
Novembre	22	-	-	-	-
Décembre	19	30,50	30,50	30,50	50
2008					
Janvier	22	-	-	-	-
Février	21	-	-	-	-
Mars	19	27,95	27,95	27,95	50

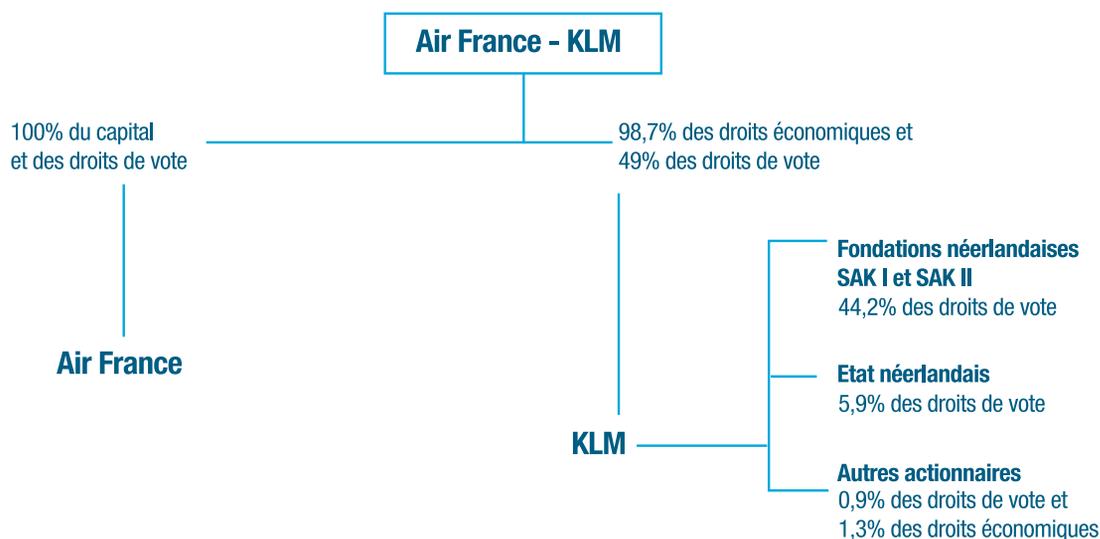
Source : Euronext.

Renseignements relatifs aux accords conclus dans le cadre du rapprochement entre Air France et KLM

Dans le cadre des accords entre Air France et KLM visant à créer le groupe Air France-KLM, divers accords ont été conclus avec les actionnaires de KLM existants à la date de signature de l'accord global entre Air France et KLM.

Au cours de l'exercice, KLM a procédé à un rachat de ses propres actions au prix de 21 euros. Les actionnaires minoritaires de KLM ont ainsi cédé 587 728 actions. Le holding Air France-KLM a racheté à KLM ces actions au même prix qui, selon les accords, ont été

transférées dans la fondation SAK I. À l'issue de ces transactions, Air France-KLM détient 98,7% des droits économiques et 49% des droits de vote, les fondations néerlandaises 44,2% des droits de vote et les minoritaires 1,3% des droits économiques et 0,9% des droits de vote de KLM.



Accords relatifs à l'organisation de l'actionariat

KLM a mis en place deux fondations néerlandaises, SAK I et SAK II, qui ont assuré pendant une période de trois ans, l'administration des actions KLM transférées dans le cadre des opérations de rapprochement et acquises par Air France⁽¹⁾. SAK I et SAK II sont chacune gérées par des Conseils d'administration composés de trois membres. Un membre est nommé par Air France, un membre est nommé par KLM et le troisième membre, agissant en qualité de Président, est nommé par les deux premiers. La majorité des membres des Conseils d'administration de chacune des fondations, dont le

Président, doit être de nationalité néerlandaise et résider aux Pays-Bas. Les décisions au sein du Conseil d'administration sont prises à l'unanimité. En contrepartie des actions transférées dans SAK I et SAK II, Air France⁽¹⁾ a reçu des certificats d'actions lui permettant de bénéficier de l'intégralité des droits économiques attachés aux actions sous-jacentes. SAK I et SAK II conservent néanmoins les droits de vote attachés aux dites actions. Les membres du Conseil d'administration de SAK I et SAK II exercent ces droits de vote conformément aux principes de gouvernement d'entreprise mis en place dans le cadre des accords de rapprochement entre KLM et Air France⁽¹⁾ et conformément aux meilleurs intérêts de KLM, d'Air France-KLM et de ses actionnaires.

(1) Devenu Air France-KLM à la suite de la création de la holding en septembre 2004.

Par un accord en date du 2 avril 2007 entre Air France ⁽¹⁾ et KLM, les deux fondations SAK I et SAK II ont été maintenues en place pour une période indéterminée avec le même objet. Toutefois, cet accord stipule qu'Air France ⁽¹⁾ pourra, à tout moment, postérieurement au 6 mai 2007, mettre fin à ce dispositif d'administration des actions KLM par SAK I et SAK II et procéder au remembrement des actions.

Accords avec l'État néerlandais

Afin de permettre le rapprochement et dans le souci de préserver les droits de trafic de KLM, Air France et KLM ont conclu avec l'État néerlandais les accords décrits ci-après.

Contrat d'acquisition relatif aux actions préférentielles cumulatives A détenues par l'État néerlandais

Le 16 octobre 2003, Air France, KLM et l'État néerlandais ont conclu un accord aux termes duquel l'État néerlandais est convenu de réduire sa participation dans KLM proportionnellement à toute réduction par l'État français de sa participation dans le capital d'Air France ⁽¹⁾. À cette fin, l'État néerlandais cédera ses actions préférentielles cumulatives A à Air France ⁽¹⁾ ou à SAK I au nom et pour le compte d'Air France ⁽¹⁾ tant que cette fondation sera maintenue. Dans ce dernier cas, SAK I émettra au profit d'Air France ⁽¹⁾ des certificats d'actions correspondant aux actions préférentielles cumulatives A transférées à SAK I. Ces certificats d'actions confèrent à Air France ⁽¹⁾ le seul droit économique attaché aux dites actions, soit un droit à dividende réduit, 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 ⁽¹⁾ contre lesdites actions.

En mars 2005, en application de l'accord, 5 103 885 actions préférentielles cumulatives A ont été cédées par l'État néerlandais à SAK I pour le compte d'Air France-KLM qui a reçu, en contre-partie, des certificats d'actions de SAK I.

À l'issue de la période initiale de trois ans, Air France ⁽¹⁾ avait la faculté d'échanger les certificats d'actions contre les actions préférentielles cumulatives A et de détenir ces dernières directement. Ayant décidé en 2007 de maintenir les fondations SAK I et II, Air France-KLM n'a pas procédé à un tel échange.

L'État néerlandais bénéficie par ailleurs du droit de céder à Air France ⁽¹⁾ à tout moment autant d'actions préférentielles cumulatives A qu'il le souhaite.

Modifications apportées à l'option de l'État néerlandais et accords afférents

Depuis 1994, l'État néerlandais bénéficie d'une option de souscription d'actions préférentielles B de KLM lui permettant de porter sa participation à 50,1% du capital et des droits de vote de KLM et ce

quel que soit le montant du capital émis par cette dernière au moment de l'exercice de ladite option. Le seul droit économique attaché à ces actions est un droit à dividende réduit.

Si l'État néerlandais le juge nécessaire et raisonnable, cette option pourra être exercée dans le futur, après consultation de KLM, dans l'éventualité où un pays tiers, considérant qu'une partie substantielle du capital de KLM ne serait plus détenue par des ressortissants néerlandais ou que le contrôle effectif de KLM ne serait plus exercé par des ressortissants néerlandais, imposerait des restrictions à l'exercice par KLM de lignes aériennes régulières avec ledit pays tiers. Le fondement de cette option résulte de la convention de Chicago et des traités bilatéraux de service aérien selon lesquels le droit d'exploitation de services de transports aériens de KLM sur les lignes internationales dépend généralement de l'obligation d'une détention majoritaire ou d'une partie substantielle du capital par des ressortissants néerlandais ou européens ou que le contrôle effectif de KLM soit exercé par des ressortissants néerlandais ou européens.

Air France, KLM et l'État néerlandais sont convenus dans un accord en date du 16 octobre 2003, de modifier certains termes de l'option existante de l'État néerlandais. Conformément aux termes de l'option modifiée, l'État néerlandais pourra exercer éventuellement son option si un pays tiers, représentant un marché clé desservi par KLM, notifie par écrit qu'il limite ou met fin, ou qu'il limitera ou mettra fin à l'exploitation par KLM de lignes aériennes régulières avec ledit pays considérant qu'une partie substantielle du capital de KLM n'est pas détenue par des ressortissants néerlandais ou que le contrôle effectif de KLM n'est plus exercé par des ressortissants néerlandais.

Cette option modifiée de l'État néerlandais a une durée initiale de trois ans à compter du 5 mai 2004 et est renouvelable trois fois par l'État néerlandais pour des périodes de douze mois chacune. Après un premier renouvellement en 2007, elle a été renouvelée à nouveau pour douze mois à compter du 5 mai 2008. Elle deviendra caduque en mai 2010.

L'accord avec l'État néerlandais stipule par ailleurs que les parties discuteront en amont et de bonne foi de la nécessité d'exercer l'option modifiée de l'État néerlandais et du calendrier d'un tel exercice, sans que cette discussion ne confère pour autant à Air France un droit d'autorisation préalable. Postérieurement à l'exercice de l'option, l'État néerlandais aura l'obligation d'informer Air France, au moins tous les six mois, de l'état d'avancement des discussions avec les États tiers contestant les droits de trafic de KLM. L'option modifiée prévoit également que l'État néerlandais exercera les droits de vote attachés aux actions préférentielles B, acquises dans le cadre de l'exercice de cette option, dans les meilleurs intérêts de KLM, d'Air France-KLM et de ses actionnaires, conformément aux règles de gouvernement d'entreprise prévues dans le cadre de l'accord global.

Si après l'exercice de l'option modifiée, l'État néerlandais détermine qu'aucun des marchés clés de KLM n'est plus en danger, KLM sera dans l'obligation de procéder au rachat des actions préférentielles B en vue de les annuler, pour un prix égal au montant versé lors de l'émission des actions préférentielles B, augmenté du montant de tout

(1) Devenu Air France-KLM à la suite de la création de la holding en septembre 2004.

dividende non encore acquitté. Un tel rachat n'affectera pas l'option de l'État néerlandais, qui restera en vigueur conformément aux stipulations de l'option.

Assurances consenties à l'État néerlandais

Le 16 octobre 2003, Air France et KLM ont donné à l'État néerlandais les assurances suivantes dans le but de préserver la qualité du réseau de KLM à l'aéroport de Schiphol qui, selon l'État néerlandais, est d'intérêt public, tout en prenant en compte les intérêts du groupe Air France-KLM et de ses actionnaires.

Les assurances suivantes données à l'État néerlandais seront applicables pendant une période de huit ans, soit jusqu'au 5 mai 2012

Air France et KLM demeureront des compagnies aériennes et conserveront leurs activités opérationnelles en France et aux Pays-Bas respectivement. Air France et KLM conserveront leurs certificats de transporteur aérien ainsi que leurs licences d'exploitation et continueront de satisfaire à l'ensemble des conditions nécessaires au maintien desdites licences.

En coopération avec les autorités de l'aviation civile compétentes, Air France et KLM s'engagent à déployer tous leurs efforts pour conserver toutes autorisations et droits respectifs, délivrés par lesdites autorités et nécessaires à l'exploitation des lignes internationales.

À cet effet, si une décision économique d'arrêt d'une desserte était susceptible d'entraîner la perte d'une partie desdites autorisations, toutes les parties concernées feront leurs meilleurs efforts pour protéger les autorisations et droits concernés sans compromettre la décision économique sous-jacente.

Air France et KLM confirment que les trafics de passagers au départ de Roissy-CDG et de Schiphol, ainsi que les perspectives de croissance de ces trafics sont des éléments essentiels au succès du groupe et qu'Air France-KLM opérera un système multi-hubs en Europe autour de ces deux aéroports.

Air France et KLM conviennent que les activités cargo sur les hubs de Roissy-CDG et Schiphol, et les perspectives de croissance de l'activité cargo, sont des éléments essentiels du succès du groupe Air France-KLM. Air France et KLM conviennent que le potentiel de synergies identifié en matière de cargo offrira des opportunités de développement pour le groupe Air France-KLM à Schiphol et à Roissy-CDG.

Les assurances suivantes données à l'État néerlandais resteront applicables pendant une période de cinq ans, soit jusqu'au 5 mai 2009

Sous réserve de toutes mesures d'adaptation requises en cas de crise, le développement du trafic passager à Roissy-CDG ne se fera pas

significativement au détriment du portefeuille existant de destinations clés opérées par KLM à Schiphol pour autant que lesdites destinations conservent leur intérêt économique pour le groupe Air France-KLM. De la même manière, le développement du trafic passager à Schiphol ne se fera pas significativement au détriment du portefeuille actuel de destinations clés d'Air France opérées à Roissy-CDG.

Le groupe Air France-KLM pourra transférer jusqu'à cinq dessertes clés de KLM qui deviendront des dessertes opérées par Air France depuis Roissy-CDG, pour autant que le transfert de ces lignes s'accompagne du transfert symétrique de cinq dessertes Air France qui seront dès lors opérées par KLM depuis Schiphol.

Sous réserve de toutes mesures d'adaptation requises en cas de crise, le développement de l'activité cargo du groupe Air France-KLM à Roissy-CDG ne se fera pas significativement au détriment de l'activité cargo globale de KLM opérée depuis Schiphol. Le développement de l'activité cargo du groupe Air France-KLM à partir de Schiphol ne se fera pas au détriment de l'activité cargo globale d'Air France opérée depuis Roissy-CDG.

En contrepartie desdites assurances, l'État néerlandais s'est engagé à prendre en compte l'importance des activités de KLM à Schiphol lorsqu'il déterminera sa politique en matière d'aviation civile. En outre, l'État néerlandais a accepté de :

- ♦ maintenir le portefeuille existant de droits de trafic conférés à KLM, autres que ceux qui n'ont pas été utilisés par KLM, sur une période cumulée de douze mois ;
- ♦ continuer d'examiner d'une manière équitable et non discriminatoire toute demande future de KLM pour l'attribution de nouveaux droits de trafic.

Tout acte ou décision à prendre alors que les assurances données à KLM sont en vigueur et qui entraînerait une modification de ces assurances, incluant entre autres une modification des statuts de la Fondation des Assurances KLM, dans la mesure où cela affecterait les assurances consenties à l'État néerlandais, nécessite l'accord préalable de l'État néerlandais.

Assurances consenties à KLM

Afin de préserver les intérêts à long terme de chacune des parties mais aussi les intérêts du groupe Air France-KLM et de ses actionnaires, Air France a consenti à KLM les assurances suivantes :

- ♦ Air France et KLM reconnaissent l'importance des ressources humaines et la nécessité de développer et de maintenir des centres d'excellence au sein du groupe Air France-KLM. Ils conviennent que les promotions seront basées sur le mérite, les compétences et la non-discrimination. De même, toute restructuration sera conduite dans le respect du principe de non-discrimination ;
- ♦ Air France et KLM confirment que le trafic de passagers au départ de Roissy-CDG et de Schiphol et les perspectives de croissance de ces trafics sont des éléments essentiels au succès du groupe Air France-KLM qui opérera un système multi-hubs en Europe autour de ces deux aéroports ;

- ♦ en établissant un réseau combiné intégré, Air France et KLM chercheront à optimiser, au bénéfice du groupe Air France-KLM, le portefeuille actuel des destinations d'Air France et de KLM tout en s'efforçant de maintenir et d'assurer le développement à long terme des lignes opérées par les deux compagnies au départ de ou à destination de Roissy-CDG et de Schiphol.

L'équité du développement à long terme sera déterminée sur la base des facteurs suivants :

- ♦ une stratégie économique commune et, pour l'établissement des business plans des deux compagnies, un objectif commun de rentabilité globale et de solidité financière ;
- ♦ l'adéquation des business plans au développement des flux de trafic ;
- ♦ un partage raisonnable des nouvelles opportunités entre les deux réseaux, en accord avec les flux naturels de trafic et les conditions économiques applicables à chacun des deux *hubs* ;
- ♦ sous réserve des critères mentionnés ci-dessus, le développement d'un *hub* ne doit pas porter préjudice à l'autre, à son portefeuille de destinations clés existant et à son développement potentiel. Un transfert de dessertes d'un *hub* vers l'autre ne sera pas autorisé, sauf si cela présente un intérêt évident et significatif pour les entités opérationnelles combinées ou s'il est compensé par un transfert symétrique d'une autre desserte.

Air France et KLM conviennent de ne pas desservir à partir des deux *hubs* une destination long-courrier desservie jusque-là par une seule compagnie au départ de son *hub* sous réserve de certaines conditions. Air France et KLM continueront d'utiliser leurs codes respectifs « AF » et « KL ».

Sur les lignes entre les Pays-Bas et la France, Air France et KLM optimiseront l'utilisation de leur flotte, équipages et services au sol afin de réduire les coûts en éliminant les immobilisations nocturnes d'avions et en optimisant les plannings et capacités. Air France et ses filiales desserviront les *hubs* de Roissy-CDG, Clermont-Ferrand et Lyon. KLM et KLM Cityhopper desserviront le *hub* de Schiphol et n'opéreront pas moins de 50% des fréquences.

Air France et KLM conviennent que l'activité cargo et ses perspectives de croissance au départ de Roissy-CDG et de Schiphol sont des éléments essentiels au succès de leur coopération. Elles ont convenu d'établir un développement équitable des capacités de chacun des *hubs*, ce qui inclut, si cela est économiquement justifié, l'investissement dans des avions cargo ou des conversions d'avions afin de maintenir la capacité et le développement des destinations cargo, des investissements pour développer les capacités des infrastructures cargo des *hubs*. Le business plan du groupe Air France-KLM s'efforcera de maintenir le développement à long terme de chacun des *hubs*.

L'équité de ce développement à long terme sera déterminée sur la base suivante :

- ♦ une stratégie économique commune et, pour l'établissement des business plans des deux compagnies, un objectif commun de rentabilité globale et de solidité financière ;
- ♦ l'adéquation de tels business plans au développement du marché du transport aérien cargo ;

- ♦ le développement d'un *hub* ne se faisant pas au détriment de l'activité cargo de l'autre partie, sous réserve de toutes mesures d'adaptation requises en cas de crise.

Air France et KLM sont convenus d'établir un « accord Cargo » qui n'entravera pas l'intégration potentielle de Martinair dans le groupe Air France-KLM si cela est bénéfique aux deux parties et renforce la position de Schiphol. Air France ne s'opposera pas au projet, sous réserve de l'examen des lignes opérées par les deux compagnies et d'une comparaison des bénéfices, synergies et risques, ce qui inclut l'obtention de conditions acceptables permettant l'approbation de la transaction par les autorités néerlandaises et européennes.

Air France et KLM conviennent que le rapprochement devra entraîner un accroissement du portefeuille de produits offerts par le groupe Air France-KLM en matière d'activité d'ingénierie et de maintenance.

Air France et KLM conviennent que pour des raisons de valeurs commerciale et patrimoniale, l'identité de chacune des parties devra être préservée.

Air France et KLM conviennent d'utiliser, tant qu'elles l'estiment nécessaire, leur marque et leur logo dont elles reconnaissent la valeur et l'héritage et ce, jusqu'à ce que le groupe Air France-KLM ait acquis une reconnaissance équivalente ou supérieure ; et Air France et KLM feront leurs meilleurs efforts pour conserver le terme « Royal » pour KLM.

Les assurances consenties à KLM sont devenues effectives à compter du 5 mai 2004 et demeureront valables pour une période de cinq ans, jusqu'au 5 mai 2009.

Mécanisme pour assurer le respect des assurances

Air France et KLM ont créé une fondation néerlandaise, appelée « Fondation des Assurances KLM », afin de faciliter la formation d'avis impératifs (*binding advice*) sur l'interprétation des assurances données à l'État néerlandais et des assurances données à KLM. La Fondation des Assurances KLM comprend deux comités qui rendent des avis impératifs (*binding advice*) dans l'éventualité où une décision prise par le Conseil de surveillance de KLM, le Directoire de KLM ou le Conseil d'administration de la société Air France, apparaîtrait comme contrevenant aux assurances données à l'État néerlandais ou aux assurances données à KLM. La Fondation des Assurances KLM est mise en place pour une période de huit ans, jusqu'au 6 mai 2012, sous réserve qu'à cette date, un des comités ne soit pas saisi d'une éventuelle contravention aux assurances. Dans ce cas, la Fondation des Assurances KLM ne sera dissoute qu'après avoir émis son avis sur la contravention alléguée.

En rendant ses avis, la Fondation des Assurances KLM devra agir dans les meilleurs intérêts de KLM, de ceux du groupe Air France-KLM et de ses actionnaires. La Fondation des Assurances KLM est gérée par un

Conseil de quatre administrateurs indépendants :

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

L'administrateur nommé par Air France a un droit de vote double pour la nomination du quatrième administrateur.

L'avis relatif à une possible contravention aux assurances données à l'État néerlandais sera rendu par un comité composé de l'administrateur nommé par Air France, l'administrateur nommé par l'État néerlandais, et l'administrateur désigné par les autres administrateurs.

Les avis relatifs à une possible contravention aux assurances données à KLM seront rendus par un second comité comprenant l'administrateur nommé par Air France, l'administrateur nommé par KLM, et l'administrateur désigné par les autres administrateurs. La saisine du comité compétent de la Fondation des Assurances KLM relativement à une décision du Conseil de surveillance de KLM, du Directoire de KLM ou du Conseil d'administration de la société Air France, peut être effectuée soit par l'État néerlandais relativement aux assurances qui lui ont été données, soit par plusieurs membres du Conseil de surveillance de KLM agissant ensemble relativement aux assurances données à KLM.

Si le comité compétent de la Fondation des Assurances KLM rend un avis impératif selon lequel la décision qui lui a été soumise contrevient aux assurances, le Conseil de surveillance de KLM, le Directoire de KLM ou le Conseil d'administration de la société Air France, devra, dès que possible, retirer ou modifier sa décision et annuler les effets de toute action prise en application de ladite décision, et ce conformément à l'avis rendu. Les deux comités prendront leur décision à la majorité des voix.

Au 31 mars 2008, aucun des comités de la Fondation n'a été saisi.

Comité de management stratégique (SMC)

Conformément aux accords conclus avec KLM, un Comité de management stratégique (*Strategic Management Committee*) a été mis en place le 6 mai 2004 au sein d'Air France-KLM pour une durée de trois ans. Au-delà de cette date, le Président du Conseil d'administration d'Air France pouvait décider soit de maintenir le SMC, soit de créer un autre organe équivalent. Le Président d'Air France a choisi de mettre fin au Comité de management stratégique et de lui substituer un Comité exécutif qui a pris ses fonctions en octobre 2007.

Environnement législatif et réglementaire du transport aérien

L'aviation commerciale est régie par huit libertés aériennes, des législations nationales et supranationales ainsi que par des conventions internationales que chaque État s'engage à appliquer dans son espace aérien après les avoir ratifiées.

Libertés aériennes

Une compagnie aérienne dispose, par le biais d'un traité bilatéral, de libertés lui permettant d'opérer dans l'espace aérien et sur le territoire d'un État autre que son État d'origine. Ces libertés, au nombre de huit, sont les suivantes :

- ◆ 1^{re} liberté – Une compagnie qui part de son État d'origine a le droit de survoler l'espace aérien d'un État étranger ;
- ◆ 2^e liberté – Une compagnie qui part de son État d'origine a le droit d'effectuer une escale technique sans débarquer ou embarquer de passagers dans un État étranger. Cette liberté correspond au « droit de transit » ;
- ◆ 3^e liberté – Une compagnie qui part de son État d'origine a le droit de débarquer dans un État étranger des passagers en provenance de son État d'origine ;
- ◆ 4^e liberté – Une compagnie qui part d'un État étranger a le droit d'embarquer des passagers dans cet État étranger pour les débarquer dans son État d'origine ;
- ◆ 5^e liberté – Une compagnie qui part de son État d'origine a le droit de débarquer et d'embarquer des passagers dans deux États étrangers successifs ;
- ◆ 6^e liberté – Une compagnie qui part d'un État étranger a le droit d'y embarquer des passagers pour les débarquer dans son État d'origine puis dans un autre État étranger ;
- ◆ 7^e liberté – Une compagnie qui part d'un État étranger a le droit d'y embarquer des passagers pour les débarquer dans un autre État étranger, sans passer par son État d'origine ;
- ◆ 8^e liberté – Une compagnie qui part de son État d'origine a le droit d'embarquer des passagers dans un État étranger, pour les débarquer dans une autre ville de ce même État étranger.

Législation européenne

Ciel unique européen

Au sein de l'Union européenne, ces huit libertés aériennes sont complétées depuis le 1^{er} avril 1997 par une législation commune créant une situation réglementaire homogène pour tous les transporteurs européens. Toutes les compagnies aériennes européennes peuvent librement opérer et notamment effectuer du cabotage au sein d'un espace unique européen. Par ailleurs, le capital d'une compagnie aérienne d'un État membre peut être possédé, sans restriction, par tout ressortissant d'un autre État membre dans la mesure où il n'est pas le

prête-nom d'une personne d'un État extérieur à l'Union européenne. L'existence de cette législation élimine la nécessité de tout accord bilatéral entre États membres et ne remet en cause ni l'adhésion des États membres à l'OACI, ni le respect des règles de la Convention de Chicago.

Ciel unique entre l'Europe et les États-Unis

Le Conseil des ministres de l'Union européenne du 22 mars a approuvé à l'unanimité l'accord aérien intervenu le 2 mars 2007 entre les négociateurs européens et américains. Cet accord, qui libéralise très largement les services aériens entre l'Union européenne et les États-Unis, offrant de nombreuses opportunités commerciales aux transporteurs américains et communautaires, a été signé le 30 avril 2007 lors du sommet entre l'Union européenne et les États-Unis. Il est entré en vigueur le 30 mars 2008. Cet accord se substitue aux accords bilatéraux dits de ciel ouvert, signés par la majorité des États membres de l'Union européenne avec les États-Unis, dont la Cour européenne de justice avait jugé que certaines dispositions étaient contraires au droit communautaire. L'accord approuvé constitue donc la reconnaissance du concept de compagnie aérienne communautaire par le principal partenaire de l'Union européenne.

Une deuxième phase de négociation s'est ouverte en mai 2008 et porte notamment sur une nouvelle libéralisation de l'accès au marché, la définition d'une nouvelle politique en matière de propriété et de contrôle des transporteurs américains (Ownership & Control), les questions relatives à l'environnement ainsi que les limitations qui pourraient exister en termes d'accès aux infrastructures aéroportuaires.

Il est prévu qu'au bout de 18 mois les deux parties feront le point sur les progrès accomplis et que, si aucun accord n'intervient après une période supplémentaire de 10 mois, chaque partie pourra, avec un préavis de 12 mois, remettre en cause tout ou partie des droits acquis lors de la première phase. Une éventuelle application de ces dispositions n'est donc pas possible avant le 1^{er} novembre 2010 au plus tôt.

Droits des passagers

Au sein de l'Union européenne, les droits des passagers sont définis par un règlement entré en vigueur en 2005. Il s'applique à tous les vols – réguliers ou non – au départ d'un aéroport situé dans un État membre de l'Union européenne et détermine des règles européennes en matière d'indemnisation et d'assistance, en cas de refus d'embarquement, de retard important, d'annulation de vol ou de déclassement.

En matière de sursréservation, les transporteurs aériens sont avant tout incités à développer leur politique d'appel au volontariat. Si celle-ci ne permet pas d'éviter les refus d'embarquement, les passagers concernés perçoivent une indemnisation, variant de 250 euros à 600 euros, et calculée en fonction de la zone kilométrique de destination finale et du retard par rapport à l'heure d'arrivée initiale. Par ailleurs, lorsqu'un vol subit un retard d'au moins cinq heures, les passagers peuvent demander le remboursement de leur billet (y compris pour les parties du voyage déjà effectuées) si aucune solution de remplacement n'est envisageable ou s'ils estiment que leur voyage est devenu inutile.

En cas d'annulation de vol, les obligations des transporteurs aériens sont fonction de la réactivité du transporteur à informer le passager. Plus le transporteur informe tôt le passager, moins il a de contraintes à respecter. En cas de non-respect de ces obligations, le passager peut prétendre à une indemnité qui varie de 250 euros à 600 euros, en fonction de la zone kilométrique de destination et du délai dans lequel il a été réacheminé.

Par ailleurs, le passager placé dans une classe inférieure à celle réservée bénéficie d'un remboursement partiel du parcours concerné à hauteur de 30%, 50% ou 75% en fonction de la zone kilométrique de destination. Il est à noter que les autorités américaines viennent d'adopter un texte renforçant les droits des passagers en la matière. Ce texte est entré en vigueur le 19 mai 2008 et double les compensations qui varieront de 400 à 800 dollars.

Conventions internationales

Outre les huit libertés aériennes et législations, trois grands textes constituent la base du régime juridique et réglementaire de l'aviation commerciale : la Convention de Montréal, la Convention de Chicago et la Convention de Rome.

Convention de Montréal (1999)

La Convention de Montréal de mai 1999 signée à ce jour par 86 États, tend vers une meilleure protection des victimes pour les dommages qu'elles subissent. Cette convention est entrée en vigueur le 28 juin 2004. Elle s'articule autour de plusieurs dispositions fondamentales, en particulier le principe d'une responsabilité civile illimitée du transporteur aérien en cas de dommages corporels. Un système à double niveau a été mis en place :

- ◆ un premier niveau fixe une responsabilité objective du transporteur aérien jusqu'à concurrence d'un montant de 100 000 droits de tirage spéciaux (DTS) ;
- ◆ un second niveau est fondé sur une présomption de faute du transporteur aérien dont ce dernier peut s'exonérer en prouvant que lui ou ses agents ou préposés n'ont commis aucune négligence ou que les dommages résultent exclusivement de l'acte d'un tiers.

S'agissant de l'action en réparation, la règle relative à la compétence territoriale des tribunaux a été élargie.

Convention de Chicago (1944)

La convention relative à l'aviation civile internationale, connue sous le nom de Convention de Chicago, pose les bases de fonctionnement juridique, réglementaire et technique de l'aviation commerciale en soumettant les États qui l'ont ratifiée au même régime juridique et en les chargeant d'appliquer ce régime dans leurs espaces aériens respectifs ainsi que dans leurs relations avec leurs partenaires.

Signée en décembre 1944, elle a créé l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) qui agit comme l'instrument de la coopération entre les 190 États contractants dans tous les domaines de l'aviation civile.

Convention de Rome (1952)

La Convention de Rome, signée en 1952, porte sur les dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers. Cette convention n'a pas été ratifiée par la France les Pays-Bas et les États-Unis. D'importants travaux au sein du comité juridique de l'OACI sont actuellement en cours pour trouver une nouvelle rédaction qui faciliterait sa ratification en visant à distinguer le risque terroriste du risque courant.

Autres aspects juridiques concernant l'activité d'Air France-KLM

Affectation des créneaux

L'accès aux principaux aéroports internationaux est réglementé par l'attribution de créneaux horaires ou lots. Cette réglementation concerne la plupart des aéroports européens (Londres, Paris, Francfort, Milan, Madrid, Amsterdam...) et asiatiques (Bangkok, Tokyo, Hong Kong, Singapour...). Aux États-Unis, à l'exception de John F. Kennedy Airport (New York) et O'Hare Airport (Chicago), cette réglementation est remplacée par un système fondé sur l'attribution de portes d'embarquement.

Pour les aéroports de l'Union européenne, chaque État membre responsable d'un aéroport coordonné doit désigner un coordinateur chargé de l'attribution des créneaux et de la surveillance de leur utilisation, après avoir consulté les transporteurs aériens utilisant régulièrement l'aéroport en question, leurs organisations représentatives et les autorités aéroportuaires. Le coordinateur doit être une personne physique ou morale, possédant une connaissance approfondie de la coordination en matière de planification des mouvements d'appareils des transporteurs aériens.

Les créneaux sont attribués par le coordinateur de l'aéroport deux fois par an, à l'occasion de la préparation du programme des vols de la saison IATA concernée.

Le processus d'attribution est le suivant :

- ◆ les compagnies soumettent au coordinateur leurs demandes de créneaux cinq mois avant le début de chaque saison ;
- ◆ le coordinateur attribue en priorité les créneaux aux demandes qui correspondent à des mouvements historiques (« droit du grand-père ») ;
- ◆ une fois les créneaux attribués, le coordinateur communique à toute partie intéressée un certain nombre d'informations relatives aux créneaux demandés : historiques et attribués, ventilés par compagnie aérienne et classés par ordre chronologique pour tous les transporteurs, ainsi que des informations sur les créneaux en suspens et encore disponibles ;
- ◆ un pool est constitué, qui regroupe, pour chaque période de coordination, les créneaux nouvellement créés, inutilisés, abandonnés par un transporteur ou devenus disponibles pour toute autre raison ;
- ◆ le coordinateur attribue enfin ces créneaux pour moitié aux nouveaux arrivants et pour l'autre moitié aux opérateurs historiques proportionnellement aux créneaux déjà attribués ; les créneaux restants sont attribués selon la même procédure.

Un créneau attribué mais non utilisé est repris et réattribué à une compagnie. Compte tenu de la priorité donnée aux utilisateurs historiques et des plans de croissance de l'ensemble des compagnies, les demandes de créneaux correspondant à de nouveaux créneaux ne sont que rarement satisfaites sur les aéroports saturés.

À l'issue de cette attribution préalable (précoordination), une conférence qui regroupe la quasi-totalité des coordinateurs et des compagnies est organisée afin que les compagnies puissent notamment :

- ◆ gérer simultanément l'obtention de créneaux sur plusieurs aéroports pour que, quand un vol relie deux aéroports coordonnés, les créneaux obtenus sur chaque plate-forme soient compatibles entre eux ;
- ◆ s'échanger entre elles des créneaux lorsque les solutions proposées directement par les coordinateurs ne sont pas satisfaisantes.

La priorité accordée aux utilisateurs historiques donne sur les plates-formes saturées un avantage commercial décisif aux compagnies qui détiennent le meilleur portefeuille de créneaux tant sur le plan de la qualité que de la quantité.

Glossaire

Glossaire du transport aérien

AEA

Association of European Airlines ou Association des Compagnies Aériennes Européennes. Créée en 1952, notamment par Air France et KLM, l'AEA représente les intérêts de ses membres auprès des institutions de l'Union européenne, de la Conférence Européenne de l'Aviation Civile et d'autres organisations ou associations.

Aéroport coordonné

Aéroport pour lequel l'attribution des créneaux horaires est effectuée par un coordinateur selon des règles établies à l'avance. Tous les grands aéroports de l'Union européenne sont coordonnés.

Billet électronique

Ensemble des informations du voyage d'un ou plusieurs passagers qui, au lieu d'être imprimées, sont mémorisées dans une base de données informatiques d'une compagnie aérienne, une fois la réservation et le paiement effectués. Un billet électronique remplace un billet papier traditionnel.

Biométrie

Technique permettant de contrôler l'identité d'une personne, lors d'un passage aux frontières par exemple, par la reconnaissance automatique de certaines de ses caractéristiques physiques enregistrées préalablement.

Borne libre-service (BLS)

Borne présente dans les halls de départ des aéroports et permettant aux passagers de s'enregistrer et d'obtenir leur carte d'embarquement en toute autonomie, sans passer par un comptoir d'enregistrement.

Cabotage

Transport commercial entre deux points d'un même État effectué par une compagnie aérienne d'un État tiers.

Capacité

Les capacités sont mesurées en siège-kilomètre offert.

Catering

Activité de restauration aérienne correspondant à l'élaboration, la confection et l'agencement de plateaux-repas destinés à être servis à bord d'un avion.

Combi

Avion dont le pont principal est équipé à la fois pour transporter des passagers et du fret. Le fret est logé à l'arrière de l'appareil et est accessible par une porte cargo spécialement aménagée.

Combinaison tarifaire

Système qui permet, pour les destinations desservies à la fois par Air France et par KLM, de choisir entre un trajet avec correspondance au *hub* de KLM à Schiphol et un trajet avec correspondance au *hub* d'Air France à Roissy-Charles de Gaulle. Les clients bénéficient ainsi de davantage de choix de fréquences, via l'un ou l'autre des deux *hubs*, à l'aller comme au retour. La tarification se fait sur la base de deux demi-aller et retour.

Couverture pétrolière

Mécanisme financier visant à protéger Air France-KLM face au risque de hausse du prix du carburant. Il consiste à acheter une certaine quantité de carburant à une certaine date et à un prix fixé à l'avance. Deux types de produits financiers, les options et les *swaps*, sont utilisés dans ce type de mécanisme.

Créneau

Un créneau correspond à l'autorisation pour un transporteur d'atterrir ou de décoller sur un aéroport à une heure et à un jour donnés.

DGAC

Direction générale de l'aviation civile. Placée sous l'autorité du ministre des Transports français, la DGAC est garante de la sûreté et de la sécurité du trafic aérien évoluant dans le ciel et sur les aérodromes français.

DGTL

Directoraat-Generaal Transport en Luchtvaart. Direction générale du transport et de l'aérien.

Placée sous l'autorité du *Minister van Verkeer en Waterstaat*, ministre de la Circulation et des travaux publics aux Pays-Bas, la DGTL est notamment responsable de la sécurité du transport aérien et de l'espace aérien néerlandais.

E-services

Gamme de services au sol, proposés par Air France et KLM à leurs passagers, s'appuyant sur les nouvelles technologies de l'information. Les e-services permettent notamment l'enregistrement sur des bornes libre-service ou via les sites internet des deux compagnies ainsi que l'utilisation du billet électronique.

Exercice IATA

Exercice social de nombreux groupes de transport aérien, dont Air France-KLM, débutant le 1^{er} avril et s'achevant le 31 mars de l'année suivante. Ces exercices permettent de mieux suivre l'évolution de l'activité en fonction des « saisons » définies par l'*International Air Transport Association* (IATA), à savoir une saison d'hiver et une saison d'été.

EASA

European Aviation Safety Agency ou agence européenne de la sécurité aérienne. L'EASA développe un savoir-faire pour tout ce qui touche à la sécurité de l'aviation civile, en vue d'aider les institutions européennes à élaborer la législation et les mesures d'exécution relatives au contrôle de la sécurité des produits aéronautiques, des organisations et des personnes associées à leur utilisation.

Équivalent siège-kilomètre offert ou ESKO

Mesure globale de la production après conversion des tonnes cargo en équivalent siège offert.

Équivalent passager-kilomètre transporté ou EPKT

Mesure globale du trafic après conversion des tonnes cargo en équivalent passager transporté.

FAA

Federal Aviation Administration. Cet organisme est responsable de la sécurité de l'aviation civile aux États-Unis.

Handling

Activité correspondant à l'armement de l'avion, c'est-à-dire son chargement et déchargement, ainsi qu'à la logistique l'entourant : gestion et stockage des produits hôteliers, etc.

Haute contribution

Classes tarifaires correspondant aux classes affaires ou première classe.

Hub

Plate-forme de correspondance où les départs et les arrivées sont programmés pour réduire au minimum le temps de transit. Air France-KLM dispose de deux des quatre premiers hubs européens : Roissy-Charles de Gaulle et Amsterdam-Schiphol. Les hubs d'Air France et de KLM sont organisés en plusieurs vagues successives d'arrivées et de départs par jour, afin de multiplier les possibilités de correspondance pour les clients.

IATA

International Air Transport Association. Créée en 1945, l'IATA a pour mission d'établir une réglementation professionnelle et de fournir à ses membres un cadre servant à la fixation et au respect de l'application des tarifs, ainsi que divers services d'aide commerciale ou financière.

Joint-venture

Société commune à deux partenaires, souvent détenue à parts égales 50/50. Ce type d'actionariat permet notamment la mise en place d'alliances technologiques ou industrielles afin de réaliser des projets particuliers communs aux entreprises partenaires.

Multi-hub

Système reliant plusieurs hubs entre eux, permettant aux clients d'accéder aux réseaux développés depuis chacun des hubs, en multipliant les possibilités d'acheminement de et vers le monde entier.

OACI ou Organisation de l'aviation civile internationale

Institution spécialisée des Nations unies, l'OACI a pour objectif de promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde. Elle établit les normes et les règles nécessaires à la sécurité, à la sûreté, à l'efficacité et à la régularité de l'aviation ainsi qu'à la protection de l'environnement.

Partage de code

Accord de partage de code (*code share*) consistant, pour deux compagnies aériennes, à commercialiser le même avion, chacune sous sa marque, sous son code IATA et sous son propre numéro de vol.

Passager-kilomètre transporté (PKT)

Unité de compte correspondant au nombre total de passagers transportés multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

Recette par passager au kilomètre

Recette pour un passager payant transporté sur un kilomètre.

Recette par tonne au kilomètre

Recette pour une tonne de fret transportée sur un kilomètre.

Recette unitaire

Dans l'activité passage, correspond à la recette pour un siège offert ou pour un passager payant transporté sur un kilomètre. Dans l'activité cargo, correspond à la recette pour une tonne offerte ou transportée au kilomètre.

Revenue management

Technique d'optimisation de la recette des vols, basée sur la recherche permanente du meilleur équilibre entre le coefficient de remplissage et les tarifs proposés.

Saison d'été

Période déterminée par l'*International Air Transport Association* (IATA). Elle commence le dernier samedi de mars et se termine le dernier samedi d'octobre. À la saison d'été correspond un programme de vols d'été sur sept mois.

Saison d'hiver

Définie par l'IATA comme la période allant du premier dimanche qui suit le dernier samedi d'octobre au vendredi précédant le dernier samedi de mars. À la saison d'hiver correspond un programme de vols d'hiver sur cinq mois.

Sécurité et sûreté aériennes

La sécurité aérienne correspond à l'ensemble des mesures mises en œuvre par les professionnels du transport aérien en vue de fiabiliser l'exploitation et l'entretien des appareils.

La sûreté aérienne intègre les mesures mises en œuvre par les professionnels du transport aérien pour prévenir tout acte illicite ou de malveillance. Le transport aérien est en effet particulièrement exposé aux actes de terrorisme du fait de l'impact médiatique considérable

offert par ce type d'activité. La sûreté aérienne comprend notamment le contrôle des bagages, le questionnement des passagers.

Siège-kilomètre offert (SKO)

Nombre total de sièges disponibles pour le transport de passagers multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

Surréservation ou surbooking

La surréservation consiste à enregistrer un nombre de réservations supérieur aux sièges disponibles. Cette pratique, utilisée par toutes les compagnies aériennes, est légal aux termes de la législation européenne et permet chaque année à un nombre très important de passagers de trouver une place à bord des avions en dégageant des sièges supplémentaires. Elle s'accompagne généralement d'une politique de compensation financière et de dédommagement appliquée par les compagnies aériennes.

Sous-flotte

Ensemble des appareils d'un même type ayant exactement les mêmes caractéristiques techniques et commerciales (moteurs, configuration de la cabine...).

Taux d'occupation ou Coefficient d'occupation

Passagers-kilomètres transportés (PKT) divisés par les sièges kilométrés offerts (SKO).

Taux de remplissage ou Coefficient de remplissage

Tonnes-kilomètres transportées (TKT) divisées par les tonnes-kilomètres offertes (TKO).

Tonne-kilomètre offerte (TKO)

Nombre total de tonnes disponibles pour le transport de fret multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

Tonne-kilomètre transportée (TKT)

Nombre total de tonnes transportées multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

Trafic

Le trafic est mesuré en passager par kilomètre transporté.

Trafic point à point

Trafic entre deux aéroports, à l'exclusion des passagers prolongeant leur voyage par une correspondance.

Tronçon

Section d'un vol entre deux destinations. Le nombre de passagers est calculé par tronçon parcouru.

Glossaire financier

ADR ou American Depositary Receipt

Air France-KLM était coté au *New York Stock Exchange* jusqu'au 6 février 2008 sous forme d'ADR. Les ADR sont des certificats négociables de dépôt, représentatifs d'une ou plusieurs actions et dont la valeur nominale est libellée en dollars. Ils sont négociés sur le marché libre OTCQX depuis le 7 février 2008.

BASA ou Bon d'acquisition et/ou de souscription d'action

Un BASA donne la possibilité de souscrire une ou plusieurs actions à un prix fixé à l'avance et pendant une durée déterminée.

Capital social

Le capital social correspond à l'ensemble des apports, en espèces ou en nature, effectués par les actionnaires soit au moment de la création de l'entreprise, soit au cours des augmentations de capital. Il est égal au nombre d'actions multiplié par la valeur nominale de l'action.

Capitalisation boursière

La capitalisation boursière correspond au cours de l'action multiplié par le nombre de titres composant le capital de la société.

Capitaux propres

Les capitaux propres représentent l'argent apporté par les actionnaires à la constitution de la société ou ultérieurement, ou laissés à la disposition de la société en tant que bénéfices non distribués sous forme de dividendes. Ils correspondent à la différence entre la valeur totale des actifs du bilan et le total des dettes.

Chiffre d'affaires

Le chiffre d'affaires correspond à l'ensemble des recettes générées par le groupe Air France-KLM dans ses trois métiers (passage, fret, maintenance) et ses activités annexes.

ESA ou Échange salaire-actions

Dans le cadre des cessions de titres Air France-KLM par l'État, il a été proposé aux salariés d'acquérir des actions au prix de l'offre en échange d'une baisse de leurs salaires sur une durée de 6 ans.

IFRS – International Financial Reporting Standards

Normes comptables internationales utilisées dans leurs comptes consolidés par les sociétés cotées de l'Union européenne. Adoptées depuis le 1^{er} janvier 2005, elles permettent aux investisseurs de comparer plus facilement les sociétés européennes entre elles.

ISIN – International Securities Identification Number

Le code ISIN est le code attribué aux valeurs cotées sur le marché Euronext permettant une recherche facile.

Marge opérationnelle ajustée

La marge opérationnelle ajustée est le rapport entre le chiffre d'affaires et le résultat d'exploitation retraité de la partie des loyers opérationnels considérée comme des charges financières, soit 34% du montant des loyers opérationnels (source interne).

OCÉANE ou Obligations convertibles en actions nouvelles ou existantes**OPE ou offre publique d'échange**

Une offre publique d'échange propose d'acquérir les titres d'une entreprise cible en échange des titres de la société à l'initiative de l'offre.

ORS ou offre réservée aux salariés

Dans le cadre des privatisations, l'État cède une tranche de titres aux salariés de l'entreprise à des conditions préférentielles.

Ratio d'endettement

Le ratio d'endettement correspond au rapport entre l'endettement net du groupe et ses fonds propres à un moment donné. Ce ratio permet de mesurer l'indépendance financière de l'entreprise : plus il est faible, plus la marge de manœuvre de l'entreprise est grande. Il est calculé à partir des dettes financières brutes (dettes financières courantes et non courantes moins les intérêts courus non échus, les dépôts sur les avions en crédit-bail plus les couvertures de change de dettes) desquelles est déduite la trésorerie nette (trésorerie et équivalent plus les valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois moins les concours bancaires courants). Ce solde ou endettement financier net est rapporté aux capitaux propres consolidés.

Résultat d'exploitation

Le résultat d'exploitation correspond à la différence entre le chiffre d'affaires et les charges engagées pour l'exploitation (charges externes, frais de personnel, amortissement et provisions). Il exprime ce que l'entreprise gagne grâce à son activité principale avant l'impact des éléments financiers et exceptionnels.

Résultat net par action

Le résultat net par action correspond au résultat net, divisé par le nombre d'actions.

Résultat net-part du groupe

Le résultat net-part du groupe correspond à la part du résultat d'exploitation revenant aux actionnaires après résultat financier, opérations exceptionnelles et impôts. Ce résultat net peut être distribué sous forme de dividendes ou mis en réserves, augmentant ainsi les capitaux propres de l'entreprise.

Retour sur capitaux employés (ROCE)

Les capitaux investis sont calculés à partir de la situation nette d'Air France-KLM diminuée des montants d'excédent des fonds de pensions de KLM (928 millions d'euros) et de la valorisation des instruments dérivés et augmentée les dettes nettes et du montant annuel des loyers opérationnels capitalisé 7 fois selon la règle sectorielle. En conséquence de ce dernier retraitement, le résultat d'exploitation est retraité de la partie des loyers opérationnels considérée comme des charges financières, soit 34% des loyers opérationnels (source interne). Le retour sur capitaux employés est le rapport entre le résultat d'exploitation retraité (après application d'un taux d'impôt normatif de 34,4%) et les capitaux employés.

TPI ou titre au porteur identifiable

Le TPI permet à une entreprise de connaître ses actionnaires au porteur.

US GAAP ou *Generally Accepted Accounting Principles in the United States*

Principes comptables généralement adoptés aux États-Unis.

Warrant

Un warrant donne le droit d'acheter ou de vendre un titre à un prix d'exercice fixé jusqu'à une échéance déterminée. Les warrants sont créés par des établissements financiers qui en assurent la diffusion et la cotation.

Information et contrôle

Personne responsable du document de référence et du rapport financier annuel

Jean-Cyril Spinetta, Président-directeur général

Attestation du responsable

J'atteste, après avoir pris toute mesure raisonnable à cet effet, que les informations contenues dans le présent document de référence sont, à ma connaissance, conformes à la réalité et ne comportent pas d'omission de nature à en altérer la portée.

J'atteste, à ma connaissance, que les comptes sont établis conformément aux normes comptables applicables et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que les informations relevant du rapport de gestion, figurant des pages 6 à 19, des pages 24 à 50, 54 à 61 et 66 à 73, des pages 76 à 82, des pages 97 à 99 et des pages 213 à 216, présentent un tableau fidèle de l'évolution des affaires, des résultats et de la situation financière de la société et de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation ainsi qu'une description de principaux risques et incertitudes auxquels elles sont confrontées.

J'ai obtenu des contrôleurs légaux des comptes une lettre de fin de travaux, dans laquelle ils indiquent avoir procédé à la vérification des informations portant sur la situation financière et les comptes donnés dans le présent document de référence ainsi qu'à la lecture d'ensemble du document de référence.



Jean-Cyril Spinetta
Président-directeur général

Contrôleurs légaux des comptes

Commissaires aux comptes titulaires

Deloitte et Associés

185, avenue Charles-de-Gaulle – 92200 Neuilly-sur-Seine
représenté par Pascal Pincemin

Date du premier mandat : 25 septembre 1998

Renouvellement pour six exercices soumis à l'Assemblée générale du 15 septembre 2004

KPMG Audit

Département de KPMG SA

1, cours Valmy – 92923 Paris-La Défense

représenté par Jean-Luc Decornoy et Jean-Paul Vellutini

Date du premier mandat : 25 septembre 2002

Renouvellement de KPMG pour six exercices soumis à l'Assemblée générale du 10 juillet 2008

Commissaires aux comptes suppléants

B.E.A.S.

7/9, Villa Houssaye – 92200 Neuilly-sur-Seine
représenté par Alain Pons

Date du premier mandat : 25 septembre 1998

Renouvellement pour six exercices soumis à l'Assemblée générale du 15 septembre 2004

SCP Jean-Claude André et Autres

2 bis, rue de Villiers – 92300 Levallois-Perret
représenté par Jean-Claude André

Date du premier mandat : 25 septembre 2002

Nommé pour six exercices par l'Assemblée générale du 25 septembre 2002

Mandat venant à échéance à l'issue de l'Assemblée générale du 10 juillet 2008 non soumis à renouvellement

Denis Marangé

1, cours Valmy – 92923 Paris-La Défense

Nomination pour six exercices soumise à l'Assemblée générale du 10 juillet 2008

Responsable de l'information financière

Dominique Barbarin
Direction de la communication financière
Tél. : +33 1 41 56 88 60

Informations incluses par référence

En application de l'article 28 du règlement (CE) n° 809/2004, les informations suivantes sont incluses par référence dans le présent document de référence :

Exercice 2006-07

Le document de référence pour l'exercice 2006-07 a été déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers en date du 22 juin 2007 sous le numéro de dépôt D.07-0627. Les comptes consolidés figurent des pages 89 à 188 et l'attestation des responsables du contrôle des comptes figure page 189. Les comptes sociaux complets figurent des pages 191 à 202 et l'attestation des responsables du contrôle des comptes figure pages 203 et 204.

Exercice 2005-06

Le document de référence pour l'exercice 2005-06 a été déposé auprès de l'Autorité des marchés financiers en date du 29 juin 2006 sous le numéro de dépôt D.06-0666. Les comptes consolidés figurent des pages 134 à 229 et l'attestation des responsables du contrôle des comptes figure pages 230 et 231. Les comptes sociaux résumés figurent des pages 232 à 236 et l'attestation des responsables du contrôle des comptes figure page 237.

Documents accessibles au public

Parmi les documents disponibles sur le site internet de la société (www.airfranceklm-finance.com) figurent notamment :

- ◆ les documents de référence 2007-08, 2006-07, 2005-06, 2004-05, 2004-03 déposés auprès de l'Autorité des marchés financiers ;
- ◆ les communiqués financiers (trafic, résultats trimestriels, semestriels et annuels) ;
- ◆ les notes d'opération ;
- ◆ les présentations financières ;
- ◆ les statuts de la société.

Honoraires des Commissaires aux comptes

<i>(En milliers d'euros)</i>	Réseau KPMG incluant KPMG N.V.			
	2007-08		2006-07	
	Montant	%	Montant	%
Audit				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	4 353	97%	7 486	89%
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	-	-	735	9%
Sous-total	4 353	97%	8 221	98%
Autres prestations				
Juridique, fiscal, social	153	3%	165	2%
Technologies de l'information	-	-	-	-
Audit interne	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-
Total Air France-KLM	4 506	100%	8 386	100%

<i>(En milliers d'euros)</i>	Deloitte et Associés			
	2007-08		2006-07	
	Montant	%	Montant	%
Audit				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	3 793	100%	6 976	97%
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	-	-	188	3%
Sous-total	3 793	100%	7 164	100%
Autres prestations				
Juridique, fiscal, social	-	-	-	-
Technologies de l'information	-	-	-	-
Audit interne	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-
Total Air France-KLM	3 793	100%	7 164	100%

Table de concordance

La présente table de concordance reprend les principales rubriques prévues par le règlement (ce) numéro 809/2004 de la Commission européenne du 29 avril 2004 (le « règlement ») et renvoie aux pages du présent document où sont mentionnées les informations relatives à chacune de ces rubriques.

N°	Rubriques figurant dans l'Annexe 1 du Règlement	Page
1.	Personnes responsables	p. 232
2.	Contrôleurs légaux des comptes	p. 232
3.	Informations financières sélectionnées	
3.1.	Informations historiques	p. 2 à 3 et p. 233
3.2.	Informations intermédiaires	sans objet
4.	Facteurs de risques	p. 75 à 90
5.	Informations concernant l'émetteur	
5.1.	Histoire et évolution de la société – renseignements à caractère général	p. 210 et p. 212
5.2.	Principaux investissements	p. 92
6.	Aperçu des activités	
6.1.	Principales activités	p. 23 à 50
6.2.	Principaux marchés	p. 25
6.3.	Événements exceptionnels	p. 82 et p. 159
6.4.	Dépendance vis-à-vis des brevets, licences, contrats et procédés de fabrication	sans objet
6.5.	Éléments fondateurs des déclarations concernant la position concurrentielle	p. 25
7.	Organigramme	
7.1.	Description sommaire du groupe	p. 220
7.2.	Liste des filiales importantes	p. 186 à 191
8.	Propriétés immobilières, usines et équipements	
8.1.	Immobilisations corporelles importantes	p. 44 à 50 et p. 94
8.2.	Questions environnementales pouvant influencer l'utilisation des immobilisations corporelles	p. 58 à 61 et p. 76
9.	Examen de la situation financière et du résultat	
9.1.	Situation financière	p. 92
9.2.	Résultat d'exploitation	p. 97
10.	Trésorerie et capitaux	
10.1.	Capitaux de l'émetteur	p. 103 et p. 213
10.2.	Source et montant des flux de trésorerie	p. 106
10.3.	Conditions d'emprunt et structure de financement	p. 3, p. 92 et p. 160
10.4.	Restrictions à l'utilisation des capitaux	sans objet
10.5.	Sources de financement attendues	sans objet
11.	Recherche et développement, brevets et licences	sans objet
12.	Information sur les tendances	p. 51

N°	Rubriques figurant dans l'Annexe 1 du Règlement	Page
13.	Prévisions ou estimations du bénéfice	sans objet
14.	Organes d'administration, de direction et de surveillance et direction générale	
14.1.	Composition – déclarations	p. 6 à 19
14.2.	Conflits d'intérêts	p. 12
15.	Rémunération et avantages	
15.1.	Rémunérations et avantages en nature	p. 15 à 18 et p. 183
15.2.	Retraites et autres avantages	p. 16 et p. 183
16.	Fonctionnement des organes d'administration et de direction	
16.1.	Mandats des membres du Conseil d'administration	p. 6 à 9
16.2.	Contrats de service liant les membres des organes d'administration	p. 12
16.3.	Informations sur le comité d'audit et le comité de rémunération	p. 13 et p.14
16.4.	Déclaration relative au gouvernement d'entreprise	p. 11 à 14
17.	Salariés	
17.1.	Nombre de salariés	p. 54 et p. 124
17.2.	Participations dans le capital de l'émetteur et stock-options	p. 18, p. 149 et p. 215
17.3.	Accord prévoyant une participation des salariés dans le capital de l'émetteur	sans objet
18.	Principaux actionnaires	
18.1.	Identification des principaux actionnaires	p. 215 à 217
18.2.	Existence de droits de vote différents	p. 213
18.3.	Contrôle de l'émetteur	sans objet
18.4.	Accord dont la mise en œuvre pourrait entraîner un changement de contrôle	p. 215
19.	Opérations avec des apparentés	p. 183
20.	Informations financières concernant le patrimoine, la situation financière et les résultats de l'émetteur	
20.1.	Informations financières historiques	p. 2 à 3 et p.233
20.2.	Informations financières pro forma	sans objet
20.3.	États financiers	p. 100 à 191 et p.193 à 203
20.4.	Vérifications des informations financières historiques annuelles	p. 192 et p. 205
20.5.	Date des dernières informations financières	p. 100 à 191 et p. 193 à 203
20.6.	Informations financières intermédiaires et autres	sans objet
20.7.	Dividendes	p. 3 et p. 20
20.8.	Procédures judiciaires et d'arbitrage	p. 158 à 159 et p. 202 à 203
20.9.	Changement significatif de la situation financière ou commerciale	p. 51

N°	Rubriques figurant dans l'Annexe 1 du Règlement	Page
21.	Informations complémentaires	
21.1.	Capital social	p. 213
21.2.	Acte constitutif et statuts	p. 212 et 215
22.	Contrats importants	sans objet
23.	Informations provenant de tiers, déclarations d'experts et déclarations d'intérêts	sans objet
24.	Documents accessibles au public	p. 233
25.	Informations sur les participations	p. 201 à 202 et p. 220 à 224





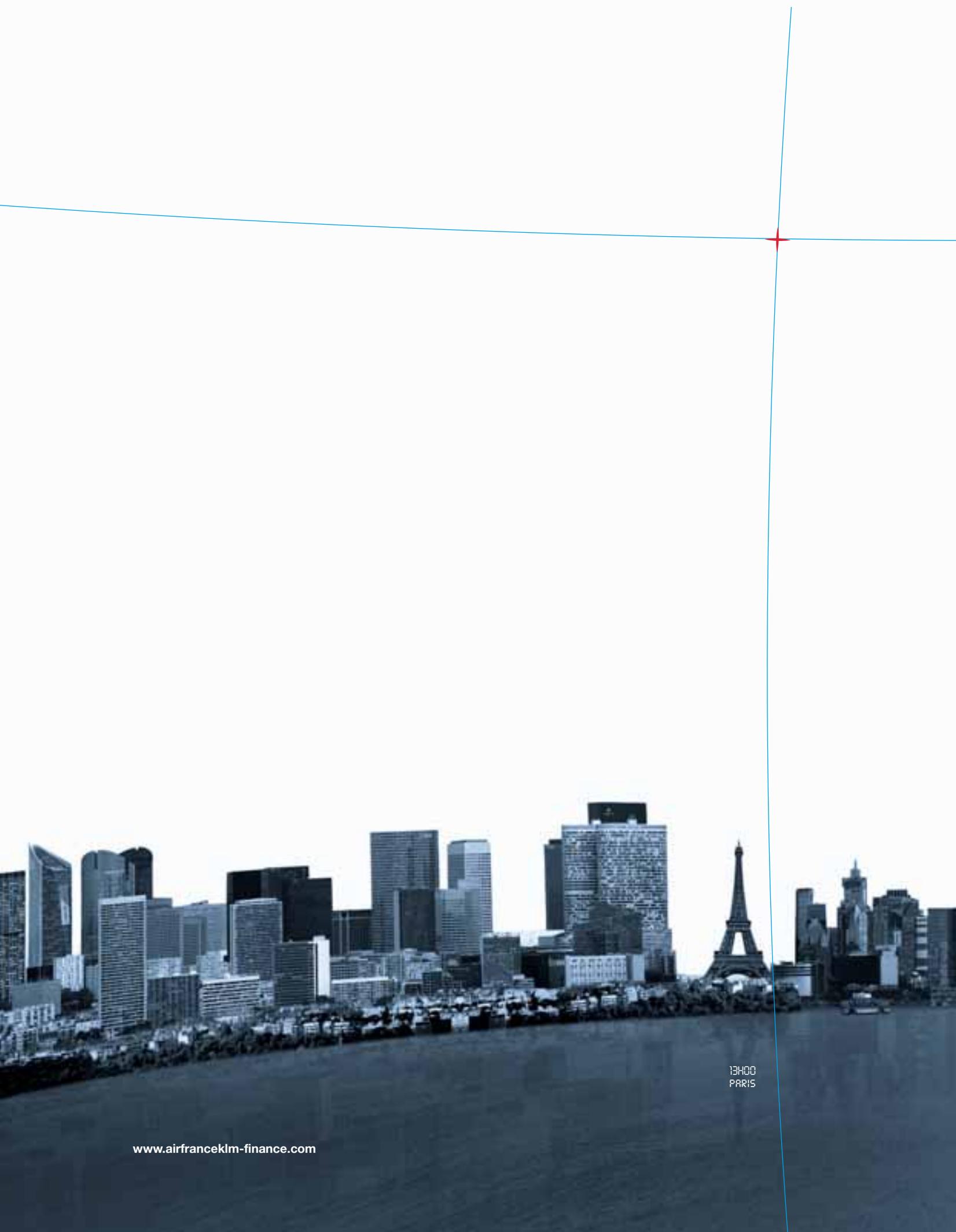
Document édité par la communication financière d'Air France-KLM - 45, rue de Paris - 95747 Roissy-CDG
Conseil en rédaction : Dousot Conseil (Patrick Dousot)



Ce document a été imprimé en France par un imprimeur certifié Imprim'Vert, sur un papier ECF (exempt de chlore élémentaire) à base de pâtes provenant de forêts gérées durablement sur un plan environnemental, économique et social, recyclable et biodégradable, produit par les usines Condat certifiées ISO 14001/EMAS et PEFC/FSC.

Création et conception :  **Labrador** 01 53 06 30 80

Couverture : Sequoia. Crédits photos : Didier Rebeis/Interlinks Image, DR, Joe Sohm/Getty Images, Louis-Laurent Grandadam/Getty Images.



13400
PARIS