

**ETATS FINANCIERS CONSOLIDES**

Etablis conformément aux principes de comptabilisation et méthodes d'évaluation des normes  
IFRS adoptées par l'Union Européenne

**1<sup>er</sup> janvier 2015 – 31 décembre 2015**

# Groupe Air France-KLM

## Table des matières

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ .....	- 5 -
ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ .....	- 6 -
BILAN CONSOLIDÉ .....	- 7 -
VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS .....	- 9 -
TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ .....	- 10 -
1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ .....	- 13 -
2. RETRAITEMENT DES COMPTES 2014.....	- 13 -
2.1. Changement de présentation du compte de résultat .....	- 13 -
2.2. Modification de la méthode de conversion des provisions en devises .....	- 13 -
2.3. Revue de la présentation des états financiers en cohérence avec les autres éléments de communication financière .....	- 14 -
3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS .....	- 15 -
3.1. Intervenues au cours de la période .....	- 15 -
3.2. Postérieures à la clôture.....	- 16 -
4. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES .....	- 17 -
4.1. Principes comptables.....	- 17 -
4.2. Utilisation d'estimations .....	- 18 -
4.3. Méthodes de consolidation.....	- 18 -
4.4. Conversion des états financiers et des opérations en monnaies étrangères.....	- 19 -
4.5. Regroupements d'entreprises.....	- 20 -
4.6. Chiffre d'affaires.....	- 21 -
4.7. Programme de fidélisation.....	- 21 -
4.8. Distinction entre résultat d'exploitation courant et résultat des activités opérationnelles .....	- 22 -
4.9. Agrégats utilisés dans le cadre de la communication financière .....	- 22 -
4.10. Résultat par action .....	- 22 -
4.11. Instruments financiers, évaluation des actifs et passifs financiers .....	- 23 -
4.12. Goodwill .....	- 25 -
4.13. Immobilisations incorporelles .....	- 25 -
4.14. Immobilisations corporelles.....	- 26 -
4.15. Test de valeur d'actif.....	- 27 -
4.16. Stocks.....	- 28 -
4.17. Actions propres.....	- 28 -
4.18. Avantages du personnel .....	- 28 -
4.19. Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle .....	- 28 -
4.20. Autres provisions.....	- 29 -
4.21. Droit d'émission de gaz à effet de serre .....	- 29 -
4.22. Frais d'émission d'emprunts et frais d'augmentation de capital .....	- 29 -
4.23. Impôts différés .....	- 29 -
4.24. Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées.....	- 30 -
5. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION .....	- 31 -
6. INFORMATIONS SECTORIELLES .....	- 31 -
6.1. Informations par secteur d'activité .....	- 33 -
6.2. Informations par secteur géographique .....	- 35 -
7. CHARGES EXTERNES .....	- 36 -
8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS.....	- 37 -
9. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS .....	- 37 -
10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES .....	- 38 -
11. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS.....	- 38 -
12. COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS.....	- 41 -
13. IMPÔTS .....	- 42 -
13.1. Charge d'impôt.....	- 42 -
13.2. Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère) .....	- 43 -
13.3. Taux effectif d'impôt.....	- 43 -
13.4. Variations des impôts différés au cours de la période .....	- 44 -
13.5. Actifs d'impôt différé non reconnus .....	- 45 -
14. RESULTAT NET DES ACTIVITES NON POURSUIVIES .....	- 46 -
15. ACTIFS DETENUS EN VUE DE LA VENTE.....	- 46 -

# Groupe Air France-KLM

16. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION .....	- 46 -
16.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action .....	- 46 -
16.2 Instruments non dilutifs.....	- 47 -
16.3 Instruments émis postérieurement à la clôture.....	- 47 -
17. GOODWILL .....	- 47 -
17.1 Détail des goodwill.....	- 47 -
17.2 Variation de la valeur nette des goodwill .....	- 47 -
18. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES .....	- 48 -
19. TEST DE VALEUR D'ACTIF.....	- 49 -
20. IMMOBILISATIONS CORPORELLES .....	- 50 -
21. INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS .....	- 51 -
22. TITRES MIS EN EQUIVALENCE .....	- 51 -
23. ACTIFS DE RETRAITE.....	- 53 -
24. AUTRES ACTIFS FINANCIERS .....	- 54 -
25. STOCKS ET ENCOURS.....	- 56 -
26. CREANCES CLIENTS .....	- 56 -
27. AUTRES DEBITEURS .....	- 57 -
28. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES.....	- 57 -
29. CAPITAUX PROPRES .....	- 58 -
29.1 Capital .....	- 58 -
29.2 Primes d'émission.....	- 59 -
29.3 Actions d'auto-contrôle.....	- 59 -
29.4 Titres subordonnés .....	- 59 -
29.5 Réserves et résultat.....	- 59 -
30. PAIEMENT FONDE SUR DES ACTIONS .....	- 60 -
Plan PPSs KLM.....	- 60 -
31. PROVISIONS RETRAITE .....	- 61 -
31.1 Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie .....	- 61 -
31.2 Description des hypothèses actuarielles utilisées et sensibilités associées .....	- 65 -
31.3 Evolution des engagements .....	- 67 -
31.4 Composition des actifs affectés aux plans.....	- 68 -
31.5 Sorties de trésorerie attendues et risques liés aux engagements de retraite .....	- 69 -
32. AUTRES PROVISIONS.....	- 69 -
32.1 Provisions .....	- 70 -
32.2 Passifs éventuels.....	- 71 -
33. DETTES FINANCIERES .....	- 72 -
33.1 Emprunts subordonnés à durée indéterminée .....	- 73 -
33.2 OCEANE.....	- 73 -
33.3 Emprunts obligataires.....	- 74 -
33.4 Emprunts location financement .....	- 75 -
33.5 Autres emprunts.....	- 76 -
33.6 Analyse par échéance .....	- 76 -
33.7 Analyse par devise .....	- 77 -
33.8 Lignes de crédit.....	- 77 -
34. DETTE NETTE.....	- 78 -
35. AUTRES CREDITEURS .....	- 79 -
36. INSTRUMENTS FINANCIERS.....	- 79 -
36.1 Gestion des risques .....	- 79 -
36.2 Instruments dérivés.....	- 82 -
36.3 Valeurs de marché des instruments financiers .....	- 88 -
36.4 Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur.....	- 90 -
37. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS.....	- 91 -
37.1 Locations financement .....	- 91 -
37.2 Locations opérationnelles .....	- 91 -
38. COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES .....	- 92 -
39. AUTRES ENGAGEMENTS .....	- 94 -
39.1 Engagements donnés .....	- 94 -
39.2 Engagements reçus .....	- 94 -
40. PARTIES LIEES.....	- 94 -
40.1 Transactions avec les principaux dirigeants .....	- 94 -
40.2 Transactions avec les autres parties liées .....	- 94 -
41. TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDE .....	- 96 -
41.1 Autres éléments non monétaires et pertes de valeur .....	- 96 -

# Groupe Air France-KLM

41.2 Prise de contrôle de filiales et participations, achat de participations dans les sociétés non contrôlées .....	- 96 -
41.3 Cession de participations minoritaires, d'actions propres .....	- 97 -
41.4 Transactions non monétaires.....	- 97 -
42. HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES .....	- 98 -
43. PERIMETRE DE CONSOLIDATION .....	- 98 -
43.1 Sociétés consolidées .....	- 99 -
43.2 Sociétés mises en équivalence .....	- 102 -

# Groupe Air France-KLM

## COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

<i>En millions d'euros</i>			
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>	<i>Notes</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b> <b>Retraité<sup>(*)</sup></b>
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>6</b>	<b>26 059</b>	<b>24 912</b>
Autres produits de l'activité		<b>3</b>	<b>18</b>
<b>Produits des activités ordinaires</b>		<b>26 062</b>	<b>24 930</b>
Charges externes	<b>7</b>	(15 682)	(15 171)
Frais de personnel	<b>8</b>	(7 852)	(7 636)
Impôts et taxes		(167)	(169)
Autres produits et charges	<b>10</b>	1 113	508
<b>EBITDAR</b>	<b>2</b>	<b>3 474</b>	<b>2 462</b>
Loyers opérationnels (avions)		(1 027)	(873)
<b>EBITDA</b>	<b>2</b>	<b>2 447</b>	<b>1 589</b>
Amortissements, dépréciations et provisions	<b>9</b>	(1 631)	(1 718)
<b>Résultat d'exploitation courant</b>		<b>816</b>	<b>(129)</b>
Cessions de matériels aéronautiques	<b>11</b>	(6)	-
Autres produits et charges non courants	<b>11</b>	305	880
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>		<b>1 115</b>	<b>751</b>
Coût de l'endettement financier brut	<b>12</b>	(373)	(446)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie		63	76
<b>Coût de l'endettement financier net</b>		<b>(310)</b>	<b>(370)</b>
Autres produits et charges financiers	<b>12</b>	(605)	(359)
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>		<b>200</b>	<b>22</b>
Impôts	<b>13</b>	(43)	(195)
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>		<b>157</b>	<b>(173)</b>
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	<b>22</b>	(30)	(39)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>		<b>127</b>	<b>(212)</b>
Résultat net des activités non poursuivies	<b>14</b>	-	(4)
<b>Résultat net</b>		<b>127</b>	<b>(216)</b>
<i>Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle</i>		9	9
<i>Résultat net : Propriétaires de la société mère</i>		118	(225)
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base et dilué	<b>16</b>	0,34	(0,76)
Résultat net des activités poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base et dilué	<b>16</b>	0,34	(0,75)
Résultat net des activités non poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base et dilué	<b>16</b>	-	(0,01)

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

(\*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

# Groupe Air France-KLM

## ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE

<i>En millions d'euros</i>			
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>	<i>Notes</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b> <b>Retraité<sup>(*)</sup></b>
<b>Résultat net</b>		<b>127</b>	<b>(216)</b>
<b>Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente</b>			
Variation de la juste valeur portée en autres éléments du résultat global		71	7
Variation de la juste valeur transférée en résultat		(221)	(250)
<b>Couverture de juste valeur</b>			
Partie efficace de la variation de juste valeur portée en autres éléments du résultat global		(60)	27
Variation de la juste valeur transférée en résultat		-	74
<b>Couverture des flux de trésorerie</b>			
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en autres éléments du résultat global		(955)	(1 387)
Variation de la juste valeur transférée en résultat		1 216	123
<b>Variation de la réserve de conversion</b>		<b>8</b>	<b>10</b>
<b>Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global</b>	<i>13.2</i>	<b>(48)</b>	<b>341</b>
<b>Total des autres éléments recyclables du résultat global</b>		<b>11</b>	<b>(1 055)</b>
<b>Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies</b>		<b>498</b>	<b>(2 260)</b>
<b>Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global</b>	<i>13.2</i>	<b>(295)</b>	<b>583</b>
<b>Total des autres éléments non recyclables du résultat global</b>		<b>203</b>	<b>(1 677)</b>
<b>Total des autres éléments du résultat global, après impôt</b>		<b>214</b>	<b>(2 732)</b>
<b>Résultat global</b>		<b>341</b>	<b>(2 948)</b>
- Propriétaires de la société mère		<b>330</b>	<b>(2 942)</b>
- Participations ne donnant pas le contrôle		11	(6)

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

(\*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

# Groupe Air France-KLM

## BILAN CONSOLIDÉ

<b>Actif</b>		<b>31 décembre</b>	<b>31 décembre</b>
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
			<b>Retraité (*)</b>
Goodwill	<i>17</i>	247	243
Immobilisations incorporelles	<i>18</i>	1 018	1 009
Immobilisations aéronautiques	<i>20</i>	8 743	8 728
Autres immobilisations corporelles	<i>20</i>	1 670	1 750
Titres mis en équivalence	<i>22</i>	118	139
Actifs de retraite	<i>23</i>	1 773	1 409
Autres actifs financiers	<i>24</i>	1 224	1 502
Impôts différés	<i>13.4</i>	702	1 042
Autres débiteurs	<i>27</i>	295	243
<b>Actif non courant</b>		<b>15 790</b>	<b>16 065</b>
Actifs détenus en vue de la vente	<i>15</i>	4	3
Autres actifs financiers	<i>24</i>	967	787
Stocks et en-cours	<i>25</i>	532	538
Créances clients	<i>26</i>	1 800	1 728
Autres débiteurs	<i>27</i>	1 138	961
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<i>28</i>	3 104	3 159
<b>Actif courant</b>		<b>7 545</b>	<b>7 176</b>
<b>Total actif</b>		<b>23 335</b>	<b>23 241</b>

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

(\*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

# Groupe Air France-KLM

## BILAN CONSOLIDÉ (suite)

<b>Passif et capitaux propres</b>		<b>31 décembre</b>	<b>31 décembre</b>
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
			<b>Retraité (*)</b>
Capital	<b>29.1</b>	300	300
Primes d'émission et de fusion	<b>29.2</b>	2 971	2 971
Actions d'autocontrôle	<b>29.3</b>	(85)	(86)
Titres subordonnés	<b>29.4</b>	600	-
Réserves et résultat	<b>29.5</b>	(3 561)	(3 877)
<b>Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)</b>		<b>225</b>	<b>(692)</b>
Participations ne donnant pas le contrôle		48	39
<b>Capitaux propres</b>		<b>273</b>	<b>(653)</b>
Provisions retraite	<b>31</b>	1 995	2 119
Autres provisions	<b>32</b>	1 513	1 404
Dettes financières	<b>33</b>	7 060	7 994
Impôts différés	<b>13.4</b>	11	14
Autres créditeurs	<b>35</b>	484	536
<b>Passif non courant</b>		<b>11 063</b>	<b>12 067</b>
Provisions	<b>32</b>	742	731
Dettes financières	<b>33</b>	2 017	1 885
Dettes fournisseurs		2 395	2 444
Titres de transport émis et non utilisés		2 515	2 429
Programme de fidélisation		760	759
Autres créditeurs	<b>35</b>	3 567	3 330
Concours bancaires	<b>28</b>	3	249
<b>Passif courant</b>		<b>11 999</b>	<b>11 827</b>
<b>Total passif</b>		<b>23 062</b>	<b>23 894</b>
<b>Total capitaux propres et passifs</b>		<b>23 335</b>	<b>23 241</b>

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

(\*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.



# Groupe Air France-KLM

## VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

<i>En millions d'euros</i>	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto- contrôle	Titres subordonnés	Réserves et résultats	Capitaux propres – Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
<b>Au 31 décembre 2013 - Retraité<sup>(*)</sup></b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(85)</b>	<b>-</b>	<b>(935)</b>	<b>2 251</b>	<b>48</b>	<b>2 299</b>
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	-	(228)	(228)	-	(228)
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-	(900)	(900)	(4)	(904)
Gain/(perte) lié aux couvertures de juste valeur	-	-	-	-	-	67	67	-	67
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	-	(1 663)	(1 663)	(14)	(1 677)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-	7	7	3	10
<b>Autres éléments du résultat global</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(2 717)</b>	<b>(2 717)</b>	<b>(15)</b>	<b>(2 732)</b>
Résultat de la période	-	-	-	-	-	(225)	(225)	9	(216)
<b>Résultat global</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(2 942)</b>	<b>(2 942)</b>	<b>(6)</b>	<b>(2 948)</b>
Titres d'autocontrôle	-	-	-	(1)	-	-	(1)	-	(1)
Distribution de dividendes	-	-	-	-	-	-	-	(3)	(3)
<b>Au 31 décembre 2014 - Retraité<sup>(*)</sup></b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(86)</b>	<b>-</b>	<b>(3 877)</b>	<b>(692)</b>	<b>39</b>	<b>(653)</b>
<b>Au 31 décembre 2014 - Retraité<sup>(*)</sup></b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(86)</b>	<b>-</b>	<b>(3 877)</b>	<b>(692)</b>	<b>39</b>	<b>(653)</b>
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	-	(138)	(138)	-	(138)
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-	179	179	-	179
Gain/(perte) lié aux couvertures de juste valeur	-	-	-	-	-	(38)	(38)	-	(38)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	-	201	201	2	203
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-	8	8	-	8
<b>Autres éléments du résultat global</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>212</b>	<b>212</b>	<b>2</b>	<b>214</b>
Résultat de la période	-	-	-	-	-	118	118	9	127
<b>Résultat global</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>330</b>	<b>330</b>	<b>11</b>	<b>341</b>
Titres subordonnés	-	-	-	-	600	-	600	-	600
Distribution de dividendes et de coupons sur titres subordonnés	-	-	-	-	-	(12)	(12)	(5)	(17)
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	(2)	(2)	3	1
Titres d'autocontrôle	-	-	-	1	-	-	1	-	1
<b>Au 31 décembre 2015</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300</b>	<b>2 971</b>	<b>(85)</b>	<b>600</b>	<b>(3 561)</b>	<b>225</b>	<b>48</b>	<b>273</b>

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

(\*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

# Groupe Air France-KLM

## TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre	Notes	2015	2014
<i>En millions d'euros</i>			Retraité (*)
Résultat net des activités poursuivies		127	(212)
Résultat net des activités non poursuivies	14	-	(4)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	9	1 631	1 725
Dotations nettes aux provisions financières	12	59	68
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels	11	(224)	(19)
Résultat sur cessions de filiales et participations	11	(224)	(184)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		91	73
Ecart de change non réalisé		294	163
Résultats des sociétés mises en équivalence	22	30	39
Impôts différés	13	4	158
Pertes de valeur	41.1	5	114
Autres éléments non monétaires	41.1	32	(1 042)
<b>Capacité d'autofinancement</b>		<b>1 825</b>	<b>879</b>
<i>Dont activités non poursuivies</i>		-	(6)
(Augmentation) / diminution des stocks		36	(24)
(Augmentation) / diminution des créances clients		(55)	98
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		(62)	29
Variation des autres débiteurs et créditeurs		156	10
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>		<b>75</b>	<b>113</b>
Variation du besoin en fonds de roulement des activités non poursuivies		-	20
<b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation</b>		<b>1 900</b>	<b>1 012</b>
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	41.2	(7)	(43)
Investissements corporels et incorporels	21	(1 647)	(1 431)
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées	11	342	354
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	11	353	269
Dividendes reçus		5	20
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		(208)	285
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement des activités non poursuivies		-	(20)
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement</b>		<b>(1 162)</b>	<b>(566)</b>
Augmentation de capital		1	-
Emission de dette subordonnée	29.4	600	-
Vente de participation sans modification du contrôle		4	-
Emission de nouveaux emprunts		1 077	1 583
Remboursement d'emprunts		(1 549)	(2 024)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement		(664)	(565)
Nouveaux prêts		(89)	(10)
Remboursement des prêts		140	36
Dividendes et coupons sur dettes subordonnées distribués		(24)	(3)
<b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>		<b>(504)</b>	<b>(983)</b>
Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants		(43)	(77)
<b>Variation de la trésorerie nette</b>		<b>191</b>	<b>(614)</b>
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	28	2 910	3 518
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	28	3 101	2 910
Variation de la trésorerie nette des activités non poursuivies		-	(6)
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)		(41)	(35)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(359)	(420)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		37	39

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

(\*) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

## Groupe Air France-KLM

<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<i>En millions d'euros</i>		<b>Retraité</b>
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	1 900	1 012
Investissements corporels et incorporels	(1 647)	(1 431)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	353	269
Flux net de trésorerie des activités non poursuivies provenant de l'exploitation	-	(14)
<b>Cash flow libre d'exploitation, hors activités non poursuivies</b>	<b>606</b>	<b>(164)</b>

**NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDÉS**

# Groupe Air France-KLM

## 1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

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

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

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

La monnaie de présentation du groupe, qui est également la monnaie fonctionnelle d'Air France-KLM, est l'euro.

## 2. RETRAITEMENT DES COMPTES 2014

### 2.1. Changement de présentation du compte de résultat

Afin d'assurer une meilleure lecture des évolutions de la performance, le groupe a décidé, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, d'isoler les éléments de production capitalisée sur une seule et même ligne du compte de résultat (« Autres produits et charges ») alors qu'ils étaient jusqu'alors ventilés par nature de dépense. Les comptes consolidés au 31 décembre 2014 ont été retraités afin de permettre la comparaison. Les impacts du reclassement sur le compte de résultat au 31 décembre 2014 sont les suivants :

<i>En millions d'euros</i>	<b>31 décembre 2014</b>
Charges externes	(445)
Frais de personnel	(128)
Autres produits et charges	573
<b>Résultat d'exploitation courant</b>	<b>-</b>

### 2.2. Modification de la méthode de conversion des provisions en devises

Le groupe enregistre des provisions pour maintenance et restitution d'avions en location opérationnelle. Une part significative de ces provisions est destinée à couvrir l'achat de pièces détachées qui seront payées en dollars US, quelle que soit la monnaie fonctionnelle de la société. Afin d'assurer une meilleure analyse des impacts liés à la variation du dollar, le groupe a décidé, depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, d'isoler les effets de réévaluation des provisions en devises en « Autres produits et charges financiers » alors qu'ils étaient jusqu'alors enregistrés en « Amortissements, dépréciations et provisions ».

Par ailleurs, le taux de clôture sera utilisé pour convertir les montants provisionnés à la clôture. Antérieurement, le groupe utilisait le taux moyen du dollar pour convertir les provisions maintenance. Les comptes consolidés au 31 décembre 2014 ont été retraités afin de permettre la comparaison.

# Groupe Air France-KLM

Les impacts du retraitement sur le compte de résultat sont les suivants :

<i>En millions d'euros</i>	<b>31 décembre 2014</b>
Autres produits et charges financiers	(41)
<b>Résultat avant impôt des entreprises intégrées</b>	<b>(41)</b>
Impôts	14
<b>Résultat net</b>	<b>(27)</b>

Les impacts du retraitement sur le bilan sont les suivants :

<i>En millions d'euros</i>	<b>1<sup>er</sup> janvier 2014</b>	<b>31 décembre 2014</b>
Impôts différés	(3)	11
<b>Total actif</b>	<b>(3)</b>	<b>11</b>
Réserves et résultat	6	(21)
Autres provisions	(9)	32
<b>Total capitaux propres et passifs</b>	<b>(3)</b>	<b>11</b>

## 2.3. Revue de la présentation des états financiers en cohérence avec les autres éléments de communication financière

Conformément aux dispositions prévues par la norme IAS 1 "Présentation des états financiers" et aux préconisations formulées par l'Autorité des Marchés Financiers dans son guide publié le 1er juillet 2015, le groupe Air France-KLM a décidé de revoir la présentation de ses états financiers afin de le rapprocher des agrégats utilisés dans le cadre de la communication financière du groupe. Les éléments dont la présentation a été modifiée sont les suivants :

### Compte de résultat consolidé :

- Présentation des lignes EBITDAR et EBITDA

Ces notions sont définies en note 4.9. La note 6.1 relative aux informations par secteur d'activité a été revue en conséquence. Ce changement s'accompagne de la présentation d'une ligne « loyers opérationnels (avions) » avec le reclassement suivant :

<i>En millions d'euros</i>	<b>31 décembre 2014</b>
Charges externes	873
Loyers opérationnels (avions)	(873)
<b>Total</b>	<b>-</b>

- Reclassement des charges de personnel intérimaire du poste « charges externes » vers le poste « frais de personnel » et présentation des effectifs correspondants (voir notes 7 et 8)

<i>En millions d'euros</i>	<b>31 décembre 2014</b>
Charges externes	192
Frais de personnel	(192)
<b>Total</b>	<b>-</b>

# Groupe Air France-KLM

## Tableau de flux de trésorerie consolidé :

- Présentation de la ligne de sous-total "Variation du besoin en fonds de roulement"
- Présentation additionnelle de l'information relative au Cash flow libre d'exploitation. Cette notion est définie en note 4.9

## Dettes nettes :

- Présentation d'une note spécifique relative au calcul de la dette nette (voir note 34)

## 3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

### 3.1. Intervenues au cours de la période

#### Titres Amadeus

Le groupe a cédé, le 15 janvier 2015, un bloc de 9 857 202 actions de la société espagnole Amadeus IT Holding S.A. ("Amadeus"), représentant environ 2,2% du capital de la société.

Le résultat de cette cession s'élève à 218 millions d'euros pour un produit de trésorerie de 327 millions d'euros (voir note 11).

A l'issue de cette opération, le groupe conserve 9,9 millions de titres Amadeus. La valeur de ces titres est couverte par l'opération de couverture mise en place le 25 novembre 2014 (voir notes 24 et 36.1).

#### Plans de départs volontaires

Lors de la réunion de son Comité Central d'Entreprise (CCE) du 13 février 2015, la direction d'Air France a présenté des projets de plans de départs volontaires personnels au sol et personnels navigant commerciaux, dont l'ampleur est de l'ordre de 800 effectifs en équivalents temps pleins. A ce titre, le groupe a comptabilisé en compte de résultat un montant de 56 millions d'euros au 31 décembre 2015.

Après les mesures de départs volontaires prises en 2014 et après consultation des organismes sociaux, Martinair a lancé le 8 mai 2015 un nouveau plan de départ volontaire destiné à réduire les effectifs de pilotes cargo, suite à la forte réduction de la flotte tout cargo, soit environ 110 effectifs en équivalents temps pleins. A ce titre, le groupe a comptabilisé en compte de résultat un montant de 40 millions d'euros au 31 décembre 2015.

KLM a lancé en juin 2015 un plan de départ volontaire destiné à réduire les effectifs des activités cargo et maintenance d'environ 330 effectifs en équivalents temps pleins. A ce titre, le groupe a comptabilisé en compte de résultat un montant de 31 millions d'euros au 31 décembre 2015.

Les provisions précitées constituent la meilleure estimation des coûts engendrés par ces plans de départs volontaires, tel que décrit en note 11.

# Groupe Air France-KLM

## **Emission obligataire subordonnée perpétuelle**

Afin de consolider sa structure financière pendant la période de mise en œuvre du plan Perform 2020, le groupe a réalisé, au cours de la première quinzaine d'avril 2015, une émission obligataire subordonnée perpétuelle d'un montant total de 600 millions d'euros. Ces titres, de maturité perpétuelle et portant un coupon annuel de 6,25%, disposent d'une première option de remboursement en octobre 2020 au gré de l'émetteur. Ils sont comptabilisés en capitaux propres, conformément aux dispositions prévues par les normes IFRS (voir note 29.4).

Le 1<sup>er</sup> octobre 2015, Air France-KLM a payé, pour un montant de 18 millions d'euros, le premier coupon relatif à cet instrument.

## **Lignes de crédit**

Le 29 avril 2015, le groupe a signé une ligne de crédit pour un montant de 1,1 milliard d'euros, renouvelant de manière anticipée la ligne d'Air France arrivant à échéance en avril 2016. Cette nouvelle ligne de crédit, souscrite auprès d'un syndicat composé de 13 banques de premier plan, est constituée de deux tranches de 550 millions d'euros chacune, d'une durée respective de trois et cinq ans (voir note 33.8).

Le 2 juillet 2015, KLM a signé une ligne de crédit pour un montant de 575 millions d'euros, renouvelant de manière anticipée la ligne arrivant à échéance en juillet 2016. Cette nouvelle ligne de crédit, d'une durée de 5 ans, a été souscrite auprès d'un syndicat composé de 10 banques de premier plan (voir note 33.8).

## **Cession de slots**

Le 21 octobre 2015, le groupe a transféré à Delta Air Lines six paires de slots à Londres Heathrow pour un montant total de 247 millions d'euros, générant une plus-value de 230 millions d'euros (voir note 11).

## **3.2. Postérieurs à la clôture**

### **Litige en matière de législation anti-trust dans les secteurs du fret aérien**

Le 13 janvier 2016, dans le cadre de la décision rendue le 16 décembre 2015 (voir note 32.1.3), le Tribunal de l'Union Européenne a levé sa demande de garantie par nantissement de comptes de trésorerie. Il a été tenu compte de cet événement pour la détermination du montant des actifs nantis au 31 décembre 2015 (voir notes 24 et 39.1).



# Groupe Air France-KLM

## 4. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

### 4.1. Principes comptables

#### Principes de préparation des états financiers consolidés et référentiel comptable

En application du règlement européen n°1606 / 2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM au 31 décembre 2015 sont établis conformément aux normes IFRS (International Financial Reporting Standards) telles qu'adoptées par l'Union européenne et applicable à la date de clôture.

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

Les états financiers consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 17 février 2016.

#### Evolution du référentiel comptable

- Normes IFRS et interprétations de l'IFRIC applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2015

L'amendement à la norme IAS 19 « Avantages du personnel », relatif au traitement des cotisations des participants, est applicable aux périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> février 2015. Cet amendement n'a pas généré d'impact significatif sur les comptes du groupe au 31 décembre 2015.

- Normes IFRS et interprétations de l'IFRIC applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2016

- Amendement à la norme IFRS 11 « Partenariats », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016,
- Amendement à la norme IAS 16 « Immobilisations corporelles » et IAS 38 « Immobilisations incorporelles », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016,
- Amendement à la norme IAS 1 « Présentation des états financiers », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016.

Le groupe n'attend pas d'impact significatif au titre de l'application des amendements précités.

- Textes potentiellement applicables au groupe, publiés par l'IASB, mais non encore adoptés par l'Union européenne

- Amendement à la norme IAS 28 « Participations dans des entreprises associées et des coentreprises » et IFRS 10 « Etats financiers consolidés » pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2016,
- Norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018. Cette norme remplacera les normes IAS 18 « Produits des activités ordinaires », IAS 11 « Contrats de construction » et IFRIC 13 « Programmes de fidélisation de la clientèle »,
- Norme IFRS 9 « Instruments financiers », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2018.

Le groupe n'attend pas d'impact significatif au titre de l'application des amendements précités.

L'application des normes IFRS 15 et IFRS 9 est quant à elle en cours d'étude. La mise en œuvre de ces normes est suivie en mode projet. Pour chacune d'elles, le groupe a mis en place des groupes de travail dédiés avec chacun des métiers et des départements concernés. L'objectif est, dans un premier temps, d'identifier les changements par rapport aux normes actuelles, pour, dans un second temps, pouvoir en chiffrer les impacts.

# Groupe Air France-KLM

Par ailleurs, suite à la publication par l'IASB de la norme IFRS 16 « Contrats de locations » le 13 janvier 2016, qui entrera en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2019, le groupe va lancer un projet lui permettant d'évaluer les impacts de cette norme.

## 4.2. Utilisation d'estimations

L'établissement des données financières consolidées, 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 données financières consolidées concernant les actifs et passifs à la date d'arrêté des données financières consolidées ainsi que sur le montant des produits et des charges. Les principales estimations retenues par le groupe sont décrites dans les notes suivantes :

- 4.6. Reconnaissance du chiffre d'affaires lié aux titres de transport émis et non utilisés,
- 4.7. Programme de fidélisation Flying Blue,
- 4.11. Instruments financiers,
- 4.13. et 14. Immobilisations corporelles et incorporelles,
- 4.18. Actifs de retraite et les provisions retraite,
- 4.19. et 20. Autres provisions,
- 4.23. Impôts différés actifs.

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.

Ainsi, les comptes consolidés de la période ont été établis en tenant compte des paramètres financiers de marché disponibles à la date de clôture. En ce qui concerne les actifs non courants, les hypothèses sont fondées sur une croissance limitée.

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.

## 4.3. Méthodes de consolidation

### Filiales

Conformément à la norme IFRS 10 « Etats financiers consolidés », les états financiers consolidés du groupe comprennent les comptes de toutes les entités que le groupe contrôle directement ou indirectement, quel que soit son niveau de participation dans les capitaux propres de ces entités. Les sociétés dans lesquelles le groupe exerce un contrôle sont consolidées par intégration globale. Une entité est contrôlée dès lors que le groupe détient le pouvoir sur cette entité, est exposé, ou a droit à des rendements variables du fait de son implication dans cette entité, et lorsqu'il a la capacité d'utiliser son pouvoir sur l'entité pour influencer sur le montant de ces rendements. La détermination du contrôle prend en compte l'existence de droits de vote potentiels s'ils sont substantifs, c'est-à-dire s'ils peuvent être exercés en temps utile lorsque les décisions sur les activités pertinentes de l'entité doivent être prises.

Les états financiers des sociétés contrôlées sont consolidés dès que le contrôle devient effectif et jusqu'à ce que ce contrôle cesse.

La quote-part de résultat net et des capitaux propres revenant aux tiers est présentée sur la ligne « Participations ne donnant pas le contrôle ».

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

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

# Groupe Air France-KLM

## Participations dans les co-entreprises et entreprises associées

Conformément à la norme IFRS 11 « Partenariats », le groupe comptabilise selon la méthode de mise en équivalence les partenariats dans lequel il exerce un contrôle conjoint avec une ou plusieurs autres parties (joint-venture). Le contrôle est considéré comme conjoint lorsque les décisions concernant les activités pertinentes du partenariat requièrent le consentement unanime du groupe et des autres parties partageant le contrôle.

Si le cas d'une activité conjointe (joint-operation) se présentait, le groupe comptabiliserait les actifs et passifs concernés proportionnellement à ses droits et obligations vis-à-vis de l'entité.

Conformément à la norme IAS 28 « Participation dans des entreprises associées et coentreprises », les sociétés dans lesquelles le groupe exerce une influence notable sur la gestion opérationnelle et la politique financière sont également mises en équivalence. L'influence notable étant présumée lorsque plus de 20% des droits de vote sont détenus.

Les états financiers consolidés incluent la quote-part revenant au groupe dans le montant total du résultat global comptabilisé 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.

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 dont le remboursement n'est ni prévu ni probable) dans cette entité ne sont pas comptabilisées, sauf si :

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

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

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

## Opérations intra-groupe

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

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

## **4.4. Conversion des états financiers et des opérations en monnaies étrangères**

### Conversion des états financiers des sociétés étrangères

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

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

# Groupe Air France-KLM

## 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 monétaires 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 actifs et passifs non monétaires libellés en devises étrangères évalués sur la base du coût historique sont convertis en utilisant le cours de change à la date de transaction ou le cours de la couverture qui leur est affectée le cas échéant (voir note 4.14).

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 dans la note 4.11. « Instruments financiers, évaluation des actifs et passifs financiers ».

## 4.5. Regroupements d'entreprises

### Regroupements d'entreprises réalisés après le 1<sup>er</sup> avril 2010

Les acquisitions de filiales réalisées à compter du 1<sup>er</sup> avril 2010 sont comptabilisées selon la méthode de l'acquisition, conformément à la norme IFRS 3 (2008) « Regroupements d'entreprises ». En application de cette norme, dans le cas de la première consolidation d'une entité, le groupe procède dans un délai n'excédant pas douze mois à compter de la date d'acquisition, à l'évaluation de tous les actifs et passifs à leur juste valeur (à l'exception des actifs non courants classés comme actifs détenus en vue de la vente qui sont comptabilisés à la juste valeur moins les coûts de sortie).

Les goodwill qui correspondent, à la date d'acquisition, à la somme de la contrepartie transférée et des participations ne donnant pas le contrôle sous déduction du montant net comptabilisé (généralement à la juste valeur) au titre des actifs identifiables acquis et passifs repris font l'objet de tests de perte de valeur annuels, ainsi que ponctuels en cas d'évolution défavorable de certains indicateurs.

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

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

Si la différence entre la contrepartie transférée et la juste valeur nette des actifs et des passifs est négative, celle-ci est immédiatement comptabilisée en résultat.

Les paiements conditionnels ou compléments de prix sont comptabilisés en capitaux propres lorsque le paiement prévoit la livraison d'un nombre fixe d'actions de l'acquéreur selon les critères d'IAS 32. Dans les autres cas, ils sont comptabilisés en passifs liés à des regroupements d'entreprises. Les paiements conditionnels ou compléments de prix sont estimés à leur juste valeur en date d'acquisition. Cette évaluation initiale ne peut être ajustée ultérieurement en contrepartie du goodwill qu'en cas de nouvelles informations liées à des faits et circonstances existant à la date d'acquisition et dans la mesure où l'évaluation était encore présentée comme provisoire (délai d'évaluation limité à 12 mois). Tout ajustement ultérieur ne répondant pas à ces critères est comptabilisé en dette ou en créance en contrepartie du résultat du groupe.

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

# Groupe Air France-KLM

## Regroupements d'entreprises réalisés avant le 1<sup>er</sup> avril 2010

Les acquisitions de filiales réalisées avant le 1<sup>er</sup> avril 2010 sont comptabilisées selon la méthode de l'acquisition, conformément à la norme IFRS 3 (2004) « Regroupements d'entreprises ». En application de cette norme, dans le cas d'une première consolidation d'une entité, le groupe procède dans un délai n'excédant pas douze mois à compter de la date d'acquisition, à l'évaluation de tous les actifs, passifs et passifs éventuels à leur juste valeur.

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

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

## 4.6. 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.

## 4.7. Programme de fidélisation

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

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

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

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

Dans le cadre des refacturations de « miles » entre les partenaires du programme, la marge réalisée sur les ventes de « miles » aux autres partenaires du programme est rapportée immédiatement au résultat.

# Groupe Air France-KLM

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

Le groupe considère qu'il est pertinent, pour la compréhension de sa performance financière, de présenter dans son compte de résultat un solde intermédiaire au sein du « résultat des activités opérationnelles ». Ce solde, appelé « résultat d'exploitation courant », exclut les éléments inhabituels définis par la recommandation n°2009-r.03 du CNC comme des produits ou des charges non récurrents par leur fréquence, leur nature et/ou leur montant.

Ces éléments sont les suivants :

- Les ventes de matériel aéronautique et les cessions d'autres actifs,
- Les résultats de cession de filiales et participations,
- Les coûts de restructuration lorsque ceux-ci sont significatifs,
- Des éléments significatifs et peu fréquents comme la reconnaissance au compte de résultat d'un écart d'acquisition négatif, l'enregistrement d'une perte de valeur sur goodwill et les provisions significatives sur litiges.

## 4.9. Agrégats utilisés dans le cadre de la communication financière

**EBITDA** (Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization) : en excluant du résultat d'exploitation courant la principale ligne n'ayant pas de contrepartie en trésorerie ("Amortissements, dépréciations et provisions"), l'EBITDA correspond à un indicateur reflétant de façon simple le niveau de trésorerie généré par les opérations courantes du groupe. Il est ainsi communément utilisé pour le calcul des ratios financiers de couverture et ratios de valorisation de l'entreprise.

**EBITDAR** (Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation, Amortization and Rents) : cet agrégat est adapté aux secteurs tels que celui de l'aérien, finançant une part significative de leurs actifs au moyen de contrats de location opérationnelle. Il est obtenu en excluant de l'EBITDA défini ci-dessus les charges de location opérationnelle des avions. Il est également utilisé pour le calcul des ratios financiers de couverture et ratios de valorisation de l'entreprise.

**Cash flow libre d'exploitation** : il correspond à la trésorerie disponible après investissements opérationnels et nette des produits de cessions opérationnelles d'actifs corporels et incorporels. Il n'inclut pas la trésorerie générée par les autres opérations d'investissements, en particulier financières et les flux d'exploitation relatifs aux activités non poursuivies.

## 4.10. Résultat par action

Le résultat de base par action est calculé en divisant le résultat net revenant aux propriétaires de la société mère par le nombre moyen d'actions en circulation au cours de l'exercice. Le nombre moyen d'actions en circulation est calculé hors actions d'auto détention.

Le résultat dilué par action est calculé en divisant le résultat net revenant aux propriétaires de la société mère 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.

# Groupe Air France-KLM

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

### Evaluation des créances clients et actifs financiers non courants

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

### 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 de participation cotés, la juste valeur correspond au cours de bourse à la date de clôture. Pour les titres de participation non cotés, la valorisation est établie sur la base des états financiers de l'entité. Pour les autres titres immobilisés, si la juste valeur n'est pas estimable de façon fiable, le groupe utilise l'exemption de comptabilisation au coût (i.e. coût d'acquisition net des pertes de valeur éventuelles).

Les pertes et gains latents, à l'exception des pertes de valeur, sont enregistrés en autres éléments de résultat global dans une composante 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 résultant du test de dépréciation est comptabilisé en résultat de la période. Pour les titres cotés sur un marché actif, une baisse de juste valeur prolongée ou significative en deçà de son coût d'acquisition constitue une indication objective de dépréciation.

Les facteurs considérés par le groupe pour apprécier le caractère prolongé ou significatif d'une baisse de juste valeur sont en général les suivants :

- La perte de valeur est prolongée lorsque le cours de bourse à la clôture est inférieur depuis plus de 18 mois au prix de revient du titre,
- La perte de valeur est significative lorsqu'une baisse du cours de 30 % par rapport au prix de revient du titre est constatée à la clôture.

### Instruments dérivés

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

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

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

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

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

Ces instruments dérivés sont enregistrés au bilan à leur juste valeur ajustée de la valeur marché du risque de crédit du groupe (DVA) et du risque de crédit de sa contrepartie (CVA). Le calcul du risque de crédit suit un modèle usuel s'appuyant sur des probabilités de défaut issues des CDS des contreparties.

Le mode de comptabilisation des variations de juste valeur dépend de la classification des instruments dérivés. Trois classifications différentes existent :

# Groupe Air France-KLM

- *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 autres éléments du résultat global 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.

## **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.

## **Actifs financiers, trésorerie et équivalents de trésorerie**

### ***Actifs de transaction (à la juste valeur par compte de résultat)***

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

### ***Trésorerie et équivalents de trésorerie***

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

## **Dettes financières**

Les emprunts sont comptabilisés initialement à la juste valeur. Ils sont ensuite comptabilisés :

- A leur valeur nette comptable pour les emprunts obligataires,
- Selon la méthode du coût amorti calculé sur la base du taux d'intérêt effectif pour les autres emprunts. En application de ce principe, les primes de remboursement ou d'émissions éventuelles sont portées dans la rubrique du bilan correspondant à ces emprunts et amorties en résultat financier sur la durée de vie des emprunts.

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



# Groupe Air France-KLM

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

Le tableau présentant les actifs et passifs financiers par catégorie de valorisation (voir note 36.4) répond aux exigences d'IFRS 7 amendée « Instruments financiers : informations à fournir ». Les justes valeurs à fournir sont classées selon une hiérarchie reflétant la nature des données de marché utilisées pour réaliser les évaluations.

Cette hiérarchie prévoit trois niveaux de juste valeur :

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

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

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

## 4.12. Goodwill

Le goodwill correspond, à la date d'acquisition, à la somme de la contrepartie transférée et des participations ne donnant pas le contrôle sous déduction du montant net comptabilisé (généralement à la juste valeur) au titre des actifs identifiables acquis et passifs repris de l'entité acquise.

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

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

Il n'est pas amorti et fait l'objet d'un test de perte de valeur annuel ou dès l'apparition d'indices susceptibles de remettre en cause celle-ci. Les pertes de valeur enregistrées, comme décrit dans la note 4.15, ne peuvent pas faire l'objet d'une reprise ultérieure.

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

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

## 4.13. Immobilisations incorporelles

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

Les frais de développements informatiques sont immobilisés et amortis selon un plan reflétant la durée d'utilisation propre à chaque développement. Le groupe dispose d'outils permettant un suivi par projet de toutes les étapes du développement, et notamment, la mesure des dépenses internes et externes directement attribuables à chaque projet au cours de son développement.

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

Les immobilisations incorporelles identifiables acquises dont la durée d'utilité est indéfinie ne sont pas amorties mais font l'objet, tous les ans, de tests de perte de valeur ou dès l'apparition d'indices susceptibles de remettre en cause la valeur comptabilisée au bilan. Le cas échéant, une perte de valeur est enregistrée, comme décrit dans la note 4.15.

# Groupe Air France-KLM

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, les compagnies aériennes sont soumises aux réglementations du marché des ETS (Emission Trading Scheme), comme décrit dans la note 4.21 et le paragraphe « Risques crédit carbone » de la note 36.1. A ce titre, le groupe doit acheter des quotas de CO2 afin de compenser ses émissions. Le groupe comptabilise les quotas de CO2 en immobilisations incorporelles. Ces immobilisations sont non amortissables.

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

Les développements informatiques sont amortis sur la même durée d'utilité que celle du logiciel sous-jacent. Dans certains cas dûment documentés, des développements informatiques peuvent être amortis sur une période plus longue.

## 4.14. Immobilisations corporelles

### Principes applicables

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

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

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

### Immobilisations aéronautiques

Le prix d'acquisition des immobilisations aéronautiques est libellé en devises étrangères. Il est converti au cours du jour du 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 pour la plupart des avions de la flotte. Elle peut toutefois aller jusqu'à 25 ans pour certains avions.

Durant le cycle d'exploitation et dans le cadre de l'élaboration des plans de renouvellement de flotte, le groupe examine si la base amortissable ou la durée d'utilité doivent être adaptées et le cas échéant, détermine si une valeur résiduelle doit être prise en compte et la durée d'utilité adaptée.

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

Les pièces de rechanges permettant d'assurer l'utilisation de la flotte (activité maintenance) sont classées en immobilisations aéronautiques et font l'objet d'un amortissement linéaire sur la durée de vie restante estimée du type avion / moteur sur le marché mondial. La durée de vie est plafonnée à un maximum de 30 ans.

### Autres immobilisations corporelles

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

Constructions	20 à 50 ans
Agencements et installations	8 à 20 ans
Simulateurs de vol	10 à 20 ans
Matériels et outillages	3 à 15 ans

# Groupe Air France-KLM

## 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, l'actif reste au bilan du groupe avec une valeur inchangée. Cette transaction est un moyen pour le bailleur d'accorder un financement au groupe, l'actif tenant lieu de sûreté.

## **4.15. Test de valeur d'actif**

Conformément à la norme IAS 36 « Dépréciation d'actifs », l'ensemble des immobilisations corporelles, incorporelles et les goodwill font l'objet d'un test de dépréciation dès l'apparition d'indices de perte de valeur, et au minimum une fois par an au 30 septembre pour les goodwill et les actifs incorporels à durée de vie indéfinie.

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

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

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

# Groupe Air France-KLM

## 4.16. Stocks

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

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

Le coût des stocks est calculé selon la méthode du coût moyen pondéré.

La valeur nette de réalisation des stocks correspond au prix de vente estimé dans le cours normal de l'activité diminué des coûts estimés pour achever les produits et des coûts estimés nécessaires pour réaliser la vente.

## 4.17. 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.

## 4.18. Avantages du personnel

Les engagements du groupe au titre des régimes à prestations définies, incluant les indemnités de cessation de service, sont déterminés, conformément à la norme IAS 19 révisée « Avantages du personnel », selon la méthode des unités de crédit projetées sur la base d'évaluations actuarielles et 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 reconnaît en autres éléments du résultat global la totalité des gains et des pertes actuariels sur les régimes postérieurs à l'emploi, l'écart entre le rendement réel et le rendement attendu des actifs de régime ainsi que l'incidence de tout plafonnement d'actif. Les gains et les pertes actuariels sur régimes d'avantages à long terme (essentiellement médailles du travail) sont comptabilisés en résultat.

Le groupe comptabilise l'ensemble de ses charges de retraites (à cotisations définies et à prestations définies) en résultat d'exploitation courant (frais de personnel).

*Particularités concernant les surplus des fonds de pension :*

Les plans de retraite néerlandais doivent généralement faire l'objet d'une couverture de financement minimale (Minimum Funding Requirements « MFR ») pouvant générer des surplus de fonds de pension.

Ces surplus de fonds de pension constitués par le sous-groupe KLM sont reconnus au bilan conformément à l'interprétation IFRIC 14 (IAS 19 « Limitation de l'actif au titre de prestations définies, obligations de financement et leur interaction »).

## 4.19. 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. Cette provision, fondée sur un coût standard de shop visit, est calculée en tenant compte des coûts de restitution prévus au contrat et de la probabilité de restitution de l'avion à l'issue du contrat.

## **Groupe Air France-KLM**

Lorsque le potentiel de l'avion est supérieur aux conditions contractuelles de restitution, l'excédent est inscrit à l'actif du bilan dans le poste « immobilisations aéronautiques » et amorti linéairement sur la période durant laquelle ce potentiel est supérieur aux conditions contractuelles de restitution. Dans le cas où, à la date de restitution de l'appareil, son potentiel est supérieur aux conditions contractuelles de restitution, cet excédent est remboursable par le bailleur.

### **4.20. Autres provisions**

Le groupe comptabilise une provision dès lors qu'il existe une obligation légale ou implicite envers un tiers résultant d'événements passés qui se traduira par une sortie de ressources et pouvant être estimée de façon fiable. Les montants comptabilisés en provisions tiennent compte d'un échéancier de décaissements et sont actualisés lorsque l'effet du passage du temps est significatif. Ce dernier est comptabilisé en « autres produits et charges financiers ».

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.

### **4.21. Droit d'émission de gaz à effet de serre**

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, les compagnies aériennes sont entrées dans le périmètre des sociétés soumises aux quotas d'émission de CO<sub>2</sub>.

En l'absence de normes IFRS ou d'interprétations relatives à la comptabilisation des droits d'émission de gaz à effet de serre, le groupe a retenu le traitement comptable dit de « l'approche nette ».

Selon cette approche, les quotas sont comptabilisés en immobilisations incorporelles :

- Les quotas attribués gratuitement par l'Etat sont valorisés pour une valeur nulle et,
- Les quotas achetés sur le marché sont comptabilisés à leur prix d'acquisition.

Ces immobilisations incorporelles ne sont pas amortissables.

L'insuffisance de quotas alloués pour couvrir les émissions réelles fait l'objet d'une provision. Cette provision est évaluée au coût d'acquisition à hauteur des droits acquis et pour la partie non couverte par des achats de quotas, par référence au prix de marché lors de chaque arrêté.

Au moment de la restitution à l'Etat des quotas correspondant aux émissions réelles, la provision est soldée en contrepartie des immobilisations incorporelles restituées.

### **4.22. Frais d'émission d'emprunts et frais d'augmentation de capital**

Les frais d'émission d'emprunts sont principalement 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.

### **4.23. Impôts différés**

Le groupe comptabilise les impôts différés selon la méthode du report variable pour l'ensemble des différences temporelles existantes entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et des passifs du bilan, sauf exceptions prévues par IAS 12 « Impôts sur le résultat ».

Les taux d'impôt retenus sont ceux votés ou quasi adoptés à la date de clôture de l'exercice.

Les soldes nets d'impôts différés sont déterminés sur la base de chaque entité fiscale.

Les actifs d'impôts différés relatifs aux différences temporelles et aux reports déficitaires ne sont comptabilisés que dans la mesure où il est probable qu'un profit taxable futur déterminé avec suffisamment de précision sera dégagé au niveau de l'entité fiscale.

# Groupe Air France-KLM

Les actifs d'impôts différés liés aux déficits fiscaux sont activés au regard des perspectives de recouvrabilité découlant des budgets et plans à moyen terme élaborés par le groupe. Les hypothèses utilisées sont identiques à celles retenues pour les tests de valeur des actifs (voir note 4.15).

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 autres éléments du résultat global. Dans ce dernier cas, ils sont comptabilisés directement en autres éléments du résultat global.

## **Comptabilisation de la contribution sur la valeur ajoutée des entreprises**

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

## **4.24. Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées**

Les actifs ou groupes d'actifs détenus en vue de la vente, satisfont aux critères d'une telle classification si leur valeur comptable est principalement recouvrée par une vente plutôt que par leur utilisation continue. Cette condition est considérée comme remplie lorsque la vente est hautement probable et que l'actif (ou le groupe d'actifs détenus en vue de la vente) est disponible en vue de la vente immédiate dans son état actuel. La Direction doit s'être engagée sur un plan de vente, dont on s'attend à ce qu'il soit réalisé dans un délai de douze mois à compter de la date où l'actif ou groupe d'actifs a été qualifié d'actif détenu en vue de la vente.

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

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

Les actifs non courants ou groupes d'actifs détenus en vue de la vente sont évalués au plus faible de leur valeur comptable et de leur juste valeur diminuée des coûts de sortie. A compter de la date d'une telle classification, l'actif cesse d'être amorti.

Les résultats des activités abandonnées sont présentés, au compte de résultat, distinctement du résultat des activités poursuivies.

# Groupe Air France-KLM

## 5. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

- **Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2015**

Au cours de l'exercice 2015, un certain nombre d'opérations a été initié au sein du métier catering (groupe Servair), notamment :

- Acquisition de l'entité Panima, consolidée par intégration globale,
- Prise de contrôle des entités Lomé Catering, Macau Catering Services et Dutyfly Solutions, en conséquence consolidées par intégration globale alors qu'elles l'étaient préalablement par mise en équivalence.

Le goodwill généré par l'ensemble de ces opérations s'élève à 2 millions d'euros au 31 décembre 2015.

- **Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre 2014**

### Acquisition

Le 30 juin 2014, les sociétés Air France Industrie US et Sabena technics étaient parvenues à un accord à l'issue duquel le groupe Air France-KLM avait acquis 100% du capital de Barfield, spécialiste américain du support équipements dans le domaine de la maintenance.

Conformément aux dispositions prévues par les normes IFRS 3 et IFRS 10, la société Barfield avait été comptabilisée selon la méthode de l'acquisition et intégrée globalement dans les comptes du groupe à compter de sa date d'acquisition. Cette opération n'avait pas généré de goodwill.

### Cession

Le 30 avril 2014, le groupe avait cédé à la société Intro Aviation GmbH ses filiales CityJet et VLM, compagnies aériennes régionales irlandaise et belge auparavant détenues à 100%.

Ces deux entités ayant été revalorisées à leur valeur de cession dans le cadre de leur classement en tant qu'activité non poursuivie en 2013, le résultat de cession n'avait pas eu d'impact significatif sur les comptes du groupe au 31 décembre 2014.

## 6. INFORMATIONS SECTORIELLES

### Information par secteur d'activité

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

Le groupe est organisé autour des secteurs suivants :

**Passage réseaux** : Les revenus du secteur passage réseaux proviennent essentiellement des services de transport de passagers sur vols réguliers ayant un code des compagnies aériennes du groupe hors Transavia, 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.

# Groupe Air France-KLM

**Cargo** : Les revenus du secteur cargo 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 cargo 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.

**Transavia** : Les revenus de ce secteur proviennent de l'activité de transport « low cost » de passagers réalisée par Transavia. Jusqu'au 31 décembre 2014, les revenus relatifs à cette activité étaient inclus dans le secteur « Autres ». Ils sont dorénavant présentés dans un secteur d'activité distinct, tant pour la période en cours que pour le comparatif 2014.

**Autres** : Les revenus de ce secteur proviennent essentiellement des prestations de commissariat fournies par le groupe aux compagnies aériennes tierces.

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 des activités opérationnelles et pour le bilan, aux goodwill, aux immobilisations incorporelles et aéronautiques, aux autres immobilisations corporelles, aux titres mis en équivalence, à certains comptes clients, aux titres de transport émis et non utilisés et une partie des provisions et avantages du personnel. Les autres éléments du compte de résultat et du bilan sont regroupés dans la colonne « non répartis ».

Les transactions intersecteurs sont effectuées et valorisées à des conditions normales de marché.

## **Information par secteur géographique**

- **Activité par zone d'origine des ventes**

Les activités du groupe par origine des ventes sont ventilées en huit zones géographiques :

- France métropolitaine
- Benelux
- Europe (hors France et Benelux) et Afrique du Nord
- Afrique (hors Afrique du Nord)
- Moyen-Orient, Golfe, Inde (MEGI)
- Asie-Pacifique
- Amérique du Nord
- Antilles, Caraïbes, Guyane, Océan Indien, Amérique du Sud (CILA)

Seul le chiffre d'affaires par secteur d'activité est affecté par zone géographique de ventes.

- **Activité par zone de destination**

Les activités du groupe par zones de destination sont ventilées en six secteurs géographiques :

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



# Groupe Air France-KLM

## 6.1. Informations par secteur d'activité

- Exercice clos au 31 décembre 2015

<i>En millions d'euros</i>	Passage réseaux	Cargo	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	21 972	2 446	3 990	1 100	1 045	-	30 553
Chiffre d'affaires intersecteurs	(1 431)	(21)	(2 413)	(1)	(628)	-	(4 494)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>20 541</b>	<b>2 425</b>	<b>1 577</b>	<b>1 099</b>	<b>417</b>	-	<b>26 059</b>
EBITDAR	3 016	(196)	453	122	79	-	3 474
EBITDA	2 124	(210)	453	2	78	-	2 447
Résultat d'exploitation courant	842	(245)	214	(35)	40	-	816
Résultat des activités opérationnelles	1 180	(286)	179	10	32	-	1 115
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(37)	-	1	-	6	-	(30)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	-	(915)	(915)
Impôts	-	-	-	-	-	(43)	(43)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>1 143</b>	<b>(286)</b>	<b>180</b>	<b>10</b>	<b>38</b>	<b>(958)</b>	<b>127</b>
Amortissements de l'exercice	(1 247)	(48)	(236)	(29)	(36)	-	(1 596)
Autres éléments non monétaires	(386)	23	(27)	21	(235)	(238)	(842)
<b>Total actifs</b>	<b>10 310</b>	<b>879</b>	<b>2 975</b>	<b>460</b>	<b>475</b>	<b>8 236</b>	<b>23 335</b>
Passifs sectoriels	6 693	639	1 007	370	111	5 162	13 982
Dettes financières, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	-	9 353	9 353
<b>Total passifs</b>	<b>6 693</b>	<b>639</b>	<b>1 007</b>	<b>370</b>	<b>111</b>	<b>14 515</b>	<b>23 335</b>
<b>Investissements corporels et incorporels (activités poursuivies)</b>	<b>1 245</b>	<b>15</b>	<b>194</b>	<b>86</b>	<b>107</b>	-	<b>1 647</b>

Les actifs non répartis d'un montant de 8,2 milliards d'euros concernent pour l'essentiel les actifs financiers détenus par le groupe. Ils comprennent notamment les trésoreries et équivalents de trésorerie pour 4 milliards d'euros, les actifs de retraite pour 1,8 milliard d'euros, les immobilisations financières pour 0,9 milliard d'euros, les impôts différés pour 0,7 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,8 milliard d'euros.

Les passifs sectoriels non répartis, d'un montant de 5,2 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les provisions retraite pour 2 milliards d'euros, une partie des autres provisions pour 0,3 milliard d'euros, les dettes fiscales et sociales pour 1,2 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 1,6 milliard d'euros.

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

# Groupe Air France-KLM

- Exercice clos au 31 décembre 2014 retraité

<i>En millions d'euros</i>	Passage réseaux	Cargo	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	21 007	2 701	3 392	1 057	961	-	29 118
Chiffre d'affaires intersecteurs	(1 437)	(20)	(2 141)	(1)	(607)	-	(4 206)
<b>Chiffre d'affaires externe</b>	<b>19 570</b>	<b>2 681</b>	<b>1 251</b>	<b>1 056</b>	<b>354</b>	<b>-</b>	<b>24 912</b>
EBITDAR	2 013	(127)	444	74	59	-	2 463
EBITDA	1 243	(150)	444	(8)	60	-	1 589
Résultat d'exploitation courant	(83)	(212)	174	(36)	28	-	(129)
Résultat des activités opérationnelles	775	(253)	166	39	24	-	751
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(46)	-	1	-	6	-	(39)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	-	(729)	(729)
Impôts	-	-	-	-	-	(195)	(195)
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>726</b>	<b>(253)</b>	<b>170</b>	<b>39</b>	<b>30</b>	<b>(924)</b>	<b>(212)</b>
Amortissements de l'exercice	(1 199)	(53)	(278)	(27)	(32)	-	(1 589)
Autres éléments non monétaires	138	45	45	69	(311)	(83)	(97)
<b>Total actifs</b>	<b>10 397</b>	<b>928</b>	<b>2 863</b>	<b>401</b>	<b>469</b>	<b>8 183</b>	<b>23 241</b>
Passifs sectoriels	6 695	673	753	336	98	5 211	13 766
Dettes financières, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	-	9 475	9 475
<b>Total passifs</b>	<b>6 695</b>	<b>673</b>	<b>753</b>	<b>336</b>	<b>98</b>	<b>14 686</b>	<b>23 241</b>
<b>Investissements corporels et incorporels (activités poursuivies)</b>	<b>1 076</b>	<b>48</b>	<b>139</b>	<b>77</b>	<b>91</b>	<b>-</b>	<b>1 431</b>

Les actifs non répartis d'un montant de 8,2 milliards d'euros concernent pour l'essentiel les actifs financiers détenus par le groupe. Ils comprennent notamment les trésoreries et équivalents de trésorerie pour 3,8 milliards d'euros, les actifs de retraite pour 1,4 milliard d'euros, les immobilisations financières pour 1,3 milliard d'euros, les impôts différés pour 1 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,5 milliard d'euros.

Les passifs sectoriels non répartis, d'un montant de 5,2 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les provisions retraite pour 2,1 milliards d'euros, une partie des autres provisions pour 0,4 milliard d'euros, les dettes fiscales et sociales pour 1,1 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 1,6 milliard d'euros.

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

# Groupe Air France-KLM

## 6.2. Informations par secteur géographique

### Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

- Exercice clos au 31 décembre 2015

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux) Afrique du Nord	Afrique (hors Afrique du Nord)	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Passage régulier	5 823	1 799	4 465	948	505	1 957	2 970	1 240	19 707
Autres recettes passage	346	144	146	55	5	91	24	23	834
<b>Total passage réseaux</b>	<b>6 169</b>	<b>1 943</b>	<b>4 611</b>	<b>1 003</b>	<b>510</b>	<b>2 048</b>	<b>2 994</b>	<b>1 263</b>	<b>20 541</b>
Transport de cargo	313	252	664	158	36	432	260	148	2 263
Autres recettes cargo	30	13	37	14	2	22	33	11	162
<b>Total cargo</b>	<b>343</b>	<b>265</b>	<b>701</b>	<b>172</b>	<b>38</b>	<b>454</b>	<b>293</b>	<b>159</b>	<b>2 425</b>
Maintenance	943	511	25	-	-	-	98	-	1 577
Transavia	390	647	50	-	4	2	6	-	1 099
Autres	235	33	11	79	-	9	-	50	417
<b>Total</b>	<b>8 080</b>	<b>3 399</b>	<b>5 398</b>	<b>1 254</b>	<b>552</b>	<b>2 513</b>	<b>3 391</b>	<b>1 472</b>	<b>26 059</b>

- Exercice clos au 31 décembre 2014

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux) Afrique du Nord	Afrique (hors Afrique du Nord)	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Passage régulier	5 702	1 782	4 438	896	430	1 805	2 469	1 173	18 695
Autres recettes passage	351	162	165	47	6	103	18	23	875
<b>Total passage réseaux</b>	<b>6 053</b>	<b>1 944</b>	<b>4 603</b>	<b>943</b>	<b>436</b>	<b>1 908</b>	<b>2 487</b>	<b>1 196</b>	<b>19 570</b>
Transport de cargo	370	253	748	140	49	510	287	152	2 509
Autres recettes cargo	40	14	39	11	2	23	33	10	172
<b>Total cargo</b>	<b>410</b>	<b>267</b>	<b>787</b>	<b>151</b>	<b>51</b>	<b>533</b>	<b>320</b>	<b>162</b>	<b>2 681</b>
Maintenance	753	407	27	-	-	-	64	-	1 251
Transavia	324	732	-	-	-	-	-	-	1 056
Autres	218	32	2	67	-	1	-	34	354
<b>Total</b>	<b>7 758</b>	<b>3 382</b>	<b>5 419</b>	<b>1 161</b>	<b>487</b>	<b>2 442</b>	<b>2 871</b>	<b>1 392</b>	<b>24 912</b>

# Groupe Air France-KLM

## Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

- Exercice clos au 31 décembre 2015

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	1 902	4 538	1 504	2 590	5 808	3 365	19 707
Transport de cargo	3	39	141	467	933	680	2 263
<b>Total</b>	<b>1 905</b>	<b>4 577</b>	<b>1 645</b>	<b>3 057</b>	<b>6 741</b>	<b>4 045</b>	<b>21 970</b>

- Exercice clos au 31 décembre 2014

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle- Calédonie	Total
Passage régulier	1 851	4 389	1 425	2 497	5 292	3 241	18 695
Transport de cargo	5	45	139	484	1 010	826	2 509
<b>Total</b>	<b>1 856</b>	<b>4 434</b>	<b>1 564</b>	<b>2 981</b>	<b>6 302</b>	<b>4 067</b>	<b>21 204</b>

## 7. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2015	2014
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>		<b>Retraité</b>
Carburant avions	6 183	6 629
Affrètements aéronautiques	430	438
Redevances aéronautiques	1 947	1 840
Commissariat	655	591
Achat d'assistance en escale	1 536	1 476
Achats et consommations d'entretien aéronautique	2 372	1 729
Frais commerciaux et de distribution	896	870
Autres frais	1 663	1 598
<b>Total</b>	<b>15 682</b>	<b>15 171</b>
<i>Hors carburant</i>	9 499	8 542

# Groupe Air France-KLM

## 8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

### Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>		<b>Retraité</b>
Salaires et traitements	5 548	5 315
Charges de retraite à cotisations définies	578	595
Charges de retraite à prestations définies	296	388
Autres charges sociales	1 174	1 157
Coûts du personnel intérimaire	185	192
Autres	71	(11)
<b>Total</b>	<b>7 852</b>	<b>7 636</b>

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

### Effectifs moyens de la période

<b>Exercice clos le 31 décembre</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
		<b>Retraité</b>
Pilotes	7 856	8 027
Personnel navigant commercial	21 287	21 552
Personnel au sol	64 158	65 087
Personnel intérimaire	3 116	3 181
<b>Total</b>	<b>96 417</b>	<b>97 847</b>

## 9. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>		
<b>Amortissements</b>		
Immobilisations incorporelles	111	98
Immobilisations aéronautiques	1 246	1 253
Autres immobilisations corporelles	238	238
	<b>1 595</b>	<b>1 589</b>
<b>Dépréciations et provisions</b>		
Stocks	(6)	2
Créances	8	8
Provisions	34	119
	<b>36</b>	<b>129</b>
<b>Total</b>	<b>1 631</b>	<b>1 718</b>

Les variations d'amortissements des immobilisations sont présentées dans les notes 18 et 20.

Au 31 décembre 2014, les amortissements sur immobilisations aéronautiques intègrent un montant de 35 millions d'euros relatif à des Boeing B747 suite à la revue de leur plan d'amortissement pour tenir compte de leur date de sortie attendue.

# Groupe Air France-KLM

Les variations des dépréciations relatives aux stocks et aux créances sont présentées dans les notes 25, 26 et 27.

Les mouvements au bilan du poste « provisions » sont détaillés dans la note 32.

## 10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>		<b>Retraité</b>
Production capitalisée	875	573
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	(87)	(88)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	310	42
Autres	15	(19)
<b>Total</b>	<b>1 113</b>	<b>508</b>

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015, le groupe a décidé d'isoler les éléments de production capitalisée sur une ligne du compte de résultat (« Autres produits et charges ») alors qu'ils étaient jusqu'alors ventilés par nature de dépense. Les comptes consolidés de l'exercice 2014 ont été retraités afin de permettre la comparaison, comme indiqué en note 2.

## 11. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>		
Changement sur plans de retraite	20	824
Dépréciation de l'UGT Cargo	-	(113)
Dépréciation d'actifs immobilisés détenus en vue de la vente	(4)	(11)
Charges de restructuration	(159)	2
Résultat sur cession de slots	230	-
Résultat sur cession de titres disponibles à la vente	221	187
Résultat sur cession de filiales et participations	3	(3)
Autres	(6)	(6)
<b>Autres produits et charges non courants</b>	<b>305</b>	<b>880</b>

- **Exercice clos au 31 décembre 2015**

### Changement sur plans de retraite

Suite à une renégociation des plans de retraite des pilotes KLM et Transavia Airlines C.V, le groupe a enregistré, au 31 décembre 2015, un produit net de 20 millions d'euros en non courant, tel que décrit en note 31.3.

### Charges de restructuration

Au 31 décembre 2015, ce poste comprend essentiellement :

- une provision de 56 millions d'euros relative aux nouveaux plans de départs volontaires annoncés par Air France en février 2015,
- une provision de 40 millions d'euros concernant un plan de départs volontaires relatif aux pilotes Martinair,
- une provision de 31 millions d'euros concernant un plan de départs volontaires annoncé par KLM en juin 2015.

Ces plans de départs volontaires sont présentés en note 3.1.

# Groupe Air France-KLM

Par ailleurs, ce poste comprend également :

- Une provision de 22 millions d'euros relative aux nouveaux plans de départs volontaires annoncés par le groupe HOP ! dans le cadre de sa réorganisation et du rapprochement initié entre plusieurs entités du groupe,
- Une provision de 11 millions d'euros au titre de divers plans de départs volontaires initiés au sein des autres filiales et établissements Air France et KLM localisés à l'étranger.

## Cession de slots

Le 21 octobre 2015, le groupe a transféré à Delta Air Lines six paires de slots à Londres Heathrow pour un montant total de 247 millions d'euros, générant une plus-value de 230 millions d'euros (voir note 3.1).

## Résultat sur cession de titres disponibles à la vente

Le 15 janvier 2015, le groupe a cédé un bloc de 9 857 202 actions de la société espagnole Amadeus IT Holding S.A. ("Amadeus"), représentant environ 2,2% du capital de la société.

Comme évoqué en note 3.1, cette transaction a généré :

- Un résultat sur cession de titres disponibles à la vente de 218 millions d'euros dans la partie « Autres produits et charges non courants » du compte de résultat,
- Un produit de trésorerie de 327 millions d'euros.

A l'issue de cette opération, le groupe conserve 9,9 millions de titres Amadeus. La valeur de ces titres est couverte par l'opération de couverture mise en place le 25 novembre 2014.

- **Exercice clos au 31 décembre 2014**

## Changement de législation sur plans de retraite

Suite à un changement de législation sur les plans de retraite aux Pays-Bas, le groupe avait enregistré un produit non courant de 824 millions d'euros au 31 décembre 2014, au titre des plans pilotes, personnels navigants et personnels au sol.

## Dépréciation de l'UGT Cargo

Après avoir fortement réduit son exploitation à Paris CDG au cours des dernières années, le groupe a décidé, au cours de l'exercice 2014, de réduire sa flotte d'avions tout cargo à Schiphol (Pays-Bas). Une perte de valeur avait en conséquence été comptabilisée en charges non courantes pour un montant de 113 millions d'euros afin de ramener la valeur nette comptable de l'UGT à sa valeur de marché, estimée d'après des valeurs d'évaluateurs, tant pour la flotte que pour les principaux autres actifs corporels.

## Dépréciation d'actifs immobilisés détenus en vue de la vente

Dans le cadre de la revue de son plan de flotte, le groupe avait décidé de céder un lot d'avions de sa flotte régionale française. L'impact de mise à valeur de cession de ces appareils non exploités était de 7 millions d'euros (voir note 15). Le groupe avait par ailleurs enregistré une dépréciation complémentaire de 4 millions d'euros au titre des moteurs d'un des Boeing B747 d'Air France classés en actifs détenus en vue de la vente.

## Charges de restructuration

Ce poste comprenait essentiellement :

- Une provision de 21 millions d'euros concernant un plan de départs volontaires relatif aux pilotes Martinair cargo,

# Groupe Air France-KLM

- Une aide de 26 millions d'euros en provenance de l'Union Européenne dans le cadre des mesures proposées par le groupe Air France lors des plans de départs volontaires Transform 2015.

## **Résultat sur cession de titres disponibles à la vente**

Dans le cadre de sa politique de gestion active de son bilan, le groupe avait cédé, le 9 septembre 2014, 4 475 819 actions de la société espagnole Amadeus IT Holding S.A. ("Amadeus"), par un placement privé, représentant 1,0% du capital de la société.

Le groupe avait simultanément cédé un montant complémentaire de 10 345 200 titres représentant 2,31% du capital dans le cadre du déboucement de l'opération de couverture mise en place en 2012, portant sur 12 millions d'actions Amadeus.

Ces transactions avaient généré :

- Un résultat sur cession de titres disponibles à la vente de 187 millions d'euros dans la partie « Autres produits et charges non courants » du compte de résultat,
- Une variation de juste valeur des actifs et passifs financiers de (4) millions d'euros dans la partie « Autres produits et charges financiers » du compte de résultat,
- Un produit de trésorerie de 339 millions d'euros.

A l'issue de ces transactions, le groupe conservait environ 4,4% du capital d'Amadeus.

## **Résultat sur cessions de filiales et participations**

Cette ligne incluait le résultat de cession des parts détenues par le groupe Servair dans Newrest (25%).

## **Autres**

Ce poste comprenait essentiellement :

- Le résultat de cession de plusieurs actifs corporels pour un montant de 15 millions d'euros,
- L'enregistrement d'une perte de valeur sur des moteurs qui n'étaient plus utilisés pour un montant de (17) millions d'euros.



# Groupe Air France-KLM

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

<i>En millions d'euros</i>	2015	2014
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>		<b>Retraité</b>
Produits des valeurs mobilières de placement	17	25
Autres produits financiers	46	51
<b>Produits financiers</b>	<b>63</b>	<b>76</b>
Intérêts sur emprunts	(230)	(268)
Intérêts sur contrat de location-financement	(68)	(72)
Intérêts intercalaires capitalisés	14	10
Autres charges financières	(89)	(116)
<b>Coût de l'endettement financier brut</b>	<b>(373)</b>	<b>(446)</b>
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>(310)</b>	<b>(370)</b>
Résultat de change	(360)	(199)
Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers	(178)	(92)
<i>Dont dérivés carburant</i>	(163)	(135)
<i>Dont dérivés change</i>	(9)	50
<i>Dont dérivés taux</i>	(4)	(1)
<i>Dont autres dérivés</i>	(2)	(6)
Dotation nette aux provisions	(28)	(44)
Autres	(39)	(24)
<b>Autres produits et charges financiers</b>	<b>(605)</b>	<b>(359)</b>
<b>Total</b>	<b>(915)</b>	<b>(729)</b>

### Coût de l'endettement financier net

Les produits financiers sont principalement constitués des produits d'intérêts et des plus-values de cession des actifs financiers classés à la juste valeur par compte de résultat.

Au 31 décembre 2015, le coût de l'endettement financier brut inclut un montant de 36 millions d'euros relatif à la différence entre le taux d'intérêt facial et le taux effectif (après séparation de la composante capitaux propres) des OCEANes (contre 51 millions d'euros au 31 décembre 2014).

### Résultat de change

Au 31 décembre 2015, le résultat de change inclut notamment :

- Une perte de change sur la dette nette de 188 millions d'euros liée principalement à l'appréciation du dollar, du franc suisse et du yen par rapport à l'euro ainsi qu'à un ajustement complémentaire de la valeur de la trésorerie bloquée au Venezuela,
- Une perte de change de 112 millions d'euros sur les provisions, principalement liée à la réévaluation de la part dollar des provisions pour maintenance et restitution d'avions en location opérationnelle.

Au 31 décembre 2014, le résultat de change incluait notamment un ajustement de la valeur de la trésorerie bloquée au Venezuela afin de tenir compte du risque de conversion, ainsi qu'un écart de change latent sur la variation de la dette en dollars.

Comme expliqué en note 2, le résultat de change 31 décembre 2014 a été retraité pour tenir compte des effets de réévaluation en devises des provisions pour maintenance et restitution d'avions en location opérationnelle.

# Groupe Air France-KLM

## Dotation nette aux provisions

Au 31 décembre 2015, le montant des dotations nettes aux provisions comprend notamment la constitution d'une provision sur les titres GOL.

Au 31 décembre 2014, le montant des dotations nettes aux provisions comprenait une perte de valeur de 21 millions d'euros sur les titres Alitalia – résultant de la conversion des obligations souscrites en décembre 2013 dans le cadre de la restructuration financière d'Alitalia – afin de ramener cette participation à sa juste valeur.

## Autres produits et charges financiers divers

Au 31 décembre 2015, le montant des autres produits et charges financiers divers comprend notamment les effets de désactualisation des provisions à long terme (charge de 57 millions d'euros) ainsi qu'un gain de 26 millions d'euros sur le rachat par KLM de l'emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses.

Au 31 décembre 2014, le montant des autres produits et charges financiers divers comprenait notamment les effets de désactualisation des provisions à long terme.

## 13. IMPÔTS

### 13.1. Charge d'impôt

La charge d'impôts courants et d'impôts différés se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>		<b>Retraité</b>
<b>(Charge) / produit d'impôt courant</b>	<b>(39)</b>	<b>(37)</b>
Variation des différences temporaires	191	(141)
Impact de la CVAE	3	3
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	(198)	(20)
<b>(Charge) / produit d'impôt différé des activités poursuivies</b>	<b>(4)</b>	<b>(158)</b>
<b>Total</b>	<b>(43)</b>	<b>(195)</b>

La charge d'impôt courant correspond aux montants payés ou restant à payer à court terme aux administrations fiscales au titre de la période, en fonction des règles en vigueur dans les différents pays et des conventions spécifiques.

- **Groupe fiscal français**

En France, les déficits sont indéfiniment reportables. Toutefois, une limitation dans le montant des déficits fiscaux imputables chaque année existe à hauteur de 50% du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros. L'horizon de recouvrabilité des impôts différés actifs sur pertes fiscales est de 7 ans, en cohérence avec la visibilité opérationnelle du groupe.

- **Groupe fiscal néerlandais**

Aux Pays-Bas, les déficits fiscaux peuvent être reportables sur une durée de 9 ans, sans limitation dans le montant de récupération imputable chaque année.

## Groupe Air France-KLM

Au 31 décembre 2015, certains principes comptables utilisés pour la détermination du résultat fiscal du groupe KLM ont été modifiés. Le bénéfice fiscal a en conséquence augmenté de 730 millions d'euros en 2015. Cette baisse des déficits fiscaux est compensée par une augmentation des différences temporaires dans les mêmes proportions. Suite à cette modification, l'horizon de recouvrabilité des impôts différés actifs sur pertes fiscales est de 4 ans.

Au 31 décembre 2014, le plan cible à 3 ans du groupe montrait qu'une partie des déficits fiscaux générés en 2009-10 (clôture 31 mars 2010) ne pourrait vraisemblablement pas être récupérée dans cette fenêtre de 9 ans. Afin d'en tenir compte, une limitation d'impôts avait été enregistrée à hauteur de 65 millions d'euros. L'horizon de recouvrabilité des impôts différés actifs était de 7 ans.

- **Martinair**

Au 31 décembre 2014, le groupe avait décidé, dans le cadre de ses réflexions sur son activité tout cargo à Schiphol, de ramener à zéro la valeur des actifs d'impôts différés sur les déficits fiscaux pré-acquisition de Martinair. Ceci s'était traduit par une charge d'impôt différé de 24 millions d'euros.

Tant pour le groupe fiscal français que pour le groupe fiscal néerlandais, le calcul de la limitation des impôts différés sur déficits fiscaux a été effectué en utilisant les bénéfices imposables futurs déduits du plan cible à 3 ans, validé par la direction et utilisé dans le cadre des tests de valeur d'actifs, tel que décrit en note 19.

La non réalisation des hypothèses retenues dans ce plan cible pourrait avoir un impact sur l'horizon de recouvrabilité de ces actifs d'impôt différés.

### 13.2. Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère)

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Période du 1<sup>er</sup> janvier au 31 décembre</b>		
<b>Eléments recyclables du résultat global</b>	<b>(48)</b>	<b>341</b>
Actifs disponibles à la vente	12	15
Instruments dérivés	(60)	326
<b>Eléments non recyclables du résultat global</b>	<b>(295)</b>	<b>583</b>
Retraites	(295)	583
<b>Total</b>	<b>(343)</b>	<b>924</b>

### 13.3. Taux effectif d'impôt

L'écart entre le taux d'imposition en France et le taux effectif d'impôt s'explique comme suit :

## Groupe Air France-KLM

<i>En millions d'euros</i>	2015	2014
Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 31 décembre		Retraité
Résultat avant impôt	200	22
Taux d'impôt applicable en France	34,43%	34,43%
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	(69)	(8)
Différence de taux d'imposition en France/ étranger	12	58
Eléments non déductibles ou non imposables	71	11
Variation des actifs d'impôts différés non reconnus	(40)	(249)
Impact de la CVAE	(20)	(20)
Autres	3	13
<b>Impôt</b>	<b>(43)</b>	<b>(195)</b>
Taux d'impôt réel	21,4%	NS*

\* Non significatif

Le taux d'impôt en vigueur en France à échéance 2015 s'élève à 38%, contributions complémentaires incluses. Le groupe fiscal français étant fiscalement déficitaire au 31 décembre 2015, la preuve d'impôt a été établie sur la base du taux hors contributions complémentaires, soit 34,43%. L'impôt différé a été calculé sur cette même base.

Le taux d'impôt en vigueur aux Pays-Bas est de 25%.

### 13.4. Variations des impôts différés au cours de la période

<i>En millions d'euros</i>	1er janvier 2015 (Retraité)*	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en autres éléments du résultat global	Variation de la conversion	Reclassement et autres	31 décembre 2015
Immobilisations aéronautiques	(1 163)	(30)	-	-	-	(1 193)
Actifs de retraite	(297)	(12)	(87)	-	-	(396)
Dettes financières	763	76	-	-	6	845
Titres de transport émis non utilisés	165	49	-	-	-	214
Débiteurs et créditeurs divers	365	-	(59)	-	-	306
Provisions	344	112	(210)	2	-	248
Autres	(359)	(1)	13	-	1	(346)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	1 210	(198)	-	1	-	1 013
<b>Impôts différés actif / (passif) nets</b>	<b>1 028</b>	<b>(4)</b>	<b>(343)</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>691</b>

# Groupe Air France-KLM

<i>En millions d'euros</i>	<b>1er janvier 2014 (Retraité)</b>	<b>Montants reconnus en résultat</b>	<b>Montants reconnus en autres éléments du résultat global</b>	<b>Reclassement et autres</b>	<b>31 décembre 2014 (Retraité)*</b>
Immobilisations aéronautiques	(1 277)	114	-	-	(1 163)
Actifs de retraite	(608)	(174)	485	-	(297)
Dettes financières	780	(16)	-	(1)	763
Titres de transport émis non utilisés	177	(12)	-	-	165
Débiteurs et créditeurs divers	36	2	327	-	365
Provisions	295	(56)	97	8	344
Autres	(379)	4	15	1	(359)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	1 229	(20)	-	1	1 210
<b>Impôts différés actif / (passif) nets</b>	<b>253</b>	<b>(158)</b>	<b>924</b>	<b>9</b>	<b>1 028</b>

\* Voir la note 2

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale française s'élèvent à 710 millions d'euros au 31 décembre 2015, comme au 31 décembre 2014, avec pour base 2 062 millions d'euros.

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale néerlandaise s'élèvent à 274 millions d'euros au 31 décembre 2015, contre 479 millions d'euros au 31 décembre 2014, avec pour base respective 1 107 millions d'euros et 1 916 millions d'euros.

Au 31 décembre 2015, la position des impôts différés sur différences temporelles du groupe fiscal français étant proche de zéro et l'échéancier de reversement de l'impôt différé actif sur la mise à juste valeur des provisions retraite étant incertain, le groupe a décidé de déprécier les impôts différés correspondants, soit 155 millions d'euros. La contrepartie a été comptabilisée au sein des « autres éléments du résultat global ».

## 13.5. Actifs d'impôt différé non reconnu

<i>En millions d'euros</i>	<b>31 décembre 2015</b>		<b>31 décembre 2014</b>	
	<b>Base</b>	<b>Impôt</b>	<b>Base</b>	<b>Impôt</b>
Différences temporelles déductibles	731	248	337	115
Pertes fiscales	5 105	1 721	4 931	1 664
<b>Total</b>	<b>5 836</b>	<b>1 969</b>	<b>5 268</b>	<b>1 779</b>

- **Groupe fiscal français**

Au 31 décembre 2015, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés se traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt de 1 827 millions d'euros (soit une base de 5 306 millions d'euros), dont 1 586 millions d'euros au titre des pertes fiscales et 241 millions au titre des différences temporaires (non reconnaissance des actifs d'impôts sur les provisions restructuration et retraites).

Au 31 décembre 2014, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés s'était traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt de 1 656 millions d'euros (soit une base de 4 810 millions d'euros), dont 1 543 millions d'euros au titre des pertes fiscales et 113 millions au titre des différences temporaires (non reconnaissance des actifs d'impôts sur les provisions restructuration).

# Groupe Air France-KLM

- **Groupe fiscal néerlandais**

Aux 31 décembre 2015 et 2014, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés s'est traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt de 65 millions d'euros (soit une base de 260 millions d'euros), entièrement constitué de pertes fiscales.

Les autres actifs d'impôt non reconnus correspondent pour l'essentiel à une partie des déficits fiscaux de filiales des groupes Air France et KLM n'appartenant pas aux groupes fiscaux, ainsi qu'aux déficits reportables de certaines filiales anglaises du groupe.

## 14. RESULTAT NET DES ACTIVITES NON POURSUIVIES

Au 31 décembre 2014, le « résultat net des activités non poursuivies » correspondait au résultat de l'ensemble CityJet et VLM pour (4) millions d'euros.

## 15. ACTIFS DETENUS EN VUE DE LA VENTE

- **Exercice clos le 31 décembre 2015**

Au 31 décembre, 2015, le poste « Actifs détenus en vue de la vente » correspond à la juste valeur de 8 appareils destinés à être cédés, pour un montant total de 4 millions d'euros.

- **Exercice clos le 31 décembre 2014**

Au 31 décembre 2014, le poste « Actifs détenus en vue de la vente » incluait la juste valeur de 4 appareils destinés à être cédés, pour un montant total de 3 millions d'euros.

## 16. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION

### 16.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action

#### Résultats utilisés pour le calcul des résultats par action

Les résultats utilisés pour le calcul des différents résultats par action sont les suivants :

- **Résultats retenus pour le calcul du résultat de base par action**

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Exercice clos au 31 décembre</b>		<b>Retraité</b>
Résultat net - propriétaires de la société mère	118	(225)
Résultat net des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	118	(221)
Résultat net des activités non poursuivies – propriétaires de la société mère	-	(4)
Coupons sur titres subordonnés	(18)	-
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	100	(225)
Résultat net de base des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	100	(221)
Résultat net de base des activités non poursuivies – propriétaires de la société mère	-	(4)

Les titres subordonnés étant considérés comme des actions préférentielles, les coupons sont intégrés dans le montant du résultat de base par action.

# Groupe Air France-KLM

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

Exercice clos au 31 décembre	2015	2014
<b>Nombre moyen pondéré :</b>		
- d'actions ordinaires émises	300 219 278	300 219 278
- d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 116 420)	(1 116 420)
- d'autres actions propres achetées	(3 040 345)	(3 063 384)
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action</b>	<b>296 062 513</b>	<b>296 039 474</b>
Conversion des OCEANE	-	-
<b>Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action</b>	<b>296 062 513</b>	<b>296 039 474</b>

## 16.2 Instruments non dilutifs

Le groupe Air France-KLM ne possède aucun instrument non dilutif au 31 décembre 2015.

## 16.3 Instruments émis postérieurement à la clôture

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

## 17. GOODWILL

### 17.1 Détail des goodwill

<i>En millions d'euros</i>	2015			2014		
	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette
<b>Au 31 décembre</b>						
Passage réseaux	195	-	195	195	-	195
Cargo	1	-	1	1	-	1
Maintenance	25	(4)	21	23	(4)	19
Autres	31	(1)	30	29	(1)	28
<b>Total</b>	<b>252</b>	<b>(5)</b>	<b>247</b>	<b>248</b>	<b>(5)</b>	<b>243</b>

### 17.2 Variation de la valeur nette des goodwill

<i>En millions d'euros</i>	2015	2014
<b>Au 31 décembre</b>		
<b>Solde en début de période</b>	<b>243</b>	<b>237</b>
Acquisition	-	2
Variation de périmètre	2	-
Variation de la conversion	2	4
<b>Solde en fin de période</b>	<b>247</b>	<b>243</b>

# Groupe Air France-KLM

## 18. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

<i>En millions d'euros</i>	<b>Marques et slots</b>	<b>Fichiers clients</b>	<b>Autres immobilisations incorporelles</b>	<b>Total</b>
<b><u>Valeur brute</u></b>				
<b>Montant au 31 décembre 2013</b>	<b>293</b>	<b>107</b>	<b>1 066</b>	<b>1 466</b>
Acquisitions	-	-	210	<b>210</b>
Variation de périmètre	4	2	-	<b>6</b>
Cessions	-	-	(11)	<b>(11)</b>
Transfert	-	-	5	<b>5</b>
<b>Montant au 31 décembre 2014</b>	<b>297</b>	<b>109</b>	<b>1 270</b>	<b>1 676</b>
Acquisitions	-	-	174	<b>174</b>
Variation de périmètre	-	-	-	<b>-</b>
Cessions	(17)	-	(74)	<b>(91)</b>
Transfert	-	-	(2)	<b>(2)</b>
<b>Montant au 31 décembre 2015</b>	<b>280</b>	<b>109</b>	<b>1 368</b>	<b>1 757</b>
<b><u>Amortissements</u></b>				
<b>Montant au 31 décembre 2013</b>	<b>(3)</b>	<b>(104)</b>	<b>(463)</b>	<b>(570)</b>
Amortissements de la période	(1)	(2)	(95)	<b>(98)</b>
Reprises sur cessions	-	-	1	<b>1</b>
<b>Montant au 31 décembre 2014</b>	<b>(4)</b>	<b>(106)</b>	<b>(557)</b>	<b>(667)</b>
Amortissements de la période	(1)	(1)	(109)	<b>(111)</b>
Reprises sur cessions	-	-	36	<b>36</b>
Transfert	-	-	3	<b>3</b>
<b>Montant au 31 décembre 2015</b>	<b>(5)</b>	<b>(107)</b>	<b>(627)</b>	<b>(739)</b>
<b><u>Valeur nette</u></b>				
Au 31 décembre 2014	293	3	713	<b>1 009</b>
Au 31 décembre 2015	275	2	741	<b>1 018</b>
<b><u>Dont</u></b>				
<i>Activité Passage réseaux</i>	263			
<i>Activité Autres</i>	5			
<i>Activité Maintenance</i>	6			
<i>Activité Cargo</i>	1			

Les immobilisations incorporelles sont principalement constituées :

- Des marques KLM et Transavia ainsi que des slots (créneaux de décollage / atterrissage) acquis par le groupe dans le cadre de l'acquisition de KLM. Ces immobilisations ont des durées d'utilité indéfinies, l'utilisation escomptée par le groupe étant, du fait de la nature propre de ces actifs, non bornée dans le temps,
- De logiciels et capitalisation de développement informatiques.



# Groupe Air France-KLM

## 19. TEST DE VALEUR D'ACTIF

- **Au 31 décembre 2015**

Concernant la méthodologie suivie pour le test de valeur d'actif, le groupe a alloué chacun des goodwill et des immobilisations incorporelles dont la durée d'utilité est indéfinie aux unités génératrices de trésorerie (UGT), lesquelles correspondent aux secteurs d'activité du groupe (voir « règles et méthodes comptables »).

La valeur recouvrable des actifs des UGT (autres que cargo) a été déterminée par référence à la valeur d'utilité au 31 décembre 2015. Pour ces UGT, les tests ont été réalisés sur la base d'un plan cible à trois ans du groupe, validé par la direction, et qui intègre une hypothèse de reprise, après le ralentissement économique, permettant d'atteindre les prévisions à moyen terme réalisées par le groupe avant la survenance de la crise.

La valeur recouvrable des actifs de l'UGT cargo a été déterminée par référence à sa valeur de marché, estimée d'après des valeurs d'évaluateurs, tant pour la flotte que pour les principaux autres actifs corporels.

Le taux d'actualisation utilisé pour le test est le coût moyen pondéré du capital. Celui-ci s'élève à 7,1% à fin décembre 2015, comme à fin décembre 2014.

A l'issue du test précité, aucune dépréciation n'est à constater sur les UGT du groupe.

Une variation à la hausse de 50 points de base du coût moyen pondéré du capital n'aurait pas d'influence sur les UGT du groupe évaluées au 31 décembre 2015. Une baisse de 50 points de base du taux de croissance long terme n'aurait pas non plus d'impact sur la valeur des UGT à cette date. Il en est de même pour une variation à la baisse de 50 points de base de la marge d'exploitation cible.

- **Au 31 décembre 2014**

Après avoir fortement réduit son exploitation à Paris CDG au cours des dernières années, le groupe a décidé, en 2014, de réduire sa flotte d'avions tout cargo à Schiphol (Pays-Bas). Une perte de valeur a été comptabilisée pour un montant de 113 millions d'euros en charges non courantes (voir note 11) pour ramener la valeur nette comptable de l'UGT à sa valeur de marché, estimée d'après des valeurs d'évaluateurs, tant pour la flotte que pour les principaux autres actifs corporels.

Après enregistrement de cette perte de valeur, la valeur nette comptable de l'UGT s'élevait à 647 millions d'euros au 31 décembre 2014, dont 370 millions d'euros au titre de la flotte et 140 millions d'euros au titre des autres immobilisations corporelles.

# Groupe Air France-KLM

## 20. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En millions d'euros	Immobilisations aéronautiques					Autres immobilisations corporelles					Total
	Avions en pleine propriété	Avions en location financement	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total	
<b>Valeur brute</b>											
<b>Au 31 décembre 2013</b>	<b>8 862</b>	<b>6 732</b>	<b>400</b>	<b>2 163</b>	<b>18 157</b>	<b>2 828</b>	<b>1 331</b>	<b>95</b>	<b>882</b>	<b>5 136</b>	<b>23 293</b>
Acquisitions	131	-	857	104	1 092	20	30	97	20	167	<b>1 259</b>
Cessions	(742)	(85)	-	(140)	(967)	(3)	(14)	-	(7)	(24)	<b>(991)</b>
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	1	7	-	-	8	<b>8</b>
Couverture de change	-	-	(155)	-	(155)	-	-	-	-	-	<b>(155)</b>
Transfert	155	270	(559)	190	56	(41)	10	(57)	11	(77)	<b>(21)</b>
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	4	-	1	5	<b>5</b>
Perte de valeur	(56)	(34)	-	(21)	(111)	-	-	-	-	-	<b>(111)</b>
<b>Au 31 décembre 2014</b>	<b>8 350</b>	<b>6 883</b>	<b>543</b>	<b>2 296</b>	<b>18 072</b>	<b>2 805</b>	<b>1 368</b>	<b>135</b>	<b>907</b>	<b>5 215</b>	<b>23 287</b>
Acquisitions	163	1	1 110	86	1 360	10	38	94	23	165	<b>1 525</b>
Cessions	(621)	(111)	(4)	(191)	(927)	(5)	(19)	(7)	(32)	(63)	<b>(990)</b>
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	5	5	1	2	13	<b>13</b>
Couverture de change	-	-	(112)	-	(112)	-	-	-	-	-	<b>(112)</b>
Transfert	981	(34)	(1 024)	166	89	74	(86)	(140)	155	3	<b>92</b>
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	1	4	-	1	6	<b>6</b>
Perte de valeur	(4)	-	-	-	(4)	(1)	-	-	-	(1)	<b>(5)</b>
<b>Au 31 décembre 2015</b>	<b>8 869</b>	<b>6 739</b>	<b>513</b>	<b>2 357</b>	<b>18 478</b>	<b>2 889</b>	<b>1 310</b>	<b>83</b>	<b>1 056</b>	<b>5 338</b>	<b>23 816</b>
<b>Amortissements</b>											
<b>Au 31 décembre 2013</b>	<b>(5 335)</b>	<b>(2 489)</b>	<b>-</b>	<b>(942)</b>	<b>(8 766)</b>	<b>(1 668)</b>	<b>(949)</b>	<b>-</b>	<b>(700)</b>	<b>(3 317)</b>	<b>(12 083)</b>
Amortissements de la période	(672)	(436)	-	(154)	(1 262)	(126)	(72)	-	(42)	(240)	<b>(1 502)</b>
Reprises sur cessions	526	88	-	140	754	2	12	-	6	20	<b>774</b>
Transfert	110	(99)	-	(81)	(70)	69	8	-	(2)	75	<b>5</b>
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	(2)	-	(1)	(3)	<b>(3)</b>
<b>Au 31 décembre 2014</b>	<b>(5 371)</b>	<b>(2 936)</b>	<b>-</b>	<b>(1 037)</b>	<b>(9 344)</b>	<b>(1 723)</b>	<b>(1 003)</b>	<b>-</b>	<b>(739)</b>	<b>(3 465)</b>	<b>(12 809)</b>
Amortissements de la période	(673)	(423)	-	(123)	(1 219)	(124)	(70)	-	(44)	(238)	<b>(1 457)</b>
Reprises sur cessions	580	111	-	126	817	5	17	-	25	47	<b>864</b>
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	(1)	(3)	-	(2)	(6)	<b>(6)</b>
Transfert	(400)	401	-	10	11	17	89	-	(110)	(4)	<b>7</b>
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	(2)	-	-	(2)	<b>(2)</b>
<b>Au 31 décembre 2015</b>	<b>(5 864)</b>	<b>(2 847)</b>	<b>-</b>	<b>(1 024)</b>	<b>(9 735)</b>	<b>(1 826)</b>	<b>(972)</b>	<b>-</b>	<b>(870)</b>	<b>(3 668)</b>	<b>(13 403)</b>
<b>Valeur nette</b>											
Au 31 décembre 2014	2 979	3 947	543	1 259	<b>8 728</b>	1 082	365	135	168	<b>1 750</b>	<b>10 478</b>
Au 31 décembre 2015	3 005	3 892	513	1 333	<b>8 743</b>	1 063	338	83	186	<b>1 670</b>	<b>10 413</b>

# Groupe Air France-KLM

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

Un détail des immobilisations données en garantie est communiqué dans la note 39 de ces états financiers.

Les engagements d'achats d'immobilisations sont donnés dans les notes 38 et 39 de ces états financiers.

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financement est de 4 373 millions d'euros au 31 décembre 2015, contre 4 438 millions d'euros au 31 décembre 2014.

## 21. INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS

Les investissements corporels et incorporels figurant dans le tableau des flux de trésorerie consolidé se ventilent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Acquisition d'immobilisations corporelles	1 526	1 217
Acquisition d'immobilisations incorporelles	174	210
Part des acquisitions non encore payée et intérêts intercalaires	(53)	4
<b>Total</b>	<b>1 647</b>	<b>1 431</b>

## 22. TITRES MIS EN EQUIVALENCE

### Variations de la période

Le tableau ci-dessous présente la variation des titres de participation dans les entreprises associées et co-entreprises :

# Groupe Air France-KLM

<i>En millions d'euros</i>	<b>Passage réseaux</b>	<b>Maintenance</b>	<b>Autres</b>	<b>Total</b>
<b>Valeur des titres au 31 décembre 2013</b>	<b>67</b>	<b>38</b>	<b>72</b>	<b>177</b>
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	(46)	1	6	(39)
Distribution de dividendes	-	-	(3)	(3)
Variation de périmètre	-	-	(11)	(11)
Autres variations	1	-	(2)	(1)
Augmentation de capital	7	2	1	10
Ecart de conversion	1	2	3	6
<b>Valeur des titres au 31 décembre 2014</b>	<b>30</b>	<b>43</b>	<b>66</b>	<b>139</b>
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	(37)	1	6	(30)
Distribution de dividendes	-	-	(2)	(2)
Variation de périmètre	-	3	-	3
Autres variations	2	-	-	2
Ecart de conversion	2	1	3	6
<b>Valeur des titres au 31 décembre 2015</b>	<b>(3)</b>	<b>48</b>	<b>73</b>	<b>118</b>

## Passage réseaux

Aux 31 décembre 2015 et 2014, les titres mis en équivalence liés au secteur passage sont essentiellement constitués de la société Kenya Airways, compagnie aérienne basée à Nairobi, sur laquelle le groupe exerce une influence notable.

Les états financiers de Kenya Airways au 31 mars 2015 incluent un chiffre d'affaires de 970 millions d'euros, un résultat net de (227) millions d'euros, des capitaux propres de (58) millions d'euros et un total bilan de 1 756 millions d'euros.

La valeur de marché des titres de cette société cotée s'élève à 18 millions d'euros au 31 décembre 2015.

Compte tenu de la situation nette de cette entité, la valeur des titres Kenya Airways est nulle dans les comptes du groupe au 31 décembre 2015.

## Maintenance

Aux 31 décembre 2015 et 2014, les titres mis en équivalence liés au secteur maintenance sont essentiellement constitués de partenariats de type co-entreprises conclus par le groupe dans le cadre du développement mondial de son activité maintenance. Ces partenariats, dont les zones d'implantation et pourcentage de détention sont listées en note 43.2, ont été conclus soit avec des compagnies aériennes, soit avec des acteurs indépendants du marché de la maintenance.

## Autres

Aux 31 décembre 2015 et 2014, les titres mis en équivalence liés aux autres secteurs d'activité du groupe sont essentiellement constitués de partenariats de type co-entreprises conclus dans le cadre du développement mondial de son activité catering. Les zones d'implantation et pourcentage de détention de ces partenariats sont listées en 43.2.

# Groupe Air France-KLM

## 23. ACTIFS DE RETRAITE

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
<b>Solde en début de période</b>	<b>1 409</b>	<b>2 454</b>
(Charge) / produit de la période	(159)	515
Paiement des cotisations au fonds	190	390
Reclassement	(25)	-
Revalorisation à la juste valeur	358	(1 950)
<b>Solde en fin de période</b>	<b>1 773</b>	<b>1 409</b>

L'analyse de ces actifs de pensions est présentée en note 31.

Suite à une renégociation du plan de retraite des pilotes KLM, le groupe a enregistré, au 31 décembre 2015, une charge de 25 millions d'euros en non courant.

Au 31 décembre 2014, l'impact du changement de législation sur les plans de retraite aux Pays-Bas, d'un montant de 824 millions d'euros, a été enregistré en « Autres produits et charges non courants » (voir notes 11 et 31.3).

# Groupe Air France-KLM

## 24. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

<i>En millions d'euros</i>		2015		2014	
<b>Au 31 décembre</b>					
	Courant	Non courant	Courant	Non courant	
<b><u>Actifs disponibles à la vente</u></b>					
Titres de participation disponibles	-	29	-	85	
Titres de participation nantis	-	403	-	634	
<b><u>Actifs de transaction</u></b>					
Valeurs mobilières de placement	406	60	13	60	
Comptes de trésorerie nantis	411	-	595	-	
<b><u>Prêts et créances</u></b>					
Dépôts liés aux locations financières (obligations)	-	204	25	141	
Autres dépôts liés aux locations financières	131	322	132	452	
Autres prêts et créances	19	229	22	151	
<b>Valeur brute</b>	<b>967</b>	<b>1 247</b>	<b>787</b>	<b>1 523</b>	
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>	-	<b>(21)</b>	-	<b>(19)</b>	
Dotations de l'exercice	-	(2)	-	(2)	
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>	-	<b>(23)</b>	-	<b>(21)</b>	
<b>Total</b>	<b>967</b>	<b>1 224</b>	<b>787</b>	<b>1 502</b>	

Les actifs disponibles à la vente se présentent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	Juste valeur	% intérêt	Capitaux propres	Résultat	Cours de bourse (en €)	Date de clôture
<b>Au 31 décembre 2015</b>						
Amadeus (*)	403	2,21%	ND(**)	ND(**)	40,69	Décembre 2015
Alitalia CAI	-	1,04%	ND(**)	ND(**)	NA(***)	Décembre 2015
Autres	29	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>432</b>					
<b>Au 31 décembre 2014</b>						
Amadeus (*)	654	4,41%	1 867	632	33,09	Décembre 2014
Alitalia CAI	-	1,11%	(93)	(578)	NA(***)	Décembre 2014
Autres	65	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>719</b>					

(\*) Société cotée

(\*\*) Non disponible

(\*\*\*) Non applicable

### **Actifs disponibles à la vente**

Le groupe a cédé, le 15 janvier 2015, un bloc de 9 857 202 actions de la société espagnole Amadeus IT Holding S.A. ("Amadeus"), représentant environ 2,2% du capital de la société (voir note 3.1).

A l'issue de cette opération, le groupe conserve 9,9 millions de titres Amadeus. La valeur de ces titres est couverte par une opération de couverture mise en place le 25 novembre 2014 (voir note 36.1).

# Groupe Air France-KLM

Suite à la souscription, en date du 31 décembre 2014, de la société Etihad Airways dans le capital d'Alitalia SAI, Air France-KLM a été diluée. Sa participation dans Alitalia CAI est de 1,04% au 31 décembre, 2015. Depuis cette opération, le groupe n'a plus de fonction au sein de la gouvernance de la nouvelle Alitalia SAI.

## **Actifs de transaction**

Les actifs de transaction correspondent principalement à des parts dans des fonds communs de placement n'entrant pas dans la catégorie « équivalents de trésorerie » ainsi qu'à des comptes de trésorerie nantis, principalement dans le cadre du contrat de swap conclu avec Natixis sur l'OCEANE 2005 (voir note 33).

## **Prêts et créances**

Le poste « prêts et créances » comprend principalement les dépôts versés dans le cadre des locations opérationnelles et financières.

## **Transfert d'actifs financiers non déconsolidant**

### **Contrat de cession de créances**

Le groupe a conclu un contrat de prêt garanti par les créances 1% logement d'Air France. Chacun des CIL (Comités interprofessionnels du logement), Air France et la banque ont conclu, en juillet 2012 une convention de délégations de créances tripartite qui fait référence au contrat de prêt. Par cette convention, les CIL s'engagent à effectuer les remboursements de leurs créances directement auprès de la banque à chaque échéance. Il s'agit de délégations imparfaites : en cas de non-paiement par les CIL, Air France reste tenue à l'égard de la banque du remboursement du prêt et des intérêts.

Au 31 décembre 2015, le montant des créances déléguées s'élève à 108 millions d'euros (contre 109 millions d'euros au 31 décembre 2014). L'emprunt associé s'élève à 81 millions d'euros au 31 décembre 2015 (contre 80 millions d'euros au 31 décembre 2014).

### **Contrat de prêt de titres**

Le groupe a signé, le 25 novembre 2014, un contrat de prêt de titres dans le cadre d'une opération de couverture de la valeur des titres Amadeus.

L'intégralité des 2,21% de titres détenus est prêtée dans le cadre de cette couverture.

## **Transfert d'actifs financiers déconsolidant**

Depuis 2011, le groupe a mis en place des contrats d'affacturage sans recours qui portent sur les créances commerciales passage, cargo et compagnies aériennes.

Ces contrats s'appliquent à des créances nées en France et dans d'autres pays européens pour un montant total cédé de 233 millions d'euros à fin décembre 2015, contre 247 millions au 31 décembre 2014.

Le lien conservé par le groupe avec ces actifs transférés constitue un risque de dilution pour lequel des fonds de garantie sont constitués à hauteur de 15 millions au 31 décembre 2015, contre 16 millions d'euros au 31 décembre 2014.

Fin décembre 2015, le groupe a conclu avec une banque un contrat de cession sans recours à titre d'escompte sur l'intégralité de la créance de Crédit Impôt pour la Compétitivité Emploi (CICE) 2015 dont le montant nominal s'élève à 63 millions d'euros (contre 64 millions d'euros à fin décembre 2014). Le contrat de cession transférant la quasi-totalité des risques et avantages de la créance à la banque, la créance a été intégralement sortie du bilan.

# Groupe Air France-KLM

## 25. STOCKS ET ENCOURS

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Pièces de rechanges aéronautiques	544	520
Autres approvisionnements	135	171
Encours de production	16	12
<b>Valeur brute</b>	<b>695</b>	<b>703</b>
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>	<b>(165)</b>	<b>(164)</b>
Dotations de l'exercice	(18)	(15)
Reprise de dépréciation suite à des sorties et des cessions	22	13
Ecart de conversion	(1)	-
Reclassement	(1)	1
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>	<b>(163)</b>	<b>(165)</b>
<b>Valeur nette</b>	<b>532</b>	<b>538</b>

## 26. CREANCES CLIENTS

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Compagnies aériennes	445	347
Autres clients :		
* Passage réseaux	641	642
* Cargo	329	348
* Maintenance	430	429
* Autres	60	60
<b>Valeur brute</b>	<b>1 905</b>	<b>1 826</b>
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>	<b>(98)</b>	<b>(87)</b>
Dotations de l'exercice	(25)	(19)
Utilisation	17	11
Ecart de conversion	(2)	-
Reclassement	3	(3)
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>	<b>(105)</b>	<b>(98)</b>
<b>Valeur nette</b>	<b>1 800</b>	<b>1 728</b>



# Groupe Air France-KLM

## 27. AUTRES DEBITEURS

<i>En millions d'euros</i>		2015		2014	
<b>Au 31 décembre</b>					
		<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>	<b>Courant</b>	<b>Non courant</b>
Fournisseurs débiteurs		105	-	104	-
Etat (y compris créances d'impôt sociétés)		118	-	109	-
Instruments dérivés		480	291	248	239
Charges constatées d'avance		128	-	170	1
Débiteurs divers		310	4	336	3
<b>Valeur brute</b>		<b>1 141</b>	<b>295</b>	<b>967</b>	<b>243</b>
<b>Dépréciation en début d'exercice</b>		<b>(6)</b>	<b>-</b>	<b>(2)</b>	<b>-</b>
Dotations de l'exercice		(1)	-	(5)	-
Utilisation		4	-	1	-
<b>Dépréciation en fin d'exercice</b>		<b>(3)</b>	<b>-</b>	<b>(6)</b>	<b>-</b>
<b>Valeur nette</b>		<b>1 138</b>	<b>295</b>	<b>961</b>	<b>243</b>

Au 31 décembre 2015, les instruments dérivés non courants comprennent un montant de 37 millions d'euros relatifs à la couverture de la dette en devises, contre 22 millions d'euros au 31 décembre 2014.

Au 31 décembre 2015, les instruments dérivés courants comprennent un montant de 4 millions d'euros relatifs à la couverture de la dette en devises. Ce montant était nul au 31 décembre 2014.

## 28. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

<i>En millions d'euros</i>	2015	2014
<b>Au 31 décembre</b>		
SICAV (actifs de transaction)	1 085	754
Dépôts (actifs de transaction) et comptes à termes	1 261	1 475
Caisses et banques	758	930
<b>Trésorerie et équivalents de trésorerie</b>	<b>3 104</b>	<b>3 159</b>
Concours bancaires	(3)	(249)
<b>Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires</b>	<b>3 101</b>	<b>2 910</b>

Le groupe détient 3 104 millions d'euros de trésorerie et équivalents de trésorerie au 31 décembre 2015.

L'encours de trésorerie au Venezuela s'élève à 3 millions d'euros et a été évalué en utilisant le taux SIMADI, compte tenu du contexte politique et économique vénézuélien.

# Groupe Air France-KLM

## 29. CAPITAUX PROPRES

### 29.1 Capital

Au 31 décembre 2015, le capital social d'Air France-KLM, entièrement libéré, est divisé en 300 219 278 actions. Chaque action, ayant une valeur nominale d'un euro, confère un droit de vote à son détenteur.

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

<i>En nombre de titres</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
<b>En début de période</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300 219 278</b>
Emission d'actions dans le cadre de la conversion des OCEANE	-	-
<b>En fin de période</b>	<b>300 219 278</b>	<b>300 219 278</b>
Dont : - nombre de titres émis et payés	300 219 278	300 219 278
- nombre de titres émis et non payés	-	-

Les actions composant le capital social d'Air France-KLM ne sont soumises ni à restriction ni à préférence concernant la distribution de dividendes et le remboursement du capital.

#### Nombre d'actions autorisées

L'Assemblée générale mixte du 21 mai 2015 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 (en dehors des périodes d'offre publique) dans la limite d'un montant total de 150 millions d'euros en nominal.

#### Répartition du capital et des droits de vote

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

<b>Au 31 décembre</b>	<b>en % du capital</b>		<b>en % des droits de vote</b>	
	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
Etat français	18	16	18	16
Salariés et anciens salariés	7	7	7	7
Actions détenues par le groupe	1	1	-	-
Public	74	76	75	77
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

La ligne « Salariés et anciens salariés » regroupe les titres détenus par le personnel et les anciens salariés dans des Fonds Communs de Placement d'Entreprise (FCPE).

#### Autres titres donnant accès au capital

*OCEANE*

*Voir note 33.2.*

# Groupe Air France-KLM

## 29.2 Primes d'émission

Les primes d'émission 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.

## 29.3 Actions d'auto-contrôle

	Actions d'auto-contrôle	
	En nombre	En millions d'euros
<b>Au 31 décembre 2013</b>	<b>4 179 804</b>	<b>(85)</b>
Variation de la période	-	-
<b>Au 31 décembre 2014</b>	<b>4 179 804</b>	<b>(86)</b>
Variation de la période	(30 209)	-
<b>Au 31 décembre 2015</b>	<b>4 149 595</b>	<b>(85)</b>

L'ensemble de ces titres est classé en réduction des capitaux propres.

## 29.4 Titres subordonnés

Afin de consolider sa structure financière pendant la période de mise en œuvre du plan Perform 2020, le groupe a réalisé, au cours de la première quinzaine d'avril 2015, une émission obligataire subordonnée perpétuelle d'un montant total de 600 millions d'euros. Ces titres, de maturité perpétuelle et portant un coupon annuel de 6,25%, disposent d'une première option de remboursement en octobre 2020 au gré de l'émetteur. Ils sont comptabilisés en capitaux propres, conformément aux dispositions prévues par les normes IFRS. Cette obligataire est subordonnée à toutes les dettes Air France-KLM existantes ou à venir.

Le 1<sup>er</sup> octobre 2015, Air France-KLM a payé, pour un montant de 18 millions d'euros, le premier coupon relatif à cet instrument.

## 29.5 Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre	31 décembre
	2015	2014 (Retraité)
Réserve légale	70	70
Réserves distribuables	301	412
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies	(2 660)	(2 846)
Réserves sur instruments dérivés	(736)	(881)
Réserves sur actifs financiers disponibles à la vente	289	428
Autres réserves	(943)	(835)
Résultat net – propriétaires de la société mère	118	(225)
<b>Total</b>	<b>(3 561)</b>	<b>(3 877)</b>

# Groupe Air France-KLM

Au 31 décembre 2015, la réserve légale de 70 millions d'euros, représente 23% du capital social d'Air France-KLM. La réglementation française exige qu'une société anonyme affecte chaque année 5% de son résultat net statutaire à cette réserve légale jusqu'à ce qu'elle atteigne 10% du capital social de la société. Ce montant affecté à la réserve légale est déduit du résultat distribuable pour l'année en cours.

La réserve légale de toute société soumise à cette réglementation ne peut faire l'objet d'une distribution aux actionnaires qu'en cas de liquidation.

## 30. PAIEMENT FONDE SUR DES ACTIONS

### Plan PPSs KLM

KLM a mis en place au cours des exercices clos au 31 décembre 2015 et 31 décembre 2014 des instruments de rémunération liés au cours de l'action Air France-KLM et dénoués en numéraire (PPSs) qui constituent des plans fondés sur des actions et réglés en trésorerie.

Plans	Date d'attribution	Nombre de PPSs attribués	Date de départ d'exercice des PPSs	Date d'expiration / de clôture	Nombre de PPSs exercés au 31 décembre 2015
KLM	01/07/2010	145 450	01/07/2010	01/07/2015	43 107
KLM	01/07/2011	144 235	01/07/2011	01/07/2016	18 270
KLM	01/04/2012	146 004	01/04/2012	01/04/2017	8 575
KLM	01/04/2013	150 031	01/04/2013	01/04/2018	-
KLM	01/04/2014	143 721	01/04/2014	01/04/2019	-
KLM	01/04/2015	133 018	01/04/2015	01/04/2020	-

La variation des PPSs est la suivante :

	Nombre de PPSs
<b>PPSs en circulation au 31 décembre 2013</b>	<b>520 358</b>
<i>Dont PPSs exerçables au 31 décembre 2013</i>	<i>330 807</i>
PPSs attribués au cours de la période	143 721
PPSs exercés au cours de la période	(107 126)
PPSs auxquels il est renoncé au cours de la période	(31 250)
<b>PPSs en circulation au 31 décembre 2014</b>	<b>525 703</b>
<i>Dont PPSs exerçables au 31 décembre 2014</i>	<i>342 836</i>
PPSs attribués au cours de la période	133 018
PPSs exercés au cours de la période	(69 952)
PPSs auxquels il est renoncé au cours de la période	(65 397)
<b>PPSs en circulation au 31 décembre 2015</b>	<b>523 372</b>
<i>Dont PPSs exerçables au 31 décembre 2015</i>	<i>355 416</i>

Les plans PPSs octroyés par KLM prévoient l'acquisition d'un tiers des droits à la date d'attribution, d'un second tiers à la fin de la première année et du dernier tiers à la fin de la seconde année. L'acquisition des droits est conditionnelle à l'atteinte de critères de performance prédéterminés ne dépendant pas du marché.

# Groupe Air France-KLM

La juste valeur des services rendus dans le cadre des plans d'octroi de PPSs s'élève à 4 millions d'euros et a été déterminée sur la base de la valeur de marché de l'action Air France-KLM à la date de clôture, soit 7,02 euros.

## 31. PROVISIONS RETRAITE

<i>En millions d'euros</i>	<b>Avantages du personnel</b>
<b>Montant au 31 décembre 2013</b>	<b>1 853</b>
<i>Dont : non courant</i>	<i>1 853</i>
Dotations de l'exercice	40
Reprises pour utilisation	(90)
Revalorisation à la juste valeur	311
Ecart de conversion	7
Reclassement	(2)
<b>Montant au 31 décembre 2014</b>	<b>2 119</b>
<i>Dont : non courant</i>	<i>2 119</i>
Dotations de l'exercice	94
Reprises pour utilisation	(77)
Revalorisation à la juste valeur	(135)
Ecart de conversion	17
Reclassement	(23)
<b>Montant au 31 décembre 2015</b>	<b>1 995</b>
<i>Dont : non courant</i>	<i>1 995</i>

Au 31 décembre 2015, l'impact sur la charge de retraite lié aux plans de départs volontaires chez Air France et ses filiales régionales, d'un montant de 22 millions d'euros, a été enregistré en « autres produits et charges non courants » (voir note 11). Au 31 décembre 2014, ce montant était de 36 millions d'euros.

### 31.1 Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie

Le groupe compte un nombre important de plans de retraite et autres avantages à long terme au bénéfice de ses salariés, dont plusieurs sont à prestations définies. 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.

#### **Régime des pilotes KLM – Pays-Bas**

Le plan de retraite relatif aux pilotes de la compagnie KLM est un régime à prestations définies fondé sur le salaire moyen, avec réversion au conjoint en cas de décès du bénéficiaire.

Pour l'année 2015, l'âge de départ à la retraite prévu par le plan est de 56 ans. A partir de juillet 2016, l'âge de départ en retraite va progressivement passer à 58 ans. Sa mise en œuvre sera réalisée sur un rythme semestriel, en quatre étapes. En juillet 2019, l'âge de départ en retraite sera de 58 ans pour tous les membres.

Le régime est géré par un fonds de pension dont le conseil d'administration se compose de membres nommés par l'employeur et les salariés. Ce conseil d'administration est pleinement responsable de l'exécution du plan. KLM peut uniquement contrôler l'accord de financement avec les fonds de pension. La convention de financement s'inscrit dans le cadre des conventions collectives signées entre KLM et les instances représentatives du personnel.

## Groupe Air France-KLM

Pour répondre aux exigences de la réglementation néerlandaise et aux règles définies entre l'employeur et le conseil d'administration du fonds de pension, un niveau de financement est imposé, à hauteur d'environ 123% à 125% de la projection de l'engagement à long terme. La projection de ces engagements est calculée selon des règles de financement locales. Le niveau de financement imposé est fondé sur le nouveau cadre réglementaire (nFTK), applicable depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015. L'impact du nFTK résulte entre autre en un niveau plus élevé de solvabilité minimale exigée. Les fonds de pension auront en revanche plus de temps pour recouvrer les pertes significatives et immédiates, dans le cadre d'un plan de recouvrabilité à 10 ans incluant les futurs retours sur investissements attendus.

Sur la base des critères de la loi néerlandaise, et tel que mis en place par la banque centrale néerlandaise, le ratio de financement relatif à ce plan est de 122,0% au 31 décembre 2015, contre 126,3% au 31 décembre 2014.

Si le ratio de couverture est inférieur aux règles de financement précitées, les fonds de pension doivent mettre en place un plan de recouvrabilité ayant pour objectif le respect du ratio de 125% dans les 10 ans, incluant les futurs retours sur investissements attendus. Si le seuil n'est pas atteint dans les 10 ans, des contributions additionnelles devront être payées par l'entreprise et les salariés (période transitoire de 12 ans à partir de 2015).

Le montant des contributions de base et supplémentaires de l'employeur n'est pas plafonné. Le participant ne peut quant à lui pas être soumis à contribution supplémentaire en cas de non-respect des règles de financement minimales.

Une réduction de cotisation de l'employeur est possible si l'indexation des rentes est entièrement financée. Cette réduction n'est pas plafonnée et peut être réalisée soit par remboursement de cotisations, soit par diminution de cotisations futures. A partir de 2015, les nouvelles règles fiscales néerlandaises prévoient une rente maximum de 100 000 euros et de plus faibles taux d'accroissement des rentes.

Le rendement des actifs de couverture du régime, le taux d'actualisation retenu pour l'évaluation des engagements, la longévité et les caractéristiques de la population active sont les principaux facteurs pouvant influencer le ratio de couverture et générer un risque de versement de contributions supplémentaires pour KLM sur le long terme.

Les fonds, entièrement dédiés aux entités du groupe KLM, sont principalement investis en obligations, actions et immobilier. Ils sont externalisés auprès d'une institution privée dans le cadre d'un contrat de service.

Le financement de ce fonds de pension comprend en outre une mesure de protection par rapport aux risques suivants : risques de taux d'intérêt, risques actions, risques de change, risques de crédit, risques actuariels et risques immobiliers.

### **Régime du personnel au sol KLM - Pays-Bas**

Le plan de retraite relatif au personnel au sol de la compagnie KLM est un régime à prestations définies fondé sur le salaire moyen, avec réversion au conjoint en cas de décès du bénéficiaire.

L'âge de départ à la retraite prévu par le plan est 67 ans.

Le régime est géré par un fonds de pension dont le conseil d'administration se compose de membres nommés par l'employeur et les salariés. Ce conseil d'administration est pleinement responsable de l'exécution du plan. KLM peut uniquement contrôler l'accord de financement avec les fonds de pension. La convention de financement s'inscrit dans le cadre des conventions collectives signées entre KLM et les instances représentatives du personnel.

Pour répondre aux exigences de la réglementation néerlandaise et aux règles définies entre l'employeur et le conseil d'administration du fonds de pension, un niveau de financement est imposé, à hauteur d'environ 125% de la projection de l'engagement à long terme. La projection de ces engagements est calculée selon des règles de financement locales. Le niveau de financement imposé est fondé sur le nouveau cadre réglementaire (nFTK), applicable depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015. L'impact du nFTK résulte entre autre en un niveau plus élevé de solvabilité minimale exigée. Les fonds de pension auront en revanche plus de temps pour recouvrer les pertes significatives et immédiates, dans le cadre d'un plan de recouvrabilité à 10 ans incluant les futurs retours sur investissements attendus. Le plan de recouvrabilité relatif au personnel au sol a été mis à jour en conséquence au 1<sup>er</sup> juillet 2015.

Sur la base des critères de la loi néerlandaise, et tel que mis en place par la banque centrale néerlandaise, le ratio de financement relatif à ce plan est de 109,2% au 31 décembre 2015, contre 116,3% au 31 décembre 2014.

## **Groupe Air France-KLM**

Si le ratio de couverture est inférieur aux règles de financement précitées, les fonds de pension doivent mettre en place un plan de recouvrabilité ayant pour objectif le respect du ratio de 125%, incluant les futurs retours sur investissements attendus. Si le seuil n'est pas atteint dans les 10 ans, des contributions additionnelles devront être payées par l'entreprise et les salariés (période transitoire de 12 ans à partir de 2015).

Le montant des contributions de base et supplémentaires de l'employeur n'est pas plafonné. Le montant des contributions supplémentaires du salarié est plafonné à 2% du montant de la base de calcul de la rente. Une réduction de cotisation est possible si l'indexation des rentes est entièrement financée. Cette réduction n'est pas plafonnée et peut être réalisée soit par remboursement de cotisations, soit par diminution de cotisations futures. A partir de 2015, les nouvelles règles fiscales néerlandaises prévoient une rente maximum de 100 000 euros et de plus faibles taux d'accroissement des rentes.

Le rendement des actifs de couverture du régime, le taux d'actualisation retenu pour l'évaluation des engagements, la longévité et les caractéristiques de la population active sont les principaux facteurs pouvant influencer à la fois le ratio de couverture et le niveau de contribution normale de la rente future. Les contributions normales sont plafonnées à 22% du montant de la base de calcul de la rente.

Les fonds, entièrement dédiés aux entités du groupe KLM, sont principalement investis en obligations, actions et immobilier. Ils sont externalisés auprès d'une institution privée dans le cadre d'un contrat de service.

Le financement de ce fonds de pension comprend en outre une mesure de protection par rapport aux risques suivants : risques de taux d'intérêt, risques actions, risques de change, risques de crédit, risques actuariels et risques immobiliers.

A titre d'exemple, une couverture est prévue afin de réduire de moitié l'impact potentiel de la sensibilité à une baisse du taux d'intérêt.

### **Plan personnel navigant commercial - Pays-Bas**

Le plan de retraite relatif au personnel navigant commercial de la compagnie KLM est un régime à prestations définies de rentes viagères avec réversion au conjoint en cas de décès du bénéficiaire.

La rente issue de ce régime est basée sur le dernier salaire de référence. Pour un groupe fermé de membres actifs, la rente est basée sur le salaire moyen.

L'âge de départ à la retraite prévu par le plan est de 60 ans.

Le régime est géré par un fonds de pension dont le conseil d'administration se compose de membres nommés par l'employeur et les salariés. Ce conseil d'administration est pleinement responsable de l'exécution du plan. KLM peut uniquement contrôler l'accord de financement avec les fonds de pension. La convention de financement s'inscrit dans le cadre des conventions collectives signées entre KLM et les instances représentatives du personnel.

Pour répondre aux exigences de la réglementation néerlandaise et aux règles définies entre l'employeur et le conseil d'administration du fonds de pension, un niveau de financement est imposé, à hauteur d'environ 125% de la projection de l'engagement à long terme. La projection de ces engagements est calculée selon des règles de financement locales. Le niveau de financement imposé est fondé sur le nouveau cadre réglementaire (nFTK), applicable depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015. L'impact du nFTK résulte entre autre en un niveau plus élevé de solvabilité minimale exigée. Les fonds de pension auront en revanche plus de temps pour recouvrer les pertes significatives et immédiates, dans le cadre d'un plan de recouvrabilité à 10 ans incluant les futurs retours sur investissements attendus. Le plan de recouvrabilité relatif au personnel au sol a été mis à jour en conséquence au 1<sup>er</sup> juillet 2015. Sur la base des critères de la loi néerlandaise, et tel que mis en place par la banque centrale néerlandaise, le ratio de financement relatif à ce plan est de 106,3% au 31 décembre 2015, contre 115,1% au 31 décembre 2014.

Si le ratio de couverture est inférieur aux règles de financement précitées, les fonds de pension doivent mettre en place un plan de recouvrabilité ayant pour objectif le respect du ratio de 125%, incluant les futurs retours sur investissements attendus. Si le seuil n'est pas atteint dans les 10 ans, des contributions additionnelles devront être payées par l'entreprise et les salariés (période transitoire de 12 ans à partir de 2015).

Le montant des contributions de base et supplémentaires de l'employeur est plafonné à 48% du montant de la base de calcul de la rente. Le montant des contributions supplémentaires du salarié est plafonné à 0,7% du montant de la base de calcul de la rente. Une réduction de cotisation est possible si l'indexation des rentes est entièrement financée. Cette réduction annuelle est plafonnée à 2 fois la contribution annuelle normale. A partir de 2015, les nouvelles règles fiscales néerlandaises prévoient de plus faibles taux d'accroissement des rentes.

# Groupe Air France-KLM

Le rendement des actifs de couverture du régime, le taux d'actualisation retenu pour l'évaluation des engagements, la longévité et les caractéristiques de la population active sont les principaux facteurs pouvant influencer à la fois le ratio de couverture et le niveau de contribution normale de la rente future.

Les fonds, entièrement dédiés aux entités du groupe KLM, sont principalement investis en obligations, actions et immobilier. Ils sont externalisés auprès d'une institution privée dans le cadre d'un contrat de service.

Le financement de ce fonds de pension comprend en outre une mesure de protection par rapport aux risques suivants : risques de taux d'intérêt, risques actions, risques de change, risques de crédit, risques actuariels et risques immobiliers.

A titre d'exemple, une couverture est prévue afin de réduire de moitié l'impact potentiel de la sensibilité à une baisse du taux d'intérêt.

## **Caisse de retraite Air France (CRAF) – France**

La population bénéficiant de ce régime correspond au personnel au sol Air France affilié à la CRAF jusqu'au 31 décembre 1992. Les bénéficiaires du régime perçoivent ou percevront lorsqu'ils partiront à la retraite une rente additive, versée mensuellement, calculée définitivement à partir des éléments connus au 31 décembre 1992 et exprimée en points. La valeur du point est revalorisée annuellement en fonction de la moyenne arithmétique des revalorisations constatées au cours des douze derniers mois de la CNAV et de l'ARRCO.

Jusqu'en 2009, la CRAF revêtait la forme juridique d'une institution de retraite supplémentaire (selon le code de la Sécurité Sociale). Sous cette forme, la CRAF assurait au profit du personnel au sol Air France employé en France, la gestion du régime chapeau né de l'intégration du régime de retraite du personnel au sol Air France aux régimes de retraite obligatoires du secteur privé.

Suite à la loi de réforme des retraites de 2003, prévoyant la disparition des institutions de retraite supplémentaires au 31 décembre 2008, le conseil d'administration de la CRAF a opté pour la transformation de celle-ci en institution de gestion de retraite supplémentaire. La CRAF est désormais chargée d'accomplir les opérations de gestion administrative du régime. Les droits de rente n'ont pas été modifiés du fait de cette réforme. Air France est directement débitrice des engagements de retraite.

Au 31 décembre 2008, l'ensemble des réserves gérées par la CRAF a été transféré à deux assureurs. Au 31 décembre 2012, il a été mis fin à l'un de ces contrats d'assurance, les réserves gérées par ce dernier ayant été transférées à l'autre, qui est ainsi devenu le seul assureur.

Ce dernier garantit un capital de 10% correspondant à une partie des réserves investies en unités de compte dans son fonds collectif, ce pourcentage étant amené mécaniquement à augmenter au fil du temps. Les versements annuels d'Air France vers l'assureur sont réglementés par un accord signé avec les syndicats de l'entreprise en date du 14 décembre 2009. Le montant minimum de versement annuel prévu par cet accord est de 32,5 millions d'euros. Dans le cas où le montant des réserves deviendrait inférieur à 50% du montant des engagements calculés pour les besoins du financement, il est prévu qu'Air France effectue un versement complémentaire pour atteindre a minima un taux de couverture de 50%.

Les réserves sont investies en obligations, en actions et sur l'actif général de l'assureur. Des études d'allocation actif/passif sont réalisées afin de vérifier la pertinence de la stratégie d'investissement.

## **Régime d'indemnités de cessation de service Air France (ICS) – France**

En application de la réglementation française et des accords d'entreprise, tout salarié perçoit une indemnité de cessation de service lors de son départ à la retraite.

Cette indemnité dépend du nombre d'années d'ancienneté, de la catégorie professionnelle du salarié (pilote, personnel navigant commercial, personnel au sol, agent, technicien, cadre) et, dans certains cas, de l'âge du salarié au moment du départ à la retraite.

Elle est calculée par référence au salaire des 12 derniers mois d'activité et à l'ancienneté du salarié. Elle n'est acquise que le jour de son départ à la retraite.

Il n'existe aucune obligation de financement minimal du régime.

Air France a toutefois signé des contrats auprès de trois assureurs afin de préfinancer le régime. Seule la compagnie est responsable du paiement des indemnités, mais elle reste libre d'effectuer des versements auprès de ces assureurs.

Les fonds ainsi externalisés sont investis en obligations et en actions.

Au 31 décembre 2015, les trois plans néerlandais et deux plans français présentés ci-avant représentent respectivement 80% et 10% de l'engagement du groupe et 92% et 4% des actifs du groupe.



# Groupe Air France-KLM

## 31.2 Description des hypothèses actuarielles utilisées et sensibilités associées

Une évaluation actuarielle des engagements a été effectuée pour les clôtures au 31 décembre 2015 et au 31 décembre 2014. Ces calculs intègrent :

- Des probabilités de maintien dans le groupe pour le personnel actif et des probabilités de survie pour l'ensemble des bénéficiaires du régime,
- Des estimations d'évolution des salaires et des niveaux de rentes,
- Des hypothèses d'âges de départ à la retraite variant entre 55 et 67 ans selon les localisations et législations applicables,
- De taux d'inflation long terme déterminés en utilisant la référence des swaps d'inflation appliqués aux flux du groupe. Les taux d'inflation sont également déterminés en fonction de la durée des plans :

Au 31 décembre	2015	2014
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	1,50%	1,70%
Zone euro – Duration 15 ans et plus	1,65%	1,70%

- Des taux d'actualisation permettant de déterminer la valeur actuelle des engagements.

Les taux d'actualisation des différentes zones géographiques sont déterminés en fonction de la durée des régimes, en tenant compte de l'évolution moyenne des taux d'intérêt des obligations d'émetteurs de première catégorie observée sur les principaux indices disponibles. Dans certains pays où le marché relatif à ce type d'obligations n'est pas suffisamment important, le taux d'actualisation est déterminé en référence aux obligations d'état. La majeure partie des engagements du groupe se situe dans la zone euro, où les taux d'actualisation retenus sont les suivants :

Au 31 décembre	2015	2014
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	1,80%	1,65%
Zone euro – Duration 15 ans et plus	2,35%	2,35%

Le taux de duration 10 à 15 ans concerne essentiellement les régimes situés en France tandis que le taux de duration 15 ans et plus concerne essentiellement les régimes situés aux Pays Bas.

- En moyenne, les principales hypothèses utilisées pour la valorisation des engagements sont résumées ci-dessous :

Le taux d'augmentation des salaires (hors inflation) est de 1,36% pour le groupe au 31 décembre 2015, contre 1,65% au 31 décembre 2014.

Le taux de revalorisation des rentes (hors inflation) est de 1,12% pour le groupe au 31 décembre 2015, contre 1,29 % au 31 décembre 2014.

- Les sensibilités des engagements de retraite à la variation des hypothèses, déterminées sur la base de calculs actuariels, aboutissent aux résultats suivants :

### Sensibilité à l'évolution du taux d'inflation

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2015	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2014
Hausse de 25 bp du taux d'inflation	283	743
Diminution de 25 bp du taux d'inflation	(264)	(668)

La baisse de la sensibilité au changement du taux d'inflation constatée en 2015 est liée au fait que KLM ait changé, pour son principal plan, le type de taux utilisé pour la revalorisation de ses rentes.

# Groupe Air France-KLM

## Sensibilité à l'évolution du taux d'actualisation

<i>En millions d'euros</i>	<b>Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2015</b>	<b>Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2014</b>
Hausse de 100 bp du taux d'actualisation	(3 141)	(3 397)
Diminution de 100 bp du taux d'actualisation	4 162	4 506

## Sensibilité à l'évolution du taux d'augmentation des salaires (hors inflation)

<i>En millions d'euros</i>	<b>Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2015</b>	<b>Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2014</b>
Hausse de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	106	118
Diminution de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	(97)	(105)

## Sensibilité à l'évolution du taux de revalorisation des rentes

<i>En millions d'euros</i>	<b>Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2015</b>	<b>Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2014</b>
Hausse de 25 bp du niveau des rentes	835	889
Diminution de 25 bp du niveau des rentes	(658)	(733)

# Groupe Air France-KLM

## 31.3 Evolution des engagements

Le tableau suivant présente le rapprochement entre l'engagement net des fonds de couverture concernant les plans de retraite et autres avantages à long terme du groupe avec les montants reconnus dans les états financiers du groupe, au 31 décembre 2015 et au 31 décembre 2014.

<i>En millions d'euros</i>	Au 31 décembre 2015			Au 31 décembre 2014		
	Pays-Bas	France	Autres	Pays-Bas	France	Autres
<b>Montant des engagements à l'ouverture de l'exercice</b>	<b>16 862</b>	<b>2 373</b>	<b>878</b>	<b>13 669</b>	<b>2 116</b>	<b>797</b>
Coût des services	212	73	13	355	60	12
Charge d'intérêt	391	38	36	490	60	36
Cotisations des participants	129	-	1	57	-	1
Modifications de plans	26	-	(9)	(824)	-	1
Liquidations et réductions de plans	(438)	(23)	-	(47)	(37)	-
Prestations payées	(414)	(96)	(36)	(381)	(106)	(32)
Transfert de plans	2	-	-	5	(1)	(4)
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses démographiques	3	8	2	(279)	(4)	(2)
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses financières	(433)	(134)	(18)	3 928	308	24
Pertes (Gains) actuariels – écarts d'expérience	(121)	(13)	(22)	(100)	(23)	(9)
Ecarts de conversion et autres	1	-	47	(11)	-	54
<b>Montant des engagements à la clôture de l'exercice</b>	<b>16 220</b>	<b>2 226</b>	<b>892</b>	<b>16 862</b>	<b>2 373</b>	<b>878</b>
<i>Dont engagement résultant de régimes intégralement ou partiellement financés</i>	<i>16 108</i>	<i>2 159</i>	<i>777</i>	<i>16 752</i>	<i>2 305</i>	<i>764</i>
<i>Dont engagement résultant de régimes non financés</i>	<i>112</i>	<i>67</i>	<i>115</i>	<i>110</i>	<i>68</i>	<i>114</i>
<b>Valeur de marché des actifs affectés aux plans à l'ouverture de l'exercice</b>	<b>18 039</b>	<b>750</b>	<b>614</b>	<b>15 903</b>	<b>748</b>	<b>532</b>
Rendement réel des actifs	223	39	(37)	2 084	72	42
Cotisations de l'employeur	202	13	18	398	23	29
Cotisations des participants	129	-	1	57	-	1
Liquidations de régimes	(394)	-	-	(32)	-	-
Prestations payées par les actifs	(393)	(91)	(28)	(368)	(92)	(29)
Ecarts de conversion et autres	-	1	30	(3)	(1)	39
<b>Valeur de marché des actifs affectés aux plans, à la clôture de l'exercice</b>	<b>17 806</b>	<b>712</b>	<b>598</b>	<b>18 039</b>	<b>750</b>	<b>614</b>
<b>Montants reconnus au bilan (*) :</b>						
Engagements financés d'avance	1 773	-	-	1 407	-	2
Engagements provisionnés	(187)	(1 514)	(294)	(233)	(1 624)	(262)
<b>Montant net reconnu</b>	<b>1 586</b>	<b>(1 514)</b>	<b>(294)</b>	<b>1 174</b>	<b>(1 624)</b>	<b>(260)</b>
<b>Charge de la période :</b>						
Coût des services	212	73	13	355	60	12
Charge nette d'intérêt	(32)	27	10	(89)	40	11
Modifications, liquidations et réductions de plans	(18)	(23)	(9)	(839)	(36)	-
Ecarts actuariels reconnus en compte de résultat	-	-	-	10	-	-
<b>Charge de la période</b>	<b>162</b>	<b>77</b>	<b>14</b>	<b>(563)</b>	<b>64</b>	<b>23</b>

(\*) A l'exception des plans de retraite dont la position est un actif net inscrit en totalité en actif non courant, l'ensemble des engagements est provisionné dans les passifs non courants.

# Groupe Air France-KLM

## Modifications, réductions et liquidations de régimes

- **Au 31 décembre 2015**

Au 1<sup>er</sup> janvier 2016, le plan de retraite des pilotes de Transavia Airlines est passé d'un régime prestations définies à un régime cotisations définies.

Les actifs et engagements de retraite correspondant ont diminué pour respectivement 394 millions d'euros et 439 millions d'euros. L'impact net de cette modification, d'un montant de 45 millions d'euros, a été comptabilisé en autres produits non courants (voir note 11).

Par ailleurs, en ce qui concerne le plan de retraite des pilotes KLM, un accord relatif à l'augmentation de l'âge de départ en retraite de 56 ans à 58 ans, compensé par l'augmentation annuelle du taux de revalorisation des rentes, a engendré un impact net de (25) millions d'euros. Cette charge a été comptabilisée en autres produits non courants (voir note 11).

Au 31 décembre 2015, une réduction de régime chez Air France et ses filiales régionales a été enregistrée pour un montant net de 22 millions d'euros dans le cadre des plans de départs volontaires.

- **Au 31 décembre 2014**

KLM applique depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2015 les nouvelles règles fiscales néerlandaises relatives aux plans de retraite. Ces nouvelles règles fiscales prévoient une baisse des taux d'accumulation annuels futurs et un salaire de référence maximum de 100 000 euros pour tous les employés néerlandais. Les modifications de plans correspondantes ont été signées en décembre 2014 avec les instances représentatives du personnel néerlandais. Ces mesures ont eu pour conséquence une diminution de 824 millions d'euros des engagements de retraite à prestations définies. Compte tenu du montant significatif généré par ces modifications, le produit de 824 millions d'euros correspondant a été comptabilisé en autres produits non courants (voir note 11).

En outre, le régime à prestations définies de la société KLM Catering Services a été fermé en 2014, avec un impact de 11 millions d'euros. Depuis 2014 les salariés de KLM Catering Services disposent d'un régime à cotisations définies, en partie constitué des dispositions générales applicables à l'industrie du catering et en partie constitué d'un régime d'assurance séparé.

Au 31 décembre 2014, une réduction de régime chez Air France et ses filiales régionales a été enregistrée pour un montant net de 36 millions d'euros dans le cadre des plans de départs volontaires.

## 31.4 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 :

	Fonds investis au 31 décembre 2015		Fonds investis Au 31 décembre 2014	
	France	Pays-Bas	France	Pays-Bas
Actions	38%	32%	39%	36%
Obligations	47%	53%	48%	51%
Immobilier	-	13%	-	13%
Autres	15%	2%	13%	-
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Les actions investies le sont essentiellement sur des marchés actifs des zones Europe, Etats-Unis et pays émergents.

Les obligations sont très majoritairement constituées d'obligations d'Etat au moins notées BBB et investies sur les zones Europe, Etats-Unis et pays émergents.

Les actifs immobiliers sont principalement situés sur les zone Europe et Etats-Unis.

Les actifs de pension du groupe ne comportent pas d'actifs occupés ou utilisés par le groupe.

# Groupe Air France-KLM

## 31.5 Sorties de trésorerie attendues et risques liés aux engagements de retraite

Les cotisations à payer au titre des régimes de retraites à prestations définies long terme s'élèveront à 245 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2016. La duration moyenne pondérée de l'obligation est de 19 ans.

Les modalités de financement, de capitalisation et stratégies d'appariement mises en place par le groupe sont présentées dans les descriptifs de plans réalisés en paragraphe 31.1.

Tel qu'indiqué dans ces descriptifs, le changement de réglementation fiscale aux Pays-Bas et le nouveau cadre réglementaire (FTK) ont été modifiés à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2015. Il en résulte entre autre un niveau plus élevé de solvabilité minimale exigée. Le risque pour le groupe pourrait être le versement de cotisations supplémentaires en cas de non-respect, sur le long terme, des ratios définis pour chacun des plans (ratios détaillés en note 31.1). A partir de 2015, les fonds de pension auront en revanche plus de temps pour recouvrer dans le cadre d'un plan à 10 ans, les pertes significatives et immédiates.

Pour 2016, le risque de paiement supplémentaire est atténué par les niveaux de solvabilité et le plan de recouvrabilité à 10 ans constatés depuis le 31 décembre 2015.

## 32. AUTRES PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	<b>Maintenance et restitution d'avions</b>	<b>Restructuration</b>	<b>Litiges</b>	<b>Autres</b>	<b>Total</b>
<b>Montant au 31 décembre 2013 (Retraité)*</b>	<b>745</b>	<b>442</b>	<b>474</b>	<b>249</b>	<b>1 910</b>
<i>Dont : non courant</i>	597	-	439	204	1 240
<i>courant</i>	148	442	35	45	670
Dotations de l'exercice	282	72	41	94	489
Reprises pour utilisation	(136)	(192)	(31)	(101)	(460)
Reprises de provisions devenues sans objet	(2)	(2)	(4)	(7)	(15)
Ecart de conversion	42	-	-	2	44
Désactualisation	20	-	-	6	26
Reclassement	139	3	(1)	-	141
<b>Montant au 31 décembre 2014 (Retraité)*</b>	<b>1 090</b>	<b>323</b>	<b>479</b>	<b>243</b>	<b>2 135</b>
<i>Dont : non courant</i>	774	-	447	183	1 404
<i>courant</i>	316	323	32	60	731
Dotations de l'exercice	333	161	26	86	606
Reprises pour utilisation	(279)	(195)	(29)	(142)	(645)
Reprises de provisions devenues sans objet	(1)	-	(15)	(7)	(23)
Ecart de conversion	102	-	-	6	108
Désactualisation	51	-	-	6	57
Reclassement	(26)	21	13	9	17
<b>Montant au 31 décembre 2015</b>	<b>1 270</b>	<b>310</b>	<b>474</b>	<b>201</b>	<b>2 255</b>
<i>Dont : non courant</i>	895	-	464	154	1 513
<i>courant</i>	375	310	10	47	742

\* Voir la note 2

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 (voir note 11).

# Groupe Air France-KLM

Les mouvements de provision pour maintenance et restitution d'avions impactant le compte de résultat sont enregistrés en « amortissements, dépréciations et provisions », à l'exception des effets de désactualisation et de réévaluation des provisions en devises qui sont comptabilisés en « autres produits et charges financiers » (voir note 12).

Le taux d'actualisation utilisé pour le calcul de ces provisions maintenance et restitution d'avions, déterminé sur la base d'un taux sans risque court terme augmenté d'un spread sur dette risquée (utilisé pour les entreprises ayant un levier financier important), est de 6% au 31 décembre 2015, inchangé par rapport au 31 décembre 2014. Le groupe est exposé au risque de variation du taux d'actualisation précité. Une variation de 25 points de base de ce taux, à la hausse comme à la baisse, aurait un impact de 6 millions d'euros sur la ligne « amortissements, dépréciations et provisions » du compte de résultat.

Les mouvements de provision pour litiges ainsi que des autres provisions pour risques et charges impactant le compte de résultat sont enregistrés, selon leur nature, dans les différentes rubriques correspondantes du compte de résultat.

Au 31 décembre 2014, le montant de reclassements sur provisions maintenance et restitution avions (139 millions d'euros) était lié à la finalisation de certains chantiers d'harmonisation au sein du groupe, dont la contrepartie avait été principalement comptabilisée dans les rubriques d'autres créiteurs courants et non courants.

## 32.1 Provisions

### 32.1.1 Provisions pour restructuration

Aux 31 décembre 2015 et 2014, la provision pour restructuration intègre principalement la provision pour les plans de départs volontaires d'Air France, de ses filiales régionales, de KLM et de Martinair.

### 32.1.2 Provisions 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, dans le cadre de contrôles fiscaux, 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 (et leurs filiales) sont impliqués dans divers litiges dont certains peuvent avoir un caractère significatif.

### 32.1.3 Litiges en matière de législation anti-trust dans les secteurs du fret aérien

Air France, KLM et Martinair, filiale entièrement détenue par KLM depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2009, ont été impliquées depuis février 2006 avec vingt-cinq autres compagnies aériennes dans des enquêtes diligentées par les autorités de la concurrence de plusieurs Etats concernant des allégations d'entente ou de pratiques concertées dans le secteur du fret aérien.

Au 31 décembre 2015, la plupart des procédures ouvertes dans ces Etats ont donné lieu à des accords transactionnels conclus entre les trois sociétés du groupe et les autorités compétentes et au paiement d'amendes qui ont mis fin à ces procédures, à l'exception de celles initiées par l'autorité suisse de la concurrence et par la Commission Européenne qui sont toujours en cours.

En Europe, la décision de la Commission Européenne de 2010 à l'encontre d'une douzaine de compagnies aériennes, incluant les compagnies du Groupe AF, KLM et Martinair, a été annulée par le Tribunal de l'Union européenne le 16 décembre 2015. Les raisons de l'annulation de la décision ne privant pas la Commission Européenne de la capacité de poursuivre la procédure initiée à l'encontre de Air France-KLM, Air France, KLM et Martinair, la provision de 340 millions a été maintenue dans les comptes du groupe au 31 décembre 2015.

# Groupe Air France-KLM

En Suisse, Air France et KLM ont interjeté appel devant le Tribunal Administratif Fédéral de la décision de l'autorité de concurrence leur ayant imposé une amende de 3 millions d'euros.

Le montant total des provisions constituées au 31 décembre 2015, s'élève à 386 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives.

## 32.1.4 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, des provisions pour contrats déficitaires, des provisions pour la quote-part des émissions de CO2 non couvertes par l'allocation de quotas gratuits et des provisions pour démantèlement de bâtiments.

## 32.2 Passifs éventuels

Le groupe est impliqué dans diverses procédures gouvernementales, judiciaires ou d'arbitrages pour lesquelles des provisions n'ont pas été constituées dans ses états financiers, en conformité avec les règles comptables applicables.

### 32.2.1 Litiges en matière de législation anti-trust dans le secteur du fret aérien

A la suite de l'ouverture en février 2006 des enquêtes de plusieurs autorités de la concurrence et de la décision de la Commission Européenne de 2010, plusieurs actions civiles individuelles ou collectives ont été engagées par des transitaires et des expéditeurs de fret aérien dans plusieurs pays à l'encontre d'Air France, de KLM et de Martinair ainsi que des autres opérateurs de fret devant différentes juridictions.

Dans le cadre de ces actions, les transitaires et expéditeurs de fret aérien sollicitent l'attribution de dommages et intérêts pour compenser un prétendu surcoût causé par les pratiques anti-concurrentielles alléguées.

Selon les actions concernées, Air France, KLM et/ou Martinair sont soit assignées directement (en particulier aux Pays-Bas, Norvège, Corée et Etats-Unis), soit mises en cause dans le cadre d'appel en garantie par les autres opérateurs de fret assignés (par exemple au Royaume-Uni). Lorsque Air France, KLM et/ou Martinair font l'objet d'assignation, elles mettent également en cause les autres transporteurs dans le cadre d'appels en garantie.

Ces litiges n'ont pas donné lieu à la constitution de provision, le groupe n'étant pas en mesure à ce stade des procédures judiciaires d'apprécier de manière fiable le risque financier. En effet, même si des montants significatifs ont pu être mentionnés dans les médias, les dommages et intérêts demandés à l'encontre des défendeurs pris globalement (et non individuellement) n'ont pas été quantifiés ou n'ont pas été chiffrés avec précision ; de même la décision de la Commission Européenne à laquelle les demandeurs se réfèrent n'est pas encore définitive.

Les compagnies du groupe et les autres transporteurs impliqués dans ces actions s'opposent vigoureusement à ces actions civiles.

### 32.2.2 Litiges en matière de législation anti-trust dans le secteur du passage

#### Canada

Une class action a été réinitiiée en 2013 par des plaignants dans le ressort de l'Ontario à l'encontre de sept transporteurs aériens incluant Air France et KLM. Les plaignants allèguent l'existence d'une entente dans le secteur du passage sur les routes transatlantiques en provenance et en direction du Canada et sollicitent l'attribution de dommages et intérêts. Air France et KLM contestent toute participation à une telle entente.

# Groupe Air France-KLM

## 32.2.3 Autres litiges

### Vol AF447 Rio-Paris

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

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

Les dommages et intérêts versés aux ayants droit des passagers décédés dans l'accident sont couverts par la police d'assurance responsabilité civile d'Air France.

En 2011, Air France et Airbus en tant que personnes morales ont été mis en examen pour homicides involontaires et encourent des peines d'amendes prévues par la loi. Air France conteste sa mise en cause dans cette affaire.

Hormis les points indiqués aux paragraphes 32.1, 32.2, le groupe n'a pas connaissance de litige, 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, le résultat, le patrimoine ou la rentabilité du groupe, pour une période couvrant au moins les douze derniers mois.

## 33. DETTES FINANCIERES

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
<b>Dettes financières non courantes</b>		
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	238	216
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	346	348
OCEANE	489	873
Emprunts obligataires	1 104	1 706
Emprunts location financement	3 647	3 469
Autres emprunts	1 236	1 382
<b>Total</b>	<b>7 060</b>	<b>7 994</b>
<b>Dettes financières courantes</b>		
OCEANE	415	655
Emprunts obligataires	603	-
Emprunts location financement	577	654
Autres emprunts	327	453
Intérêts courus non échus	95	123
<b>Total</b>	<b>2 017</b>	<b>1 885</b>



# Groupe Air France-KLM

## 33.1 Emprunts subordonnés à durée indéterminée

### 33.1.1 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 238 millions d'euros au 31 décembre 2015.

Cet emprunt est jusqu'en 2019 soumis au versement d'un coupon de 5,28% sur un notionnel de 248 millions de dollars.

L'emprunt est à durée indéterminée. Le groupe peut néanmoins, à sa main, le rembourser pour sa valeur nominale à partir du 28 août 2019. Ce 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.

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

### 33.1.2 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. En 2015, cet emprunt a donné lieu à un rachat partiel de gré à gré pour un montant nominal de 44 millions de francs suisses.

Après les remboursements effectués par KLM, le montant de l'emprunt subordonné s'élève à 375 millions de francs suisses, soit 346 millions d'euros au 31 décembre 2015.

Cet emprunt est remboursable à certaines dates, à la main du groupe, pour un prix situé entre sa valeur nominale et 101,25% (en fonction de l'obligation et de la date de remboursement anticipé).

Cet emprunt est soumis au versement d'un coupon considéré à taux fixe (5,75% sur 270 millions de francs suisses et 0,75% sur 105 millions de francs suisses).

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

## 33.2 OCEANE

### 33.2.1. OCEANE émise en 2005

En avril 2005, la société Air France, filiale du groupe Air France-KLM, a émis 21 951 219 obligations convertibles et / ou échangeables à tout moment en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) à échéance 15 ans pour un montant total de 450 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur nominale unitaire de 20,50 euros. Au 31 décembre 2015, 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<sup>er</sup> avril 2020. Les porteurs d'obligations pouvaient demander le remboursement de leurs titres le 1<sup>er</sup> avril 2012 et pourront également le faire le 1<sup>er</sup> avril 2016. Air France peut imposer le remboursement en numéraire de ces titres par exercice d'un call à partir du 1<sup>er</sup> avril 2010 et dans certaines conditions incitant les porteurs d'OCEANE à leur conversion en actions Air France-KLM. Le coupon annuel est de 2,75% payable à terme échu le 1<sup>er</sup> avril de chaque année.

La période de conversion de ces obligations s'étend du 1<sup>er</sup> juin 2005 au 23 mars 2020, sauf remboursement anticipé.

Dans le but d'optimiser l'échéancier de sa dette en neutralisant l'exercice du put au 1er avril 2012, Air France a conclu le 6 décembre 2011 avec Natixis un contrat de swap (*total return swap*) qui expirera au plus tard le 1<sup>er</sup> avril 2016 portant sur ces OCEANE. Afin de constituer la couverture de ce contrat, Natixis a lancé une procédure contractuelle d'acquisition des dites OCEANE.

*Ce contrat s'est traduit par les opérations suivantes :*

- L'acquisition par Natixis à un prix fixe de 21 euros de 18 692 474 OCEANE

# Groupe Air France-KLM

Natixis est propriétaire des OCEANE acquises et n'a pas exercé son option de remboursement anticipé au 1<sup>er</sup> avril 2012.

- L'entrée en vigueur en date du 14 décembre 2011 d'un contrat de swap à échéance 1<sup>er</sup> avril 2016 dont le notionnel s'élève à 392.5 millions d'euros
- Le contrat fait l'objet d'un nantissement en gage-espèces (voir note 24).

Sur les 3 258 150 OCEANE non apportées à Natixis dans le cadre de la procédure contractuelle d'acquisition, un total de 1 501 475 OCEANE ont été remboursées le 2 avril 2012, pour un montant de 31 millions d'euros, suite à l'exercice par certains porteurs de leur option de remboursement.

Au 31 décembre 2015, le montant inscrit en dette s'élève à 415 millions d'euros.

## 33.2.2. OCEANE émise en 2013

Le 28 mars 2013, Air France-KLM a émis 53 398 058 obligations convertibles et / ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) à échéance 15 février 2023 pour un montant nominal de 550 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur unitaire de 10,30 euros avec coupon annuel de 2,03%.

La période de conversion s'étend du 7 mai 2013 au 7<sup>ème</sup> jour ouvré précédant la date de remboursement normale ou anticipée. Le ratio de conversion est d'une action pour une obligation.

Un remboursement au pair, majoré des intérêts courus, sera rendu possible au 15 février 2019 sur demande des porteurs.

Air France-KLM peut imposer le remboursement en numéraire de ces titres par exercice d'un call à partir du 28 septembre 2016 si le cours de l'action excède 130% du nominal, soit 13,39 euros incitant les porteurs d'OCEANE à leur conversion en actions Air France-KLM.

A la date d'émission de cet emprunt obligataire, Air France-KLM a inscrit en dette un montant de 443 millions d'euros correspondant à la valeur actuelle des flux futurs de paiements d'intérêts et de nominal au taux pratiqué sur le marché pour une obligation semblable sans option de conversion. Au 31 décembre 2015, le montant inscrit en dette s'élève à 489 millions d'euros.

La valeur de l'option, valorisée par déduction entre la valeur totale de l'émission (i.e. 550 millions d'euros) et la valeur inscrite en dette, a quant à elle été comptabilisée en capitaux propres.

## 33.3 Emprunts obligataires

### 33.3.1. Obligations émises en 2009

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

Le 18 juin 2014, un montant nominal de 94 millions d'euros de ces obligations a été racheté puis annulé par Air France-KLM, dans le cadre d'une offre de rachat intermédiaire et de l'émission de nouvelles obligations (voir note 33.2.2.). Le 1<sup>er</sup> octobre 2015 un montant nominal de 4 millions d'euros a été racheté puis annulé par Air France-KLM. A l'issue de ces opérations, le nominal de l'emprunt obligataire émis en 2009 est de 603 millions d'euros.

### 33.3.2. Obligations émises en 2012

Le 14 décembre 2012, Air France-KLM a émis un emprunt obligataire en euros pour un montant total de 500 millions, de maturité 18 janvier 2018 et portant intérêt à 6,25%.

### 33.3.3. Obligations émises en 2014

Le 4 juin 2014, Air France-KLM a émis un emprunt obligataire en euros pour un montant total de 600 millions, de maturité 18 juin 2021 et portant intérêt à 3,875%.

# Groupe Air France-KLM

## 33.4 Emprunts location financement

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
<b>Avions</b>		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	583	655
N+2	640	539
N+3	576	548
N+4	573	513
N+5	418	508
Au delà de 5 ans	1 259	1 200
<b>Total</b>	<b>4 049</b>	<b>3 963</b>
<i>Dont - Principal</i>	<i>3 789</i>	<i>3 655</i>
<i>- Intérêts</i>	<i>260</i>	<i>308</i>
<b>Constructions</b>		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	53	66
N+2	57	52
N+3	61	58
N+4	38	61
N+5	39	37
Au delà de 5 ans	241	247
<b>Total</b>	<b>489</b>	<b>521</b>
<i>Dont - Principal</i>	<i>359</i>	<i>385</i>
<i>- Intérêts</i>	<i>130</i>	<i>136</i>
<b>Autres matériels</b>		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	12	13
N+2	11	11
N+3	10	10
N+4	10	10
N+5	10	10
Au delà de 5 ans	57	68
<b>Total</b>	<b>110</b>	<b>122</b>
<i>Dont - Principal</i>	<i>76</i>	<i>83</i>
<i>- Intérêts</i>	<i>34</i>	<i>39</i>

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 24.

# Groupe Air France-KLM

## 33.5 Autres emprunts

Les autres emprunts sont constitués des éléments suivants :

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
VCRP et emprunts hypothécaires	814	1 049
Autres emprunts	749	786
<b>Total</b>	<b>1 563</b>	<b>1 835</b>

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.

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

## 33.6 Analyse par échéance

Les échéances des dettes financières se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Echéances en		
N+1	2 439	2 414
N+2	1 239	2 020
N+3	1 471	1 160
N+4	1 397	1 410
N+5	664	1 323
Au delà de 5 ans	3 084	3 172
<b>Total</b>	<b>10 294</b>	<b>11 499</b>
Dont - Principal	9 077	9 879
- Intérêts	1 217	1 620

Au 31 décembre 2015, les flux d'intérêts financiers attendus s'élèvent à 431 millions d'euros pour l'exercice 2016, 507 millions d'euros pour les exercices 2017 à 2020, et 279 millions d'euros au-delà.

Au 31 décembre 2015, il a été considéré que les emprunts subordonnés à durée déterminée et les OCEANE seraient remboursés selon leur échéance la plus probable :

- Date d'exercice probable du call émetteur pour les emprunts subordonnés à durée indéterminée
- Deuxième date d'exercice du put investisseur, soit le 1<sup>er</sup> avril 2016, pour la majeure partie de l'OCEANE émise en 2005 (voir note 33.2.1)
- Date d'exercice probable du put investisseur, soit le 15 février 2019, pour la majeure partie de l'OCEANE émise en 2013 (voir note 33.2.2)

Les emprunts obligataires émis en 2009, 2012 et 2014 seront remboursés à leur date de maturité contractuelle (voir note 33.3).

# Groupe Air France-KLM

## 33.7 Analyse par devise

La répartition des dettes financières par devise après prise en compte des instruments financiers dérivés, s'analyse comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Euro	7 293	8 235
Dollar US	650	595
Franc Suisse	356	359
Yen	778	690
<b>Total</b>	<b>9 077</b>	<b>9 879</b>

## 33.8 Lignes de crédit

Au 31 décembre 2015, le groupe dispose de lignes de crédit pour un montant total de 1 775 millions d'euros, non tirées. Les deux principales lignes s'élèvent respectivement à 1 100 millions d'euros pour la holding Air France-KLM et Air France et 575 millions d'euros pour KLM.

Le 29 avril 2015, le groupe a signé une ligne de crédit pour un montant de 1,1 milliard d'euros, renouvelant de manière anticipée la ligne d'Air France arrivant à échéance en avril 2016. Cette nouvelle ligne de crédit, souscrite auprès d'un syndicat composé de 13 banques, est constituée de deux tranches de 550 millions d'euros chacune, d'une durée respective de trois et cinq ans (voir note 3.1).

Cette ligne de crédit comporte des obligations calculées sur les comptes consolidés du groupe Air France-KLM. Les ratios sont respectés au 31 décembre 2015.

Le 2 juillet 2015, KLM a signé une ligne de crédit pour un montant de 575 millions d'euros, renouvelant de manière anticipée la ligne arrivant à échéance en juillet 2016. Cette nouvelle ligne de crédit, d'une durée de 5 ans, a été souscrite auprès d'un syndicat composé de 10 banques (voir note 3.1).

Cette ligne de crédit comporte des obligations calculées sur les comptes consolidés de KLM. Les ratios sont respectés au 31 décembre 2015.

# Groupe Air France-KLM

## 34. DETTE NETTE

<i>En millions d'euros</i>	<i>Note</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>			
Dettes financières courantes et non courantes	33	9 077	9 879
Autres dépôts liés aux locations financières	24	(453)	(584)
Actifs financiers nantis (swap sur OCEANE) <sup>(*)</sup>		(393)	(196)
Couvertures de changes sur dettes	27 et 35	(40)	(21)
Intérêts courus non échus	33	(95)	(123)
<b>Dettes financières (I)</b>		<b>8 096</b>	<b>8 955</b>
Trésorerie et équivalent trésorerie	28	3 104	3 159
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	24	466	73
Trésorerie nantie (autre que le swap OCEANE) <sup>(*)</sup>		18	399
Dépôts liés aux locations financières (obligations)	24	204	166
Concours bancaires courant	28	(3)	(249)
<b>Liquidités nettes (II)</b>		<b>3 789</b>	<b>3 548</b>
<b>Dettes nettes (I-II)</b>		<b>4 307</b>	<b>5 407</b>
(*) Trésorerie nantie	24	411	595

<i>En millions d'euros</i>	<i>Note</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>			
<b>Dettes nettes à l'ouverture</b>		<b>5 407</b>	<b>5 348</b>
Cash flow libre d'exploitation, hors activités non poursuivies		(606)	164
Variation de la dette subordonnée	29.4	(588)	-
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées	11	(342)	(354)
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	41.2	7	43
Variation non monétaire de la dette	41.4	156	14
Variation de la conversion		185	158
Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE		36	51
Reclassement		(4)	3
Variation de périmètre		(8)	(1)
Autre		64	(19)
<b>Dettes nettes à la clôture</b>		<b>4 307</b>	<b>5 407</b>

L'évolution du montant des actifs financiers nantis (swap sur OCEANE) est liée au fait qu'en 2014, le contrat OCEANE 2005 faisait l'objet d'un nantissement pour moitié en gage-espèces, pour moitié en titres de la société Amadeus, alors qu'en 2015, le nantissement est totalement couvert par gage-espèces.

L'évolution du montant de la trésorerie nantie (autre que le swap OCEANE) est essentiellement liée à la levée de la garantie initialement demandée par le Tribunal de l'Union Européenne dans le cadre du litige en matière de législation anti-trust dans les secteurs du fret aérien (voir note 3).

Le cash flow libre d'exploitation intègre un montant de (247) millions d'euros relatif au transfert à Delta Air Lines de six paires de slots à Londres Heathrow.

# Groupe Air France-KLM

## 35. AUTRES CREDITEURS

<i>En millions d'euros</i>	2015		2014	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
<b>Au 31 décembre</b>				
Dettes fiscales (y compris impôt société)	680	-	688	-
Dettes sociales	895	-	810	-
Dettes sur immobilisations	70	-	46	-
Instruments dérivés	1 283	319	1 153	433
Produits constatés d'avance	249	97	231	67
Dettes diverses	390	68	402	36
<b>Total</b>	<b>3 567</b>	<b>484</b>	<b>3 330</b>	<b>536</b>

Aux 31 décembre 2015 et 2014, les instruments dérivés non courant comprennent un montant de 1 million d'euros relatif à la couverture de la dette en devises.

Aux 31 décembre 2015 et 2014, il n'y a pas d'instrument dérivé courant relatif à la couverture de la dette en devises.

## 36. INSTRUMENTS FINANCIERS

### 36.1 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 des Présidents d'Air France et de KLM, du Chief Financial Officer d'Air France-KLM, du Directeur Général Adjoint Economie Finances d'Air France et du Chief Financial Officer 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, aux cours des quotas d'émission et décider des couvertures à mettre en place : ratios de couverture à atteindre, délais de mise en oeuvre et éventuellement types d'instrument de couverture à privilégier. L'objectif poursuivi est de réduire l'exposition d'Air France-KLM aux fluctuations des marchés. Le RMC définit également la politique de gestion du risque de contrepartie.

Les décisions prises par le RMC sont mises en oeuvre au sein de chaque compagnie par les services de trésorerie et carburant. Les procédures internes de gestion des risques prévoient l'interdiction de spéculer.

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

Des réunions régulières sont organisées entre les services carburant des deux compagnies ainsi qu'entre les services trésorerie afin d'échanger, entre autres, sur les instruments de couverture, les stratégies envisagées et les contreparties.

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

La mise en oeuvre de la politique de couverture de carburant est menée par les services carburant qui sont également en charge de l'achat du produit physique. Un reporting hebdomadaire permettant d'évaluer la dépense carburant nette de couverture de l'exercice en cours et des deux suivants est transmis à la Direction Générale. Celui-ci reprend principalement les opérations réalisées durant la semaine, la valorisation de l'ensemble des positions, les pourcentages couverts ainsi que la ventilation des instruments et sous-jacents utilisés, les niveaux moyens de couvertures et les prix nets résultant, des stress scenarii, ainsi qu'un commentaire de marché. Par ailleurs, le service carburant produit un reporting hebdomadaire groupe Air France-KLM (dit reporting GEC), qui consolide les chiffres des deux compagnies en matière de hedging carburant et de dépense physique.

Enfin, un reporting mensuel, transmis à la Direction Générale par le service carburant, fait état de niveau d'avancement des achats de quotas d'émission et de la dépense prévisionnelle associée.

# Groupe Air France-KLM

- **Risque de change**

Le groupe réalise la plus grande partie de son chiffre d'affaires en euros. Cependant, le groupe a une activité internationale qui l'expose naturellement au risque de change. L'exposition principale porte sur le dollar américain. 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 des autres devises, le montant des recettes étant supérieur au montant des dépenses. Les expositions les plus importantes portent sur le yen et la livre sterling. Ainsi une baisse significative de ces devises contre l'euro aurait un impact négatif sur les résultats financiers du groupe.

Afin de réduire son exposition aux variations de change, le groupe a mis en place une politique de couverture. Les deux compagnies couvrent progressivement leur exposition sur 24 mois glissants.

Les avions sont pour l'essentiel payés en dollars américains. En conséquence, le groupe est exposé à la hausse du dollar contre euro en matière d'investissements aéronautiques. La politique de couverture prévoit la mise en place progressive et systématique de couvertures entre la date de commande des avions et leur date de livraison.

Le risque de change sur la dette est limité. Au 31 décembre 2015, 84% 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. L'exposition de la dette sur les autres devises porte essentiellement sur le yen, le dollar et le francs suisse.

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

- **Risque de taux d'intérêt**

Les financements de marché sont contractés à taux fixes. Les financements d'actifs sont principalement contractés à taux variable, conformément aux pratiques de marché. Le groupe Air France-KLM utilise des contrats d'échange de taux d'intérêt qualifiés de couverture afin de moduler la part fixe de la dette financière du groupe. Après couverture, la dette financière du groupe Air France-KLM à taux fixe représente 67% du total des dettes financières.

- **Risques relatifs au prix du carburant**

Les risques liés au prix du carburant avion sont gérés dans le cadre d'une stratégie de couverture définie pour l'ensemble du groupe Air France-KLM et validée par la Direction Générale du groupe. Le RMC revoit la stratégie de couverture trimestriellement et peut être amené à modifier les pourcentages de couverture ou les sous-jacents.

## **Principales caractéristiques de la stratégie de couverture menée en 2015**

*Horizon de couverture : 2 ans*

*Pourcentages à atteindre à la fin du trimestre courant :*

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

*Incrément des ratios de couverture : 10% par trimestre*

*Sous-jacents : Brent, Gasoil et Jet Fuel*

La stratégie préconise d'utiliser trois sous-jacents qui sont le Brent, le Gasoil et le Jet Fuel. Jusqu'à présent, les volumes couverts l'étaient quasi exclusivement en Brent, compte tenu du niveau peu attractif offert par le marché pour le Gasoil et le Jet Fuel. Depuis le second semestre 2015, le groupe privilégie les couvertures en Jet Fuel pour les premiers trimestres à couvrir.



# Groupe Air France-KLM

## *Instruments :*

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

## *Norme IAS 39 :*

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

## *Mise en place d'indicateurs de suivi des positions :*

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

## • **Risques crédit carbone**

Pour répondre à ses obligations réglementaires, la stratégie d'acquisition des cotations d'émission de CO2 est suivie et revue lors de chaque RMC depuis octobre 2011. Sa mise en œuvre a conduit à couvrir progressivement les besoins de l'année en cours (2015), à anticiper les besoins de l'année à venir (2016) en couvrant la totalité de ceux-ci, ainsi qu'une partie de ceux de l'année suivante (2017), sur la base d'un périmètre applicable identique à celui de l'année 2013.

*Sous-jacents :* Quotas EUA, EUAA et CER

*Instruments :* Contrats à terme (forwards), livraison et paiement durant le trimestre précédent la date de mise en conformité.

## • **Risques de placement**

Les trésoreries d'Air France, de KLM et d'Air France-KLM sont actuellement investies sur un horizon de placement court, essentiellement en dépôts à terme, OPCVM monétaires et titres de créances court terme, notés en très grande majorité A1/P1, les autres lignes étant notées A2/P2.

Enfin, une partie des liquidités de KLM est investie en devises sur des obligations de première catégorie, de façon à réduire le risque de change sur la dette.

## • **Risques actions**

Le groupe Air France-KLM détient un nombre limité de participations cotées en bourse.

La valeur de ces investissements est susceptible de varier durant leur période de détention. Ces participations sont comptabilisées soit selon la méthode de mise en équivalence (sociétés liées) si le groupe a la possibilité d'y exercer une influence notable, soit à leur juste valeur. Si la juste valeur ne peut pas être déterminée d'un point de vue pratique, la valeur de la participation est mesurée à son coût d'acquisition.

Le 15 janvier 2015, Air France-KLM a cédé un bloc de 9 857 202 actions de la société espagnole Amadeus IT Holding S.A, représentant environ 2,2% du capital de la société.

Le produit de la cession généré en trésorerie s'élève à 327 millions d'euros (voir note 11).

Air France-KLM dispose d'une part résiduelle de 9,9 millions d'actions Amadeus IT Holding S.A bénéficiant d'une opération de couverture, portant sur la totalité des actions. Cette opération prenant la forme d'un collar permet au groupe de protéger la valeur de ces actions (voir notes 3 et 24).

Le groupe est donc faiblement exposé au risque de variation importante et inattendue de la juste valeur de ses titres Amadeus IT holding.

Les actions propres détenues par le groupe Air France-KLM ne sont pas considérées comme des participations. En outre, les actions propres ne sont pas considérées comme exposées à un risque, puisque toute variation de la valeur de ces actions n'est constatée directement en capitaux propres que lorsqu'elles sont vendues sur le marché, sans jamais affecter le résultat net.

# Groupe Air France-KLM

- **Risques de contrepartie**

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement :

- les placements financiers,
  - les instruments dérivés,
  - les comptes clients.
- Le risque de contrepartie lié aux placements financiers et aux instruments dérivés est suivi par le Risk Management Committee qui établit des limites par contrepartie, tout instrument confondu (à l'exception des placements dans les OPCVM monétaires pour lesquels le risque de contrepartie est jugé non significatif). Le reporting groupe relatif au risque de contrepartie est diffusé tous les mois aux Directions Générales, le risque étant mesuré à la valeur de marché des différents instruments. Le dépassement éventuel d'une limite fait immédiatement l'objet d'une mesure de correction.
  - Le risque de contrepartie lié aux instruments dérivés est pris en compte dans le calcul de leur juste valeur, comme décrit dans la note 4.11. Les dérivés sont régis par les accords-cadres de compensation ISDA et FBF. Dans le cadre de ces accords, la compensation (dans le cas de défaut) doit se faire par contrepartie pour l'ensemble des dérivés régis par chaque type d'accord.
  - Le risque de contrepartie lié aux comptes clients est limité du fait du nombre important de clients composant le portefeuille et de leur dispersion géographique.

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

Rating LT (Standard & Poors)	Total de l'exposition en millions d'euros	
	Au 31 décembre 2015	Au 31 décembre 2014
Supérieur à AA	204	168
AA	-	100
A	1 378	1 674
BBB	17	100
<b>Total</b>	<b>1 599</b>	<b>2 042</b>

Cette présentation n'inclut pas les OPCVM monétaires, ni les comptes courants.

- **Risques de liquidité**

Les risques de liquidité sont associés aux lignes de crédits dont dispose le groupe, tel que décrit en note 33.8.

## 36.2 Instruments dérivés

Au 31 décembre 2015, la juste valeur des instruments dérivés du groupe et leurs échéances attendues se décomposent comme suit :

## Groupe Air France-KLM

<i>En millions d'euros</i>		<b>Total</b>	<b>N+1</b>	<b>N+2</b>	<b>N+3</b>	<b>N+4</b>	<b>N+5</b>	<b>&gt; N+5</b>
Instruments dérivés matière première	Actif	138	136	2	-	-	-	-
	Passif	(1 300)	(1 119)	(181)	-	-	-	-
Instruments dérivés taux	Actif	44	4	1	-	-	-	39
	Passif	(82)	(2)	(10)	(11)	(17)	(8)	(34)
Instruments dérivés change	Actif	583	335	77	57	19	17	78
	Passif	(149)	(91)	(22)	(25)	(3)	(5)	(3)
Instruments dérivés swap OCEANE*	Actif	-	-	-	-	-	-	-
	Passif	(7)	(7)	-	-	-	-	-
Instruments dérivé titres Amadeus	Actif	-	-	-	-	-	-	-
	Passif	(64)	(64)	-	-	-	-	-
Instruments dérivé crédit carbone	Actif	6	5	1	-	-	-	-
	Passif	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>Actif</b>	<b>771</b>	<b>480</b>	<b>81</b>	<b>57</b>	<b>19</b>	<b>17</b>	<b>117</b>
	<b>Passif</b>	<b>(1 602)</b>	<b>(1 283)</b>	<b>(213)</b>	<b>(36)</b>	<b>(20)</b>	<b>(13)</b>	<b>(37)</b>

\* voir note 33.2.1

Au 31 décembre 2014, la juste valeur des instruments dérivés du groupe et leurs échéances attendues se décomposaient comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		<b>Total</b>	<b>N+1</b>	<b>N+2</b>	<b>N+3</b>	<b>N+4</b>	<b>N+5</b>	<b>&gt; N+5</b>
Instruments dérivés matière première	Actif	1	-	1	-	-	-	-
	Passif	(1 385)	(1 126)	(259)	-	-	-	-
Instruments dérivés taux	Actif	26	3	3	-	-	-	20
	Passif	(109)	(2)	(10)	(14)	(18)	(20)	(45)
Instruments dérivés change	Actif	450	241	154	17	18	2	18
	Passif	(82)	(29)	(34)	(8)	(8)	(1)	(2)
Instruments dérivés swap OCEANE*	Actif	4	-	-	4	-	-	-
	Passif	-	-	-	-	-	-	-
Instruments dérivé titres Amadeus	Actif	-	-	-	-	-	-	-
	Passif	(14)	-	(14)	-	-	-	-
Instruments dérivé crédit carbone	Actif	6	4	2	-	-	-	-
	Passif	4	4	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>Actif</b>	<b>487</b>	<b>248</b>	<b>160</b>	<b>21</b>	<b>18</b>	<b>2</b>	<b>38</b>
	<b>Passif</b>	<b>(1 586)</b>	<b>(1 153)</b>	<b>(317)</b>	<b>(22)</b>	<b>(26)</b>	<b>(21)</b>	<b>(47)</b>

\* voir note 33.2.1

### 36.2.1 Risque lié au prix du carburant

Les engagements du groupe sur le pétrole brut et les produits raffinés sont présentés ci-dessous, pour la valeur de l'engagement notionnel :

# Groupe Air France-KLM

• Au 31 décembre 2015

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Échéances	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	
<b>Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>								
Swap	309	217	92	-	-	-	-	(113)
Options	2 178	1 452	726	-	-	-	-	(1 049)
<b>Total</b>	<b>2 487</b>	<b>1 669</b>	<b>818</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(1 162)</b>

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

La valeur de marché est fortement négative du fait de la baisse significative du cours du pétrole brut sur la période.

• Au 31 décembre 2014

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Échéances	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	
<b>Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>								
Swap	133	133	-	-	-	-	-	(50)
Options	2 986	2 476	510	-	-	-	-	(1 334)
<b>Total</b>	<b>3 119</b>	<b>2 609</b>	<b>510</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(1 384)</b>

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

## Sensibilité des couvertures carburant

L'impact d'une variation de la juste valeur des dérivés carburant suite à une hausse ou baisse des cours du Brent de 10 USD par baril sur le « résultat avant impôt des entreprises intégrées » et sur les « produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres » est présenté ci-dessous :

<i>En millions d'euros</i>	2015		2014	
	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
<b>Au 31 décembre</b>				
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(26)	35	32	(25)
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	414	(422)	396	(389)

# Groupe Air France-KLM

## 36.2.2 Exposition au risque de taux d'intérêt

Le groupe utilise pour la gestion du risque de taux d'intérêt de ses dettes financières à court et à long terme des instruments dont les encours représentés par leur notionnel sont les suivants :

### • Au 31 décembre 2015

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Échéances	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	
<b>Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie</b>	<b>3 349</b>	<b>339</b>	<b>418</b>	<b>417</b>	<b>327</b>	<b>322</b>	<b>1 526</b>	<b>(67)</b>
Swap de taux	3 239	321	385	404	314	289	1 526	(56)
Options	110	18	33	13	13	33	-	(11)
<b>Opérations qualifiées de couverture de juste valeur</b>	<b>195</b>	<b>17</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>178</b>	<b>33</b>
Swap de taux	195	17	-	-	-	-	178	33
<b>Opérations qualifiées de transactions</b>	<b>84</b>	<b>8</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>76</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(4)</b>
Swap de taux	84	8	-	-	76	-	-	(8)
Autres								4
<b>Total</b>	<b>3 628</b>	<b>364</b>	<b>418</b>	<b>417</b>	<b>403</b>	<b>322</b>	<b>1 704</b>	<b>(38)</b>

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

### • Au 31 décembre 2014

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Échéances	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	
<b>Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie</b>	<b>1 741</b>	<b>170</b>	<b>197</b>	<b>427</b>	<b>252</b>	<b>121</b>	<b>574</b>	<b>(97)</b>
Swap de taux	1 501	90	167	297	252	121	574	(95)
Options	240	80	30	130				(2)
<b>Opérations qualifiées de couverture de juste valeur</b>	<b>225</b>	<b>10</b>	<b>32</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>183</b>	<b>23</b>
Swap de taux	225	10	32	-	-	-	183	23
<b>Opérations qualifiées de transactions</b>	<b>79</b>	<b>-</b>	<b>10</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>69</b>	<b>-</b>	<b>(9)</b>
Swap de taux	79	-	10	-	-	69	-	(9)
<b>Total</b>	<b>2 045</b>	<b>180</b>	<b>239</b>	<b>427</b>	<b>252</b>	<b>190</b>	<b>757</b>	<b>(83)</b>

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

# Groupe Air France-KLM

Compte tenu des opérations de couvertures, l'exposition aux risques de taux d'intérêt du groupe peut être présentée comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	2015				2014			
	Avant couverture		Après couverture		Avant couverture		Après couverture	
	Base	Taux d'intérêt moyen	Base	Taux d'intérêt moyen	Base	Taux d'intérêt moyen	Base	Taux d'intérêt moyen
<b>Au 31 décembre</b>								
<b>Actifs et passifs financiers à taux fixe</b>								
Actifs à taux fixe	2 053	2,0%	2 053	2,0%	2 337	2,2%	2 337	2,2%
Passifs à taux fixe	5 110	4,2%	5 864	4,0%	5 655	4,5%	6 861	4,2%
<b>Actifs et passifs financiers à taux variable</b>								
Actifs à taux variable	1 931	0,4%	1 931	0,4%	1 485	0,7%	1 485	0,7%
Passifs à taux variable	4 020	1,5%	3 266	1,7%	4 533	1,6%	3 364	1,9%
<b>Actifs financiers sans taux</b>	1 306	-	1 306	-	1 624	-	1 624	-

Au 31 décembre 2015 ainsi qu'au 31 décembre 2014, les actifs financiers sans taux sont essentiellement constitués de trésorerie et de la réévaluation des titres Amadeus à leur juste valeur.

## Sensibilité aux taux d'intérêt

Le groupe est exposé au risque de variation des taux d'intérêt. Une variation de 100 points de base des taux d'intérêt, à la hausse comme à la baisse, aurait un impact de 9 millions d'euros sur le résultat financier pour l'exercice clos au 31 décembre 2015, contre 6 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2014.

## 36.2.3 Exposition au risque de change

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

# Groupe Air France-KLM

• Au 31 décembre 2015

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Échéances	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	
<b>Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>	<b>2 718</b>	<b>1 939</b>	<b>779</b>	-	-	-	-	<b>167</b>
Options de change	1 255	839	416	-	-	-	-	73
Achats à terme	1 032	757	275	-	-	-	-	94
Ventes à terme	431	343	88	-	-	-	-	-
<b>Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)</b>	<b>3 378</b>	<b>1 284</b>	<b>689</b>	<b>396</b>	<b>238</b>	<b>255</b>	<b>516</b>	<b>264</b>
Achats à terme	2 763	928	632	378	205	193	427	328
Ventes à terme	615	356	57	18	33	62	89	(64)
<b>Risque de change (opérations de transaction)</b>	<b>399</b>	<b>13</b>	<b>122</b>	<b>140</b>	<b>32</b>	<b>64</b>	<b>28</b>	<b>3</b>
Achats à terme	193	-	61	70	16	32	14	37
Ventes à terme	193	-	61	70	16	32	14	(37)
Autres	13	13	-	-	-	-	-	3
<b>Total</b>	<b>6 495</b>	<b>3 236</b>	<b>1 590</b>	<b>536</b>	<b>270</b>	<b>319</b>	<b>544</b>	<b>434</b>

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

• Au 31 décembre 2014

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Échéances	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	
<b>Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)</b>	<b>3 655</b>	<b>2 548</b>	<b>1 107</b>	-	-	-	-	<b>238</b>
Options de change	1 880	1 230	650	-	-	-	-	105
Achats à terme	1 447	1 032	415	-	-	-	-	127
Ventes à terme	328	286	42	-	-	-	-	6
<b>Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)</b>	<b>2 603</b>	<b>718</b>	<b>922</b>	<b>280</b>	<b>138</b>	<b>131</b>	<b>414</b>	<b>127</b>
Achats à terme	2 122	558	622	259	138	131	414	154
Ventes à terme	481	160	300	21	-	-	-	(27)
<b>Risque de change (opérations de transaction)</b>	<b>445</b>	<b>70</b>	<b>27</b>	<b>110</b>	<b>126</b>	<b>30</b>	<b>82</b>	<b>3</b>
Achats à terme	209	35	-	55	63	15	41	22
Ventes à terme	209	35	-	55	63	15	41	(22)
Autres	27	-	27	-	-	-	-	3
<b>Total</b>	<b>6 703</b>	<b>3 336</b>	<b>2 056</b>	<b>390</b>	<b>264</b>	<b>161</b>	<b>496</b>	<b>368</b>

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

# Groupe Air France-KLM

## Sensibilité des couvertures de change

La contre-valeur en euros des actifs et passifs monétaires est présentée ci-dessous :

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	Actifs monétaires		Passifs monétaires	
	2015	2014	2015	2014
Dollar US	254	159	561	502
Livre sterling	36	26	-	1
Yen	1	5	843	745
Franc suisse	5	6	346	348

Le montant des actifs et passifs monétaires présentés dans le tableau ci-dessus ne tient pas compte de la réévaluation des actifs et passifs documentés dans le cadre de relations de couvertures de juste valeur.

L'impact sur le « résultat avant impôt des entreprises intégrées » et sur les « produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres » de l'appréciation des devises de 10% par rapport à l'euro est présenté ci-dessous :

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(25)	(14)	(12)	(8)	(89)	(75)
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	179	299	(28)	(23)	(15)	(25)

L'impact sur le « résultat avant impôt des entreprises intégrées » et sur les « produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres » de l'affaiblissement des devises de 10% par rapport à l'euro est présenté ci-dessous :

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	2	(5)	-	3	78	64
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	(131)	(215)	31	18	12	31

## 36.2.4 Risque de crédit carbone

Au 31 décembre 2015, le groupe a couvert ses achats futurs de quotas de CO2 par des achats à terme pour un nominal de 34 millions d'euros ayant une juste valeur de 6 millions d'euros, contre un nominal de 25 millions d'euros avec une juste valeur de 9 millions d'euros au 31 décembre 2014.

L'échéance de ces contrats est inférieure à 2 ans.

## 36.3 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. Toutefois, les méthodes et hypothèses retenues pour fournir les informations ci-après sont par nature théoriques. Elles comprennent les limites suivantes :



## Groupe Air France-KLM

- \* 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 décembre 2015 et 2014 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. Les titres classés en actifs disponibles à la vente sont enregistrés en valeur de bourse.

En l'absence de marché, les titres sont retenus pour leur valeur comptable, considérée comme une approximation raisonnable de leur valeur de marché.

- \* *Emprunts, autres dettes financières et prêts :*

La valeur de marché des emprunts, autres dettes financières et prêts à taux fixes et variables a été déterminée par actualisation des flux futurs aux taux d'intérêts du marché pour des instruments de caractéristiques similaires.

- \* *Instruments financiers dérivés :*

La valeur de marché des instruments financiers dérivés correspond aux montants qui seraient payés ou reçus pour résilier ces engagements aux 31 décembre 2015 et 31 décembre 2014, évalués sur la base des données de marché à la date de clôture.

Seuls les instruments financiers présentant une valeur de marché différente de leur valeur comptable sont présentés dans le tableau ci-dessous :

<i>En millions d'euros</i>	2015		2014	
	Valeur comptable	Valeur de marché estimée	Valeur comptable	Valeur de marché estimée
<b>Au 31 décembre</b>				
<b>Actifs financiers</b>				
Prêts	275	279	175	181
<b>Passifs financiers</b>				
Emprunts obligataires	2 611	2 771	3 234	3 551
<i>OCEANE 2005</i>	415	433	402	447
<i>OCEANE 2009</i>	-	-	655	690
<i>OCEANE 2013</i>	489	577	471	613
<i>Obligataire 2009</i>	603	630	606	652
<i>Obligataire 2012</i>	500	532	500	547
<i>Obligataire 2014</i>	604	599	600	602
Titres à durée indéterminée	584	279	564	264
Autres emprunts et dettes financières	1 872	1 945	1 770	1 663

# Groupe Air France-KLM

## 36.4 Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur

Les actifs et passifs financiers du groupe se répartissent comme suit sur les trois niveaux de classification (cf. note 4.11) :

<i>En millions d'euros</i>	<b>Niveau 1</b>		<b>Niveau 2</b>		<b>Niveau 3</b>		<b>Total</b>	
	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<i><b>Au 31 décembre</b></i>								
<u><i>Actifs financiers disponibles à la vente</i></u>								
Titres de participation	429	702	3	17	-	-	<b>432</b>	<b>719</b>
<u><i>Actifs de transaction</i></u>								
Valeurs mobilières de placement et comptes de trésorerie nantis	37	38	840	630	-	-	<b>877</b>	<b>668</b>
Equivalents de trésorerie	1 063	729	1 283	1 500	-	-	<b>2 346</b>	<b>2 229</b>
<u><i>Instruments dérivés actifs</i></u>								
Instruments dérivés de taux	-	-	44	26	-	-	<b>44</b>	<b>26</b>
Instruments dérivés de change	-	-	583	450	-	-	<b>583</b>	<b>450</b>
Instruments dérivés sur matières premières	-	-	138	1	-	-	<b>138</b>	<b>1</b>
Instruments dérivés sur ETS	-	-	6	5	-	-	<b>6</b>	<b>5</b>
Autres	-	-	-	4	-	-	<b>-</b>	<b>4</b>

Les passifs financiers à la juste valeur sont constitués de la juste valeur sur instruments dérivés de taux, de change et de matières premières. Ces valorisations sont classées en niveau 2.

# Groupe Air France-KLM

## 37. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS

### 37.1 Locations financement

Le détail des emprunts relatifs aux locations financement est donné en note 33.4.

### 37.2 Locations opérationnelles

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>Paiements minimaux futurs</b>	
<b>Au 31 décembre</b>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Avions</b>		
Echéances en		
N + 1	1 131	1 041
N + 2	1 099	1 009
N + 3	952	960
N + 4	804	818
N + 5	640	704
Au-delà de 5 ans	1 360	1 727
<b>Total</b>	<b>5 986</b>	<b>6 259</b>
<b>Constructions</b>		
Echéances en		
N + 1	210	210
N + 2	153	159
N + 3	127	132
N + 4	111	111
N + 5	92	94
Au-delà de 5 ans	707	768
<b>Total</b>	<b>1 400</b>	<b>1 474</b>

Les engagements de locations opérationnelles avions portent sur des montants en dollar US.

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.

# Groupe Air France-KLM

## 38. COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES

Les échéances des engagements de commandes fermes en vue d'achat de matériels aéronautiques s'analysent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
N+1	811	566
N+2	972	797
N+3	984	811
N+4	1 462	1 064
N+5	1 644	1 001
Au-delà de 5 ans	2 870	3 792
<b>Total</b>	<b>8 743</b>	<b>8 031</b>

Les engagements portent sur des montants en dollar US, convertis au cours de clôture de chaque période considérée. Ces montants font par ailleurs l'objet de couvertures. Au 31 décembre 2015, le montant total des engagements de commandes fermes s'élève à 9 519 millions de dollars US, contre 9 750 millions de dollars US au 31 décembre 2014.

Le nombre d'appareils en commande ferme (hors location opérationnelle) en vue d'achat au 31 décembre 2015 augmente de 14 unités par rapport au 31 décembre 2014 et s'élève à 94 appareils.

Cette évolution s'explique par la livraison de 6 appareils (dont deux commandés dans l'exercice), la commande de 17 avions régionaux et la substitution d'A380 par des A350.

### **Flotte long-courrier (passage réseaux)**

Le groupe a réceptionné 3 Boeing 777-300.

Le groupe a substitué à 2 A380 en commande, 3 A350-900.

### **Flotte régionale**

Le groupe a reçu 2 Embraer 190 commandés en début d'année.

Le groupe a également réceptionné 1 Bombardier CRJ 1000.

Le groupe a passé une commande ferme de 15 Embraer 175 et 2 options ont été transformées en commande ferme.

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

# Groupe Air France-KLM

Type avion	Année de livraison	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	Au-delà de N+5	Total
<b><u>Flotte long courrier – passage</u></b>								
A380	au 31 décembre 2015	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2014	-	-	-	2	-	-	2
A350	au 31 décembre 2015	-	-	-	6	8	14	28
	au 31 décembre 2014	-	-	-	2	6	17	25
B787	au 31 décembre 2015	1	2	3	4	4	11	25
	au 31 décembre 2014	-	1	4	4	3	13	25
B777	au 31 décembre 2015	3	1	-	-	-	-	4
	au 31 décembre 2014	3	3	1	-	-	-	7
<b><u>Flotte moyen courrier</u></b>								
A320	au 31 décembre 2015	-	2	1	-	-	-	3
	au 31 décembre 2014	-	3	-	-	-	-	3
B737	au 31 décembre 2015	4	8	5	-	-	-	17
	au 31 décembre 2014	-	5	7	5	-	-	17
<b><u>Flotte régionale</u></b>								
EMB 175	au 31 décembre 2015	4	8	5	-	-	-	17
	au 31 décembre 2014	-	-	-	-	-	-	-
CRJ 1000	au 31 décembre 2015	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2014	1	-	-	-	-	-	1
<b>Total</b>	<b>au 31 décembre 2015</b>	<b>12</b>	<b>21</b>	<b>14</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>25</b>	<b>94</b>
	<b>au 31 décembre 2014</b>	<b>4</b>	<b>12</b>	<b>12</b>	<b>13</b>	<b>9</b>	<b>30</b>	<b>80</b>

# Groupe Air France-KLM

## 39. AUTRES ENGAGEMENTS

### 39.1 Engagements donnés

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Engagements d'achats, de souscription de titres	4	4
Avals, cautions et garanties donnés	280	348
Dettes garanties par des actifs nantis ou hypothéqués	5 051	5 194
Commandes de biens au sol	104	149

Le détail des nantissements et sûretés réelles du groupe s'établit comme suit au 31 décembre 2015 :

<i>En millions d'euros</i>	<b>Date de départ du nantissement</b>	<b>Date d'échéance du nantissement</b>	<b>Montant de l'actif nant</b>	<b>Total du poste de bilan VNC</b>	<b>% correspondant</b>
Immobilisations incorporelles	-	-	-	1 018	-
Immobilisations corporelles	Mars 1999	Septembre 2027	5 918	10 389	57,0%
Autres actifs financiers	Novembre 1999	Mai 2027	1 448	2 191	66,1%
<b>Total</b>			<b>7 366</b>	<b>13 598</b>	

### 39.2 Engagements reçus

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Avals, cautions et garanties reçus	185	178

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

## 40. PARTIES LIEES

### 40.1 Transactions avec les principaux dirigeants

Au 31 décembre 2015, les administrateurs détiennent moins de 0,2 % des droits de vote.

Les avantages à court terme accordés aux principaux dirigeants mandataires sociaux, comptabilisés en charges et payés au 31 décembre 2015 s'élèvent à 0,6 million d'euros, comme au 31 décembre 2014.

Il n'y a pas eu, au cours de ces deux exercices, de versement d'avantages postérieurs à l'emploi.

### 40.2 Transactions avec les autres parties liées

Les montants cumulés des transactions réalisées avec les autres parties liées se décomposent comme suit :

# Groupe Air France-KLM

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
<b>Actif</b>		
Créances client (net)	65	109
Autres débiteurs courants	8	17
Autres actifs non courants	9	8
<b>Total</b>	<b>82</b>	<b>134</b>
<b>Passif</b>		
Dettes fournisseurs	104	95
Autres dettes courantes	48	56
Autres dettes à long terme	69	72
<b>Total</b>	<b>221</b>	<b>223</b>

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Chiffre d'affaires	173	227
Redevances aéronautiques et autres loyers	(421)	(407)
Autres charges externes	(158)	(156)
Services aux passagers	(44)	(41)
Autres	(28)	(30)
<b>Total</b>	<b>(478)</b>	<b>(407)</b>

Les variations constatées entre le 31 décembre 2015 et 2014, sont essentiellement liées au fait qu'Alitalia était une partie liée en 2014, alors qu'elle ne l'est plus en 2015.

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

## Aéroports de Paris (ADP)

- Des loyers payés au titre de contrats de location de terrains et de bâtiments,
- Des redevances correspondant à la gestion par ADP des flux aéroportuaires et passagers.

De plus, ADP collecte les taxes d'aéroport pour le compte de l'Etat.

Pour les exercices clos le 31 décembre 2015 et 2014, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 371 millions d'euros et 361 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 37 millions d'euros au 31 décembre 2015, contre 31 millions d'euros au 31 décembre 2014.

# Groupe Air France-KLM

## Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)

Cette autorité réglementaire placée sous l'autorité du Ministère des transports est garante de la sécurité et de la sûreté du trafic aérien évoluant dans le ciel et sur les aéroports français. A ce titre, la DGAC facture à Air France-KLM des prestations de service correspondant à l'utilisation des installations pour un montant de 109 millions d'euros au 31 décembre 2015, contre 106 millions d'euros au 31 décembre 2014.

## Amadeus

Au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2015, le montant des transactions avec Amadeus représente pour le groupe une charge de 128 millions d'euros, contre 130 millions au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2014.

## 41. TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDE

### 41.1 Autres éléments non monétaires et pertes de valeur

Les autres éléments non monétaires et pertes de valeur s'analysent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>			
Variation des provisions sur restructuration		(12)	(154)
Variation des provisions sur retraite et actifs de retraite		36	(88)
Autres perte de valeur	20	5	-
Perte de valeur sur l'UGT cargo	19	-	113
Modification plan de retraites KLM	31.3	(20)	(824)
Dépréciation d'actifs immobilisés destinés à être cédés	11	4	11
Autres		24	14
<b>Total</b>		<b>37</b>	<b>(928)</b>

### 41.2 Prise de contrôle de filiales et participations, achat de participations dans les sociétés non contrôlées

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

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>	<b>2014</b>
<b>Au 31 décembre</b>		
Trésorerie décaissée pour les acquisitions	(16)	(45)
Trésorerie des entités acquises	9	2
<b>Sortie nette de trésorerie</b>	<b>(7)</b>	<b>(43)</b>

Au cours de l'année 2015, le groupe a acquis la société Panima, basée à Mayotte, et dont l'activité est le catering. Le groupe a également pris le contrôle de plusieurs sociétés de catering précédemment mises en équivalence (voir note 5).

Au cours de l'année 2014, le groupe a acquis la société Barfield, basée aux Etats-Unis, et dont l'activité est la maintenance (voir note 5).



# **Groupe Air France-KLM**

## **41.3 Cession de participations minoritaires, d'actions propres**

Aux 31 décembre 2015 et 2014, cette ligne est essentiellement constituée de la cession de titres Amadeus, telle que décrite en note 11.

## **41.4 Transactions non monétaires**

Au cours de l'exercice clos au 31 décembre 2015, quatre contrats de location d'avions B777-200, qualifiés de locations opérationnelles jusque-là, ont été requalifiés en locations financières. Le montant de cette transaction s'élève à 128 millions d'euros. Le groupe a également conclu des contrats de crédit baux non monétaires pour un montant total de 28 millions d'euros.

Au cours de l'exercice clos au 31 décembre 2014, le groupe a conclu une transaction non monétaire sur des moteurs. Le groupe a également conclu des contrats de crédit baux non monétaires. Le montant total de ces transactions s'élevait à 36 millions d'euros.

Ces opérations n'ont pas d'impact dans le tableau de flux de trésorerie.

# Groupe Air France-KLM

## 42. HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES

### KPMG:

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>		<b>2014</b>	
<b>Au 31 décembre</b>	<b>Montant</b>	<b>%</b>	<b>Montant</b>	<b>%</b>
<b>Audit</b>				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	3,5	90%	3,8	91%
- Air France-KLM SA	0,7		0,7	
- Filiales intégrées globalement	2,8		3,1	
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	0,3	8%	0,3	7%
- Air France-KLM SA	0,1		0,1	
- Filiales intégrées globalement	0,2		0,2	
<b>Sous-total</b>	<b>3,8</b>	<b>97%</b>	<b>4,1</b>	<b>98%</b>
<b>Autres prestations</b>				
Juridique, fiscal, social	0,1	3%	0,1	2%
<b>Total Air France-KLM</b>	<b>3,9</b>	<b>100%</b>	<b>4,2</b>	<b>100%</b>

### Deloitte & Associés:

<i>En millions d'euros</i>	<b>2015</b>		<b>2014</b>	
<b>Au 31 décembre</b>	<b>Montant</b>	<b>%</b>	<b>Montant</b>	<b>%</b>
<b>Audit</b>				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	3,5	95%	3,7	94%
- Air France-KLM SA	0,6		0,7	
- Filiales intégrées globalement	2,9		3,0	
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	0,1	3%	0,1	7%
- Air France-KLM SA	0,1		0,1	
<b>Sous-total</b>	<b>3,6</b>	<b>97%</b>	<b>3,8</b>	<b>97%</b>
<b>Autres prestations</b>				
Juridique, fiscal, social	0,1	3%	0,1	3%
<b>Total Air France-KLM</b>	<b>3,7</b>	<b>100%</b>	<b>3,9</b>	<b>100%</b>

## 43. PERIMETRE DE CONSOLIDATION

Au 31 décembre 2015, le périmètre comprend 160 sociétés consolidées et 40 sociétés mises en équivalence. Compte tenu de la participation d'Air France-KLM tant en droits de vote qu'en capital et du mode de fonctionnement du comité exécutif du groupe, Air France-KLM a le pouvoir de décider des axes financiers et opérationnels de KLM et contrôle la société. Cette dernière est consolidée, en conséquence, par intégration globale.

Le pourcentage d'intérêt de KLM est calculé sur la base du nombre d'actions ordinaires.

# Groupe Air France-KLM

## 43.1 Sociétés consolidées

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AIR FRANCE SA	France	Multi activités	100	100
KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.	Pays-Bas	Multi activités	99	49
AIR FRANCE GROUND HANDLING INDIA PVT LTD	Inde	Passage	51	51
HOP! AIRLINAIR	France	Passage	100	100
BLUE LINK	France	Passage	100	100
BLUE LINK INTERNATIONAL	France	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL AUSTRALIA	Australie	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL CZ	Rép. Tchèque	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL MAURITIUS	Ile Maurice	Passage	100	100
BLUE CONNECT	Ile Maurice	Passage	70	70
HOP! BRIT AIR	France	Passage	100	100
COBALT GROUND SOLUTIONS LIMITED	Royaume-Uni	Passage	99	49
CONSTELLATION FINANCE LIMITED	Irlande	Passage	100	100
CYGNIFIC B.V.	Pays-Bas	Passage	99	49
HOP!	France	Passage	100	100
IAS ASIA INCORPORATED	Philippines	Passage	40	40
IASA INCORPORATED	Philippines	Passage	99	49
HOP!-TRAINING	France	Passage	100	100
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES EUROPE LIMITED	Royaume-Uni	Passage	99	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Passage	99	49
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Passage	99	49
KLM CITYHOPPER B.V.	Pays-Bas	Passage	99	49
KLM CITYHOPPER UK LTD	Royaume-Uni	Passage	99	49
KLM EQUIPMENT SERVICES B.V.	Pays-Bas	Passage	99	49
KLM LUCHTVAARTSCHOOL B.V.	Pays-Bas	Passage	99	49
LYON MAINTENANCE	France	Passage	100	100
HOP! REGIONAL	France	Passage	100	100
STICHTING STUDENTENHUISVESTING VliegVeld EELDE	Pays-Bas	Passage	99	49
BLUE CROWN B.V.	Pays-Bas	Fret	99	49
MEXICO CARGO HANDLING	Mexique	Fret	100	100
MARTINAIR HOLLAND N.V.	Pays-Bas	Fret	99	49
SODEXI	France	Fret	65	65
AEROMAINTENANCE GROUP	Etats-Unis	Maintenance	100	100
AIR FRANCE INDUSTRIE US	Etats-Unis	Maintenance	100	100
AIR FRANCE KLM COMPONENT SERVICES CO LTD	Chine	Maintenance	100	100
AIR ORIENT SERVICES	France	Maintenance	100	100
BARFIELD INC	Etats-Unis	Maintenance	100	100
BLUE TEAM II	France	Maintenance	100	100
CRMA	France	Maintenance	100	100
EUROPEAN PNEUMATIC COMPONENT OVERHAUL AND REPAIR (EPCOR) B.V.	Pays-Bas	Maintenance	99	49
KLM E&M MALAYSIA SDN BHD	Malaisie	Maintenance	99	49
KLM UK ENGINEERING LIMITED	Royaume-Uni	Maintenance	99	49
REGIONAL JET CENTER B.V.	Pays-Bas	Maintenance	99	49
BLUE TEAM III	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA AIRLINES B.V.	Pays-Bas	Transavia	99	49
TRANSAVIA AIRLINES C.V.	Pays-Bas	Transavia	99	49
TRANSAVIA AIRLINES LTD.	Bermudes	Transavia	99	49

# Groupe Air France-KLM

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
TRANSAVIA COMPANY	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA SERVICES GmbH	Allemagne	Transavia	99	49
TRANSAVIA FRANCE S.A.S.	France	Transavia	100	100
ACNA	France	Autres	98	100
ACSAIR	France	Autres	50	51
SERVAIR FORMATION	France	Autres	98	100
AFRIQUE CATERING	France	Autres	50	51
AIDA	Ile Maurice	Autres	77	77
AIR FRANCE FINANCE	France	Autres	100	100
AIR FRANCE FINANCE IRELAND	Irlande	Autres	100	100
AIR FRANCE KLM FINANCE	France	Autres	100	100
AIR LOUNGES MANAGEMENT	Etats-Unis	Autres	98	100
AIRPORT MEDICAL SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	79	39
AIRPORT MEDICAL SERVICES C.V.	Pays-Bas	Autres	79	39
AMSTERDAM SCHIPHOL PIJPLEIDING BEHEER B.V.	Pays-Bas	Autres	59	49
AMSTERDAM SCHIPOL PIJPLEIDING C.V.	Pays-Bas	Autres	75	49
BLUE TEAM I	France	Autres	100	100
BLUE YONDER IX B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
BLUE YONDER XIV B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
B.V. KANTOORGEBOUW MARTINAIR	Pays-Bas	Autres	99	49
CELL K16 INSURANCE COMPANY	Royaume-Uni	Autres	99	0
DAKAR CATERING	Sénégal	Autres	64	65
DUTY FLY SOLUTIONS	France	Autres	49	50
DUTY FLY SOLUTIONS ESPAGNE	Espagne	Autres	49	100
DUTY FLY SOLUTIONS ITALIE	Italie	Autres	49	100
DUTY FLY SOLUTIONS LUXEMBOURG	Luxembourg	Autres	49	100
DUTY FLY SOLUTIONS ROUMANIE	Roumanie	Autres	49	100
EUROPEAN CATERING SERVICES	Etats-Unis	Autres	98	100
FONDEG CATERING CONGO	Congo	Autres	32	51
GIE JEAN BART	France	Autres	10	10
GIE SERVCENTER	France	Autres	98	100
GIE SURCOUF	France	Autres	100	100
GUINEENNE DE SERVICES AEROPORTUAIRES S.A.	Guinée	Autres	30	60
HORIZON CATERING	Mali	Autres	70	100
INTERNATIONALE FINANCIERING EN MANAGEMENT MAATSCHAPPIJ B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM AIR CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM CATERING SERVICES SCHIPHOL B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM HEALTH SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM INTERNATIONAL CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM OLIEMAATSCHAPPIJ B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM UNTERSTUTZUNGSKASSEN GMBH	Allemagne	Autres	99	49
LOME CATERING	Togo	Autres	26	52
LYON AIR TRAITTEUR	France	Autres	98	100
MACAU CATERING SERVICES	Macao	Autres	17	34
MALI CATERING	Mali	Autres	70	99
MARTINAIR VESTIGING VliegVeld LELYSTAD B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
MARTINIQUE CATERING	France	Autres	96	98
MAURITANIE CATERING	Mauritanie	Autres	25	51
MAYOTTE CHR	Mayotte	Autres	50	100
NAS AIRPORT SERVICES LIMITES	Kenya	Autres	58	100
NEWREST SERVAIR PANAMA	Panama	Autres	98	100

# Groupe Air France-KLM

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
O'FIONNAGAIN HOLDING COMPANY LIMITED	Irlande	Autres	100	100
ORION-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
ORLY AIR TRAITEUR	France	Autres	96	98
PANIMA	Mayotte	Autres	50	100
PARIS AIR CATERING	France	Autres	98	100
PASSERELLE CDG	France	Autres	50	51
PELICAN	Luxembourg	Autres	100	100
PMAIR	France	Autres	50	51
PYRHELIO-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
QUASAR-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
RIGEL-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
SCI BBP INVEST	France	Autres	49	100
SENCA	Sénégal	Autres	32	51
SEREP	Sénégal	Autres	57	59
SERGEST	Sénégal	Autres	98	100
SERVAIR (Cie d'exploitation des services auxiliaires aériens)	France	Autres	98	98
SERVAIR ABIDJAN	Côte d'Ivoire	Autres	78	80
SERVAIR BRASIL REFEICOES AEREAS E SERVICOS LTDA	Bésil	Autres	50	100
SERVAIR BURKINA FASO	Burkina Faso	Autres	84	86
SERVAIR CARAIBES	France	Autres	98	100
SERVAIR GHANA	Ghana	Autres	56	57
SERVAIR RETAIL FORT DE FRANCE	France	Autres	50	51
SERVAIR SATS	Singapour	Autres	50	51
SERVAIR SOLUTION ITALIA S.R.L.	Italie	Autres	98	100
SERVANTAGE	France	Autres	98	100
SERVASCO	Macao	Autres	59	60
SERVAIR SOLUTIONS	France	Autres	98	100
SERVAIR GABON	Gabon	Autres	54	55
SERVLOGISTIC	France	Autres	98	100
SHELTAIR	France	Autres	50	51
SIA OCEAN INDIEN	France	Autres	50	52
SIA NWK HOLDING	France	Autres	63	65
FFSI	France	Autres	50	51
SIA KENYA HOLDING LIMITED	Kenya	Autres	58	59
SKYCHEF	Seychelles	Autres	54	55
SERVAIR INVESTISSEMENTS AEROPORTUAIRES	France	Autres	98	100
SNC PANIMA INVEST	Mayotte	Autres	50	100
SOGRI	France	Autres	95	97
SORI	France	Autres	49	50
SPICA-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
STICHTING GARANTIEFONDS KLM LUCHTVAARTSCHOOL	Pays-Bas	Autres	99	49
SVRL@LA REUNION	France	Autres	49	50
TAKEOFF 1 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 2 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 3 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 4 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 5 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 6 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 7 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 8 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 9 LIMITED	Irlande	Autres	100	100

# Groupe Air France-KLM

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
TAKEOFF 10 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 11 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 12 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 13 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 14 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 15 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 16 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TRAVEL INDUSTRY SYSTEMS B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
TREASURY SERVICES KLM BV	Pays-Bas	Autres	99	49
UILEAG HOLDING COMPANY LIMITED	Irlande	Autres	100	100
WEBLOK B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49

## 43.2 Sociétés mises en équivalence

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AIR COTE D'IVOIRE	Côte d'Ivoire	Passage	20	20
AEROLIS	France	Passage	50	50
KENYA AIRWAYS LIMITED	Kenya	Passage	26	27
HEATHROW CARGO HANDLING	Royaume-Uni	Fret	50	50
SPAIRLINERS	Allemagne	Maintenance	50	50
AAF SPARES	Irlande	Maintenance	50	50
AEROSTRUCTURES MIDDLE EAST SERVICES	Les Emirats Arabes Unis	Maintenance	50	50
AEROTECHNIC INDUSTRIES	Maroc	Maintenance	50	50
MAX MRO SERVICE	Inde	Maintenance	26	26
NEW TSI	Etats-Unis	Maintenance	50	50
SHS TECHNICS	Sénégal	Maintenance	49	50
TRADEWINDS ENGINE SERVICES LLC	Etats-Unis	Maintenance	50	50
ATLAS AIR CATERING AIRLINES SERVICES	Maroc	Autres	20	40
AIRCRAFT CAPITAL LTD	Royaume-Uni	Autres	40	40
CITY LOUNGE SERVICES	France	Autres	17	35
COTONOU CATERING	Bénin	Autres	24	49
DOUAL' AIR	Cameroun	Autres	25	25
FLYING FOOD CATERING	Etats-Unis	Autres	48	49
FLYING FOOD JFK	Etats-Unis	Autres	48	49
FLYING FOOD MIAMI	Etats-Unis	Autres	48	49
FLYING FOOD SAN FRANCISCO	Etats-Unis	Autres	48	49
FLYING FOOD SERVICES	Etats-Unis	Autres	48	49
FLYING FOOD SERVICES USA	Etats-Unis	Autres	48	49
GUANGZHOU NANLAND AIR CATERING	Chine	Autres	24	25
GUEST LOUNGE SERVICES	France	Autres	17	35
INTERNATIONAL AEROSPACE MANAGEMENT COMPANY S.C.R.L.	Italie	Autres	25	25
MAINPORT INNOVATION FUND B.V.	Pays-Bas	Autres	25	25
MAINPORT INNOVATION FUND II B.V.	Pays-Bas	Autres	24	24
NEWREST SERVAIR BELGIUM	Belgique	Autres	49	50
NEWREST SERVAIR CHILE	Chili	Autres	34	35

# Groupe Air France-KLM

---

<b>Entité</b>	<b>Pays</b>	<b>Activité</b>	<b>% d'intérêt</b>	<b>% de contrôle</b>
NEWREST SERVAIR LCY UK LTD	Royaume-Uni	Autres	39	40
OVID	France	Autres	33	33
SCHIPHOL LOGISTICS PARK B.V.	Pays-Bas	Autres	45	45
SCHIPHOL LOGISTICS PARK C.V.	Pays-Bas	Autres	52	45
SERVAIR CONGO	Congo	Autres	49	50
SERVICHEF	France	Autres	44	45
SERVICHEF ESPACE SUD	France	Autres	44	45
SKYNRG B.V.	Pays-Bas	Autres	30	30
SIA MAROC INVEST	Maroc	Autres	50	51
TERMINAL ONE GROUP ASSOCIATION	Etats-Unis	Autres	25	25