

Groupe Air France-KLM

Groupe Air France-KLM

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2014

Groupe Air France-KLM

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

<i>En millions d'euros</i>			
	<i>Notes</i>	2014	2013
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre			
Chiffre d'affaires	6	24 912	25 520
Autres produits de l'activité		18	10
Produits des activités ordinaires		24 930	25 530
Charges externes	7	(15 791)	(15 997)
Frais de personnel	8	(7 316)	(7 482)
Impôts et taxes		(169)	(186)
Amortissements, dépréciations et provisions	9	(1 718)	(1 725)
Autres produits et charges	10	(65)	(10)
Résultat d'exploitation courant		(129)	130
Cessions de matériels aéronautiques	11	-	(12)
Autres produits et charges non courants	11	880	(345)
Résultat des activités opérationnelles		751	(227)
Coût de l'endettement financier brut		(446)	(481)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie		76	77
Coût de l'endettement financier net	12	(370)	(404)
Autres produits et charges financiers	12	(318)	103
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		63	(528)
Impôts	13	(209)	(957)
Résultat net des entreprises intégrées		(146)	(1 485)
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	22	(39)	(211)
Résultat net des activités poursuivies		(185)	(1 696)
Résultat net des activités non poursuivies	14	(4)	(122)
Résultat net		(189)	(1 818)
- Propriétaires de la société mère		(198)	(1 827)
- Participations ne donnant pas le contrôle		9	9
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base et dilué	16.1	(0,67)	(6,17)
Résultat net des activités poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base et dilué	16.1	(0,66)	(5,76)
Résultat net des activités non poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base et dilué	16.1	(0,01)	(0,41)

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers.

Groupe Air France-KLM

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Résultat net		(189)	(1 818)
Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente			
Variation de la juste valeur portée en autres éléments du résultat global		7	420
Variation de la juste valeur transférée en résultat		(250)	-
Couverture de juste valeur			
Partie efficace de la variation de juste valeur portée en autres éléments du résultat global		27	(101)
Variation de la juste valeur transférée en résultat		74	-
Couverture des flux de trésorerie			
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en autres éléments du résultat global		(1 387)	213
Variation de la juste valeur transférée en résultat		123	(120)
Variation de la réserve de conversion		10	(2)
Impôt différés sur les éléments recyclables du résultat global	<i>13.2</i>	341	(10)
Eléments recyclables du résultat global des sociétés mises en équivalence, nets d'impôts		-	(4)
Total des autres éléments recyclables du résultat global		(1 055)	396
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies		(2 260)	26
Impôt différés sur les éléments non recyclables du résultat global	<i>13.2</i>	583	(18)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies des sociétés mises en équivalence nette d'impôt		-	(1)
Total des autres éléments non recyclables du résultat global		(1 677)	7
Total des autres éléments du résultat global, après impôt		(2 732)	403
Résultat global		(2 921)	(1 415)
- Propriétaires de la société mère		(2 915)	(1 423)
- Participations ne donnant pas le contrôle		(6)	8

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers.

Groupe Air France-KLM

BILAN CONSOLIDÉ

Actif <i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	31 décembre 2014	31 décembre 2013 Retraité ^(*)
Goodwill	<i>17</i>	243	237
Immobilisations incorporelles	<i>18</i>	1 009	896
Immobilisations aéronautiques	<i>20</i>	8 728	9 391
Autres immobilisations corporelles	<i>20</i>	1 750	1 819
Titres mis en équivalence	<i>22</i>	139	177
Actifs de pension	<i>23</i>	1 409	2 454
Autres actifs financiers	<i>24</i>	1 502	1 963
Impôts différés	<i>13.4</i>	1 031	434
Autres débiteurs	<i>27</i>	243	113
Actif non courant		16 054	17 484
Actifs détenus en vue de la vente	<i>15</i>	3	91
Autres actifs financiers	<i>24</i>	787	1 031
Stocks et en-cours	<i>25</i>	538	511
Créances clients	<i>26</i>	1 728	1 775
Autres débiteurs	<i>27</i>	961	845
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<i>28</i>	3 159	3 684
Actif courant		7 176	7 937
Total actif		23 230	25 421

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers.

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

Groupe Air France-KLM

BILAN CONSOLIDÉ (suite)

Passif et capitaux propres <i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	31 décembre 2014	31 décembre 2013 Retraité^(*)
Capital	<i>29.1</i>	300	300
Primes d'émission	<i>29.2</i>	2 971	2 971
Actions d'auto-contrôle	<i>29.3</i>	(86)	(85)
Réserves et résultat	<i>29.4</i>	(3 856)	(941)
Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)		(671)	2 245
Participations ne donnant pas le contrôle		39	48
Capitaux propres		(632)	2 293
Provisions et avantages du personnel	<i>31</i>	3 491	3 102
Dettes financières	<i>32</i>	7 994	8 596
Impôts différés	<i>13.4</i>	14	178
Autres créditeurs	<i>33</i>	536	397
Passif non courant		12 035	12 273
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente	<i>15</i>	-	58
Provisions	<i>31</i>	731	670
Dettes financières	<i>32</i>	1 885	2 137
Dettes fournisseurs		2 444	2 369
Titres de transport émis et non utilisés		2 429	2 371
Programme de fidélisation		759	755
Autres créditeurs	<i>33</i>	3 330	2 329
Concours bancaires	<i>28</i>	249	166
Passif courant		11 827	10 855
Total passif		23 862	23 128
Total capitaux propres et passifs		23 230	25 421

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers.

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

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	Réserves et résultats	Capitaux propres – Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
Au 1^{er} janvier 2013	300 219 278	300	2 971	(85)	403	3 589	48	3 637
Première application d'IFRIC 21 « Droits ou taxes » (note 2)	-	-	-	-	3	3	-	3
Au 1^{er} janvier 2013 (retraité) (*)	300 219 278	300	2 971	(85)	406	3 592	48	3 640
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	402	402	-	402
Gain/(perte) liés aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	62	62	-	62
Gain/(perte) lié aux couvertures de juste valeur	-	-	-	-	(66)	(66)	-	(66)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestation définies	-	-	-	-	8	8	(1)	7
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(2)	(2)	-	(2)
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	404	404	(1)	403
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	(1 827)	(1 827)	9	(1 818)
Résultat global	-	-	-	-	(1 423)	(1 423)	8	(1 415)
Echange Salaire Actions (ESA) et stock options	-	-	-	-	3	3	-	3
OCEANE	-	-	-	-	70	70	-	70
Titres d'autocontrôle	-	-	-	-	(1)	(1)	-	(1)
Distribution de dividendes	-	-	-	-	-	-	(4)	(4)
Variation de périmètre	-	-	-	-	4	4	(4)	-
Au 31 décembre 2013 (retraité) (*)	300 219 278	300	2 971	(85)	(941)	2 245	48	2 293
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	(228)	(228)	-	(228)
Gain/(perte) liés 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 prestation définies	-	-	-	-	(1 663)	(1 663)	(14)	(1 677)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	7	7	3	10
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	(2 717)	(2 717)	(15)	(2 732)
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	(198)	(198)	9	(189)
Résultat global	-	-	-	-	(2 915)	(2 915)	(6)	(2 921)
Titres d'autocontrôle	-	-	-	(1)	-	(1)	-	(1)
Distribution de dividendes	-	-	-	-	-	-	(3)	(3)
Au 31 décembre 2014	300 219 278	300	2 971	(86)	(3 856)	(671)	39	(632)

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers.

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

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

<i>En millions d'euros</i>			
Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre	Notes	2014	2013
Résultat net des activités poursuivies		(185)	(1 696)
Résultat net des activités non poursuivies	14	(4)	(122)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	9	1 725	1 735
Dotations nettes aux provisions financières	12	68	28
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(19)	12
Résultat sur cessions de filiales et participations	11	(184)	(6)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		73	(61)
Résultat de change non réalisé		122	(114)
Résultats des sociétés mises en équivalence	22	39	211
Impôts différés	13	172	916
Pertes de valeur	39.1	113	79
Autres éléments non monétaires	39.1	(1 041)	127
Capacité d'autofinancement		879	1 109
<i>Dont activités non poursuivies</i>		<i>(6)</i>	<i>(19)</i>
(Augmentation) / diminution des stocks		(24)	1
(Augmentation) / diminution des créances clients		98	59
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		29	55
Variation des autres débiteurs et créditeurs		10	228
Variation du besoin en fonds de roulement des activités non poursuivies		20	27
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		1 012	1 479
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	39.2	(43)	(27)
Investissements corporels et incorporels	21	(1 431)	(1 186)
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées	11	354	27
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		269	245
Dividendes reçus		20	17
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		285	5
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements des activités non poursuivies		(20)	(5)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements		(566)	(924)
Augmentation de capital		-	6
Emission de nouveaux emprunts		1 583	1 887
Remboursement d'emprunts		(2 024)	(1 480)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement		(565)	(588)
Nouveaux prêts		(10)	(98)
Remboursement des prêts		36	119
Dividendes distribués		(3)	(4)
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		(983)	(158)
Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants		(77)	(36)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants des activités non poursuivies		-	1
Variation de la trésorerie nette		(614)	362
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	28	3 518	3 160
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	28	2 910	3 518
Variation de la trésorerie nette des activités non poursuivies		(6)	4
Impôts sur les bénéficiaires (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)		(35)	(48)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(420)	(403)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		39	41

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers.

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 fret, la maintenance aéronautique et toute autre activité en relation avec le transport aérien notamment l'avitaillement et le transport aérien à la demande.

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

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

2. RETRAITEMENT DES COMPTES 2013

Application anticipée de l'interprétation IFRIC 21 « Droits ou taxes »

L'IASB a publié le 20 mai 2013 une nouvelle interprétation relative au traitement des taxes prélevées par une autorité publique, applicable à partir du 1^{er} janvier 2015 au sein de l'Union Européenne.

Le groupe a décidé de l'appliquer par anticipation à compter du 1^{er} janvier 2014. L'impact réside essentiellement en une allocation différente de la charge lors des clôtures intermédiaires (31 mars, 30 juin et 30 septembre). Les comptes consolidés au 31 décembre 2014 ne sont donc pas affectés de façon significative par l'application de cette interprétation.

Conformément à tout nouveau texte, l'application a été faite de manière rétrospective. Dans le bilan consolidé, 3 millions d'euros ont ainsi été retraités dans les réserves consolidées au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2012.

3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

3.1. Intervenues au cours de l'exercice

Partenariat GOL

Le 19 février 2014, les sociétés Air France-KLM et GOL Linhas Aéreas Inteligentes ont signé un partenariat stratégique exclusif renforçant leur coopération commerciale entre le Brésil et l'Europe. Dans le cadre de cet accord, Air France-KLM a pris une participation de 1,5% dans le capital de GOL Linhas Aéreas Inteligentes ainsi qu'un droit d'exclusivité long terme. Ce droit d'exclusivité a été enregistré en immobilisation incorporelle.

Cession du groupe CityJet

Le 30 avril 2014, le groupe a cédé à la société Intro Aviation GmbH ses filiales CityJet et VLM, compagnies aériennes régionales irlandaise et belge auparavant détenues à 100%. Le résultat de cession n'a néanmoins pas eu d'impact significatif sur les comptes du groupe au 31 décembre 2014, tel que décrit en notes 5 et 14.

Emprunt obligataire

Le 4 juin 2014, Air France-KLM a émis un emprunt obligataire de 600 millions d'euros. Le groupe a parallèlement procédé à un échange partiel des obligations émises en 2009, tel que décrit dans la note 32.3.3.

Groupe Air France-KLM

Activité cargo

Au cours de la période, le groupe a poursuivi la revue stratégique de son activité tout cargo, différents scénarii ayant été étudiés. Après avoir fortement réduit son exploitation à Paris CDG au cours des dernières années, le groupe a décidé de réduire sa flotte d'avions tout cargo à Schiphol (Pays-Bas). Les impacts sont décrits en note 19.

Titres Amadeus

Le groupe a cédé, le 9 septembre 2014, 14 821 019 actions de la société espagnole Amadeus IT Holding S.A. ("Amadeus"). Le groupe a également mis en place, le 25 novembre 2014, un collar destiné à couvrir la valeur de 9,9 millions des titres détenus. Ces opérations sont décrites en notes 11, 24 et 34.

Titres Alitalia

Suite à la souscription, en date du 31 décembre 2014, de la société Etihad Airways dans le capital d'Alitalia, Air France-KLM a été dilué, faisant passer sa participation dans Alitalia de 7,08% au 31 décembre 2013 à 1,11% au 31 décembre 2014, tel que décrit en note 24.

Grève des pilotes Air France

Du 15 au 29 septembre 2014, un mouvement de grève des pilotes de la société Air France a fortement perturbé l'activité du groupe.

Par ailleurs, entre le début et la fin de la grève, le groupe a constaté un retard dans les engagements de réservation sur le quatrième trimestre, sans qu'il soit possible d'évaluer de manière précise la part de ce retard due à la grève et celle due à l'évolution défavorable de la demande observée au début de l'été et qui s'est confirmée depuis. Le groupe estime qu'une partie de ce retard d'engagement a été réduite progressivement au cours du quatrième trimestre, sans qu'il soit possible de quantifier avec précision ce rattrapage compte tenu du caractère exceptionnel de l'évènement.

L'impact cumulé sur le résultat d'exploitation de la baisse de recettes liée aux passagers non transportés, des coûts directs évités, ainsi que des surcoûts est évalué à environ 425 millions d'euros au 31 décembre 2014.

Engagements de retraite

Au cours de la période écoulée, la forte baisse des taux dans la zone Euro a entraîné un ajustement des hypothèses de taux d'actualisation à long terme de 130 points de base, générant une augmentation de la valorisation des engagements retraite tel que détaillé en note 31.1. En dépit d'une bonne performance des actifs de couverture, le groupe a constaté une variation négative des autres éléments du résultat global pour un montant de 1,7 milliard d'euros après impôt au 31 décembre 2014. Par ailleurs, un changement de législation relatif aux plans de retraite néerlandais à partir du 1^{er} janvier 2015 a eu pour conséquence une diminution de l'engagement en contrepartie de la comptabilisation d'un produit non courant de 824 millions d'euros (voir notes 11 et 31.1.3)

3.2. Postérieurs à la clôture

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 produit net de la cession s'élève à 327 millions d'euros.

A l'issue de cette opération, le groupe conserve une exposition sur 9,9 millions de titres Amadeus dans le cadre de l'opération de couverture mentionnée en note 3.1.

Groupe Air France-KLM

Plans de départs volontaires

Lors de la réunion de son Comité Central d'Entreprise (CCE) le 22 janvier 2015, la direction d'Air France a fait le point sur la situation de la société, son contexte concurrentiel en 2015, et le calendrier des travaux liés au nouveau plan stratégique Perform 2020. Dans ce cadre, la direction d'Air France a évoqué la nécessité de mettre en œuvre des mesures d'économies complémentaires. En particulier, cette dernière a présenté, lors d'un CCE qui s'est tenu au cours de la première quinzaine de février 2015, des projets de plans de départs volontaires personnels au sol et personnels naviguant commerciaux, dont l'ampleur sera de l'ordre de 800 effectifs en équivalents temps pleins.

4. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

4.1. Principes comptables

4.1.1 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 au 31 décembre 2014 sont établis conformément au référentiel IFRS (*International Financial Reporting Standards*) tel qu'adopté par l'Union européenne et applicable à la date de clôture de ces états financiers consolidés.

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 18 février 2015.

4.1.2 Evolution du référentiel comptable

- Normes IFRS, amendements et interprétations de l'IFRIC (IFRS Interpretation Committee) applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2014

Les textes dont l'application est devenue obligatoire au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2014 sont les suivants :

- Les normes IFRS 10 « Etats financiers consolidés », IFRS 11 « Partenariats », IFRS 12 « Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités » et IAS 28 « Participation dans des entreprises associées et coentreprises » sont appliquées par le groupe depuis le 1^{er} janvier 2014. Les conséquences de cette mise en application, décrites en note 5, n'ont pas d'impact significatif sur les comptes du groupe au 31 décembre 2014.
- Les amendements aux normes IAS 32 « Présentation - Compensation des actifs et des passifs financiers », IAS 36 « Informations à fournir sur la valeur recouvrable des actifs non financiers » et IAS 39 « Novation des dérivés et maintien de la comptabilité de couverture » n'ont pas d'impact significatif sur les comptes du groupe au 31 décembre 2014.

Les autres textes dont l'application est devenue obligatoire au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2014 n'ont pas d'incidence sur les comptes consolidés du groupe.

- Normes IFRS et interprétations de l'IFRIC non applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2014

L'interprétation IFRIC 21 « Droits ou Taxes » a été appliquée par anticipation et pour la première fois par le groupe à compter du 1^{er} janvier 2014.

Les impacts de l'application de cette interprétation par le groupe sont décrits en note 2.

Groupe Air France-KLM

- 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, pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} février 2015. Le groupe n'attend pas d'impact significatif au titre de cet amendement.

- Les textes potentiellement applicables au groupe, publiés par l'IASB, mais non encore adoptés par l'Union européenne sont décrits ci-dessous

- L'amendement à la norme IFRS 11 « Partenariats », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2016,
- L'amendement à la norme IAS 16 « Immobilisations corporelles » et IAS 38 « Immobilisations incorporelles », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2016,
- L'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^{er} janvier 2016,
- La norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2017. 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 »,
- La norme IFRS 9 « Instruments financiers », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} 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.

4.2. Utilisation d'estimations

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

- Note 4.6 – la reconnaissance du chiffre d'affaires lié aux titres de transport émis et non utilisés,
- Notes 4.13 et 4.12 – les immobilisations corporelles et incorporelles,
- Note 4.10 – les instruments financiers,
- Note 4.22 – les impôts différés actifs,
- Note 4.7 – le programme de fidélisation Flying Blue,
- Notes 4.17, 4.18 et 4.19 – les provisions (y compris les avantages du personnel).

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 l'exercice ont été établis en tenant compte du contexte de crise économique et financière qui s'est développée depuis 2008 et sur la base de paramètres financiers de marché disponibles à la date de clôture. Les effets immédiats de la crise ont été pris en compte, notamment dans la valorisation des actifs courants et des passifs. En ce qui concerne les actifs à plus long terme, i.e. 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

4.3.1. 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.

4.3.2. 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.

Groupe Air France-KLM

4.3.3 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

4.4.1. 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.

4.4.2. Conversion des opérations en devises

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

Les actifs et passifs 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 4.13.2).

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 4.10. « Instruments financiers, évaluation des actifs et passifs financiers ».

4.5. Regroupements d'entreprises

4.5.1. Regroupements d'entreprises réalisés après le 1^{er} avril 2010

Les acquisitions de filiales réalisées à compter du 1^{er} 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).

Groupe Air France-KLM

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.

4.5.2. Regroupements d'entreprises réalisés avant le 1^{er} avril 2010

Les acquisitions de filiales réalisées avant le 1^{er} 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 sous-groupes Air France et KLM 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 » des sous-groupes Air France et KLM aux autres partenaires du programme est rapportée immédiatement au résultat.

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. 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.

4.10. Instruments financiers, évaluation des actifs et passifs financiers

4.10.1 *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.

4.10.2 *Titres de participation des sociétés non consolidées et autres titres immobilisés*

Les titres de participation des sociétés non consolidées et les autres titres immobilisés sont qualifiés d'actifs disponibles à la vente et figurent au bilan pour leur juste valeur. Pour les titres 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.

4.10.3 *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.

Groupe Air France-KLM

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 :

- *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.

4.10.4 Emprunts obligataires convertibles

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

4.10.5 Actifs financiers, trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Les actifs de transaction comprennent les actifs détenus à des fins de transaction (SICAV, FCP, certificat de dépôt, 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.

4.10.6 Dettes financières

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

- à 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

4.10.7 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 34.4) 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.

4.11. 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^{er} avril 2004, le goodwill est maintenu à son coût présumé qui représente le montant comptabilisé selon les principes comptables français. Le classement et le traitement comptable des regroupements d'entreprises qui ont eu lieu avant le 1^{er} avril 2004 n'ont pas été modifiés à l'occasion de l'adoption des normes internationales au 1^{er} avril 2004, conformément à la norme IFRS 1 « 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 4.14, 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.

4.12. Immobilisations incorporelles

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

Les 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 4.14.

Depuis le 1^{er} janvier 2012, les compagnies aériennes sont soumises aux réglementations du marché des ETS (Emission Trading Scheme), comme décrit dans la note 4.20 et le paragraphe « Risques crédit carbone » de la note 34.1. 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

4.13. Immobilisations corporelles

4.13.1 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).

4.13.2 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.

Groupe Air France-KLM

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 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.

4.13.3 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 15 ans
Simulateurs de vol	10 à 20 ans
Matériels et outillages	5 à 15 ans

4.13.4. 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.

4.14. 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.

4.15. 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.

4.16. Actions propres

Les titres représentatifs du capital de la société mère détenus par le groupe sont enregistrés en diminution des capitaux propres pour leur coût d'acquisition. Les cessions ultérieures sont imputées directement en capitaux propres et ne donnent lieu à l'enregistrement d'aucun résultat.

4.17. 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.

Groupe Air France-KLM

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 »).

4.18. Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle

Dans certains contrats de location opérationnelle, le groupe s'est engagé à restituer l'avion avec un niveau de potentiels contractuellement défini.

Les coûts de restitution des cellules et des moteurs relatifs aux contrats de location opérationnelle sont provisionnés.

Lorsque le 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.

4.19. 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.

4.20. Droit d'émission de gaz à effet de serre

Depuis le 1^{er} janvier 2012, les compagnies aériennes sont entrées dans le périmètre des sociétés soumises aux quotas d'émission de CO₂.

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.

Groupe Air France-KLM

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.

4.21. 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.

4.22. 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.

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 4.14).

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^{er} 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 ».

4.23. 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.

4.24. Paiement fondé sur des actions

Les plans d'options de souscription ou d'achats d'actions sont évalués à la juste valeur à la date d'attribution des plans.

La juste valeur des plans de stock-options est déterminée selon le modèle d'évaluation Black-Scholes. Cette méthode permet de tenir compte des caractéristiques du plan (prix d'exercice, période d'exercice) et des données de marché lors de l'attribution (taux sans risque, cours de l'action, volatilité et dividendes attendus).

Cette juste valeur correspond à la juste valeur des services rendus par les employés en contrepartie des options reçues. Elle est répartie sur la période d'acquisition des droits et comptabilisée en charge de personnel en contrepartie d'une augmentation des capitaux propres pour les transactions réglées en actions, et d'une augmentation du passif pour les transactions réglées en trésorerie. Durant la période d'acquisition des droits, cette charge de personnel est, le cas échéant, ajustée afin de tenir compte du nombre d'options réellement acquis.

Groupe Air France-KLM

5. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

- **Exercice clos le 31 décembre 2014**

Première application d'IFRS 10, d'IFRS 11, d'IFRS 12 et d'IAS 28

L'application des normes IFRS 10, IFRS 11 et IAS 28 n'a pas eu d'impact sur les méthodes de consolidation antérieurement utilisées.

Les informations requises par la norme IFRS 12 en ce qui concerne les intérêts non contrôlant et les entités mises en équivalence sont communiquées en notes 22 et 41.

Entrées

Le 30 juin 2014, les sociétés Air France Industrie US et Sabena technics sont parvenues à un accord à l'issue duquel le groupe Air France-KLM a 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 a 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'a pas généré de goodwill.

Sorties

Le 30 avril 2014, le groupe a 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 (voir notes 3 et 14), le résultat de cession n'a pas eu d'impact significatif sur les comptes du groupe au 31 décembre 2014.

- **Exercice clos le 31 décembre 2013**

Entrées

Dans le cadre de la constitution de *HOP!*, le groupe a acquis la compagnie Airlinair. Cette opération a été réalisée de la façon suivante :

- la cession, en date du 28 février 2013, des parts détenues dans Financière LMP (39,86%), société mère qui détenait Airlinair (voir note 11),
- l'acquisition, en date du 28 février 2013, de 100% des parts Airlinair pour un montant de 17 millions d'euros. Le goodwill relatif à cette opération ressortait à 3 millions d'euros.

Sorties

Le groupe a cédé, le 15 mai 2013, sa filiale italienne Servair Airchef, spécialisée dans le catering (restauration aérienne).

Au 31 décembre 2013, l'entité Alitalia n'était plus consolidée selon la méthode de mise en équivalence, suite à la décision du groupe Air France-KLM de ne pas souscrire à l'augmentation de capital sollicitée en octobre 2013. Le résiduel des titres Alitalia détenus par le groupe (7,08%) est depuis comptabilisé en autres actifs financiers (voir notes 11, 22 et 24).

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 : Les revenus du secteur passage proviennent essentiellement des services de transport de passagers sur vols réguliers ayant un code des compagnies aériennes du groupe, ce qui inclut les vols opérés par d'autres compagnies aériennes dans le cadre de contrats de partage de codes. Ils incluent également les commissions versées par les partenaires de l'alliance Skyteam, les revenus des partages de codes, les recettes d'excédent de bagages, les revenus de l'assistance aéroportuaire fournie par le groupe aux compagnies aériennes tierces et des services liés aux systèmes d'information.

Fret : Les revenus du secteur fret proviennent des opérations de transport de marchandises réalisées sous code des compagnies aériennes du groupe, incluant le transport effectué par des partenaires dans le cadre de contrat de partage de codes. Les autres recettes du secteur fret correspondent essentiellement à la vente de capacité à d'autres transporteurs.

Maintenance : Les revenus externes proviennent des services de maintenance fournis à d'autres compagnies aériennes et clients dans le monde.

Autres : les revenus de ce secteur proviennent essentiellement du transport "low cost" de passagers réalisé par Transavia, ainsi que des prestations de commissariat fournies par le groupe (principalement par Servair) 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**

Suite à une décision de la direction générale de réorganiser les secteurs de vente du groupe, la présentation des activités par origine des ventes est ventilée en 8 zones géographiques depuis le 1^{er} janvier 2014 (contre 6 zones auparavant) :

- 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. L'information au 31 décembre 2013 a été retraitée afin de permettre la comparaison.

Groupe Air France-KLM

- **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

6.1. Informations par secteur d'activité

- **Exercice clos au 31 décembre 2014**

<i>En millions d'euros</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	21 007	2 701	3 392	2 018	-	29 118
Chiffre d'affaires intersecteurs	(1 437)	(20)	(2 141)	(608)	-	(4 206)
Chiffre d'affaires externe	19 570	2 681	1 251	1 410	-	24 912
Résultat d'exploitation courant	(83)	(212)	174	(8)	-	(129)
Résultat des activités opérationnelles	775	(253)	166	63	-	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	-	-	-	-	(688)	(688)
Impôts	-	-	-	-	(209)	(209)
Résultat net des activités poursuivies	729	(253)	167	69	(897)	(185)
Amortissements de l'exercice	(1 198)	(53)	(279)	(59)	-	(1 589)
Autres éléments non monétaires	138	45	45	(242)	(56)	(70)
Total actifs	10 397	928	2 863	870	8 172	23 230
Passifs sectoriels	6 663	673	753	434	5 211	13 734
Dettes financières, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	9 496	9 496
Total passifs	6 663	673	753	434	14 707	23 230
Investissements corporels et incorporels (activités poursuivies)	1 076	48	139	168	-	1 431

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 une partie des provisions et avantages au personnel pour 2,5 milliards 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

- Exercice clos au 31 décembre 2013 (retraité)

<i>En millions d'euros</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	21 578	2 849	3 280	1 980	-	29 687
Chiffre d'affaires intersecteurs	(1 466)	(33)	(2 055)	(613)	-	(4 167)
Chiffre d'affaires externe	20 112	2 816	1 225	1 367	-	25 520
Résultat d'exploitation courant	174	(202)	159	(1)	-	130
Résultat des activités opérationnelles	(39)	(343)	146	9	-	(227)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(215)	-	2	2	-	(211)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(301)	(301)
Impôts	-	-	-	-	(957)	(957)
Résultat net des activités poursuivies	(254)	(343)	148	11	(1 258)	(1 696)
Amortissements de l'exercice	(1 062)	(71)	(277)	(156)	-	(1 566)
Autres éléments non monétaires	(385)	(78)	(43)	(200)	(835)	(1 541)
Total actifs	11 089	1 052	2 671	862	9 747	25 421
Passifs sectoriels	6 341	281	713	367	4 527	12 229
Dettes financières, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	13 192	13 192
Total passifs	6 341	281	713	367	17 719	25 421
Investissements corporels et incorporels (activités poursuivies)	829	44	188	125	-	1 186

Les actifs non répartis d'un montant de 9,7 milliards d'euros concernent pour l'essentiel les actifs financiers détenus par le groupe. Ils comprennent notamment les trésoreries et équivalents de trésorerie pour 3,7 milliards d'euros, les actifs de retraite pour 2,5 milliards d'euros, les immobilisations financières pour 2,7 milliards d'euros, les impôts différés pour 0,4 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,4 milliard d'euros.

Les passifs non répartis, d'un montant de 4,5 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel une partie des provisions et avantages au personnel pour 2,3 milliards d'euros, les dettes fiscales et sociales pour 1,2 milliard d'euros, les impôts différés pour 0,2 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,4 milliard d'euros.

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

6.2. Informations par secteur géographique

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

- 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
Total passage	6 053	1 944	4 603	943	436	1 908	2 487	1 196	19 570
Transport de fret	370	253	748	140	49	510	287	152	2 509
Autres recettes fret	40	14	39	11	2	23	33	10	172
Total fret	410	267	787	151	51	533	320	162	2 681
Maintenance	753	407	27	-	-	-	64	-	1 251
Autres	542	764	2	67	-	1	-	34	1 410
Total	7 758	3 382	5 419	1 161	487	2 442	2 871	1 392	24 912

Groupe Air France-KLM

- Exercice clos au 31 décembre 2013 (retraité)

<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	5 910	1 647	4 466	912	424	1 877	2 578	1 362	19 176
Autres recettes passage	399	134	159	48	7	105	60	24	936
Total passage	6 309	1 781	4 625	960	431	1 982	2 638	1 386	20 112
Transport de fret	388	262	766	152	51	529	347	124	2 619
Autres recettes fret	55	-	34	15	3	39	41	10	197
Total fret	443	262	800	167	54	568	388	134	2 816
Maintenance	749	417	25	-	-	34	34	-	1 225
Autres	466	749	54	65	-	-	-	33	1 367
Total	7 967	3 209	5 504	1 192	485	2 550	3 060	1 553	25 520

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

- Exercice clos au 31 décembre 2014

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) et 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 fret	5	45	139	484	1 010	826	2 509
Total	1 856	4 434	1 564	2 981	6 302	4 067	21 204

- Exercice clos au 31 décembre 2013

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) et Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Total
Passage régulier	1 932	4 466	1 421	2 538	5 397	3 422	19 176
Transport de fret	5	46	142	524	1 053	849	2 619
Total	1 937	4 512	1 563	3 062	6 450	4 271	21 795

7. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Carburant avions	6 629	6 897
Affrètements aéronautiques	438	455
Locations opérationnelles	873	913
Redevances aéronautiques	1 840	1 839
Commissariat	591	589
Achats d'assistance en escale	1 476	1 405
Achats d'entretien	1 356	1 303
Frais commerciaux et de distribution	870	852
Autres frais	1 718	1 744
Total	15 791	15 997
<i>Hors carburant avions</i>	<i>9 162</i>	<i>9 100</i>

8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Salaires et traitements	5 315	5 424
Charges de retraite à cotisations définies	595	603
Charges de retraite à prestations définies	388	379
Autres charges sociales	1 157	1 171
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	1	3
Autres	(140)	(98)
Total	7 316	7 482

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 sociales ».

Le poste « autres » comprend notamment :

- le crédit d'impôt CICE pour un montant de 66 millions d'euros au 31 décembre 2014 contre 43 millions d'euros au 31 décembre 2013,
- la capitalisation des frais de personnel sur les travaux d'entretien des avions et des moteurs.

Effectifs moyens de la période sur les activités poursuivies

Exercice clos le 31 décembre	2014	2013
Personnel navigant technique	8 027	8 103
Personnel navigant commercial	21 552	21 779
Personnel au sol	65 087	66 535
Total	94 666	96 417

9. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Immobilisations incorporelles	98	80
Immobilisations aéronautiques	1 253	1 227
Autres immobilisations corporelles	238	259
Amortissements	1 589	1 566
Stocks	2	(1)
Créances	8	5
Provisions	119	155
Dépréciations et provisions	129	159
Total	1 718	1 725

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

Au 31 décembre 2014, l'accroissement des amortissements sur immobilisations aéronautiques intègre 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.

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 31.

10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Exploitation conjointe de lignes et fret	(87)	(84)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	42	65
Autres	(20)	9
Total	(65)	(10)

11. PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Cessions de matériel aéronautique	-	(12)
Changement de législation sur plans de retraite	824	-
Dépréciation de l'UGT Cargo	(113)	-
Charges de restructuration	2	(209)
Dépréciation d'actifs immobilisés détenus en vue de la vente	(11)	(102)
Résultat sur cession de titres disponibles à la vente	187	-
Résultat sur cession de filiales et participations	(3)	7
Autres	(6)	(41)
Autres produits et charges non courants	880	(345)

- **Période du 1^{er} janvier 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 a 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. Ces modifications sont détaillées dans la note 31.1.3 « Modifications et réductions de régimes ».

Dépréciation de l'UGT Cargo

Cette opération est décrite en note 19.

Charges de restructuration

Ce poste comprend essentiellement :

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

Dépréciation d'actifs immobilisés détenus en vue de la vente

Dans le cadre de la revue de son plan de flotte, le groupe Air France a 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 est de 7 millions d'euros (voir note 15). Le groupe a par ailleurs enregistré une dépréciation complémentaire de 4 millions d'euros au titre des moteurs d'un des Boeing B747 classés en actifs détenus en vue de la vente.

Résultat sur cession de titres disponibles à la vente

Dans le cadre de sa politique de gestion active de son bilan, le groupe a 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 a simultanément cédé un montant complémentaire de 10 345 200 titres représentant 2,31% du capital dans le cadre du débouclage de l'opération de couverture mise en place en 2012, portant sur 12 000 000 actions Amadeus.

Ces transactions ont 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,

Groupe Air France-KLM

- 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 conserve environ 4,4% du capital d'Amadeus.

Résultat sur cessions de filiales et participations

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

Autres

Ce poste comprend 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 ne sont plus utilisés pour un montant de (17) millions d'euros.

- **Période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2013**

Charges de restructuration

Au cours du 3^{ème} trimestre 2013, le groupe avait annoncé la mise en place de mesures complémentaires de réduction des coûts salariaux de la société Air France. Le sureffectif avait été estimé à 2 880 personnes, dont 1 826 pour le personnel au sol.

Dans ce cadre, un plan de départ volontaire a été proposé aux personnels au sol et navigant commerciaux, dont la période de candidature a été ouverte en 2014.

Le groupe avait également ajusté au cours de l'exercice le montant de la provision pour restructuration et redimensionnement de la flotte comptabilisée au 31 décembre 2012 au titre du plan initial.

En conséquence, le groupe avait procédé à sa meilleure estimation des coûts engendrés par les mesures précitées et avait enregistré une provision nette pour restructuration d'un montant total de 200 millions d'euros au 31 décembre 2013.

Une provision portant sur un contrat de location déficitaire d'un Boeing B747 de la société Martinair avait par ailleurs été comptabilisée pour un montant de 9 millions d'euros.

Dépréciation d'actifs immobilisés détenus en vue de la vente

Dans le cadre de la revue de son plan de flotte, le groupe Air France avait décidé de céder deux Boeing B747 cargo. L'impact de mise à valeur de cession de ces appareils non exploités était de 82 millions (voir note 15).

Le groupe KLM avait quant à lui revalorisé à valeur de cession sept Fokker F70, deux MD11, un Fokker F100 et plusieurs moteurs pour un montant total de 20 millions d'euros.

Résultat sur cessions de filiales et participations

Cette ligne incluait :

- le résultat de cession des parts détenues dans Financière LMP (39,86%) (voir note 5),
- le résultat de cession des parts détenues dans Servair Airchef (50%) (voir note 5),
- l'impact de dilution des parts détenues dans Alitalia (voir notes 5, 22 et 24).

Autres

Ce poste comprenait essentiellement :

- une provision de 18 millions d'euros concernant des contentieux avec les personnels navigants,
- une provision complémentaire pour pratiques d'entente concernant le fret pour un montant de 14 millions d'euros (voir note 31.3),
- une taxe exceptionnelle sur les salaires aux Pays-Bas, liée à la crise économique en Europe, d'un montant de 7 millions d'euros.

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

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Produits des valeurs mobilières de placement	25	26
Autres produits financiers	51	51
Produits financiers	76	77
Intérêts sur emprunts	(268)	(290)
Intérêts sur contrat de location-financement	(72)	(75)
Intérêts intercalaires capitalisés	10	9
Autres charges financières	(116)	(125)
Coût de l'endettement financier brut	(446)	(481)
Coût de l'endettement financier net	(370)	(404)
Résultat de change	(158)	74
Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers	(92)	57
<i>Dont dérivés carburant</i>	(135)	84
<i>Dont dérivés change</i>	50	(30)
<i>Dont dérivés taux</i>	(1)	4
<i>Dont autres dérivés</i>	(6)	(1)
Dotation nette aux provisions	(44)	(30)
Autres	(24)	2
Autres produits et charges financiers	(318)	103
Total	(688)	(301)

Le taux retenu pour la détermination des intérêts intercalaires ressort à 3,3% pour l'exercice clos le 31 décembre 2014, contre 3,8% au 31 décembre 2013.

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 2014, le coût de l'endettement financier brut inclut un montant de 51 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 41 millions d'euros au 31 décembre 2013).

Au 31 décembre 2014, le résultat de change inclut 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.

Au 31 décembre 2014, la dotation nette aux provisions comprend 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.

Au 31 décembre 2014, les autres produits et charges financiers incluent un montant de 24 millions d'euros au titre de la désactualisation des provisions.

Groupe Air France-KLM

13. IMPÔTS

13.1. Charge d'impôt

La charge d'impôt courant et le produit d'impôt différé se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
(Charge) / produit de l'exercice	(37)	(41)
(Charge) / produit d'impôt courant	(37)	(41)
Variation des différences temporaires	(155)	20
Impact de la CVAE	3	3
Déficits fiscaux	(20)	(939)
(Charge)/produit d'impôt différé des activités poursuivies	(172)	(916)
Total	(209)	(957)

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

- **Groupe fiscal français**

En France, les déficits sont indéfiniment reportables. Toutefois, les lois de finance 2011 et 2012 ont introduit une limitation dans le montant des déficits fiscaux imputables chaque année, à hauteur de 50% du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros. Les perspectives de récupération de ces déficits sur les bénéfices futurs ayant par ailleurs été rallongées dans un contexte de crise économique durable et de marché mondial fortement concurrentiel, le groupe a limité son horizon de recouvrabilité sur le périmètre fiscal français, en cohérence avec sa visibilité opérationnelle, sur 7 ans.

- **Groupe fiscal néerlandais**

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

Le plan cible à 3 ans du groupe montre qu'une partie des déficits fiscaux générés en 2009-10 (clôture 31 mars 2010) ne pourra vraisemblablement pas être récupérée dans cette fenêtre de 9 ans. Afin d'en tenir compte, une limitation d'impôts a été enregistrée au 31 décembre 2014 à hauteur de 65 millions d'euros. L'horizon de recouvrabilité des impôts différés actifs est de 7 ans sur le périmètre fiscal néerlandais.

- **Martinair**

Par ailleurs, le groupe a 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'est 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 trois ans, validés par la direction et utilisés 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.

Groupe Air France-KLM

13.2. Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres – part du groupe

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
OCEANE	-	(37)
Eléments recyclables du résultat global	341	(10)
<i>Actifs disponibles à la vente</i>	15	(18)
<i>Instruments dérivés</i>	326	8
Eléments non recyclables du résultat global	583	(18)
<i>Retraites</i>	583	(18)
Total	924	(65)

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 :

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Résultat avant impôt	63	(528)
Taux d'impôt applicable en France	34,43%	34,43%
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	(22)	182
Différence de taux d'imposition en France/ étranger	58	16
Eléments non déductibles ou non imposables	11	(20)
Variation des actifs d'impôts différés non reconnus	(249)	(1 135)
Impact de la CVAE	(20)	(24)
Autres	13	24
Impôt	(209)	(957)
Taux d'impôt réel	NS	NS

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 2014, 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 2014 (Retraité)	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en autres éléments du résultat global	Montants reconnus en capitaux propre	Variation de la conversion	Reclassement et autres	31 décembre 2014
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
Autres	(81)	(66)	112	-	-	9	(26)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	1 229	(20)	-	-	-	1	1 210
Impôts différés actif / (passif) nets	256	(172)	924	-	-	9	1 017

<i>En millions d'euros</i>	1er janvier 2013 (Retraité)	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en autres éléments du résultat global	Montants reconnus en capitaux propre	Variation de la conversion	Reclassement et autres	31 décembre 2013 (Retraité)
Immobilisations aéronautiques	(1 257)	(15)	-	-	-	(5)	(1 277)
Actifs de retraite	(566)	(47)	14	-	-	(9)	(608)
Dettes financières	758	60	-	(37)	-	(1)	780
Titres de transport émis non utilisés	166	11	-	-	-	-	177
Débiteurs et créditeurs	30	(1)	7	-	-	-	36
Autres	(46)	15	(49)	-	-	(1)	(81)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	2 156	(939)	-	-	-	12	1 229
Impôts différés actif / (passif) nets	1 241	(916)	(28)	(37)	-	(4)	256

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 2014, contre 708 millions d'euros au 31 décembre 2013, avec pour base respective 2 062 millions d'euros et 2 056 millions d'euros.

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale néerlandaise s'élèvent à 479 millions d'euros au 31 décembre 2014, contre 470 millions d'euros au 31 décembre 2013, avec pour base respective 1 916 millions d'euros et 1 880 millions d'euros.

13.5. Actifs d'impôt différé non reconnus

<i>En millions d'euros</i>	Au 31 décembre 2014		Au 31 décembre 2013	
	Base	Impôt	Base	Impôt
Différences temporelles déductibles	337	115	476	164
Pertes fiscales	4 931	1 664	4 025	1 386
Total	5 268	1 779	4 501	1 550

- **Groupe fiscal français**

Au 31 décembre 2014, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés du groupe fiscal français se 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).

Au 31 décembre 2013, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés du groupe fiscal français s'était traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt de 1 525 millions d'euros (soit une base de 4 429 millions d'euros), dont 1 362 millions d'euros au titre des pertes fiscales et 163 millions au titre des différences temporaires (non reconnaissance des actifs d'impôts sur les provisions restructuration). Le montant des impôts différés sur pertes fiscales non reconnus au cours de la période incluait 937 millions d'euros au titre de la limitation de l'horizon de recouvrabilité (voir note 13.1).

- **Groupe fiscal néerlandais**

Au 31 décembre 2014, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés du groupe fiscal néerlandais se 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, ainsi qu'aux déficits reportables de certaines filiales anglaises du groupe.

14. RESULTAT NET DES ACTIVITES NON POURSUIVIES

La ligne « résultat net des activités non poursuivies » correspond au résultat de l'ensemble CityJet et VLM :

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Chiffre d'affaires	38	150
Résultat d'exploitation courant	(5)	(19)
Perte de valeur	-	(77)
Autres éléments du résultat non courant	1	(25)
Résultat des activités opérationnelles	(4)	(121)
Résultat financier	-	(1)
Résultat avant impôt	(4)	(122)
Impôt	-	-
Résultat net des activités non poursuivies	(4)	(122)

Groupe Air France-KLM

- **Période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2014**

Au 31 décembre 2014, la ligne « résultat net des activités non poursuivies » comprend le résultat réalisé par l'ensemble CityJet et VLM préalablement à sa cession, intervenue le 30 avril 2014 (voir notes 3 et 5). Il inclut également le produit de cession de ces deux sociétés qui s'élève à 1 million d'euros, comptabilisé en « Eléments non courants » du résultat net des activités non poursuivies.

- **Période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2013**

Perte de valeur

Au 31 décembre 2013, dans le cadre de l'évaluation des compagnies régionales irlandaise et belge, le groupe avait procédé à l'enregistrement d'une provision complémentaire de 77 millions d'euros, pour ramener la valeur de l'actif net de l'ensemble CityJet et VLM à sa valeur de cession attendue.

Autres éléments du résultat non courant

Les autres éléments du résultat non courant comprenaient des provisions pour une rupture de contrat et des litiges concernant le paiement des charges sociales en France.

15. ACTIFS DETENUS EN VUE DE LA VENTE ET PASSIFS LIES AUX ACTIFS DETENUS EN VUE DE LA VENTE

- **Exercice clos au 31 décembre 2014**

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

- **Exercice clos au 31 décembre 2013**

Au 31 décembre 2013, les postes « Actifs détenus en vue de la vente » et « Passifs liés à des actifs détenus en vue de la vente » correspondaient, pour respectivement 34 millions d'euros et 58 millions d'euros, aux actifs et passifs du groupe CityJet en cours de cession (voir notes 2 et 14).

Le poste « Actifs détenus en vue de la vente » comprenait également la juste valeur de six appareils destinés à être cédés pour un montant total de 57 millions d'euros, dont deux Boeing B747 cargo représentant 51 millions d'euros au sein du groupe Air France (voir note 11).

16. RÉSULTAT PAR ACTION

16.1. Résultats 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 :

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Résultat net - propriétaires de la société mère	(198)	(1 827)
Résultat net des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	(194)	(1 705)
Résultat net des activités non poursuivies – propriétaires de la société mère	(4)	(122)

Le groupe ne versant pas de dividendes aux actionnaires prioritaires, ils ne présentent aucun écart avec les résultats apparaissant dans les états financiers. Sur les périodes présentées, les résultats étant des pertes, les résultats retenus pour le calcul des résultats dilués par action sont égaux aux résultats retenus pour le calcul des résultats de base par action.

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

Exercice clos le 31 décembre	2014	2013
Nombre moyen pondéré :		
- d'actions ordinaires émises	300 219 278	300 219 278
- d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options	(1 116 420)	(1 116 420)
- d'autres actions propres achetées	(3 063 384)	(3 067 607)
Nombre d'actions retenues pour le calcul du résultat de base par action	296 039 474	296 035 251
Conversion des OCEANE	-	-
Nombre d'actions retenues pour le calcul du résultat dilué par action	296 039 474	296 035 251

16.2. Instruments non dilutifs

Le groupe Air France-KLM ne possède aucun instrument non dilutif au 31 décembre 2014.

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> Au 31 décembre	2014			2013		
	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette
Passage	195	-	195	194	-	194
Fret	1	-	1	1	-	1
Maintenance	23	(4)	19	20	(3)	17
Autres	29	(1)	28	26	(1)	25
Total	248	(5)	243	241	(4)	237

17.2. Variation de la valeur nette des goodwill

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	2014	2013
Solde en début de période	237	252
Acquisition	2	3
Cession	-	(6)
Perte de valeur	-	(11)
Variation de la conversion	4	(1)
Solde en fin de période	243	237

Au 31 décembre 2013, la perte de valeur enregistrée concernait CityJet, suite à la mise à zéro de la valeur de son actif net pour reclassement en actif détenu en vue de la vente (voir note 2.2).

18. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

<i>En millions d'euros</i>	Marques et slots	Fichiers clients	Autres immobilisations incorporelles	Total
<u>Valeur brute</u>				
Montant au 31 décembre 2012	297	107	942	1 346
Acquisitions	-	-	166	166
Variation de périmètre	-	-	(6)	(6)
Cessions	-	-	(32)	(32)
Transfert	(4)	-	(4)	(8)
Montant au 31 décembre 2013	293	107	1 066	1 466
Acquisitions	-	-	210	210
Variation de périmètre	4	2	-	6
Cessions	-	-	(11)	(11)
Transfert	-	-	5	5
Montant au 31 décembre 2014	297	109	1 270	1 676
<u>Amortissement</u>				
Montant au 31 décembre 2012	(2)	(102)	(400)	(504)
Amortissements de la période	(1)	(2)	(73)	(76)
Reprises sur cessions	-	-	5	5
Transfert	-	-	5	5
Montant au 31 décembre 2013	(3)	(104)	(463)	(570)
Amortissements de la période	(1)	(2)	(95)	(98)
Reprises sur cessions	-	-	1	1
Montant au 31 décembre 2014	(4)	(106)	(557)	(667)
<u>Valeur nette</u>				
au 31 décembre 2013	290	3	603	896
au 31 décembre 2014	293	3	713	1 009
<u>Dont</u>				
<i>Activité Passage</i>	280			
<i>Activité Autres</i>	8			
<i>Activité Maintenance</i>	4			
<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.

19. TEST DE VALEUR D'ACTIF

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

La valeur recouvrable des actifs des UGT a été déterminée par référence à la valeur d'utilité au 30 septembre 2014. Les tests ont été réalisés pour l'ensemble des UGT 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.

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 2014 contre 7,4% à fin décembre 2013.

Au cours de l'exercice, le groupe a poursuivi la revue stratégique de son activité tout cargo, différents scénarii ayant été étudiés. Après avoir fortement réduit son exploitation à Paris CDG au cours des dernières années, le groupe a décidé 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'élève 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.

A l'issue du test précité, aucune dépréciation n'est à constater au titre des autres 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 2014. 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.

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	
Valeur brute											
Au 31 décembre 2012	9 821	6 183	347	2 135	18 486	2 742	1 326	55	925	5 048	23 534
Acquisitions	133	4	705	109	951	48	22	70	20	160	1 111
Cessions	(732)	(79)	-	(188)	(999)	(16)	(16)	-	(15)	(47)	(1 046)
Variation de périmètre	20	36	-	-	56	-	-	-	(6)	(6)	50
Couverture de change	-	-	54	-	54	-	-	-	-	-	54
Transfert	(380)	588	(706)	107	(391)	54	-	(30)	(41)	(17)	(408)
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	(1)	-	(1)	(2)	(2)
Au 31 décembre 2013	8 862	6 732	400	2 163	18 157	2 828	1 331	95	882	5 136	23 293
Acquisitions	131	-	857	104	1 092	20	30	97	20	167	1 259
Cessions	(742)	(85)	-	(140)	(967)	(3)	(14)	-	(7)	(24)	(991)
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	1	7	-	-	8	8
Couverture de change	-	-	(155)	-	(155)	-	-	-	-	-	(155)
Transfert	155	270	(559)	190	56	(41)	10	(57)	11	(77)	(21)
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	4	-	1	5	5
Perte de valeur	(56)	(34)	-	(21)	(111)	-	-	-	-	-	(111)
Au 31 décembre 2014	8 350	6 883	543	2 296	18 072	2 805	1 368	135	907	5 215	23 287
Amortissements											
Au 31 décembre 2012	(5 488)	(2 047)	-	(903)	(8 438)	(1 523)	(896)	-	(697)	(3 116)	(11 554)
Amortissements de la période	(788)	(405)	-	(144)	(1 337)	(132)	(80)	-	(48)	(260)	(1 597)
Reprises sur cessions	518	76	-	162	756	15	13	-	8	36	792
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	3
Transfert	423	(113)	-	(57)	253	(28)	13	-	34	19	272
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	1
Au 31 décembre 2013	(5 335)	(2 489)	-	(942)	(8 766)	(1 668)	(949)	-	(700)	(3 317)	(12 083)
Amortissements de la période	(672)	(436)	-	(154)	(1 262)	(126)	(72)	-	(42)	(240)	(1 502)
Reprises sur cessions	526	88	-	140	754	2	12	-	6	20	774
Transfert	110	(99)	-	(81)	(70)	69	8	-	(2)	75	5
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	(2)	-	(1)	(3)	(3)
Au 31 décembre 2014	(5 371)	(2 936)	-	(1 037)	(9 344)	(1 723)	(1 003)	-	(739)	(3 465)	(12 809)
Valeur nette											
Au 31 décembre 2013	3 527	4 243	400	1 221	9 391	1 160	382	95	182	1 819	11 210
Au 31 décembre 2014	2 979	3 947	543	1 259	8 728	1 082	365	135	168	1 750	10 478

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 37 de ces états financiers.

Les engagements d'achats d'immobilisations sont donnés dans les notes 37 et 38 de ces états financiers.

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financement est de 4 438 millions d'euros au 31 décembre 2014, contre 4 762 millions d'euros au 31 décembre 2013.

Les amortissements de la période 31 décembre 2013 comprenaient une dépréciation de 102 millions d'euros comptabilisée en autres charges non courantes (voir note 11).

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>	2014	2013
Au 31 décembre		
Acquisition d'immobilisations corporelles	1 217	1 046
Acquisition d'immobilisations incorporelles	210	166
Part des acquisitions non encore payée et intérêts intercalaires	4	(26)
Total	1 431	1 186

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 :

<i>En millions d'euros</i>	Passage	Maintenance	Autres	Total
Valeur des titres au 31 décembre 2012	295	21	65	381
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	(215)	2	2	(211)
Distribution de dividendes	-	-	(2)	(2)
Variation de périmètre	(14)	4	(1)	(11)
Autres variations	8	(1)	4	11
Variation de juste valeur	(5)	-	-	(5)
Augmentation de capital	-	12	4	16
Ecart de conversion	(2)	-	-	(2)
Valeur des titres au 31 décembre 2013	67	38	72	177
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
Valeur des titres au 31 décembre 2014	30	43	66	139

Passage

Au 31 décembre 2014 et 2013, 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. La valeur de marché des titres de cette société cotée s'élève à 31 millions d'euros au 31 décembre 2014. Les états financiers de Kenya Airways au 31 mars 2014 incluent un chiffre d'affaires de 918 millions d'euros, un résultat net de (29) millions d'euros, des capitaux propres de 236 millions d'euros et un total bilan de 1 243 millions d'euros.

Suite à la dilution de sa participation au cours du dernier trimestre 2013, le groupe ne détient plus de titres mis en équivalence Alitalia, désormais comptabilisés en autres actifs financiers (voir notes 3, 5, 11 et 24).

Compte tenu des incertitudes pesant sur la situation d'Alitalia avant cette dilution, le groupe avait décidé, au cours du troisième trimestre 2013, de déprécier intégralement les titres qu'il détenait. La quote-part de perte ainsi qu'une provision pour perte de valeur avait en conséquence été enregistrée pour un montant de 202 millions d'euros au 31 décembre 2013.

Groupe Air France-KLM

Maintenance

Au 31 décembre 2014 et 2013, 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 41.2, ont été conclus soit avec des compagnies aériennes, soit avec des acteurs indépendants du marché de la maintenance.

Autres

Au 31 décembre 2014 et 2013, 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 note 41.2.

23. ACTIFS DE PENSION

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2014	31 décembre 2013
Solde en début de période	2 454	2 477
(Charge) / produit de la période	515	(227)
Paiement des cotisations au fonds	390	342
Revalorisation à la juste valeur	(1 950)	(138)
Solde en fin de période	1 409	2 454

L'analyse de ces actifs de pensions est présentée en note 31.1.

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 31.1.3).

24. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	2014		2013	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
<u>Actifs disponibles à la vente</u>				
Titres de participation disponibles	-	85	-	762
Titres de participation nantis	-	634	-	373
<u>Actifs de transaction</u>				
Valeurs mobilières de placement	13	60	106	20
Comptes de trésorerie nantis	595	-	825	-
<u>Prêts et créances</u>				
Dépôts liés aux locations financières (obligations)	25	141	12	142
Autres dépôts liés aux locations financières	132	452	65	560
Autres prêts et créances	22	151	23	125
Valeur brute	787	1 523	1 031	1 982
Dépréciation en début d'exercice	-	(19)	-	(12)
Dotations de l'exercice	-	(2)	-	(7)
Dépréciation en fin d'exercice	-	(21)	-	(19)
Total	787	1 502	1 031	1 963

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
Au 31 décembre 2014						
Amadeus (*)	654	4,41%	ND(**)	ND(**)	33,09	Décembre 2014
Alitalia	-	1,11%	ND(**)	ND(**)	NA(***)	Décembre 2014
Autres	65	-	-	-	-	-
Total	719					
Au 31 décembre 2013						
Amadeus (*)	1 076	7,73%	1 840	563	31,10	Décembre 2013
Alitalia	22	7,08%	(27)	(397)	NA(***)	Décembre 2013
Autres	37	-	-	-	-	-
Total	1 135					

(*) Société cotée

(**) Non disponible

(***) Non applicable

Actifs disponibles à la vente

Tel que décrit en note 11, la variation du pourcentage de détention des titres Amadeus est liée à la cession, le 9 septembre 2014, de 14 821 019 actions de la société.

Par ailleurs, 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 dilué, faisant passer sa participation dans Alitalia de 7,08% au 31 décembre 2013 à 1,11% au 31 décembre 2014. A l'issue de cette opération, le groupe n'a plus de fonction au sein de la gouvernance de la nouvelle Alitalia SAI.

Groupe Air France-KLM

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 32) et dans celui de la garantie donnée à l'Union européenne sur le litige anti-trust (voir note 31).

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 2014, le montant des créances déléguées s'élève à 109 millions d'euros (contre 111 millions d'euros au 31 décembre 2013). L'emprunt associé s'élève à 80 millions d'euros au 31 décembre 2014 (contre 81 millions d'euros au 31 décembre 2013).

Contrat de prêt de titres

Le contrat de prêt de titres Amadeus conclu le 13 novembre 2012 a été débouclé le 9 septembre 2014.

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

De ce fait, le montant des titres prêtés, hors couverture, s'élève à la juste valeur à 328 millions d'euros au 31 décembre 2014 (contre 373 millions d'euros au 31 décembre 2013). Le nombre de titres prêtés représente 2,21 % sur les 4,41% détenus (voir note 34.1).

Par ailleurs sur les 4,41% de titres Amadeus détenus, 2,068% ont été nantis auprès d'une banque en garantie du swap souscrit sur l'Océane 2005. La valeur de ces titres nantis représente 306 millions d'euros au 31 décembre 2014.

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, fret 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 247 millions d'euros à fin décembre 2014, contre 211 millions au 31 décembre 2013.

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 16 millions au 31 décembre 2014, contre 10 millions d'euros au 31 décembre 2013.

Fin décembre 2014, 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) 2014 dont le montant nominal s'élève à 64 millions d'euros (contre 42 millions d'euros à fin décembre 2013). 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>	2014	2013
Au 31 décembre		
Pièces de rechanges aéronautiques	520	510
Autres approvisionnements	171	158
Encours de production	12	7
Valeur brute	703	675
Dépréciation en début d'exercice	(164)	(170)
Dotation de l'exercice	(15)	(11)
Reprise de dépréciation suite à des sorties et des cessions	13	11
Reclassement	1	6
Dépréciation en fin d'exercice	(165)	(164)
Valeur nette	538	511

26. CRÉANCES CLIENTS

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Au 31 décembre		
Compagnies aériennes	347	399
Autres clients :		
* Passage	642	681
* Fret	348	353
* Maintenance	429	377
* Autres	60	52
Valeur brute	1 826	1 862
Dépréciation en début d'exercice	(87)	(85)
Dotation de l'exercice	(19)	(21)
Utilisation	11	16
Variation de périmètre	-	2
Reclassement	(3)	1
Dépréciation en fin d'exercice	(98)	(87)
Valeur nette	1 728	1 775

27. AUTRES DEBITEURS

<i>En millions d'euros</i>	2014		2013	
Au 31 décembre			(Retraité)	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Fournisseurs débiteurs	104	-	140	-
Etat (y compris créances d'impôt sociétés)	109	-	95	-
Instruments dérivés	248	239	267	97
Charges constatées d'avance	170	1	164	16
Débiteurs divers	336	3	181	-
Valeur brute	967	243	847	113
Dépréciation en début d'exercice	(2)	-	(2)	-
Dotation de l'exercice	(5)	-	(1)	-
Utilisation	1	-	1	-
Dépréciation en fin d'exercice	(6)	-	(2)	-
Valeur nette	961	243	845	113

Au 31 décembre 2014, les instruments dérivés non courants comprennent un montant de 19 millions d'euros relatifs à la couverture de la dette en devises.

28. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Au 31 décembre		
SICAV (actifs de transaction)	754	1 563
Dépôts (actifs de transaction) et comptes à termes	1 475	1 141
Caisses et banques	930	980
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 159	3 684
Concours bancaires	(249)	(166)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	2 910	3 518

Le Groupe détient 3 159 millions d'euros de trésorerie au 31 décembre 2014, dont 89 millions d'euros placés sur des comptes bancaires au Vénézuéla, valorisés au taux applicable au transport aérien. Ce montant provient de la vente de billets d'avion effectuée localement au cours de la période février 2013 à décembre 2013. Dans le cadre du contrôle des changes, des demandes mensuelles de transfert ont été faites auprès de la Chambre de Transfert de Devises (*Comisión de Administración de Divisas - CADIVI*). Compte tenu du contexte politique et économique vénézuélien, des transferts de devises sont toujours en attente.

Groupe Air France-KLM

29. CAPITAUX PROPRES

29.1. Capital

Au 31 décembre 2014, 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>	2014	2013
Au 31 décembre		
En début de période	300 219 278	300 219 278
Emission d'actions dans le cadre de la conversion des OCEANE	-	-
En fin de période	300 219 278	300 219 278
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 16 mai 2013 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 26 mois à compter de la date de l'Assemblée, à émettre des actions et/ou d'autres valeurs mobilières donnant accès immédiatement ou à terme au capital d'Air France-KLM dans la limite d'un montant total de 120 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 :

Au 31 décembre	en % du capital		en % des droits de vote	
	2014	2013	2014	2013
Etat français	16	16	16	16
Salariés et anciens salariés	7	7	7	7
Actions détenues par le groupe	1	1	-	-
Public	76	76	77	77
Total	100	100	100	100

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 32.2.

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
Au 31 décembre 2012	4 189 405	(85)
Variation de la période	(9 601)	-
Au 31 décembre 2013	4 179 804	(85)
Variation de la période	-	-
Au 31 décembre 2014	4 179 804	(86)

Au 31 décembre 2014, Air France-KLM détient 3 063 384 de ses propres actions, acquises en vertu des autorisations annuelles consenties par l'Assemblée générale des actionnaires. Au 31 décembre 2014, le groupe détient également 1 116 420 de ses propres actions au titre des plans de stock-options émis par KLM. L'ensemble de ces titres est classé en réduction des capitaux propres.

29.4. Réserves et résultat

	En millions d'euros	
	31 décembre 2014	31 décembre 2013 Retraité
Réserve légale	70	70
Réserves distribuables	412	734
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies	(2 846)	(1 193)
Réserves sur instruments dérivés	(881)	(47)
Réserves sur actifs financiers disponibles à la vente	428	655
Autres réserves	(841)	667
Résultat net – propriétaires de la société mère	(198)	(1 827)
Total	(3 856)	(941)

Au 31 décembre 2014, 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.

Groupe Air France-KLM

30. PAIEMENT FONDE SUR DES ACTIONS

30.1. Plans de paiement fondé sur des actions et autres plans en vigueur au 31 décembre 2014

Au 31 décembre 2014, aucun plan de paiement fondé sur des actions n'est en vigueur au sein du groupe Air France-KLM.

30.2. Plan PPSs KLM

KLM a mis en place au cours des exercices clos au 31 décembre 2014 et 31 décembre 2013 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 2014
KLM	01/07/2009	136 569	01/07/2009	01/07/2014	53 900
KLM	01/07/2010	145 450	01/07/2010	01/07/2015	37 966
KLM	01/07/2011	144 235	01/07/2011	01/07/2016	15 260
KLM	01/04/2012	146 004	01/04/2012	01/04/2017	-
KLM	01/04/2013	150 031	01/04/2013	01/04/2018	-
KLM	01/04/2014	143 721	01/04/2014	01/04/2019	-

La variation des PPSs est la suivante :

	Nombre de PPSs
PPSs en circulation au 31 décembre 2012	573 646
<i>Dont PPSs exerçables au 31 décembre 2012</i>	<i>357 687</i>
PPSs attribués au cours de la période	150 031
PPSs exercés au cours de la période	(104 255)
PPSs auxquels il est renoncé au cours de la période	(99 064)
PPSs en circulation au 31 décembre 2013	520 358
<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)
PPSs en circulation au 31 décembre 2014	525 703
<i>Dont PPSs exerçables au 31 décembre 2014</i>	<i>342 836</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.

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 7,96 euros.

31. PROVISIONS ET AVANTAGES DU PERSONNEL

<i>En millions d'euros</i>	Avantages du personnel note 31.1	Maintenance et restitution d'avions	Restruc- turation	Litiges	Autres	Total
Montant au 31 décembre 2012	1 965	641	428	439	240	3 713
<i>Dont : non courant</i>	1 965	545	4	429	215	3 158
<i>courant</i>	-	96	424	10	25	555
Dotations de l'exercice	99	272	282	76	97	826
Reprises pour utilisation	(39)	(123)	(233)	(43)	(79)	(517)
Reprises de provisions devenues sans objet	-	(18)	(34)	-	(6)	(58)
Revalorisation à la juste valeur	(162)	-	-	-	-	(162)
Ecart de conversion	(9)	(1)	-	-	(1)	(11)
Variation de périmètre	2	-	-	-	(2)	-
Désactualisation	-	(2)	-	-	-	(2)
Reclassement	(3)	(15)	(1)	2	-	(17)
Montant au 31 décembre 2013	1 853	754	442	474	249	3 772
<i>Dont : non courant</i>	1 853	606	-	439	204	3 102
<i>Courant</i>	-	148	442	35	45	670
Dotations de l'exercice	40	282	72	41	94	529
Reprises pour utilisation	(90)	(136)	(192)	(31)	(101)	(550)
Reprises de provisions devenues sans objet	-	(2)	(2)	(4)	(7)	(15)
Revalorisation à la juste valeur	311	-	-	-	-	311
Ecart de conversion	7	1	-	-	2	10
Désactualisation	-	20	-	-	6	26
Reclassement	(2)	139	3	(1)	-	139
Montant au 31 décembre 2014	2 119	1 058	323	479	243	4 222
<i>Dont : non courant</i>	2 119	742	-	447	183	3 491
<i>Courant</i>	-	316	323	32	60	731

Au 31 décembre 2014, l'impact sur la charge de retraite lié aux plans de départs volontaires chez Air France et ses filiales régionales, d'un montant de 36 millions d'euros, a été enregistré en « autres produits et charges non courants » (voir note 11). Au 31 décembre 2013, ce montant était de 54 millions d'euros.

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).

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

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) est lié à la finalisation de certains chantiers d'harmonisation au sein du groupe, dont la contrepartie a été principalement comptabilisée dans les rubriques d'autres créiteurs courants et non courants.

31.1. AVANTAGES DU PERSONNEL

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

31.1.1 Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie

Régime du personnel navigant technique 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.

L'âge de départ à la retraite prévu par le plan est de 56 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 minimum est imposé, à hauteur de 105% de la projection de l'engagement à court terme, et d'environ 115% à 120% de la projection de l'engagement à long terme. La projection de ces engagements est calculée selon des règles de financement locales. Un nouveau cadre réglementaire (FTK) est applicable depuis le 1^{er} janvier 2015. Il en résulte entre autre un niveau plus élevé de solvabilité minimale exigée. Les fonds de pension auront en revanche plus de temps pour recouvrer dans le cadre d'un plan de recouvrabilité à 10 ans, les pertes significatives et immédiates. Au 31 décembre 2014, le ratio de financement minimum relatif à ce plan est de 126,3%, contre 132,8% au 31 décembre 2013.

L'employeur s'engage à verser un supplément de cotisations si le ratio de couverture est inférieur aux règles de financement précitées : dans l'année en cas de non-respect du seuil de 105%, ou dans les 10 ans en cas de non-respect du seuil de 115% à 120%. 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.

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, environ 90% du risque de change est couvert. L'utilisation de put est par ailleurs prévue dès lors qu'une baisse d'environ 25% de la valeur du portefeuille action est observée.

Groupe Air France-KLM

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 de 65 ans jusqu'au 31 décembre 2013 et de 67 ans ensuite.

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 minimum est imposé, à hauteur de 105% de la projection de l'engagement à court terme, et d'environ 115% à 120% de la projection de l'engagement à long terme. La projection de ces engagements est calculée selon des règles de financement locales. Un nouveau cadre réglementaire (FTK) est applicable depuis le 1^{er} janvier 2015. Il en résulte entre autre un niveau plus élevé de solvabilité minimale exigée. Les fonds de pension auront en revanche plus de temps pour recouvrer dans le cadre d'un plan de recouvrabilité à 10 ans, les pertes significatives et immédiates. Au 31 décembre 2014, le ratio de financement minimum relatif à ce plan est de 116,3%, contre 122,1% au 31 décembre 2013. Le plan actuel devra en conséquence être revu avant le 1^{er} juillet 2015.

L'employeur et le salarié s'engagent à verser un supplément de cotisations si le ratio de couverture est inférieur aux règles de financement précitées : dans l'année en cas de non-respect du seuil de 105%, ou dans les 15 ans en cas de non-respect du seuil de 115% à 120%. 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 24% 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. De même, environ 90% du risque de change est couvert. L'utilisation de put est par ailleurs prévue dès lors qu'une baisse d'environ 25% de la valeur du portefeuille action est observée.

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 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.

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 minimum est imposé, à hauteur de 105% de la projection de l'engagement à court terme, et d'environ 115% à 120% de la projection de l'engagement à long terme. La projection de ces engagements est calculée selon des règles de financement locales. Un nouveau cadre réglementaire (FTK) est applicable depuis le 1^{er} janvier 2015. Il en résulte entre autre un niveau plus élevé de solvabilité minimale exigée. Les fonds de pension auront en revanche plus de temps pour recouvrer dans le cadre d'un plan de recouvrabilité à 10 ans, les pertes significatives et immédiates. Au 31 décembre 2014, le ratio de financement minimum relatif à ce plan est de 115,1%, contre 123% au 31 décembre 2013. Le plan actuel devra en conséquence être revu avant le 1^{er} juillet 2015.

L'employeur et le salarié s'engagent à verser un supplément de cotisations si le ratio de couverture est inférieur aux règles de financement précitées : dans les 3 ans en cas de non-respect du seuil de 105%, ou dans les 15 ans en cas de non-respect du seuil de 115% à 120%. 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 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.

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 24% 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. De même, environ 90% du risque de change est couvert. L'utilisation de put est par ailleurs prévue dès lors qu'une baisse d'environ 25% de la valeur du portefeuille action est observée.

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 à minima un taux de couverture de 50%.

Groupe Air France-KLM

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 2014, les trois plans néerlandais et deux plans français présentés ci-avant représentent respectivement 81% et 11% de l'engagement du groupe et 91% et 4% des actifs du groupe.

31.1.2 Description des hypothèses actuarielles utilisées et sensibilités associées

Une évaluation actuarielle des engagements a été effectuée pour les clôtures au 31 décembre 2014 et au 31 décembre 2013. 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,
- Un taux d'inflation long terme reflétant les évolutions attendues à long terme :

Au 31 décembre	2014	2013
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	1,70%	2,00%
Zone euro – Duration 15 ans et plus	1,70%	1,90%

- 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	2014	2013
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	1,65%	3,00%
Zone euro – Duration 15 ans et plus	2,35%	3,65%

Le taux de durée 10 à 15 ans concerne essentiellement les régimes situés en France tandis que le taux de durée 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 1,65 % pour le groupe au 31 décembre 2014, contre 1,75% au 31 décembre 2013.

Groupe Air France-KLM

Le taux de revalorisation des rentes (hors inflation) est de 1,29 % pour le groupe au 31 décembre 2014, contre 1,36 % au 31 décembre 2013.

- 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 2014	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2013
Hausse de 0,25% du taux d'inflation	743	618
Diminution de 0,25% du taux d'inflation	(668)	(483)

Sensibilité à l'évolution du taux d'actualisation

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2014	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2013
Hausse de 0,25% du taux d'actualisation	(911)	(688)
Diminution de 0,25% du taux d'actualisation	1 040	792

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

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2014	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2013
Hausse de 0,25% du taux d'augmentation des salaires	118	142
Diminution de 0,25% du taux d'augmentation des salaires	(105)	(127)

Sensibilité à l'évolution du taux de revalorisation des rentes (hors inflation)

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2014	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2013
Hausse de 0,25% du niveau des rentes	889	629
Diminution de 0,25% du niveau des rentes	(733)	(538)

Groupe Air France-KLM

31.1.3 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 2014 et au 31 décembre 2013.

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2014			Au 31 décembre 2013		
	Pays-Bas	France	Autres	Pays-Bas	France	Autres
Montant des engagements à l'ouverture de l'exercice	13 669	2 116	797	13 258	2 191	870
Coût des services	355	60	12	386	65	13
Charge d'intérêt	490	60	36	478	64	31
Cotisations des participants	57	-	1	45	-	1
Modifications de plans	(824)	-	1	(41)	(56)	(5)
Variation de périmètre	-	-	-	-	2	-
Liquidations et réductions de plans.....	(47)	(37)	-	-	-	-
Prestations payées	(381)	(106)	(32)	(383)	(101)	(28)
Transfert de plans.....	5	(1)	(4)	2	(5)	-
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses démographiques	(279)	(4)	(2)	(16)	(3)	(1)
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses financières.....	3 928	308	24	(203)	(25)	(43)
Pertes (Gains) actuariels – écarts d'expérience	(100)	(23)	(9)	133	(16)	(6)
Ecarts de conversion et autres	(11)	-	54	10	-	(35)
Montant des engagements à la clôture de l'exercice	16 862	2 373	878	13 669	2 116	797
<i>Dont engagement résultant de régimes intégralement ou partiellement financés.....</i>	<i>16 752</i>	<i>2 305</i>	<i>764</i>	<i>13 575</i>	<i>2 055</i>	<i>690</i>
<i>Dont engagement résultant de régimes non financés.....</i>	<i>110</i>	<i>68</i>	<i>114</i>	<i>94</i>	<i>61</i>	<i>107</i>
Valeur de marché des actifs affectés aux plans à l'ouverture de l'exercice	15 903	748	532	15 528	787	515
Rendement réel des actifs	2 084	72	42	346	71	38
Cotisations de l'employeur	398	23	29	361	(11)	14
Cotisations des participants	57	-	1	45	-	1
Variation de périmètre	-	-	-	(1)	-	1
Liquidations de régimes	(32)	-	-	-	-	(1)
Prestations payées par les actifs	(368)	(92)	(29)	(375)	(99)	(21)
Ecarts de conversion et autres	(3)	(1)	39	(1)	-	(15)
Valeur de marché des actifs affectés aux plans, à la clôture de l'exercice	18 039	750	614	15 903	748	532
Montants reconnus au bilan ^(*) :						
Engagements financés d'avance (note 23)	1 407	-	2	2 452	-	2
Engagements provisionnés	(233)	(1 624)	(262)	(220)	(1 368)	(265)
Montant net reconnu	1 174	(1 624)	(260)	2 232	(1 368)	(263)
Charge de la période :						
Coût des services	355	60	12	386	65	13
Charge nette d'intérêt	(89)	40	11	(90)	41	12
Modifications, liquidations et réductions de plans	(839)	(36)	-	(40)	(57)	(4)
Ecarts actuariels reconnus en compte de résultat	10	-	-	-	-	-
Charge de la période.....	(563)	64	23	256	49	21

(*) 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 2014**

KLM applique depuis le 1er 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. À partir de 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.

- **Au 31 décembre 2013**

Au 31 décembre 2013, une réduction de régime, chez Air France et ses filiales régionales, avait été enregistrée pour un montant de 54 millions d'euros dans le cadre des plans de départs volontaires (voir note 11).

Chez KLM, des modifications de régimes avaient généré une diminution des engagements de 40 millions d'euros : 25 millions d'euros suite à l'allongement de l'âge de départ à la retraite de 65 à 67 ans sur le régime du personnel au sol et 15 millions d'euros suite à la baisse des taux d'acquisition des droits sur les régimes du personnel navigant commercial et personnel au sol.

31.1.4 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 2014		Fonds investis au 31 décembre 2013	
	France	Pays-Bas	France	Pays-Bas
Actions	39%	36%	41%	38%
Obligations	48%	51%	46%	50%
Immobilier	-	4%	-	10%
Autres	13%	9%	13%	2%
Total	100%	100%	100%	100%

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

31.1.5 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 192 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2015. 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 31.1.1.

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^{er} janvier 2015. Il en résulte entre autre un niveau plus élevé de solvabilité minimale exigée. Les fonds de pension auront en revanche plus de temps pour recouvrer dans le cadre d'un plan de recouvrabilité à 10 ans, les pertes significatives et immédiates.

Le risque pour le groupe, bien que dépendant des négociations qui se tiendront au cours du premier semestre avec les instances représentatives du personnel, serait le versement de cotisations supplémentaires en cas de non-respect des ratios définis pour chacun des plans (ratios détaillés en note 31.1.1).

Pour 2015, le risque de paiement supplémentaire est atténué par les niveaux de solvabilité constatés depuis le 31 décembre 2014.

31.2. PROVISIONS POUR RESTRUCTURATION

Au 31 décembre 2014 et au 31 décembre 2013, la provision pour restructuration intègre principalement la provision pour les plans de départs volontaires d'Air France, de ses filiales régionales et de Martinair.

31.3. PROVISIONS POUR LITIGES

31.3.1. Provision pour litiges avec les tiers

Une évaluation des risques de litiges avec les tiers a été effectuée avec le concours des avocats du groupe et des provisions ont été enregistrées lorsque les circonstances les rendaient nécessaires.

Les provisions pour litiges comprennent également des provisions pour risques fiscaux. De telles provisions sont constituées lorsque le Groupe estime, 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.

31.3.2. Provision pour litiges en matière de législation anti-trust dans le secteur du fret aérien

Air France, KLM et Martinair, filiale entièrement détenue par KLM depuis le 1^{er} 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 2014, 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, Air France, KLM et Martinair ont formé un recours devant le Tribunal de l'Union Européenne contre la décision de la Commission Européenne de 2010. Un montant de provisions de 340 millions a été constitué au titre de l'amende imposée par la Commission Européenne.

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.

Groupe Air France-KLM

En Corée du Sud, la procédure a été définitivement clôturée : en décembre 2014, la Cour Suprême a confirmé les amendes imposées à l'encontre d'Air France et de KLM pour un total approximatif de 7 millions d'euros mais a mis hors de cause la société holding Air France-KLM et donc annulé l'amende qui lui avait été imposée par l'autorité de concurrence.

Le montant total des provisions constituées au 31 décembre 2014 s'élève à 377 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives.

31.3.3. 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.

31.4. PASSIFS EVENTUELS

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.

31.4.1. Litiges en matière de législation anti-trust dans le 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.

31.4.2. 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

31.4.3. Autres litiges

a) Actionnaires minoritaires de KLM

En décembre 2012, un actionnaire minoritaire de KLM a déposé devant la chambre commerciale du Tribunal d'Amsterdam une requête tendant à obtenir une expertise concernant la politique de dividendes de KLM sur la période 2004-2005 à 2010-2011.

La chambre commerciale du Tribunal a fait droit à cette demande d'expertise. Celle-ci est aujourd'hui en cours de réalisation nonobstant le pourvoi en cassation par KLM devant la Cour Suprême contre cette décision.

b) 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 31.3 et 31.4, 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.

32. DETTES FINANCIÈRES

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Au 31 décembre		
Dettes financières non courantes		
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	216	211
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	348	341
OCEANE	873	1 478
Emprunts obligataires	1 706	1 200
Emprunts location financement	3 469	3 808
Autres emprunts	1 382	1 558
Total	7 994	8 596
Dettes financières courantes		
OCEANE	655	-
Emprunts obligataires	-	741
Emprunts location financement	654	599
Autres emprunts	453	653
Intérêts courus non échus	123	144
Total	1 885	2 137

Groupe Air France-KLM

32.1. Emprunts subordonnés à durée indéterminée

32.1.1 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 216 millions d'euros au 31 décembre 2014.

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.

32.1.2 Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses

L'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en franc suisse a été émis par KLM en deux tranches en 1985 et 1986 pour un montant total, à l'origine de 500 millions de francs suisses. Après les remboursements effectués par KLM, le montant de l'emprunt subordonné s'élève à 419 millions de francs suisses, soit 348 millions d'euros au 31 décembre 2014.

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 2,125% sur 149 millions de francs suisses).

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

32.2. OCEANE

32.2.1. 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 2014, le ratio de conversion est égal à 1,03 action Air France-KLM pour une obligation.

La date de maturité de cet emprunt obligataire est le 1^{er} avril 2020. Les porteurs d'obligations pouvaient demander le remboursement de leurs titres le 1^{er} avril 2012 et pourront également le faire le 1^{er} avril 2016. Air France peut imposer le remboursement en numéraire de ces titres par exercice d'un call à partir du 1^{er} avril 2010 et dans certaines conditions incitant les porteurs d'OCEANE à leur conversion en actions Air France-KLM. Le coupon annuel est de 2,75% payable à terme échu le 1^{er} avril de chaque année.

La période de conversion de ces obligations s'étend du 1^{er} juin 2005 au 23 mars 2020, 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^{er} 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 (soit 85,16% du montant initialement émis) à la suite d'une procédure contractuelle d'acquisition ouverte du 7 au 13 décembre 2011. Natixis est propriétaire des OCEANE acquises et n'a pas exercé son option de remboursement anticipé au 1^{er} avril 2012.

Groupe Air France-KLM

- L'entrée en vigueur en date du 14 décembre 2011 d'un contrat de swap à échéance 1^{er} avril 2016 dont le notional s'élève à 392.5 millions d'euros (nombre de titres rachetés par Natixis multiplié par le prix d'achat de 21 euros). Dans le cadre de ce swap, Air France reçoit le coupon de l'Océane soit 2,75% et paie des intérêts variables indexés sur l'Euribor 6 mois. A l'échéance du swap, Air France et Natixis s'échangeront par ailleurs la différence entre le prix de l'Océane à cette date et le prix de rachat initial soit 21 euros.
- Air France dispose d'une option de résiliation du swap à compter du 19 décembre 2012 et qui prend fin le 1^{er} février 2016.
- Depuis janvier 2014, le contrat fait l'objet d'un nantissement en gage-espèces pour la moitié du montant notional du swap, et en titres de la société Amadeus pour la moitié complémentaire (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 2014, le montant inscrit en dette s'élève à 402 millions d'euros.

32.2.2. OCEANE émise en 2009

Le 26 juin 2009, Air France-KLM a émis 56 016 949 obligations convertibles et / ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) à échéance au 1^{er} avril 2015 pour un montant total de 661 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur unitaire de 11,80 euros. Le coupon annuel s'élève à 4,97%. La période de conversion s'étend du 6 août 2009 au 7^{ème} jour ouvré précédant la date de remboursement normale ou anticipée.

Air France-KLM peut imposer le remboursement en numéraire de ces titres par exercice d'un call depuis le 1^{er} avril 2013 si le cours de l'action excède 130% du nominal, soit 15,34 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 556 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 2014, le montant inscrit en dette s'élève à 655 millions d'euros.

La valeur de l'option, valorisée par déduction entre la valeur totale de l'émission (i.e. 661 millions d'euros) et la valeur inscrite en dette, a quant à elle été comptabilisée en capitaux propres.

32.2.3. 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^{ème} 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 2014, le montant inscrit en dette s'élève à 471 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.

Groupe Air France-KLM

32.3. Emprunts obligataires

32.3.1. 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 93,8 millions d'euros de ces obligations a été racheté puis annulé par Air France-KLM, dans le cadre d'une offre de rachat intermédié et de l'émission de nouvelles obligations (voir note 32.2.3.). A l'issue de cette opération, le nominal de l'emprunt obligataire émis en 2009 est de 606,2 millions d'euros.

32.3.2. 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%.

32.3.3. 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%.

32.4. Emprunts location financement

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

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Au 31 décembre		
Avions		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	655	637
N+2	539	612
N+3	548	549
N+4	513	526
N+5	508	469
Au delà de 5 ans	1 200	1 560
Total	3 963	4 353
Dont - Principal	3 655	3 893
- Intérêts	308	460
Constructions		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	66	65
N+2	52	67
N+3	58	51
N+4	61	55
N+5	37	58
Au delà de 5 ans	247	288
Total	521	584
Dont - Principal	385	426
- Intérêts	136	158
Autres matériels		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	13	13
N+2	11	12
N+3	10	10
N+4	10	10
N+5	10	10
Au delà de 5 ans	68	78
Total	122	133
Dont - Principal	83	88
- Intérêts	39	45

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.

32.5. Autres emprunts

Les autres emprunts sont constitués des éléments suivants :

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Au 31 décembre		
VCRP et emprunts hypothécaires	1 049	1 321
Autres emprunts	786	890
Total	1 835	2 211

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

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.

32.6. Analyse par échéance

Les échéances des dettes financières se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Au 31 décembre		
Echéances en		
N+1	2 414	2 500
N+2	2 020	1 871
N+3	1 160	2 095
N+4	1 410	1 034
N+5	1 323	1 291
Au delà de 5 ans	3 172	3 491
Total	11 499	12 282
Dont - Principal	9 879	10 733
- Intérêts	1 620	1 549

Au 31 décembre 2014, les flux d'intérêts financiers attendus s'élèvent à 537 millions d'euros pour l'exercice 2015, 732 millions d'euros pour les exercices 2016 à 2019, et 351 millions d'euros au-delà.

Au 31 décembre 2014, 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^{er} avril 2016, pour la majeure partie de l'OCEANE émise en 2005 (voir note 32.2.1)
- Date d'exercice probable du put investisseur, soit le 15 février 2019, pour la majeure partie de l'OCEANE émise en 2013 (voir note 32.2.3)
- Date de maturité contractuelle pour l'OCEANE émise en 2009.

Les emprunts obligataires émis en 2009, 2012 et 2014 seront remboursés à leur date de maturité contractuelle (voir note 32.3).

32.7. 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>	2014	2013
Au 31 décembre		
Euro	8 235	9 131
Dollar US	595	587
Franc Suisse	359	351
Yen	690	664
Total	9 879	10 733

32.8. Lignes de crédit

Au 31 décembre 2014, le groupe dispose de lignes de crédit pour un montant total de 1 770 millions d'euros, non tirées. Les trois principales lignes s'élèvent respectivement à 1 060 millions d'euros pour Air France, 540 millions d'euros pour KLM et 150 millions d'euros pour la holding Air France-KLM.

Le 4 avril 2011, Air France a renouvelé sa ligne de crédit à échéance au 7 avril 2013 par une facilité de 1 060 millions d'euros qui expirera le 4 avril 2016 et comporte les obligations suivantes calculées sur les comptes consolidés du groupe Air France :

- L'excédent brut d'exploitation augmenté des loyers de location opérationnelle ne doit pas être inférieur à deux fois et demie les charges d'intérêt nettes augmentées d'un tiers des loyers de location opérationnelle,
- Les actifs immobilisés au bilan, non affectés en garantie, doivent être au moins égaux aux dettes nettes financières non garanties.

Ces ratios, calculés semestriellement, sur la base des comptes consolidés du groupe Air France, sont respectés au 31 décembre 2014.

La ligne de crédit de KLM, d'un montant de 540 millions d'euros venant à échéance le 12 juillet 2016, est subordonnée au respect des obligations suivantes:

- L'excédent brut d'exploitation augmenté des loyers de location opérationnelle ne doit pas être inférieur à deux fois et demie les charges d'intérêt nettes augmentées d'un tiers des loyers de location opérationnelle,
- Les actifs immobilisés au bilan, non affectés en garantie, doivent être au moins égaux à une fois les dettes non garanties.

Ces ratios, calculés semestriellement sur la base des comptes consolidés du groupe KLM, sont respectés au 31 décembre 2014.

La ligne de crédit d'Air France-KLM, à échéance 4 octobre 2017, s'élève à 150 millions d'euros au 31 décembre 2014. Elle est réduite de 50 millions d'euros chaque année à la date anniversaire du 4 octobre, et est subordonnée au respect des obligations suivantes calculées sur les comptes consolidés du groupe Air France-KLM :

- L'excédent brut d'exploitation augmenté des loyers de location opérationnelle doit être au moins égal à une fois et demie les charges d'intérêts nettes augmentées d'un tiers des loyers de location opérationnelle,
- Les actifs immobilisés au bilan, non affectés en garantie, doivent être au moins égaux aux dettes nettes financières non garanties.

Ces ratios, calculés semestriellement, sont respectés au 31 décembre 2014.

33. AUTRES CRÉDITEURS

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	2014		2013 (Retraité)	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Dettes fiscales (y compris impôt société)	688	-	704	-
Dettes sociales	810	-	832	-
Dettes sur immobilisations	46	-	87	-
Instruments dérivés	1 153	433	118	319
Produits constatés d'avance	231	67	120	6
Dettes diverses	402	36	468	72
Total	3 330	536	2 329	397

Les instruments dérivés comprennent des couvertures de la dette en devises pour un montant de 1 million d'euros au 31 décembre 2014, en non courant (contre 88 millions d'euros au 31 décembre 2013, dont 86 millions d'euros en non courant et 2 millions d'euros en courant).

34. INSTRUMENTS FINANCIERS

34.1. 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 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 couvertures, les stratégies envisagées et les contreparties.

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

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 2014, 86% de la dette brute 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 franc 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 d'actifs sont principalement contractés à taux variable, conformément aux pratiques de marché. Compte tenu du niveau historiquement bas des taux d'intérêt, une partie de cette dette a été convertie à taux fixe au moyen de swaps et d'options. Les financements de marché sont contractés à taux fixe. Après couverture, la dette financière du groupe Air France-KLM à taux fixe représente 69% 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

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. Pour l'heure, les volumes couverts le sont quasi exclusivement en Brent, compte tenu du niveau peu attractif offert par le marché pour le Gasoil et le Jet Fuel.

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 devront 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 (2014) et à anticiper les besoins de l'année à venir (2015) en couvrant une partie de ceux-ci, sur la base d'un périmètre applicable identique à celui de l'année 2013.

Sous-jacents : Quotas EUA

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 9 septembre 2014 Air France-KLM a cédé 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 a simultanément cédé un montant complémentaire de 10 345 200 titres représentant 2,31% du capital dans le cadre du débouclage de l'opération de couverture mise en place en 2012, portant sur 12 000 000 actions Amadeus.

Ces opérations ont généré un produit de cession de 339 millions d'euros pour Air France-KLM (voir notes 3, 11 et 24).

Le 25 novembre 2014, Air France-KLM a conclu avec Deutsche Bank une opération de couverture portant sur 9,9 millions d'actions Amadeus IT Holding S.A., qui représentent environ la moitié de sa participation. Cette opération prenant la forme d'un collar permet au groupe de protéger la valeur de ces actions (voir notes 3 et 24).

Par ailleurs, la participation résiduelle non couverte au 31 décembre 2014 a été cédée en janvier 2015 (voir note 3.2). 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 4.10.3. 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 2014	Au 31 décembre 2013
AAA	168	145
AA	100	196
A	1 674	1 880
BBB	100	96
Total	2 042	2 317

• Risques de liquidité

Les risques de liquidité sont associés aux lignes de crédits dont dispose le groupe, tel que décrit en note 32.8.

Groupe Air France-KLM

34.2. Instruments dérivés

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

<i>En millions d'euros</i>		Total	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	> N+5
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	-	-	-	-	-
Total	Actif	487	248	160	21	18	2	38
	Passif	(1 586)	(1 153)	(317)	(22)	(26)	(21)	(47)

* Voir note 32.2.1

Au 31 décembre 2013, la juste valeur des instruments dérivés du groupe et leurs échéances attendues se décomposaient comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		Total	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	> N+5
Instruments dérivés matière première	Actif	255	205	50	-	-	-	-
	Passif	(10)	(9)	(1)	-	-	-	-
Instruments dérivés taux	Actif	14	1	-	1	-	-	12
	Passif	(129)	(4)	(11)	(19)	(14)	(18)	(63)
Instruments dérivés change	Actif	95	61	26	-	2	3	3
	Passif	(182)	(105)	(48)	(8)	(7)	(5)	(9)
Instruments dérivés swap OCEANE*	Actif	-	-	-	-	-	-	-
	Passif	(8)	-	-	(8)	-	-	-
Instruments dérivé titres Amadeus	Actif	-	-	-	-	-	-	-
	Passif	(108)	-	(72)	(36)	-	-	-
Total	Actif	364	267	76	1	2	3	15
	Passif	(437)	(118)	(132)	(71)	(21)	(23)	(72)

* Voir note 32.2.1

Groupe Air France-KLM

34.2.1. 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 :

- Au 31 décembre 2014**

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

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

La valeur de marché est fortement négative car le portefeuille d'options est principalement composé de tunnels fortement impactés par la baisse sur le pétrole brut.

- Au 31 décembre 2013**

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Echéances - 1 an	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)								
Swap	617	617	-	-	-	-	-	38
Options	4 931	3 377	1 554	-	-	-	-	207
Total	5 548	3 994	1 554	-	-	-	-	245

* 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> Au 31 décembre	2014		2013	
	Augmentation de 10 USD par baril de Brent	Diminution de 10 USD par baril de Brent	Augmentation de 10 USD par baril de Brent	Diminution de 10 USD par baril de Brent
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	32	(25)	(66)	(187)
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	396	(389)	477	(181)

Groupe Air France-KLM

34.2.2. 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 2014

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

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

• Au 31 décembre 2013

En millions d'euros	Nominal	Echéances - 1 an	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie	2 272	294	184	461	251	316	766	(112)
Swap de taux	1 983	201	154	319	251	292	766	(107)
Options	289	93	30	142	-	24	-	(5)
Opérations qualifiées de couverture de juste valeur	261	28	17	35	-	-	181	1
Swap de taux	261	28	17	35	-	-	181	1
Opérations qualifiées de transactions	117	-	-	48	-	-	69	(4)
Swap de taux	83	-	-	14	-	-	69	(10)
Autres	34	-	-	34	-	-	-	6
TOTAL	2 650	322	201	544	251	316	1 016	(115)

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

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

En millions d'euros	2014				2013			
	Avant couverture		Après couverture		Avant couverture		Après couverture	
Au 31 décembre	Base	Taux d'intérêt moyen	Base	Taux d'intérêt moyen	Base	Taux d'intérêt moyen	Base	Taux d'intérêt moyen
Actifs et passifs financiers à taux fixe								
Actifs à taux fixe	2 337	2,2%	2 337	2,2%	2 052	2,8%	2 052	2,8%
Passifs à taux fixe	5 655	4,5%	6 861	4,2%	5 965	4,4%	7 486	4,1%
Actifs et passifs financiers à taux variable								
Actifs à taux variable	1 485	0,7%	1 485	0,7%	2 400	0,5%	2 400	0,5%
Passifs à taux variable	4 533	1,6%	3 364	1,9%	4 934	1,7%	3 413	2,1%
Actifs financiers sans taux	1 624	-	1 624	-	2 226	-	2 226	-

Groupe Air France-KLM

Au 31 décembre 2014 ainsi qu'au 31 décembre 2013, 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. La variation de 100 points de base des taux d'intérêt, à la hausse comme à la baisse, aurait un impact de 6 millions d'euros sur le résultat financier pour l'exercice clos au 31 décembre 2014, contre 12 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2013.

34.2.3. Exposition au risque de change

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

• Au 31 décembre 2014

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

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

• Au 31 décembre 2013

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Echéances - 1 an	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)	4 143	2 785	1 347	11	-	-	-	(33)
Options de change	2 222	1 511	711	-	-	-	-	(15)
Achats à terme	1 509	1 003	495	11	-	-	-	(57)
Ventes à terme	412	271	141	-	-	-	-	39
Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)	1 338	429	408	251	120	81	49	(54)
Achat à terme	1 338	429	408	251	120	81	49	(54)
Risque de change (opérations de transaction)	438	72	62	-	98	110	96	-
Achat à terme	219	36	31	-	49	55	48	3
Ventes à terme	219	36	31	-	49	55	48	(3)
Total	5 919	3 286	1 817	262	218	191	145	(87)

* 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	
	2014	2013	2014	2013
Dollar US	159	143	502	519
Livre sterling	26	23	1	-
Yen	5	8	745	727
Franc suisse	6	11	348	341

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	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(14)	37	(8)	(8)	(75)	(70)
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	299	312	(23)	(24)	(25)	(37)

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	
	2014	2013	2014	2013	2014	2013
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(5)	(108)	3	-	64	62
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	(215)	(220)	18	23	31	34

34.2.4. Risque de crédit carbone

Au 31 décembre 2014, le groupe a couvert ses achats futurs de quotas de CO2 par des achats à terme pour un nominal de 25 millions d'euros ayant une juste valeur de 9 millions d'euros, contre un nominal de 15 millions d'euros avec une juste valeur nulle au 31 décembre 2013.

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

34.3. 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 :

- * 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 2014 et 31 décembre 2013 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 2014 et 31 décembre 2013, 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> Au 31 décembre	2014		2013	
	Valeur comptable	Valeur de marché estimée	Valeur comptable	Valeur de marché estimée
Actifs financiers				
Prêts	175	181	164	167
Passifs financiers				
Emprunts obligataires			3 419	3 788
OCEANE 2005	402	447	390	428
OCEANE 2009	655	690	633	717
OCEANE 2013	471	613	455	588
Obligataire 2006/2007	-	-	741	743
Obligataire 2009	606	652	700	765
Obligataire 2012	500	547	500	547
Obligataire 2014	600	602		
Titres à durée indéterminée	564	264	552	248
Autres emprunts et dettes financières	1 770	1 663	1 857	1 770

Groupe Air France-KLM

34.4. Méthode 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 4.10.7) :

<i>En millions d'euros</i>	Niveau 1		Niveau 2		Niveau 3		Total	
Au 31 décembre	2014	2013	2014	2013	2014	2013	2014	2013
<i><u>Actifs financiers disponibles à la vente</u></i>								
Titres de participation	702	1 100	17	35	-	-	719	1 135
<i><u>Actifs de transaction</u></i>								
Valeurs mobilières de placement et comptes de trésorerie nantis	38	31	630	920	-	-	668	951
Equivalents de trésorerie	729	1 552	1 500	1 152	-	-	2 229	2 704
<i><u>Instruments dérivés actifs</u></i>								
Instruments dérivés de taux	-	-	26	14	-	-	26	14
Instruments dérivés de change	-	-	450	95	-	-	450	95
Instruments dérivés sur matières premières	-	-	1	255	-	-	1	255
Instruments dérivés sur ETS	-	-	5	-	-	-	5	-
Instruments dérivés Autres	-	-	4	-	-	-	4	-

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.

35. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS

35.1. Locations financement

Le détail des emprunts relatifs aux locations financement est donné en note 32.4.

35.2. Locations opérationnelles

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

<i>En millions d'euros</i>	Paiements minimaux futurs	
Au 31 décembre	2014	2013
Avions		
Echéances en		
N + 1	1 041	912
N + 2	1 009	814
N + 3	960	743
N + 4	818	694
N + 5	704	573
Au-delà de 5 ans	1 727	1 695
Total	6 259	5 431
Constructions		
Echéances en		
N + 1	210	221
N + 2	159	152
N + 3	132	136
N + 4	111	108
N + 5	94	94
Au-delà de 5 ans	768	878
Total	1 474	1 589

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.

36. COMMANDES DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES

Les échéances des engagements de commandes fermes de matériels aéronautiques se ventilent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Au 31 décembre		
N + 1	566	381
N + 2	797	436
N + 3	811	616
N + 4	1 064	536
N + 5	1 001	931
Au-delà de 5 ans	3 792	3 828
Total	8 031	6 728

Les engagements portent sur des montants en dollar US, convertis au cours de clôture de chaque exercice considéré. Ces montants font par ailleurs l'objet de couvertures.

Groupe Air France-KLM

Le nombre d'appareils en commande ferme en vue d'achat au 31 décembre 2014 augmente de 16 unités par rapport au 31 décembre 2013 et s'élève à 80 appareils.

Cette évolution s'explique par la commande de 17 appareils, la livraison de 3 appareils et le transfert de 2 options en commandes fermes au cours de l'exercice.

Flotte long-courrier

Passage

Le groupe a réceptionné 1 Airbus A380 qui a été revendu puis repris en location opérationnelle.

Par ailleurs, 2 Boeing 777 en option ont été transformés en commandes fermes.

Flotte moyen-courrier

Le groupe a réceptionné 2 Boeing 737 dont l'un a ensuite été revendu puis repris en location opérationnelle.

Le groupe a passé une commande ferme de 17 Boeing 737.

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année de livraison	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	Au-delà de N+5	Total
Flotte long courrier – passage								
A380	au 31 décembre 2014	-	-	-	2	-	-	2
	au 31 décembre 2013	1	-	-	-	2	-	3
A350	au 31 décembre 2014	-	-	-	2	6	17	25
	au 31 décembre 2013	-	-	-	-	2	23	25
B787	au 31 décembre 2014	-	1	4	4	3	13	25
	au 31 décembre 2013	-	-	3	5	3	14	25
B777	au 31 décembre 2014	3	3	1	-	-	-	7
	au 31 décembre 2013	-	3	2	-	-	-	5
Flotte moyen courrier								
A320	au 31 décembre 2014	-	3	-	-	-	-	3
	au 31 décembre 2013	-	-	3	-	-	-	3
B737	au 31 décembre 2014	5	7	5	-	-	-	17
	au 31 décembre 2013	2	-	-	-	-	-	2
Flotte régionale								
CRJ 1000	au 31 décembre 2014	1	-	-	-	-	-	1
	au 31 décembre 2013	-	1	-	-	-	-	1

Groupe Air France-KLM

37. AUTRES ENGAGEMENTS

37.1. Engagements donnés

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Au 31 décembre		
Engagements d'achats, de souscription de titres	4	3
Avals, cautions et garanties donnés	348	288
Dettes garanties par des actifs nantis ou hypothéqués	5 194	5 756
Commandes de biens au sol	149	155

Le détail des nantissements et sûretés réelles du groupe s'établit comme suit au 31 décembre 2014 :

<i>En millions d'euros</i>	Date de départ du nantissement	Date d'échéance du nantissement	Montant de l'actif nanti	Total du poste de bilan VNC	% correspondant
Immobilisations incorporelles	-	-	-	1 009	-
Immobilisations corporelles	Mars 1999	Septembre 2027	6 185	10 478	59,0%
Autres actifs financiers	Novembre 1999	Mai 2027	1 812	2 289	79,2%
Total			7 997	13 776	

37.2. Engagements reçus

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Au 31 décembre		
Avals, cautions et garanties reçus	178	135

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

38. Parties liées

38.1. Transactions avec les principaux dirigeants

Au 31 décembre 2014, les administrateurs détiennent moins de 0,02% des droits de vote.

Les avantages à court terme accordés aux principaux dirigeants mandataires sociaux, comptabilisés en charges et payés au 31 décembre 2014 s'élèvent à 0,6 million d'euros, comme au 31 décembre 2013.

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

38.2. Transactions avec les autres parties liées

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

<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Au 31 décembre		
Actif		
Créances client (net)	108	126
Autres débiteurs courants	17	25
Autres actifs non courants	8	7
Total	133	158
Passif		
Dettes fournisseurs	95	114
Autres dettes courantes	56	56
Autres dettes à long terme	72	72
Total	223	242
<i>En millions d'euros</i>	2014	2013
Au 31 décembre		
Chiffre d'affaires	227	244
Redevances aéronautiques et autres loyers	(407)	(394)
Autres charges externes	(156)	(153)
Services aux passagers	(41)	(53)
Autres	(30)	(49)
Total	(407)	(405)

Groupe Air France-KLM

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 2014 et le 31 décembre 2013, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 361 millions d'euros et 372 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 31 millions d'euros au 31 décembre 2014, contre 42 millions d'euros au 31 décembre 2013.

Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC)

Cette autorité réglementaire placée sous l'autorité du Ministère des transports est garante de la sécurité et de la sûreté du trafic aérien évoluant dans le ciel et sur les aérodromes français. A ce titre, la DGAC facture à Air France-KLM des prestations de service correspondant à l'utilisation des installations pour un montant de 106 millions d'euros au 31 décembre 2014, contre 105 millions d'euros au 31 décembre 2013.

Amadeus

Au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2014, le montant des transactions avec Amadeus représente pour le groupe une charge de 130 millions d'euros, contre 132 millions au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2013.

Alitalia

Au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2014, le montant des transactions réalisées avec Alitalia représente pour le groupe un produit de 64 millions d'euros (contre 81 millions d'euros 31 décembre 2013) et une charge de 7 millions d'euros (contre 12 millions d'euros au 31 décembre 2013).

39. TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDE

39.1. 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>		2014	2013
Au 31 décembre	<i>Notes</i>		
Variation des provisions sur restructuration		(154)	17
Variation des provisions sur retraite et actifs de retraite		(88)	(51)
Variation des provisions sur goodwill	17	-	11
Mise à juste valeur du groupe CityJet VLM	14	-	66
Perte de valeur sur l'UGT cargo	19	113	-
Modification plan de retraites KLM	31.1.3	(824)	-
Dépréciation d'actifs immobilisés destinés à être cédés	11	11	102
Autres		14	61
Total		(928)	206

39.2. 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>	2014	2013
Au 31 décembre		
Trésorerie décaissée pour les acquisitions	(45)	(33)
Trésorerie des entités acquises	2	6
Sortie nette de trésorerie	(43)	(27)

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).

39.3. Cession de participations minoritaires, d'actions propres

Au 31 décembre 2014, cette ligne est essentiellement constituée de la cession de titres Amadeus, tel que décrit en note 11.

Aucune entrée de trésorerie relative à cette ligne n'avait été enregistrée au 31 décembre 2013.

39.4. Transactions non monétaires

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'élève à 36 millions d'euros.

Au cours de l'exercice clos au 31 décembre 2013, le groupe avait procédé au renouvellement d'un contrat de location de places de parking avec Aéroport de Paris. Ce contrat avait été qualifié de location financière. Un contrat de location d'un avion A340, qualifié de location financière en 2012, avait également été requalifié en location opérationnelle.

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

Groupe Air France-KLM

40. HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	Réseau KPMG			
	2014		2013	
	Montant	%	Montant	%
Audit				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	3,8	91%	3,7	88%
- Air France-KLM SA	0,7	-	0,7	-
- Filiales intégrées globalement	3,1	-	3,0	-
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	0,3	7%	0,2	5%
- Air France-KLM SA	0,1	-	0,1	-
- Filiales intégrées globalement	0,2	-	0,1	-
Sous-total	4,1	98%	3,9	93%
Autres prestations				
Juridique, fiscal, social	0,1	2%	0,3	7%
Technologies de l'information	-	-	-	-
Audit interne	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-
Total Air France-KLM	4,2	100%	4,2	100%

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	Deloitte et Associés			
	2014		2013	
	Montant	%	Montant	%
Audit				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	3,7	94%	3,7	90%
- Air France-KLM SA	0,7	-	0,7	-
- Filiales intégrées globalement	3,0	-	3,0	-
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	0,1	3%	0,3	8%
- Air France-KLM SA	0,1	-	0,1	-
- Filiales intégrées globalement	-	-	0,2	-
Sous-total	3,8	97%	4,0	98%
Autres prestations				
Juridique, fiscal, social	0,1	3%	0,1	2%
Technologies de l'information	-	-	-	-
Audit interne	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-
Total Air France-KLM	3,9	100%	4,1	100%

41. PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION AU 31 DECEMBRE 2014

Le périmètre comprend 152 sociétés consolidées et 42 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.

41.1. 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
MARTINAIR HOLLAND 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	99	49
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
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES AMERICAS L.P	Etats-Unis	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
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
CRMA	France	Maintenance	100	100

Groupe Air France-KLM

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
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
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
ASP BEHEER B.V.	Pays-Bas	Autres	59	49
AMSTERDAM SCHIPOL PIJPLEIDING C.V.	Pays-Bas	Autres	75	49
BLUE YONDER IX B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
BLUE YONDER X 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
CATERING FDF	France	Autres	98	100
CATERING PTP	France	Autres	98	100
CELL K16 INSURANCE COMPANY	Royaume-Uni	Autres	99	0
DAKAR CATERING	Sénégal	Autres	64	65
EUROPEAN CATERING SERVICES	Etats-Unis	Autres	98	100
FONDEG CATERING CONGO	Congo	Autres	50	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 FINANCIAL SERVICES 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
KROONDUIF B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
LYON AIR TRAITEUR	France	Autres	98	100
MALI CATERING	Mali	Autres	70	99
MARTINAIR VESTIGING VliegVeld Lelystad B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
MARTINIQUE CATERING	France	Autres	91	93
MAURITANIE CATERING	Mauritanie	Autres	25	51
NAS AIRPORT SERVICES LIMITES	Kenya	Autres	58	100
O'FIONNAGAIN HOLDING COMPANY LIMITED	Irlande	Autres	100	100
ORION-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
ORLY AIR TRAITEUR	France	Autres	98	100
SERVAIR BURKINA FASO	Burkina Faso	Autres	84	86
PARIS AIR CATERING	France	Autres	98	100
PASSERELLE CDG	France	Autres	64	66
PELICAN	Luxembourg	Autres	100	100

Groupe Air France-KLM

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
PMAIR	France	Autres	50	51
PRESTAIR	France	Autres	98	100
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
SENCA	Sénégal	Autres	32	51
SEREP	Sénégal	Autres	57	59
SERVAIR (Cie d'exploitation des services auxiliaires aériens)	France	Autres	98	98
SERVAIR ABIDJAN	Côte d'Ivoire	Autres	84	86
SERVAIR BRASIL REFEICOES AEREAS E SERVICOS LTDA	Brésil	Autres	50	100
SERVAIR CARAIBES	France	Autres	98	98
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 AFRIQUE	France	Autres	98	98
SIA NWK HOLDING	France	Autres	98	98
FFSI	France	Autres	50	51
SIA KENYA HOLDING LIMITED	Kenya	Autres	58	59
SISALOGISTIC NETHERLANDS B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
SKYCHEF	Seychelles	Autres	54	55
SKYLOGISTIQUE AFRIQUE	France	Autres	64	66
SERVAIR INVESTISSEMENTS AEROPORTUAIRES	France	Autres	98	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
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
TRANSAVIA AIRLINES B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
TRANSAVIA AIRLINES C.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
TRANSAVIA AIRLINES LTD.	Bermudes	Autres	99	49

Groupe Air France-KLM

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
TRANSAVIA COMPANY	France	Autres	100	100
TRANSAVIA FRANCE S.A.S.	France	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

41.2. 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
ATLAS AIR CATERING AIRLINES SERVICES	Maroc	Autres	39	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	49	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
DUTYFLY SOLUTIONS	France	Autres	49	50
DUTYFLY SOLUTIONS ESPAGNE	Espagne	Autres	49	50
DUTYFLY SOLUTIONS ITALIE	Italie	Autres	49	50
LOME CATERING SA	Togo	Autres	17	35
MACAU CATERING SERVICES	Macao	Autres	17	34
MAINPORT INNOVATION FUND B.V.	Pays-Bas	Autres	25	25
NEWREST SERVAIR BELGIUM	Belgique	Autres	49	50
NEWREST SERVAIR CHILE	Chili	Autres	34	35
NEWREST SERVAIR LCY UK LTD	Royaume-Uni	Autres	39	40
OVID	France	Autres	32	33
PRIORIS	France	Autres	33	34
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

Groupe Air France-KLM

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
SERVICHEF	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