



KPMG S.A.
Siège social
Tour EQHO
2 Avenue Gambetta
CS 60066
92066 Paris La Défense Cedex



Deloitte & Associés
185, avenue Charles de Gaulle
92524 Neuilly-sur-Seine Cedex

Air France-KLM S.A.

**Rapport des Commissaires aux comptes
sur les comptes consolidés**

Exercice clos le 31 décembre 2016
Air France-KLM S.A.
2, rue Robert Esnault-Pelterie – 75007 Paris
Ce rapport contient 105 pages



KPMG S.A.
Siège social
Tour EQHO
2 Avenue Gambetta
CS 60066
92066 Paris La Défense Cedex



Deloitte & Associés
185, avenue Charles de Gaulle
92524 Neuilly-sur-Seine Cedex

Air France-KLM S.A.

Siège social : 2, rue Robert Esnault-Pelterie – 75007 Paris
Capital social : € 300 219 278

Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2016

Mesdames, Messieurs les actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par vos Assemblées générales, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 décembre 2016 sur :

- le contrôle des comptes consolidés de la société Air France-KLM S.A., tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la justification de nos appréciations ;
- la vérification spécifique prévue par la loi.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre audit, d'exprimer une opinion sur ces comptes.

1 Opinion sur les comptes consolidés

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France ; ces normes requièrent la mise en oeuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à vérifier, par sondages ou au moyen d'autres méthodes de sélection, les éléments justifiant des montants et informations figurant dans les comptes consolidés. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis, les estimations significatives retenues et la présentation d'ensemble des comptes. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Nous certifions que les comptes consolidés de l'exercice sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

2 Justification des appréciations

En application des dispositions de l'article L.823-9 du Code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les éléments suivants :

- La société reconnaît des actifs d'impôts différés à son bilan consolidé sur la base des perspectives de bénéfices imposables futurs déterminées à partir des plans d'affaires à moyen et long terme, tel que décrit dans les notes 4.2, 4.23 et 13 aux états financiers consolidés. Nos travaux ont consisté à apprécier les données et hypothèses retenues par la Direction d'Air France-KLM aux fins de vérifier le caractère recouvrable des actifs d'impôts différés.
- Les notes 4.2, 4.18 et 31 aux états financiers consolidés précisent les modalités d'évaluation des avantages du personnel. Ces avantages ont fait l'objet d'une évaluation par des actuaires externes. Nos travaux ont consisté à examiner les données utilisées, à apprécier les hypothèses retenues et à vérifier que la note 31 aux états financiers consolidés fournit une information appropriée. Par ailleurs, nous avons vérifié le caractère approprié de la méthode comptable de reconnaissance du surplus des fonds de pension décrite dans la note 4.18 aux états financiers consolidés.
- La Direction d'Air France-KLM est amenée à retenir des jugements et estimations dans le cadre de la détermination des provisions pour risques et charges qui sont décrites dans les notes 32.1, 32.2 aux états financiers consolidés. Nous avons examiné tout particulièrement les estimations et hypothèses retenues dans le cadre des provisions pour restructuration et des provisions liées aux litiges en matière de législation anti-trust auxquels la société est exposée. Nous avons également vérifié que les notes aux états financiers consolidés en donnent une information appropriée.
- Les notes 4.2, 4.13, 4.14 et 19 aux états financiers consolidés décrivent respectivement les estimations et hypothèses que la Direction d'Air France-KLM est conduite à faire concernant l'évaluation des immobilisations corporelles et incorporelles et les modalités de mise en œuvre des tests de valeur d'actif. Nous avons examiné les données et les hypothèses sur lesquelles se fondent ces tests ainsi que leurs modalités de mise en œuvre, telles que décrites dans ces notes. Nous nous sommes également assuré que l'information communiquée dans les notes aux états financiers consolidés est appropriée.
- La Direction d'Air France-KLM est amenée à effectuer des estimations et hypothèses relatives à la reconnaissance du chiffre d'affaires lié aux titres de transport émis et non utilisés et au programme de fidélisation, selon les modalités décrites aux notes 4.2, 4.6 et 4.7 aux états financiers consolidés. Nos travaux ont consisté à examiner les données utilisées, à apprécier les hypothèses retenues et à revoir les calculs effectués.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le cadre de notre démarche d'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble, et ont donc contribué à la formation de notre opinion exprimée dans la première partie de ce rapport.

3 Vérification spécifique

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, à la vérification spécifique prévue par la loi des informations données dans le rapport sur la gestion du groupe.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 16 février 2017

Les Commissaires aux comptes

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.

Deloitte et Associés



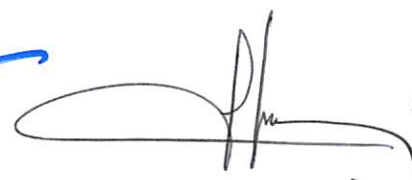
Jean-Paul Vellutini
Associé



Eric Jacquet
Associé



Pascal Pincemin
Associé



Guillaume Troussicot
Associé

Groupe Air France-KLM

ETATS FINANCIERS CONSOLIDES

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

1^{er} janvier 2016 – 31 décembre 2016

Groupe Air France-KLM

Table des matières

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ.....	- 5 -
ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE.....	- 6 -
BILAN CONSOLIDÉ.....	- 7 -
VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS.....	- 9 -
TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ.....	- 10 -
1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ.....	- 13 -
2. RETRAITEMENT DES COMPTES 2015.....	- 13 -
Présentation des comptes du groupe Servair en activité non poursuivie.....	- 13 -
3. ÉVÈNEMENTS SIGNIFICATIFS.....	- 14 -
3.1. Intervenues au cours de la période.....	- 14 -
3.2. Postérieures à la clôture.....	- 15 -
4. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES.....	- 15 -
4.1. Principes comptables.....	- 15 -
4.2. Utilisation d'estimations.....	- 17 -
4.3. Méthodes de consolidation.....	- 17 -
4.4. Conversion des états financiers et des opérations en monnaies étrangères.....	- 18 -
4.5. Regroupements d'entreprises.....	- 19 -
4.6. Chiffre d'affaires.....	- 20 -
4.7. Programme de fidélisation.....	- 20 -
4.8. Distinction entre résultat d'exploitation courant et résultat des activités opérationnelles.....	- 20 -
4.9. Agrégats utilisés dans le cadre de la communication financière.....	- 21 -
4.10. Résultat par action.....	- 21 -
4.11. Instruments financiers, évaluation des actifs et passifs financiers.....	- 21 -
4.12. Goodwill.....	- 23 -
4.13. Immobilisations incorporelles.....	- 24 -
4.14. Immobilisations corporelles.....	- 24 -
4.15. Test de valeur d'actif.....	- 25 -
4.16. Stocks.....	- 26 -
4.17. Actions propres.....	- 26 -
4.18. Avantages du personnel.....	- 26 -
4.19. Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle.....	- 27 -
4.20. Autres provisions.....	- 27 -
4.21. Droit d'émission de gaz à effet de serre.....	- 27 -
4.22. Frais d'émission d'emprunts et frais d'augmentation de capital.....	- 27 -
4.23. Impôts différés.....	- 28 -
4.24. Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées.....	- 28 -
5. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION.....	- 29 -
6. INFORMATIONS SECTORIELLES.....	- 29 -
6.1. Informations par secteur d'activité.....	- 31 -
6.2. Informations par secteur géographique.....	- 33 -
7. CHARGES EXTERNES.....	- 34 -
8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS.....	- 35 -
9. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS.....	- 36 -
10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES.....	- 36 -
11. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS.....	- 36 -
12. AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS.....	- 39 -
13. IMPÔTS.....	- 40 -
13.1. Charge d'impôt.....	- 40 -
13.2. Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère).....	- 41 -
13.3. Taux effectif d'impôt.....	- 41 -
13.4. Variations des impôts différés au cours de la période.....	- 42 -
13.5. Actifs d'impôt différé non reconnus.....	- 43 -
14. RESULTAT NET DES ACTIVITES NON POURSUIVIES.....	- 43 -
15. ACTIFS DETENUS EN VUE DE LA VENTE ET PASSIFS LIES AUX ACTIFS DESTINES A ETRE CEDES.....	- 44 -
16. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION.....	- 45 -
16.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action.....	- 45 -
16.2 Instruments non dilutifs.....	- 46 -

Groupe Air France-KLM

16.3 Instruments émis postérieurement à la clôture	- 46 -
17. GOODWILL	- 46 -
17.1 Détail des goodwill	- 46 -
17.2 Variation de la valeur nette des goodwill	- 46 -
18. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	- 47 -
19. TEST DE VALEUR D'ACTIF	- 48 -
20. IMMOBILISATIONS CORPORELLES	- 49 -
21. INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS	- 50 -
22. TITRES MIS EN EQUIVALENCE	- 50 -
23. ACTIFS DE RETRAITE	- 52 -
24. AUTRES ACTIFS FINANCIERS	- 53 -
25. STOCKS ET ENCOURS	- 55 -
26. CREANCES CLIENTS	- 55 -
27. AUTRES DEBITEURS	- 56 -
28. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES	- 56 -
29. CAPITAUX PROPRES	- 56 -
29.1 Capital	- 56 -
29.2 Primes d'émission	- 57 -
29.3 Actions d'auto-contrôle	- 58 -
29.4 Titres subordonnés	- 58 -
29.5 Réserves et résultat	- 58 -
30. PAIEMENT FONDE SUR DES ACTIONS	- 59 -
31. PROVISIONS RETRAITE	- 59 -
31.1 Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie	- 59 -
31.2 Description des hypothèses actuarielles utilisées et sensibilités associées	- 63 -
31.3 Evolution des engagements	- 65 -
31.4 Composition des actifs affectés aux plans	- 67 -
31.5 Sorties de trésorerie attendues et risques liés aux engagements de retraite	- 68 -
32. AUTRES PROVISIONS	- 69 -
32.1 Provisions	- 70 -
32.2 Passifs éventuels	- 70 -
33. DETTES FINANCIERES	- 72 -
33.1 Emprunts subordonnés à durée indéterminée	- 72 -
33.2 OCEANE	- 73 -
33.3 Emprunts obligataires	- 74 -
33.4 Emprunts location financement	- 75 -
33.5 Autres emprunts	- 76 -
33.6 Analyse par échéance	- 76 -
33.7 Analyse par devise	- 77 -
33.8 Lignes de crédit	- 77 -
34. DETTE NETTE	- 78 -
35. AUTRES CREDITEURS	- 79 -
36. INSTRUMENTS FINANCIERS	- 79 -
36.1 Gestion des risques	- 79 -
36.2 Instruments dérivés	- 83 -
36.3 Valeurs de marché des instruments financiers	- 89 -
36.4 Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur	- 91 -
37. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS	- 92 -
37.1 Locations financement	- 92 -
37.2 Locations opérationnelles	- 92 -
38. COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES	- 93 -
39. AUTRES ENGAGEMENTS	- 95 -
39.1 Engagements donnés	- 95 -
39.2 Engagements reçus	- 95 -
40. PARTIES LIEES	- 96 -
40.1 Transactions avec les principaux dirigeants	- 96 -
40.2 Transactions avec les autres parties liées	- 96 -
41. TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDE	- 97 -
41.1 Autres éléments non monétaires et pertes de valeur	- 97 -
41.2 Prise de contrôle de filiales et participations, achat de participations dans les sociétés non contrôlées	- 97 -
41.3 Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées	- 98 -
41.4 Transactions non monétaires	- 98 -

Groupe Air France-KLM

42. HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES	- 99 -
43. PERIMETRE DE CONSOLIDATION	- 99 -
43.1 Sociétés consolidées.....	- 100 -
43.2 Sociétés mises en équivalence	- 101 -

Groupe Air France-KLM

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

<i>En millions d'euros</i>			
Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre	Notes	2016	2015 Retraité ^(*)
Chiffre d'affaires	6	24 844	25 689
Autres produits de l'activité		2	2
Produits des activités ordinaires		24 846	25 691
Charges externes	7	(14 263)	(15 768)
Frais de personnel	8	(7 474)	(7 464)
Impôts et taxes		(164)	(155)
Autres produits et charges	10	842	1 110
EBITDAR (**)		3 787	3 414
Loyers opérationnels (avions)		(1 073)	(1 027)
EBITDA (**)		2 714	2 387
Amortissements, dépréciations et provisions	9	(1 665)	(1 607)
Résultat d'exploitation courant		1 049	780
Cessions de matériels aéronautiques		21	(5)
Autres produits et charges non courants	11	46	305
Résultat des activités opérationnelles		1 116	1 080
Coût de l'endettement financier brut	12	(309)	(372)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie		49	62
Coût de l'endettement financier net		(260)	(310)
Autres produits et charges financiers	12	(33)	(604)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		823	166
Impôts	13	(294)	(30)
Résultat net des entreprises intégrées		529	136
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	22	(7)	(35)
Résultat net des activités poursuivies		522	101
Résultat net des activités non poursuivies	14	270	26
Résultat net		792	127
<i>Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle</i>		-	9
<i>Résultat net : Propriétaires de la société mère</i>		<i>792</i>	<i>118</i>
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	16	2,59	0,34
- dilué		2,25	0,34
Résultat net des activités poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	16	1,68	0,25
- dilué		1,48	0,25
Résultat net des activités non poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	16	0,91	0,09
- dilué		0,77	0,09

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

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

(**) Voir note 4.9 de l'annexe aux comptes consolidés.

Groupe Air France-KLM

ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE

<i>En millions d'euros</i>				
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		<i>Notes</i>	2016	2015
Résultat net			792	127
Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente				
Variation de la juste valeur portée en autres éléments du résultat global			32	11
Variation de la juste valeur transférée en résultat			(133)	(221)
			-	-
Couverture des flux de trésorerie				
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en autres éléments du résultat global			429	(955)
Variation de la juste valeur transférée en résultat			731	1 216
Variation de la réserve de conversion			8	8
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global		<i>13.2</i>	(352)	(48)
Total des autres éléments recyclables du résultat global			715	11
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies			(547)	498
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global		<i>13.2</i>	114	(295)
Total des autres éléments non recyclables du résultat global			(433)	203
Total des autres éléments du résultat global, après impôt			282	214
Résultat global			1 074	341
- Propriétaires de la société mère			1 073	330
- Participations ne donnant pas le contrôle			1	11

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

Groupe Air France-KLM

BILAN CONSOLIDÉ

Actif		31 décembre	31 décembre
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2016	2015
Goodwill	17	218	247
Immobilisations incorporelles	18	1 066	1 018
Immobilisations aéronautiques	20	9 119	8 743
Autres immobilisations corporelles	20	1 480	1 670
Titres mis en équivalence	22	292	118
Actifs de retraite	23	1 462	1 773
Autres actifs financiers	24	1 064	1 224
Impôts différés	13.4	176	702
Autres débiteurs	27	448	295
Actif non courant		15 325	15 790
Actifs détenus en vue de la vente	15	-	4
Autres actifs financiers	24	130	967
Stocks et en-cours	25	566	532
Créances clients	26	1 868	1 800
Autres débiteurs	27	1 105	1 138
Trésorerie et équivalents de trésorerie	28	3 938	3 104
Actif courant		7 607	7 545
Total actif		22 932	23 335

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

Groupe Air France-KLM

BILAN CONSOLIDÉ (suite)

Passif et capitaux propres		31 décembre	31 décembre
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2016	2015
Capital	29.1	300	300
Primes d'émission et de fusion	29.2	2 971	2 971
Actions d'autocontrôle	29.3	(67)	(85)
Titres subordonnés	29.4	600	600
Réserves et résultat	29.5	(2 520)	(3 561)
Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)		1 284	225
Participations ne donnant pas le contrôle		12	48
Capitaux propres		1 296	273
Provisions retraite	31	2 119	1 995
Autres provisions	32	1 673	1 513
Dettes financières	33	7 431	7 060
Impôts différés	13.4	(12)	11
Autres créditeurs	35	284	484
Passif non courant		11 495	11 063
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente	15	-	-
Provisions	32	654	742
Dettes financières	33	1 021	2 017
Dettes fournisseurs		2 359	2 395
Titres de transport émis et non utilisés		2 517	2 515
Programme de fidélisation		810	760
Autres créditeurs	35	2 775	3 567
Concours bancaires	28	5	3
Passif courant		10 141	11 999
Total passif		21 636	23 062
Total capitaux propres et passifs		22 932	23 335

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

Groupe Air France-KLM

VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

<i>En millions d'euros</i>	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto-contrôle	Titres subordonnés	Réserves et résultats	Capitaux propres – Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
Au 31 décembre 2014 - Retraité (*)	300 219 278	300	2 971	(86)	-	(3 877)	(692)	39	(653)
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	-	(138)	(138)	-	(138)
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-	179	179	-	179
Gain/(perte) lié aux couvertures de juste valeur	-	-	-	-	-	(38)	(38)	-	(38)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	-	201	201	2	203
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-	8	8	-	8
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	212	212	2	214
Résultat de la période	-	-	-	-	-	118	118	9	127
Résultat global	-	-	-	-	-	330	330	11	341
Titres d'autocontrôle	-	-	-	1	-	-	1	-	1
Distribution de dividendes et de coupons sur titres subordonnés	-	-	-	-	-	(12)	(12)	(5)	(17)
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	(2)	(2)	3	1
Titres subordonnés	-	-	-	-	600	-	600	-	600
Au 31 décembre 2015	300 219 278	300	2 971	(85)	600	(3 561)	225	48	273
Au 31 décembre 2015	300 219 278	300	2 971	(85)	600	(3 561)	225	48	273
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	-	(126)	(126)	-	(126)
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-	833	833	-	833
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	-	(434)	(434)	1	(433)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-	8	8	-	8
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	281	281	1	282
Résultat de la période	-	-	-	-	-	792	792	-	792
Résultat global	-	-	-	-	-	1 073	1 073	1	1 074
Distribution de dividendes et de coupons sur titres subordonnés	-	-	-	-	-	(25)	(25)	(1)	(26)
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	(7)	(7)	(36)	(43)
Titres d'autocontrôle	-	-	-	18	-	-	18	-	18
Au 31 décembre 2016	300 219 278	300	2 971	(67)	600	(2 520)	1 284	12	1 296

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

(*) Modification de la méthode de conversion des provisions en devises.

Groupe Air France-KLM

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre	Notes	2016	2015
<i>En millions d'euros</i>			Retraité ^(*)
Résultat net des activités poursuivies		522	101
Résultat net des activités non poursuivies	14	270	26
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	9	1 665	1 632
Dotations nettes aux provisions financières	12	5	59
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels	11	(86)	(224)
Résultat sur cessions de filiales et participations	11	(312)	(224)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		(179)	91
Ecart de change non réalisé		89	294
Résultats des sociétés mises en équivalence	22	6	30
Impôts différés	13	264	4
Pertes de valeur	41.1	2	5
Autres éléments non monétaires	41.1	(64)	31
Capacité d'autofinancement		2 182	1 825
<i>Dont activités non poursuivies (D)</i>		<i>43</i>	<i>41</i>
(Augmentation) / diminution des stocks		(61)	36
(Augmentation) / diminution des créances clients		(104)	(55)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		23	(64)
Variation des autres débiteurs et créditeurs		209	166
Variation du besoin en fonds de roulement		67	83
Variation du besoin en fonds de roulement des activités non poursuivies (D)		(10)	(12)
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation (A)		2 239	1 896
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	41.2	(18)	(6)
Investissements corporels et incorporels (B)	21	(2 072)	(1 628)
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées	11	364	342
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles (C)	11	213	350
Dividendes reçus		7	2
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		791	(208)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement des activités non poursuivies		(12)	(14)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement		(727)	(1 162)
Emission de dette subordonnée	29.4	-	600
Vente de participation sans modification du contrôle		15	-
Emission de nouveaux emprunts	33	1 331	1 062
Remboursement d'emprunts	33	(1 430)	(1 540)
Remboursement de dettes résultant de contrats de location-financement		(481)	(661)
Nouveaux prêts		(129)	(87)
Remboursement des prêts		43	140
Dividendes et coupons sur dettes subordonnées distribués		(38)	(19)
Flux net de trésorerie lié aux opérations de financement des activités non poursuivies		22	1
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		(667)	(504)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		(13)	(43)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants des activités non poursuivies (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		-	4
Variation de la trésorerie nette		832	191
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture (dont trésorerie des activités non poursuivies)	28	3 101	2 910
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture (dont trésorerie des activités non poursuivies)	28	3 933	3 101
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)		19	35
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(273)	(358)

Groupe Air France-KLM

Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)

31

36

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

(¹) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre	<i>Notes</i>	2016	2015
<i>En millions d'euros</i>			Retraité^(*)
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	<i>A</i>	2 239	1 896
Investissements corporels et incorporels	<i>B</i>	(2 072)	(1 628)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	<i>C</i>	213	350
Flux net de trésorerie des activités non poursuivies provenant de l'exploitation	<i>D</i>	(33)	(29)
Cash flow libre d'exploitation, hors activités non poursuivies (**)	34	347	589

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

(¹) Voir note 2 de l'annexe aux comptes consolidés.

(^{**}) Voir note 4.9 de l'annexe aux comptes consolidés.

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 sur vols réguliers (« passage réseaux »). Les activités du groupe incluent également le transport aérien de cargo, la maintenance aéronautique, le transport de passagers sur vols « low cost » (Transavia) et toute autre activité en relation avec le transport aérien.

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 2015

Présentation des comptes du groupe Servair en activité non poursuivie

Dans un contexte de consolidation marquée du secteur de la fourniture de prestations de commissariat aux compagnies aériennes, le groupe a entrepris une réflexion sur les scénarii pour assurer le développement de sa filiale Servair. Le groupe a retenu l'option d'ouvrir le capital de Servair à un nouvel actionnaire.

En mars 2016, Servair et Air France ont respectivement informé leurs instances représentatives du personnel de leur engagement dans ce processus d'ouverture du capital de Servair à un nouvel actionnaire.

Le 30 mai 2016, le groupe a annoncé être entré en négociations exclusives avec HNA pour la cession de 49,99% de Servair et le transfert de son contrôle opérationnel. Air France et HNA ont l'intention de créer avec gategroup le leader mondial dans le domaine de l'avitaillement aérien, ceci étant subordonné à l'acquisition de gategroup par HNA. Le 7 juillet, HNA a publié le résultat intermédiaire de son OPA sur les actions de gategroup, déclarant le succès de son offre. Le règlement de cette offre a eu lieu le 22 décembre 2016, ceci permettant à Air France et gategroup de finaliser l'accord de cession à gategroup de 49,99% du capital de Servair. A l'issue de cette opération, le contrôle opérationnel de Servair a été transféré à gategroup en application de la gouvernance prévue dans les accords entre Air France et gategroup.

Cette ouverture du capital a donc entraîné la perte de contrôle de Servair par le groupe Air France-KLM, telle que définie dans la norme IFRS 10. Par conséquent, le groupe Servair est consolidé selon la méthode de mise en équivalence depuis le 30 décembre 2016. Servair constituait la principale unité génératrice de trésorerie du segment "Autre".

Les éléments précités ont déclenché le traitement de Servair en "activité non poursuivie" à compter du 31 mars 2016, telle que définie dans la norme IFRS 5.

Les comptes consolidés au 31 décembre 2015 ont donc été retraités afin de permettre la comparaison, sans retraitement du bilan comparatif.

Le détail du résultat net des activités non poursuivies est présenté en note 14.

Groupe Air France-KLM

3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

3.1. Intervenues au cours de la période

Plans de départs volontaires

Lors de la réunion de son Comité Central d'Entreprise (CCE) du 26 février 2016, la direction d'Air France a présenté le projet de plan de départs volontaires personnels au sol et personnels navigant commerciaux, dont l'ampleur est de l'ordre respectif de 1 400 et 200 effectifs en équivalents temps pleins. A ce titre, le groupe a comptabilisé en compte de résultat une provision de 137 millions d'euros au 31 décembre 2016 (voir note 11). Cette provision constitue la meilleure estimation des coûts engendrés par ce plan de départs volontaires.

Emission d'emprunts obligataires

Au cours du second semestre 2016, le groupe a émis deux emprunts obligataires d'une valeur totale de 538 M€ au 31 décembre 2016, tel que détaillé en note 33.

Titres Amadeus

Le groupe a cédé, le 23 décembre 2016, un bloc de 4,95 millions d'actions de la société espagnole Amadeus IT Holding S.A. ("Amadeus"), représentant environ 1,13% du capital de la société.

Le résultat de cette cession s'élève à 133 millions d'euros pour un produit de trésorerie de 201 millions d'euros (voir note 11).

A l'issue de cette opération, le groupe conserve 4,95 millions de titres Amadeus. La valeur de ces titres est couverte par l'opération de couverture mise en place en mai et juin 2016 (voir notes 24 et 36.1).

Brexit (sortie du Royaume Uni de l'Union européenne)

L'annonce du Brexit n'a pas eu d'impact matériel dans les comptes du groupe au 31 décembre 2016.

Opération de cession de 49,99% du capital de Servair et transfert de son contrôle opérationnel

En mars 2016, Air France s'était engagé dans un processus d'ouverture du capital du groupe Servair. Depuis cette date, Servair et ses filiales étaient présentés en activités non poursuivies conformément à la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées ».

A la suite de l'acquisition de gategroup par HNA intervenue le 22 décembre 2016, Air France et gategroup ont finalisé l'accord de cession à gategroup de 49,99% du capital de Servair. A l'issue de cette opération, le contrôle opérationnel de Servair a été transféré à gategroup en application de la gouvernance prévue dans les accords entre Air France et gategroup. Par conséquent, le groupe Servair est consolidé selon la méthode de mise en équivalence depuis le 30 décembre 2016.

Cette opération a généré un gain de 257 millions d'euros présenté en « Résultat net des activités non poursuivies ». Ce gain est composé de la plus-value de 123 millions d'euros de la cession des 49,99% du capital de Servair (pour un montant encaissé de 218 millions d'euros) et du produit de 134 millions d'euros lié à la réévaluation à la juste valeur de quote-part conservée, déterminée sur la base de la valeur de la transaction.

Les impacts de ces deux opérations sont détaillés dans la note 14.

Groupe Air France-KLM

3.2. Postérieurs à la clôture

Il ne s'est produit aucun événement postérieur à la clôture.

4. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

4.1. Principes comptables

Principes de préparation des états financiers consolidés et référentiel comptable

En application du règlement européen n°1606 / 2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM au 31 décembre 2016 sont établis conformément aux normes IFRS (International Financial Reporting Standards) telles qu'adoptées par l'Union européenne et applicable à la date de clôture.

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

Les états financiers consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 15 février 2017.

Évolution du référentiel comptable

• Normes IFRS et amendements applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2016

- Amendement à la norme IFRS 11 « Partenariats », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2016,
- 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,
- Amendement à la norme IAS 1 « Présentation des états financiers », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2016,
- Amendement à la norme IAS 19 « Avantages du personnel », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2016.

Ces amendements n'ont pas généré d'impact significatif sur les comptes du groupe au 31 décembre 2016.

• Norme IFRS applicable de façon obligatoire pour les états financiers 2018

- Norme IFRS 9 « Instruments financiers », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2018,
- 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 2018. Cette norme remplacera les normes IAS 18 « Produits des activités ordinaires », IAS 11 « Contrats de construction » et IFRIC 13 « Programmes de fidélisation de la clientèle ».

La mise en œuvre de la norme IFRS 9 a débuté dès 2015. Le groupe a mis en place des groupes de travail dédiés auprès des services comptables ainsi qu'auprès du middle-office des services de trésorerie d'Air France et de KLM.

Deux impacts principaux sont attendus suite à l'application de cette norme.

Le premier impact concerne la reconnaissance de la variation de la valeur temps des options en autres éléments du résultat global alors qu'elle est actuellement reconnue en « autres produits et charges financiers ».

Groupe Air France-KLM

Le second impact est lié à l'évaluation des instruments de capital soit en juste valeur par le compte de résultat, soit en juste valeur par les autres éléments du résultat global. La méthodologie de classement des instruments de capital est actuellement en cours de définition.

Les travaux de mise en œuvre de la norme IFRS 15 ont débuté en 2015 en mode projet. Le groupe a mis en place des groupes de travail dédiés avec chacun des métiers et des départements concernés par l'application de cette norme afin d'établir une cartographie des contrats clients au sein du groupe et d'appliquer l'approche des 5 étapes décrites par la norme à chacun de ces contrats.

En parallèle, le groupe a travaillé de concert avec d'autres compagnies aériennes par le biais du groupe de travail comptable IATA (International Air Transport Association) et en coordination avec le groupe de travail des compagnies aériennes américaines au sein de l'AICPA (American Institute of Certified Public Accountants) pour avoir des approches harmonisées sur le traitement des sujets soulevés par la mise en application de cette norme.

Les impacts sont principalement attendus sur la reconnaissance du chiffre d'affaires des segments passage réseau et cargo où les problématiques suivantes sont en cours d'analyse: comptabilisation en tant que agent / principal, comptabilisation des billets émis non utilisés et comptabilisation des programmes de fidélisation.

Par ailleurs, dans le secteur de la maintenance, le groupe a travaillé en collaboration avec les compagnies aériennes du groupe de travail comptable IATA qui partagent les mêmes problématiques de maintenance. Les impacts dans ce domaine sont en cours d'identification.

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

- Norme IFRS 16 « Contrats de location », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019,
- Amendement à la norme IAS 7 « Tableau des flux de trésorerie », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2017,
- Amendement à la norme IAS 12 « Impôts sur le résultat », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2017,
- Amendement à la norme IFRS 2 « Paiement fondé sur des actions », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2018,
- Amendement à la norme IFRS 15 Clarification relative à la norme « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2018.

Concernant la mise en œuvre de la norme IFRS 16, le projet a débuté dès la publication de la norme en janvier 2016. Le groupe a mis en place des groupes de travail dédiés avec chacun des métiers et des départements concernés afin, d'une part, d'expliquer les changements induits par cette nouvelle norme par rapport à la norme IAS 17 actuelle et, d'autre part, d'identifier les typologies de contrats entrant dans le périmètre de cette nouvelle norme. Sur la base de cette cartographie des contrats au 31 décembre 2015, une première évaluation des impacts de cette norme a été effectuée.

Les impacts attendus sur la dette nette du groupe sont significatifs mais sont déjà intégrés par le marché par le biais de la dette nette ajustée qui correspond à la dette nette comptable du groupe augmentée des « loyers opérationnels (avions) » multipliés par sept. Les principaux impacts attendus sont liés à la reconnaissance au bilan des contrats de location des avions.

Le groupe applique l'amendement à la norme IAS 7 de façon anticipée au 31 décembre 2016.

Le groupe n'attend pas d'impact significatif au titre de l'application de l'amendement à la norme IAS 12 et IFRS 2. L'application de l'amendement à la norme IFRS 15 est traitée dans le cadre de la mise en œuvre de la norme IFRS 15.

Groupe Air France-KLM

4.2. Utilisation d'estimations

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

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

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

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

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

4.3. Méthodes de consolidation

Filiales

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

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

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

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

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

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 lesquels 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.

Groupe Air France-KLM

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 valeur de la participation nette.

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

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

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

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

Opérations intra-groupe

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

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

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

Conversion des états financiers des sociétés étrangères

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

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

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.

Groupe Air France-KLM

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

Les différences de change correspondantes sont enregistrées au compte de résultat, les variations de juste valeur des instruments de couverture sont enregistrées conformément au traitement décrit dans la note 4.11. « Instruments financiers, évaluation des actifs et passifs financiers ».

4.5. Regroupements d'entreprises

Regroupements d'entreprises réalisés après le 1^{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 12 mois à compter de la date d'acquisition, à l'évaluation de tous les actifs et passifs à leur juste valeur (à l'exception des actifs non courants classés comme actifs détenus en vue de la vente qui sont comptabilisés à la juste valeur moins les coûts de sortie).

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

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

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

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

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

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

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 12 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.

Groupe Air France-KLM

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 (Voir note 6). Le transport est également le fait générateur de la comptabilisation en charges externes des commissions versées aux intermédiaires.

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

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

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

4.7. Programme de fidélisation

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

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

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

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

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

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.

Groupe Air France-KLM

4.9. Agrégats utilisés dans le cadre de la communication financière

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

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

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

4.10. Résultat par action

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

Le résultat dilué par action est calculé en divisant le résultat net revenant aux propriétaires de la société mère ajusté des effets des instruments dilutifs par le nombre moyen d'actions en circulation au cours de l'exercice ajusté de toutes actions ordinaires potentiellement dilutives.

4.11. Instruments financiers, évaluation des actifs et passifs financiers

Evaluation des créances clients et actifs financiers non courants

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

Titres de participation des sociétés non consolidées et autres titres immobilisés

Les titres de participation des sociétés non consolidées et les autres titres immobilisés sont qualifiés d'actifs disponibles à la vente et figurent au bilan pour leur juste valeur. Pour les titres de participation cotés, la juste valeur correspond au cours de bourse à la date de clôture. Pour les titres de participation non cotés, la valorisation est établie sur la base des états financiers de l'entité. Pour les autres titres immobilisés, si la juste valeur n'est pas estimable de façon fiable, le groupe utilise l'exemption de comptabilisation au coût (i.e. coût d'acquisition net des pertes de valeur éventuelles).

Les pertes et gains latents, à l'exception des pertes de valeur, sont enregistrés en autres éléments de résultat global dans une composante intitulée « Réserves sur instruments dérivés et sur actifs financiers disponibles à la vente ».

En cas d'indication d'une perte de valeur de l'actif financier, le montant de la perte résultant du test de dépréciation est comptabilisé en résultat de la période. Pour les titres cotés sur un marché actif, une baisse de juste valeur prolongée ou significative en deçà de son coût d'acquisition constitue une indication objective de dépréciation.

Groupe Air France-KLM

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

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

Instruments dérivés

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

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

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

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

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

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

Le mode de comptabilisation des variations de juste valeur dépend de la classification des instruments dérivés.

Trois classifications différentes existent :

- *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 tant que l'instrument n'est pas débouclé. Lors du débouclage, l'inefficacité résiduelle est recyclée sur l'élément couvert.
- *Dérivés de transaction* : les variations de juste valeur du dérivé sont comptabilisées en résultat financier.

Emprunts obligataires convertibles

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

Actifs financiers, trésorerie et équivalents de trésorerie

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

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

Groupe Air France-KLM

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

Dettes financières

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

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

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

Hierarchie des actifs et passifs financiers évalués à la juste valeur

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

Cette hiérarchie prévoit trois niveaux de juste valeur :

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

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

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

4.12. Goodwill

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

Pour les acquisitions ayant eu lieu avant le 1^{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 4.15, ne peuvent pas faire l'objet d'une reprise ultérieure.

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

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

Groupe Air France-KLM

4.13. Immobilisations incorporelles

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

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

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

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

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 4.21 et le paragraphe « Risques crédit carbone » de la note 36.1. A ce titre, le groupe doit acheter des quotas de CO2 afin de compenser ses émissions. Le groupe comptabilise les quotas de CO2 en immobilisations incorporelles. Ces immobilisations sont non amortissables.

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

Logiciels et développements informatiques	1 à 5 ans
Licences	Durée du contrat
Fichiers clients	5 à 12 ans

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

4.14. Immobilisations corporelles

Principes applicables

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

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

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

Immobilisations aéronautiques

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

Les avions sont amortis selon le mode linéaire sur leur durée moyenne d'utilisation estimée. Cette durée est fixée à 20 ans sans valeur résiduelle pour la plupart des avions de la flotte. Elle peut toutefois aller jusqu'à 25 ans pour certains avions.

Groupe Air France-KLM

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

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

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

Autres immobilisations corporelles

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

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

Contrats de location

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

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

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

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

- Elles sont reconnues immédiatement lorsqu'il est clairement établi que la transaction a été réalisée à la juste valeur,
- Si le prix de vente est inférieur à la juste valeur, les plus ou moins-values sont reconnues immédiatement exception faite du cas suivant : si la perte est compensée par des loyers futurs inférieurs au prix de marché, elle est différée et amortie proportionnellement aux paiements de loyers sur la période d'utilisation attendue de l'actif,
- Si le prix de vente est supérieur à la juste valeur, l'écart est différé et amorti sur la période d'utilisation attendue de l'actif.

Dans le cadre d'opérations de cession-bail suivies d'une location financement, l'actif reste au bilan du groupe avec une valeur inchangée. Cette transaction est un moyen pour le bailleur d'accorder un financement au groupe, l'actif tenant lieu de sûreté.

4.15. Test de valeur d'actif

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

Groupe Air France-KLM

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.

4.16. Stocks

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

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

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

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

4.17. Actions propres

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

4.18. Avantages du personnel

Les engagements du groupe au titre des régimes à prestations définies, incluant les indemnités de cessation de service, sont déterminés, conformément à la norme IAS 19 révisée « Avantages du personnel », selon la méthode des unités de crédit projetées sur la base d'évaluations actuarielles et en tenant compte des conditions économiques propres à chaque pays. Les engagements sont couverts, soit par des fonds de pension ou d'assurance, soit par des provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'acquisition des droits par les salariés.

Le groupe reconnaît en autres éléments du résultat global la totalité des gains et des pertes actuariels sur les régimes postérieurs à l'emploi, l'écart entre le rendement réel et le rendement attendu des actifs de régime ainsi que l'incidence de tout plafonnement d'actif. Les gains et les pertes actuariels sur régimes d'avantages à long terme (essentiellement médailles du travail) sont comptabilisés en résultat.

Le groupe comptabilise l'ensemble de ses charges de retraite (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 »).

Groupe Air France-KLM

4.19. Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle

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

Les coûts de restitution des cellules et des moteurs relatifs aux contrats de location opérationnelle sont provisionnés. Cette provision, fondée sur un coût standard de shop visit, est calculée en tenant compte des coûts de restitution prévus au contrat et de la probabilité de restitution de l'avion à l'issue du contrat.

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

4.20. Autres provisions

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

Les provisions pour restructuration sont comptabilisées dès lors que le groupe a établi un plan formalisé et détaillé dont l'annonce a été faite aux parties concernées.

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

Depuis le 1^{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.

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

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

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

Les frais d'émission d'emprunts sont principalement étalés en résultat financier sur la durée de vie des emprunts selon une méthode actuarielle.

Les frais d'augmentation de capital sont imputés sur les primes d'émission.

Groupe Air France-KLM

4.23. Impôts différés

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

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

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

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

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

Un passif d'impôt différé est également comptabilisé sur les réserves non distribuées des entités mises en équivalence.

Les impôts exigibles et/ou différés sont comptabilisés au compte de résultat de la période sauf s'ils sont générés par une transaction ou un événement comptabilisé directement en autres éléments du résultat global. Dans ce dernier cas, ils sont comptabilisés directement en autres éléments du résultat global.

Comptabilisation de la contribution sur la valeur ajoutée des entreprises

La loi de finance pour 2010 votée le 30 décembre 2009 a supprimé l'assujettissement des entités fiscales françaises à la taxe professionnelle à compter du 1^{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 ».

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

Les actifs ou groupes d'actifs détenus en vue de la vente, satisfont aux critères d'une telle classification si leur valeur comptable est principalement recouvrée par une vente plutôt que par leur utilisation continue. Cette condition est considérée comme remplie lorsque la vente est hautement probable et que l'actif (ou le groupe d'actifs détenus en vue de la vente) est disponible en vue de la vente immédiate dans son état actuel. La Direction doit s'être engagée sur un plan de vente, dont on s'attend à ce qu'il soit réalisé dans un délai de 12 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'arrêt s'il est engagé dans un processus de sortie d'actif ou d'activité, et le cas échéant, présente ces derniers en « actifs détenus en vue de la vente ».

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

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

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

Groupe Air France-KLM

5. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

- Période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2016

Au cours de l'exercice 2016, le groupe a cédé :

- 49,99% du capital de Servair. A l'issue de cette opération, le contrôle opérationnel de Servair a été transféré à gategroup en application de la gouvernance prévue dans les accords entre Air France et gategroup. Par conséquent, le groupe Servair est consolidé selon la méthode de mise en équivalence depuis le 30 décembre 2016. Les impacts de cette opération sont détaillés dans la note 14.
- 100% du capital de Cobalt Group Solutions Limited. L'impact de cette opération est détaillé dans la note 11.

- Période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2015

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

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

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

6. INFORMATIONS SECTORIELLES

Information par secteur d'activité

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

Le groupe est organisé autour des secteurs suivants :

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

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

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

Transavia : Les revenus de ce secteur proviennent de l'activité de transport « low cost » de passagers réalisée par Transavia.

Autres : Les revenus de ce secteur proviennent de diverses prestations fournies par le groupe, non couvertes par les quatre autres secteurs précités.

Groupe Air France-KLM

Les résultats alloués aux secteurs d'activité correspondent à ceux qui sont affectables de façon directe et indirecte. Les montants répartis dans les secteurs d'activité correspondent principalement à l'EBITDAR, l'EBITDA, au résultat d'exploitation courant et au résultat des activités opérationnelles. Les autres éléments du compte de résultat sont regroupés dans la colonne « non répartis ».

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

Information par secteur géographique

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

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

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

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

- **Activité par zone de destination**

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

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

Groupe Air France-KLM

6.1. Informations par secteur d'activité

- Période close au 31 décembre 2016

<i>En millions d'euros</i>	Passage réseaux	Cargo	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	20 947	2 086	4 182	1 218	664	-	29 097
Chiffre d'affaires intersecteurs	(1 265)	(17)	(2 348)	-	(623)	-	(4 253)
Chiffre d'affaires externe	19 682	2 069	1 834	1 218	41	-	24 844
EBITDAR (*)	3 348	(210)	439	197	13	-	3 787
EBITDA (*)	2 429	(215)	439	49	12	-	2 714
Résultat d'exploitation courant	1 057	(244)	238	-	(2)	-	1 049
Résultat des activités opérationnelles	1 103	(234)	253	(1)	(5)	-	1 116
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(2)	-	(2)	-	(3)	-	(7)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	-	(293)	(293)
Impôts	-	-	-	-	-	(294)	(294)
Résultat net des activités poursuivies	1 101	(234)	251	(1)	(8)	(587)	522
Amortissements de l'exercice	(1 249)	(37)	(231)	(40)	(14)	-	(1 571)
Autres éléments non monétaires	(522)	56	2	(300)	(359)	(146)	(1 269)
Total actifs	10 619	814	3 281	637	423	7 158	22 932
Passifs sectoriels	7 056	557	1 280	435	24	3 834	13 186
Dettes financières, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	-	9 746	9 746
Total passifs	7 056	557	1 280	435	24	13 580	22 932
Investissements corporels et incorporels (activités poursuivies)	1 466	9	285	210	102	-	2 072

(*) Voir note 4.9 de l'annexe aux comptes consolidés.

Les actifs non répartis d'un montant de 7,2 milliards d'euros concernent pour l'essentiel les actifs financiers détenus par le groupe. Ils comprennent notamment les trésoreries et équivalents de trésorerie pour 3,9 milliards d'euros, les actifs de retraite pour 1,5 milliard d'euros, les immobilisations financières pour 0,6 milliard d'euros, les impôts différés pour 0,3 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,8 milliard d'euros.

Les passifs sectoriels non répartis, d'un montant de 3,8 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les provisions retraite pour 2,1 milliards d'euros, une partie des autres provisions pour 0,3 milliard d'euros, les dettes fiscales et sociales pour 1,2 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,2 milliard d'euros.

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

Groupe Air France-KLM

- Période close au 31 décembre 2015 (retraité)

<i>En millions d'euros</i>	Passage réseaux	Cargo	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	21 972	2 446	3 990	1 100	668	-	30 176
Chiffre d'affaires intersecteurs	(1 431)	(21)	(2 413)	(1)	(621)	-	(4 487)
Chiffre d'affaires externe	20 541	2 425	1 577	1 099	47	-	25 689
EBITDAR (*)	3 016	(196)	453	122	19	-	3 414
EBITDA (*)	2 124	(210)	453	2	18	-	2 387
Résultat d'exploitation courant	842	(245)	214	(35)	4	-	780
Résultat des activités opérationnelles	1 180	(286)	179	10	(3)	-	1 080
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(37)	-	1	-	1	-	(35)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	-	(914)	(914)
Impôts	-	-	-	-	-	(30)	(30)
Résultat net des activités poursuivies	1 143	(286)	180	10	(2)	(944)	101
Amortissements de l'exercice	(1 247)	(48)	(236)	(29)	(13)	-	(1 573)
Autres éléments non monétaires	(386)	23	(27)	21	(239)	(238)	(846)
Total actifs	10 310	879	2 975	460	475	8 236	23 335
Passifs sectoriels	6 693	639	1 007	370	111	5 162	13 982
Dettes financières, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	-	9 353	9 353
Total passifs	6 693	639	1 007	370	111	14 515	23 335
Investissements corporels et incorporels (activités poursuivies)	1 245	15	194	86	107	-	1 647

(*) Voir note 4.9 de l'annexe aux comptes consolidés.

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

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

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

Groupe Air France-KLM

6.2. Informations par secteur géographique

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

- Période close au 31 décembre 2016

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Passage régulier	5 710	1 887	4 168	996	495	1 646	2 838	1 109	18 849
Autres recettes passage	369	100	161	48	4	95	34	22	833
Total passage réseaux	6 079	1 987	4 329	1 044	499	1 741	2 872	1 131	19 682
Transport de cargo	302	263	492	131	70	316	174	156	1 904
Autres recettes cargo	40	15	35	9	9	18	26	13	165
Total cargo	342	278	527	140	79	334	200	169	2 069
Transport Transavia	454	645	89	-	8	2	7	1	1 206
Transavia - autres recettes	5	-	-	-	-	-	6	1	12
Total Transavia	459	645	89	-	8	2	13	2	1 218
Maintenance	1 072	637	23	-	-	1	101	-	1 834
Autres	10	29	2	-	-	-	-	-	41
Total	7 962	3 576	4 970	1 184	586	2 078	3 186	1 302	24 844

- Période close au 31 décembre 2015 (retraité)

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Passage régulier	5 823	1 799	4 362	1 051	505	1 957	2 970	1 240	19 707
Autres recettes passage	346	144	144	57	5	91	24	23	834
Total passage réseaux	6 169	1 943	4 506	1 108	510	2 048	2 994	1 263	20 541
Transport de cargo	313	299	617	156	58	412	244	164	2 263
Autres recettes cargo	30	13	37	9	9	20	24	20	162
Total cargo	343	312	654	165	67	432	268	184	2 425
Transavia	390	647	50	-	4	2	6	-	1 099
Maintenance	943	511	25	-	-	-	98	-	1 577
Autres	14	32	-	-	-	-	-	1	47
Total	7 859	3 445	5 235	1 273	581	2 482	3 366	1 448	25 689

Groupe Air France-KLM

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

- Période close au 31 décembre 2016

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen-Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle-Calédonie	Total
Passage régulier	1 827	4 346	1 524	2 556	3 906	1 650	3 040	18 849
Transport de cargo	2	30	141	406	446	347	532	1 904
Transport Transavia	21	1 144	-	40	-	-	-	1 205
Total	1 850	5 520	1 665	3 002	4 352	1 997	3 572	21 958

- Période close au 31 décembre 2015

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen-Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle-Calédonie	Total
Passage régulier	1 902	4 538	1 504	2 590	4 036	1 772	3 365	19 707
Transport de cargo	3	39	141	467	535	398	680	2 263
Transavia	28	1 037	-	34	-	-	-	1 099
Total	1 933	5 614	1 645	3 091	4 571	2 170	4 045	23 069

7. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
Carburant avions	4 597	6 183
Affrètements aéronautiques	424	430
Redevances aéronautiques	1 900	1 947
Commissariat	445	462
Achat d'assistance en escale	1 565	1 536
Achats et consommations d'entretien aéronautique	2 469	2 372
Frais commerciaux et de distribution	905	896
Autres frais	1 958	1 942
Total	14 263	15 768
<i>Hors carburant</i>	<i>9 666</i>	<i>9 585</i>

Une partie des charges externes (notamment les coûts de carburant avions, achats et consommations d'entretien aéronautique) est soumise à la variation du cours du dollar US. Les couvertures associées sont présentées en note 10.

Groupe Air France-KLM

8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
Salaires et traitements	5 234	5 295
Charges de retraite à cotisations définies	580	563
Charges de retraite à prestations définies	238	294
Autres charges sociales	1 056	1 080
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	54	-
Coûts du personnel intérimaire	155	160
Autres	157	72
Total	7 474	7 464

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

La ligne « Charges relatives aux paiements fondés sur des actions » inclut, au 31 décembre 2016, un montant de 54 millions d'euros en lien avec l'accord collectif conclu en août 2015 entre KLM et le syndicat de pilotes VNV, tel que décrit en note 30.

La ligne « Autres » inclut, au 31 décembre 2016, un montant de 148 millions d'euros de charges d'intéressement (contre 69 millions d'euros au 31 décembre 2015).

Effectifs moyens de la période

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre	2016	2015
		Retraité
Pilotes	7 673	7 856
Personnel navigant commercial	20 942	21 287
Personnel au sol	53 560	54 859
Personnel intérimaire	2 427	2 455
Total	84 602	86 457

Groupe Air France-KLM

9. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
Amortissements		
Immobilisations incorporelles	127	108
Immobilisations aéronautiques	1 234	1 246
Autres immobilisations corporelles	210	219
	1 571	1 573
Dépréciations et provisions		
Stocks	(9)	(6)
Créances	(9)	6
Provisions	112	34
	94	34
Total	1 665	1 607

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

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

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

10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
Production capitalisée	767	875
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	(89)	(87)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	155	310
Autres	9	12
Total	842	1 110

11. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Changement sur plans de retraite	-	20
Dépréciation d'actifs immobilisés détenus en vue de la vente	-	(4)
Charges de restructuration	(157)	(159)
Résultat sur cession de slots (créneaux d'atterrissages / décollages)	49	230
Résultat sur cession de titres disponibles à la vente	133	221
Résultat sur cession de filiales et participations	13	3
Autres	8	(6)
Autres produits et charges non courants	46	305

Groupe Air France-KLM

- Période close au 31 décembre 2016

Charges de restructuration

Au 31 décembre 2016, ce poste comprend essentiellement :

- Une provision de 137 millions d'euros relative au plan de départs volontaires annoncé par Air France en février 2016 (voir note 3.1).
- Une provision de 8 millions d'euros au titre de divers plans de départs volontaires initiés au sein des établissements Air France localisés à l'étranger.
- Une provision complémentaire de 13 millions d'euros au titre des plans de restructuration de KLM.

Cession de slots (créneaux d'atterrissages / décollages)

Au cours du premier semestre 2016, le groupe a transféré à deux autres compagnies aériennes deux paires de slots à Londres Heathrow. Le montant comptabilisé au 31 décembre 2016 au titre de cette opération s'élève à 49 millions d'euros.

Résultat sur cession de titres disponibles à la vente

Le groupe a cédé, le 23 décembre 2016, un bloc de 4,95 millions d'actions de la société espagnole Amadeus IT Holding S.A. ("Amadeus"), représentant environ 1,13% du capital de la société.

Cette transaction a généré :

- Un résultat sur cession de titres disponibles à la vente de 133 millions d'euros dans la partie « Autres produits et charges non courants » du compte de résultat,
- Un produit de trésorerie de 201 millions d'euros.

A l'issue de cette opération, le groupe conserve 4,95 millions de titres Amadeus. La valeur de ces titres est couverte par l'opération de couverture mise en mai et juin 2016.

Résultat sur cession de filiales et participations

Au 31 décembre 2016, ce poste comprend :

- l'impact du reclassement en « titres disponibles à la vente » de deux participations antérieurement mises en équivalence, pour un montant total de 8 millions d'euros,
- le résultat de cession de la filiale Cobalt Ground Solutions Limited, pour un montant de 5 millions d'euros. La trésorerie encaissée au titre de cette cession s'élève à 15 millions d'euros.

Autres

Au 31 décembre 2016, ce poste comprend essentiellement :

- le produit de cession de deux terrains pour un montant total de 13 millions d'euros,
- une charge de 7 millions d'euros provisionnée au titre de deux contrats de location déficitaire de Boeing B747 de la société Martinair.

- Période close au 31 décembre 2015

Changement sur plans de retraite

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

Groupe Air France-KLM

Charges de restructuration

Au 31 décembre 2015, ce poste comprenait :

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

Par ailleurs, ce poste comprenait également :

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

Cession de slots (créneaux d'atterrissages / décollages)

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

Résultat sur cession de titres disponibles à la vente

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

Cette transaction avait généré :

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

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

Groupe Air France-KLM

12. AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
Produits des valeurs mobilières de placement	12	17
Autres produits financiers	37	45
Produits financiers	49	62
Intérêts sur emprunts	(183)	(230)
Intérêts sur contrat de location-financement	(57)	(68)
Intérêts intercalaires capitalisés	11	14
Autres charges financières	(80)	(88)
Coût de l'endettement financier brut	(309)	(372)
Coût de l'endettement financier net	(260)	(310)
Résultat de change	(105)	(360)
Variation de juste valeur des instruments financiers	84	(178)
<i>Dont dérivés carburant</i>	99	(163)
<i>Dont dérivés change</i>	(4)	(9)
<i>Dont dérivés taux</i>	3	(4)
<i>Dont autres dérivés</i>	(14)	(2)
Dotation nette aux provisions	55	(28)
Autres	(67)	(38)
Autres produits et charges financiers	(33)	(604)
Total	(293)	(914)

Coût de l'endettement financier net

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

Au 31 décembre 2016, le coût de l'endettement financier brut inclut un montant de 22 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 36 millions d'euros au 31 décembre 2015).

Résultat de change

Au 31 décembre 2016, le résultat de change inclut principalement :

- une perte de change latente liée à la dette en yen pour 47 millions d'euros, à la dette en dollar pour 21 millions d'euros.
- une perte de change latente de 17 millions d'euros sur les provisions liées à la réévaluation de la part dollar des provisions de maintenance.

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

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

Groupe Air France-KLM

Dotation nette aux provisions

Au 31 décembre 2016, le groupe a repris une provision de 41 millions d'euros couvrant les intérêts de retard sur l'amende infligée dans le cadre du litige en matière de législation anti trust dans le secteur du fret aérien, la Commission Européenne n'ayant pas fait appel avant le 29 février 2016 de la décision du tribunal de l'Union Européenne.

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

Autres

Au 31 décembre 2016, cette ligne comprend les effets de désactualisation des provisions à long terme à hauteur de 59 millions d'euros.

Au 31 décembre 2015, cette ligne comprenait essentiellement les effets de désactualisation des provisions à long terme (charge de 57 millions d'euros) et le gain sur rachat par KLM de l'emprunt subordonné en Francs Suisses pour 26 millions d'euros.

13. IMPÔTS

13.1. Charge d'impôt

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

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
(Charge) / produit d'impôt courant	(31)	(20)
Variation des différences temporaires	(99)	189
Impact de la CVAE	3	3
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	(167)	(202)
(Charge) / produit d'impôt différé des activités poursuivies	(263)	(10)
Total	(294)	(30)

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

- **Groupe fiscal français**

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

La Loi de Finances 2017, votée en décembre 2016, prévoit une baisse du taux d'impôt sur les sociétés de 34,43% à 28,92% applicable au groupe fiscal français à compter de l'année 2020. L'impact de ce changement de taux s'est traduit par une diminution des impôts différés actifs, et donc une charge d'impôt différé, de 102 millions d'euros.

- **Groupe fiscal néerlandais**

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

Groupe Air France-KLM

Au 31 décembre 2016, la charge d'impôt du groupe fiscal néerlandais comprend un montant positif de 70 millions d'euros. Ce montant correspond à l'utilisation de déficits fiscaux non activés. Ces impôts différés actifs sur déficits fiscaux non activés concernent le groupe fiscal néerlandais à hauteur de 65 millions d'euros et la société Martinair préalablement à son entrée dans le groupe d'intégration fiscale néerlandais à hauteur de 5 millions d'euros. L'horizon de recouvrabilité des pertes fiscales est de 3 ans.

Au 31 décembre 2015, certains principes comptables utilisés pour la détermination du résultat fiscal du groupe KLM ont été modifiés. Le bénéfice fiscal a en conséquence augmenté de 730 millions d'euros en 2015. Cette baisse des déficits fiscaux a été compensée par une augmentation des différences temporaires dans les mêmes proportions.

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

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Autocontrôle	2	-
Coupons sur titres subordonnés	13	6
Eléments recyclables du résultat global	(352)	(48)
Actifs disponibles à la vente	7	12
Instruments dérivés	(359)	(60)
Eléments non recyclables du résultat global	114	(295)
Retraites	114	(295)
Total	(223)	(337)

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>	2016	2015
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
Résultat avant impôt	823	166
Taux d'impôt applicable en France	34,43%	34,43%
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	(283)	(56)
Différence de taux d'imposition en France/ étranger	56	10
Eléments non déductibles ou non imposables	68	67
Variation des actifs d'impôts différés non reconnus	(20)	(40)
Impact du changement de taux d'impôt	(102)	-
Impact de la CVAE	(18)	(16)
Autres	5	5
Impôt	(294)	(30)
Taux d'impôt réel	35,8%	18,2%

Le taux d'impôt en vigueur en France à échéance 2016 s'élève à 34,43%. L'impôt différé a été calculé sur cette même base pour les montants se reversant avant le 1^{er} janvier 2020 et à 28,92% pour ceux se reversant ultérieurement à cette date. L'impact de ce changement de taux est présenté sur la ligne « impact du changement de taux d'impôt ».

Groupe Air France-KLM

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 2016 (Retraité)*	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en autres éléments du résultat global	Montants reconnus en capitaux propre	Variation de périmètre	Reclassement et autres	31 décembre 2016
Immobilisations aéronautiques	(1 193)	(43)	-	-	-	2	(1 234)
Actifs de retraite	(396)	(19)	101	-	-	(1)	(315)
Dettes financières	845	(5)	-	13	-	(4)	849
Titres de transport émis non utilisés	214	(5)	-	-	-	-	209
Débiteurs et créditeurs divers	306	(42)	(359)	-	-	-	(95)
Provisions	248	(15)	13	-	(5)	(4)	237
Autres	(346)	33	7	2	4	(1)	(301)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	1 013	(167)	-	-	(13)	5	838
Impôts différés actif / (passif) nets	691	(263)	(238)	15	(14)	(3)	188

<i>En millions d'euros</i>	1er janvier 2015 (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 2015 (Retraité)*
Immobilisations aéronautiques	(1 163)	(30)	-	-	-	-	(1 193)
Actifs de retraite	(297)	(12)	(87)	-	-	-	(396)
Dettes financières	763	76	-	6	-	-	845
Titres de transport émis non utilisés	165	49	-	-	-	-	214
Débiteurs et créditeurs divers	365	-	(59)	-	-	-	306
Provisions	344	111	(210)	-	2	1	248
Autres	(359)	(2)	13	-	-	2	(346)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	1 210	(202)	-	-	1	4	1 013
Impôts différés actif / (passif) nets	1 028	(10)	(343)	6	3	7	691

* Voir la note 2

- **Groupe fiscal français**

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale française s'élèvent à 600 millions d'euros au 31 décembre 2016, avec pour base 2 036 millions d'euros. La position globale d'impôts différés sur le groupe fiscal français est un actif net de 117 millions d'euros.

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

Groupe Air France-KLM

- **Groupe fiscal néerlandais**

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale néerlandaise s'élèvent à 220 millions d'euros au 31 décembre 2016, contre 274 millions d'euros au 31 décembre 2015, avec pour base respective 882 millions d'euros et 1 107 millions d'euros.

13.5. Actifs d'impôt différé non reconnus

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2016		31 décembre 2015	
	Base	Impôt	Base	Impôt
Différences temporelles déductibles	807	276	731	248
Pertes fiscales	5 120	1 475	5 105	1 721
Total	5 927	1 751	5 836	1 969

- **Groupe fiscal français**

Au 31 décembre 2016, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés se traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt de 1 667 millions d'euros (soit une base de 5 615 millions d'euros), dont 1 396 millions d'euros au titre des pertes fiscales et 271 millions au titre des différences temporaires (non reconnaissance des actifs d'impôts sur les provisions restructuration et retraites).

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

- **Groupe fiscal néerlandais**

Aux 31 décembre 2016, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés s'est traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt de 17 millions d'euros (soit une base de 68 millions d'euros), entièrement constitué de pertes fiscales.

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

14. RESULTAT NET DES ACTIVITES NON POURSUIVIES

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
Résultat net du groupe Servair	13	26
Résultat de cession de filiales et participations	123	-
Réévaluation des titres mis en équivalence	134	-
Résultat net des activités non poursuivies	270	26

Groupe Air France-KLM

Résultat net du groupe Servair

Aux 31 décembre 2016 et 2015, la décomposition le résultat du groupe Servair (voir notes 2 et 3.1), netted des intragroupes est la suivante :

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
Chiffre d'affaires	402	371
EBITDAR	56	60
EBITDA	56	60
<i>Résultat d'exploitation courant</i>	<i>50</i>	<i>36</i>
Eléments non courant	(7)	(1)
<i>Résultat des activités opérationnelles</i>	<i>43</i>	<i>35</i>
Résultat financier	2	(1)
<i>Résultat avant impôt</i>	<i>45</i>	<i>34</i>
Impôt	(21)	(13)
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence et intérêts minoritaires	(11)	5
Résultat net des activités non poursuivies	13	26

Résultat de cession de filiales et participations

A la suite de l'acquisition de gategroup par HNA intervenue le 22 décembre 2016, Air France et gategroup ont finalisé l'accord de cession à gategroup de 49,99% du capital de Servair. La plus-value réalisée sur cette opération s'élève à 123 millions d'euros. La trésorerie encaissée au titre de cette cession s'élève à 218 millions d'euros.

Réévaluation des titres mis en équivalence

A l'issue de l'opération de cession de 49,99% du capital de Servair, son contrôle opérationnel a été transféré à gategroup en application de la gouvernance prévue dans les accords entre Air France et gategroup. Par conséquent, le groupe Servair est consolidé selon la méthode de mise en équivalence depuis le 30 décembre 2016. Conformément à IFRS 10, la quote-part conservée a été réévaluée à sa juste valeur. Celle-ci a été déterminée sur la base de la valeur de la transaction. L'impact de la réévaluation s'élève à 134 millions d'euros.

15. ACTIFS DETENUS EN VUE DE LA VENTE ET PASSIFS LIES AUX ACTIFS DESTINES A ETRE CEDES

- **Période close au 31 décembre 2015**

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

Groupe Air France-KLM

16. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION

16.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action

Résultats utilisés pour le calcul des résultats par action

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

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

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Exercice clos au 31 décembre		Retraité
Résultat net - propriétaires de la société mère	792	118
Résultat net des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	522	92
Résultat net des activités non poursuivies – propriétaires de la société mère	270	26
Coupons sur titres subordonnés	(25)	(18)
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	767	100
Résultat net de base des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	497	74
Résultat net de base des activités non poursuivies – propriétaires de la société mère	270	26

- **Résultats retenus pour le calcul du résultat dilué par action**

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Exercice clos au 31 décembre		Retraité
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	812	118
Résultat net de base des activités poursuivies - propriétaires de la société mère	542	92
Résultat net de base des activités non poursuivies - propriétaires de la société mère	270	26
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat : intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôt)	(25)	(18)
Résultat net - propriétaires de la société mère (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	787	100

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

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

Période du 1er janvier au 31 décembre	2016	2015
Nombre moyen pondéré :		
- d'actions ordinaires émises	300 219 278	300 219 278
- d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 116 420)	(1 116 420)
- d'autres actions propres achetées	(2 877 251)	(3 040 345)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	296 225 607	296 062 513
Conversion des OCEANE	53 386 532	-
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	349 612 139	296 062 513

Groupe Air France-KLM

16.2 Instruments non dilutifs

Le groupe Air France-KLM ne possède aucun instrument non dilutif au 31 décembre 2016.

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>	2016			2015		
	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette
Au 31 décembre						
Passage réseaux	195	-	195	195	-	195
Cargo	1	-	1	1	-	1
Maintenance	26	(5)	21	25	(4)	21
Autres	1	-	1	31	(1)	30
Total	223	(5)	218	252	(5)	247

17.2 Variation de la valeur nette des goodwill

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Au 31 décembre		
Solde en début de période	247	243
Variation de périmètre	(30)	2
Variation de la conversion	1	2
Solde en fin de période	218	247

Groupe Air France-KLM

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 2014	297	109	1 270	1 676
Acquisitions	-	-	174	174
Cessions	(17)	-	(74)	(91)
Transfert	-	-	(2)	(2)
Montant au 31 décembre 2015	280	109	1 368	1 757
Acquisitions	-	-	210	210
Variation de périmètre	-	-	(29)	(29)
Cessions	-	-	(53)	(53)
Transfert	-	-	-	-
Montant au 31 décembre 2016	280	109	1 496	1 885
<u>Amortissements</u>				
Montant au 31 décembre 2014	(4)	(106)	(557)	(667)
Amortissements de la période	(1)	(1)	(109)	(111)
Reprises sur cessions	-	-	36	36
Transfert	-	-	3	3
Montant au 31 décembre 2015	(5)	(107)	(627)	(739)
Amortissements de la période	(1)	(1)	(125)	(127)
Reprises sur cessions	-	-	32	32
Variation de périmètre	-	-	19	19
Transfert	-	-	(4)	(4)
Montant au 31 décembre 2016	(6)	(108)	(705)	(819)
<u>Valeur nette</u>				
Au 31 décembre 2015	275	2	741	1 018
Au 31 décembre 2016	274	1	791	1 066
<u>Dont</u>				
<i>Activité Passage réseaux</i>	263			
<i>Activité Autres</i>	5			
<i>Activité Maintenance</i>	5			
<i>Activité Cargo</i>	1			

Les immobilisations incorporelles sont principalement constituées :

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

Groupe Air France-KLM

19. TEST DE VALEUR D'ACTIF

- **Au 31 décembre 2016**

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

La valeur recouvrable des actifs des UGT (autres que cargo) a été déterminée par référence à la valeur d'utilité au 31 décembre 2016. Pour ces UGT, les tests ont été réalisés sur la base d'un plan cible à trois ans du groupe, validé par la direction.

La valeur recouvrable des actifs de l'UGT cargo a été déterminée par référence à sa valeur de marché, estimée d'après des valeurs d'évaluateurs, tant pour la flotte que pour les principaux autres actifs corporels. Les dépréciations comptabilisées historiquement sur les actifs corporels de cette UGT ont toutes été reprises au fur et à mesure de la cession de la flotte correspondante.

La valeur recouvrable des actifs de l'UGT cargo étant déterminée par référence à la valeur de marché, elle présente une sensibilité à la variation du dollar. Une baisse du dollar par rapport à l'euro de 20% n'aurait pas d'influence sur le résultat du test sur l'UGT cargo évalué au 31 décembre 2016.

Le taux d'actualisation utilisé pour le test est le coût moyen pondéré du capital. Celui-ci s'élève à 7% à fin décembre 2016, contre 7,1% à fin décembre 2015.

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

Une variation à la hausse de 50 points de base du coût moyen pondéré du capital n'aurait pas d'influence sur le résultat des tests par UGT du groupe évaluées au 31 décembre 2016. Une baisse de 50 points de base du taux de croissance long terme n'aurait pas non plus d'impact sur la valeur des UGT à cette date. Il en est de même pour une variation à la baisse de 50 points de base de la marge d'exploitation cible.

- **Au 31 décembre 2015**

Au 31 décembre 2015, aucune dépréciation n'a été constatée sur les UGT du groupe.

Groupe Air France-KLM

20. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En millions d'euros	Immobilisations aéronautiques					Autres immobilisations corporelles					Total
	Avions en pleine propriété	Avions en location financement	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total	
Valeur brute											
Au 31 décembre 2014	8 350	6 883	543	2 296	18 072	2 805	1 368	135	907	5 215	23 287
Acquisitions	163	129	1 110	86	1 488	44	38	94	15	191	1 679
Cessions	(621)	(111)	(4)	(191)	(927)	(5)	(19)	(7)	(32)	(63)	(990)
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	5	5	1	2	13	13
Couverture de change	-	-	(112)	-	(112)	-	-	-	-	-	(112)
Transfert	981	(162)	(1 024)	166	(39)	40	(86)	(140)	163	(23)	(62)
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	1	4	-	1	6	6
Perte de valeur	(4)	-	-	-	(4)	(1)	-	-	-	(1)	(5)
Au 31 décembre 2015	8 869	6 739	513	2 357	18 478	2 889	1 310	83	1 056	5 338	23 816
Acquisitions	225	8	1 375	118	1 726	5	42	117	28	192	1 918
Cessions	(1 184)	(158)	(1)	(242)	(1 585)	(33)	(111)	(1)	(41)	(186)	(1 771)
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	(159)	(60)	(4)	(127)	(350)	(350)
Couverture de change	-	-	(16)	-	(16)	-	-	-	-	-	(16)
Transfert	963	67	(1 255)	158	(67)	21	31	(80)	5	(23)	(90)
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	(2)	-	-	-	(2)	(2)
Au 31 décembre 2016	8 873	6 656	616	2 391	18 536	2 721	1 212	115	921	4 969	23 505
Amortissements											
Au 31 décembre 2014	(5 371)	(2 936)	-	(1 037)	(9 344)	(1 723)	(1 003)	-	(739)	(3 465)	(12 809)
Amortissements de la période	(673)	(423)	-	(123)	(1 219)	(124)	(70)	-	(44)	(238)	(1 457)
Reprises sur cessions	580	111	-	126	817	5	17	-	25	47	864
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	(1)	(3)	-	(2)	(6)	(6)
Transfert	(400)	401	-	10	11	17	89	-	(110)	(4)	7
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	(2)	-	-	(2)	(2)
Au 31 décembre 2015	(5 864)	(2 847)	-	(1 024)	(9 735)	(1 826)	(972)	-	(870)	(3 668)	(13 403)
Amortissements de la période	(572)	(460)	-	(144)	(1 176)	(110)	(67)	-	(33)	(210)	(1 386)
Reprises sur cessions	1 134	158	-	142	1 434	30	48	-	40	118	1 552
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	119	44	-	94	257	257
Transfert	(505)	514	-	51	60	4	9	-	-	13	73
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1
Au 31 décembre 2016	(5 807)	(2 635)	-	(975)	(9 417)	(1 782)	(938)	-	(769)	(3 489)	(12 906)
Valeur nette											
Au 31 décembre 2015	3 005	3 892	513	1 333	8 743	1 063	338	83	186	1 670	10 413
Au 31 décembre 2016	3 066	4 021	616	1 416	9 119	939	274	115	152	1 480	10 599

Groupe Air France-KLM

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

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

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

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financement est de 4 356 millions d'euros au 31 décembre 2016, contre 4 373 millions d'euros au 31 décembre 2015.

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>	2016	2015
Au 31 décembre		Retraité
Acquisition d'immobilisations corporelles	1 915	1 526
Acquisition d'immobilisations incorporelles	210	174
Part des acquisitions non encore payée et intérêts intercalaires	(53)	(53)
Sous total	2 072	1 647
Acquisition liée aux activités non poursuivies	-	(19)
Total	2 072	1 628

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 réseaux	Maintenanc e	Groupe Servair	Autres	Total
Valeur des titres au 31 décembre 2014	30	43	41	25	139
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	(37)	1	5	1	(30)
Distribution de dividendes	-	-	(2)	-	(2)
Variation de périmètre	-	3	(2)	2	3
Autres variations	2	-	-	-	2
Ecart de conversion	2	1	3	-	6
Valeur des titres au 31 décembre 2015	(3)	48	45	28	118
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	(5)	(1)	-	4	(2)
Distribution de dividendes	-	-	-	(5)	(5)
Variation de périmètre	-	-	(44)	-	(44)
Autres variations	7	2	218	(5)	222
Augmentation de capital	-	-	-	3	3
Ecart de conversion	1	-	(1)	-	-
Valeur des titres au 31 décembre 2016	-	49	218	25	292

Groupe Air France-KLM

Passage réseaux

Aux 31 décembre 2016 et 2015, les titres mis en équivalence liés au secteur passage sont essentiellement constitués de la société Kenya Airways, compagnie aérienne basée à Nairobi, sur laquelle le groupe exerce une influence notable.

Les états financiers de Kenya Airways au 31 mars 2016 incluent un chiffre d'affaires de 1 041 millions d'euros, un résultat net de (235) millions d'euros, des capitaux propres de (314) millions d'euros et un total bilan de 1 393 millions d'euros.

La valeur de marché des titres de cette société cotée s'élève à 21 millions d'euros au 31 décembre 2016.

Compte tenu de la situation nette de cette entité, la valeur des titres Kenya Airways est nulle dans les comptes du groupe au 31 décembre 2016.

Maintenance

Aux 31 décembre 2016 et 2015, les titres mis en équivalence liés au secteur maintenance sont essentiellement constitués de partenariats de type co-entreprises conclus par le groupe dans le cadre du développement mondial de son activité maintenance. Ces partenariats, dont les zones d'implantation et pourcentage de détention sont listées en note 43.2, ont été conclus soit avec des compagnies aériennes, soit avec des acteurs indépendants du marché de la maintenance.

Groupe Servair

Le groupe Servair est la première entreprise française de commissariat aérien. Avec près de 45 implantations dans 26 pays et environ 9 500 collaborateurs, Servair dispose d'une position leader à Paris et en Afrique. Servair compte environ 120 compagnies aériennes clientes à travers le monde et propose un ensemble de services regroupés autour de trois pôles d'activités : la restauration en vol et collective, les services aéroportuaires et des services complémentaires comme l'engineering et intégration de services.

Au 31 décembre 2015, la société Servair étant contrôlée par Air France, les titres mis en équivalence correspondaient aux partenariats de type co-entreprises conclus dans le cadre du développement mondial de l'activité catering du groupe Servair.

En mars 2016, Air France s'était engagé dans un processus d'ouverture du capital du groupe Servair. Depuis cette date, Servair et ses filiales étaient présentés en activités non poursuivies conformément à la norme IFRS 5 « Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées ».

A la suite de l'acquisition de gategroup par HNA intervenue le 22 décembre 2016, Air France et gategroup ont finalisé l'accord de cession à gategroup de 49,99% du capital de Servair. A l'issue de cette opération, le contrôle opérationnel de Servair a été transféré à gategroup en application de la gouvernance prévue dans les accords entre Air France et gategroup. Par conséquent, le groupe Servair est consolidé selon la méthode de mise en équivalence depuis le 30 décembre 2016.

Les mouvements intervenus sur l'exercice 2016 sur les titres mis en équivalence correspondent :

- D'une part à la sortie des titres mis en équivalence détenus directement ou indirectement par Servair au moment du classement en activités non poursuivies pour un montant de (44) millions d'euros
- D'autre part au reclassement de la quote-part conservée par le groupe dans le capital de Servair au moment du transfert du contrôle à gategroup. Conformément à la norme IFRS 10, les titres de Servair ont été réévalués à leur juste valeur. Celle-ci a été déterminée sur la base de la valeur de la transaction. Elle s'élève à 218 millions d'euros.

Groupe Air France-KLM

Les états financiers simplifiés du groupe Servair au 31 décembre 2016 sont les suivants :

Compte de résultat simplifié

<i>En millions d'euros</i>	2016
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre	
Chiffre d'affaires	824
Résultat d'exploitation courant	34
Eléments non courant	(8)
Résultat des activités opérationnelles	26
Résultat financier	2
Résultat avant impôt	28
Impôt	(21)
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence et intérêts minoritaires	(11)
Résultat net	(4)

Bilan simplifié

Actif	31 décembre
<i>En millions d'euros</i>	2016
Actif non courant	200
Actif courant	250
Total actif	450

Passif et capitaux propres	31 décembre
<i>En millions d'euros</i>	2016
Capitaux propres	194
Passif non courant	73
Passif courant	183
Total passif et capitaux propres	450

Autres

Aux 31 décembre 2016 et 2015, les titres mis en équivalence liés aux autres secteurs d'activité du groupe sont essentiellement constitués de partenariats principalement dans le domaine aéroportuaire. Les zones d'implantation et pourcentage de détention de ces partenariats sont listées en 43.2.

23. ACTIFS DE RETRAITE

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Au 31 décembre		
Solde en début de période	1 773	1 409
(Charge) / produit de la période	(111)	(159)
Paiement des cotisations au fonds	170	190
Reclassement	-	(25)
Revalorisation à la juste valeur	(370)	358
Solde en fin de période	1 462	1 773

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

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

Groupe Air France-KLM

24. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

<i>En millions d'euros</i>	2016		2015	
Au 31 décembre	Courant	Non courant	Courant	Non courant
<u>Actifs disponibles à la vente</u>				
Titres de participation disponibles	-	29	-	29
Titres de participation nantis	-	214	-	403
<u>Actifs de transaction</u>				
Valeurs mobilières de placement	38	15	406	60
Comptes de trésorerie nantis	50	-	411	-
<u>Prêts et créances</u>				
Dépôts liés aux locations financières (obligations)	19	279	-	204
Autres dépôts liés aux locations financières	9	327	131	322
Autres prêts et créances	14	222	19	229
Valeur brute	130	1 086	967	1 247
Dépréciation en début d'exercice	-	(23)	-	(21)
Dotations de l'exercice	-	(9)	-	(2)
Utilisation	-	5	-	-
Variation de périmètre	-	4	-	-
Autres	-	1	-	-
Dépréciation en fin d'exercice	-	(22)	-	(23)
Total	130	1 064	967	1 224

Actifs disponibles à la vente

<i>En millions d'euros</i>	Juste valeur	% intérêt	Capitaux propres	Résultat	Cours de bourse (en €)	Date de clôture
Au 31 décembre 2016						
Amadeus (*)	214	1,11%	ND(**)	ND(**)	-	Décembre 2016
Alitalia CAI	-	1,00%	ND(**)	ND(**)	NA(***)	Décembre 2016
Autres	29	-	-	-	-	-
Total	243					
Au 31 décembre 2015						
Amadeus (*)	403	2,21%	2 297	684	40,69	Décembre 2015
Alitalia CAI	-	1,04%	(225)	(287)	NA(***)	Décembre 2015
Autres	29	-	-	-	-	-
Total	432					

(*) Société cotée

(**) Non disponible

(***) Non applicable

Le groupe a cédé, le 23 décembre 2016, un bloc de 4,95 millions d'actions de la société espagnole Amadeus IT Holding S.A. ("Amadeus"), représentant environ 1,13% du capital de la société (voir note 3.).

Groupe Air France-KLM

A l'issue de cette opération, le groupe conserve 4,95 millions de titres Amadeus. La valeur de ces titres est couverte par une opération de couverture mise en place en mai et juin 2016 (voir note 36.1).

Le groupe avait 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.

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

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.

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 2016, le montant des créances déléguées s'élève à 106 millions d'euros (contre 108 millions d'euros au 31 décembre 2015). L'emprunt associé s'élève à 81 millions d'euros aux 31 décembre 2016 et 2015.

Contrat de prêt de titres

Le groupe a signé, en mai et juin 2016, un contrat de prêt de titres dans le cadre d'une opération de couverture de la valeur des titres Amadeus.

L'intégralité des 1,11% de titres détenus est prêtée dans le cadre de cette couverture.

Transfert d'actifs financiers déconsolidant

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

Ces contrats s'appliquent à des créances nées en France et dans d'autres pays européens pour un montant total cédé de 193 millions d'euros à fin décembre 2016, contre 233 millions au 31 décembre 2015.

Le lien conservé par le groupe avec ces actifs transférés constitue un risque de dilution pour lequel des fonds de garantie sont constitués à hauteur de 15 millions aux 31 décembre 2016 et 2015.

Fin décembre 2016, 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) 2016 dont le montant nominal s'élève à 53 millions d'euros (contre 63 millions d'euros à fin décembre 2015). 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>	2016	2015
Au 31 décembre		
Pièces de rechanges aéronautiques	591	544
Autres approvisionnements	117	135
Encours de production	11	16
Valeur brute	719	695
Dépréciation en début d'exercice	(162)	(165)
Dotation de l'exercice	(9)	(18)
Reprise de dépréciation suite à des sorties et des cessions	18	22
Ecart de conversion	-	(1)
Reclassement	-	(1)
Dépréciation en fin d'exercice	(153)	(163)
Valeur nette	566	532

26. CREANCES CLIENTS

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Au 31 décembre		
Compagnies aériennes	354	445
Autres clients :		
* Passage réseaux	659	641
* Cargo	283	329
* Maintenance	598	430
* Autres	59	60
Valeur brute	1 953	1 905
Dépréciation en début d'exercice	(105)	(98)
Dotation de l'exercice	(9)	(25)
Utilisation	18	17
Variation de périmètre	10	-
Ecart de conversion	(1)	(2)
Reclassement	2	3
Dépréciation en fin d'exercice	(85)	(105)
Valeur nette	1 868	1 800

Groupe Air France-KLM

27. AUTRES DEBITEURS

<i>En millions d'euros</i>	2016		2015	
Au 31 décembre	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Fournisseurs débiteurs	143	-	105	-
Etat (y compris créances d'impôt sociétés)	115	-	118	-
Instruments dérivés	396	404	480	291
Charges constatées d'avance	173	-	128	-
Débiteurs divers	279	44	310	4
Valeur brute	1 106	448	1 141	295
Dépréciation en début d'exercice	(3)	-	(6)	-
Dotations de l'exercice	-	-	(1)	-
Utilisation	-	-	4	-
Variation de périmètre	2	-	-	-
Dépréciation en fin d'exercice	(1)	-	(3)	-
Valeur nette	1 105	448	1 138	295

Au 31 décembre 2016, les instruments dérivés non courants comprennent un montant de 54 millions d'euros relatifs à la couverture de la dette en devises, contre 37 millions d'euros au 31 décembre 2015.

Au 31 décembre 2016, les instruments dérivés courants comprennent un montant de 3 millions d'euros relatifs à la couverture de la dette en devises, contre 4 millions d'euros au 31 décembre 2015.

28. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Au 31 décembre		
SICAV (actifs de transaction)	1 856	1 085
Dépôts (actifs de transaction) et comptes à termes	1 349	1 261
Caisses et banques	733	758
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 938	3 104
Concours bancaires	(5)	(3)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	3 933	3 101

29. CAPITAUX PROPRES

29.1 Capital

Au 31 décembre 2016, le capital social est composé de 300 219 278 actions, entièrement libérées, d'une valeur nominale de 1 euro. Chaque action confère un droit de vote. Cependant depuis le 3 avril 2016, tout porteur détenant des actions nominatives depuis au moins deux ans dispose d'un droit de vote double.

Groupe Air France-KLM

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

<i>En nombre de titres</i>	2016	2015
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 21 mai 2015 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 26 mois à compter de la date de l'Assemblée, à émettre des actions et/ou d'autres valeurs mobilières donnant accès immédiatement ou à terme au capital d'Air France-KLM (en dehors des périodes d'offre publique) dans la limite d'un montant total de 150 millions d'euros en nominal.

Répartition du capital et des droits de vote

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

	en % du capital		en % des droits de vote	
	2016	2015	2016	2015
Au 31 décembre				
Etat français	18	18	27	18
Salariés et anciens salariés	6	7	10	7
Actions détenues par le groupe	-	1	-	-
Public	76	74	63	75
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 33.2.

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.

Groupe Air France-KLM

29.3 Actions d'auto-contrôle

	Actions d'auto-contrôle	
	En nombre	En millions d'euros
Au 31 décembre 2014	4 179 804	(86)
Variation de la période	(30 209)	1
Au 31 décembre 2015	4 149 595	(85)
Variation de la période	(3 000 392)	18
Au 31 décembre 2016	1 149 203	(67)

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

29.4 Titres subordonnés

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

Le 3 octobre 2016, Air France-KLM a payé un coupon de 38 millions d'euros relatif à cet instrument.

29.5 Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre	31 décembre
	2016	2015
Réserve légale	70	70
Réserves distribuables	176	301
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies	(3 094)	(2 660)
Réserves sur instruments dérivés	102	(736)
Réserves sur actifs financiers disponibles à la vente	161	289
Autres réserves	(727)	(943)
Résultat net – propriétaires de la société mère	792	118
Total	(2 520)	(3 561)

Au 31 décembre 2016, 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

Le groupe Air France-KLM ne dispose pas de plans de stocks options ou d'instruments de rémunération liés au cours de l'action Air France-KLM dénoués en numéraires d'une valeur significative aux 31 décembre 2016 et 2015 (voir partie 1 du document de référence).

Dans le cadre de l'accord collectif conclu en août 2015 entre KLM et le syndicat de pilotes VNV, Air France-KLM et KLM ont conclu un accord le 8 décembre 2016 avec le VNV et une fondation indépendante créée par le VNV pour les pilotes KLM. Dans le cadre de cet accord, le groupe a enregistré une charge de 54 millions d'euros en « charges relatives aux paiements fondés sur des actions » relative aux exercices 2015 et 2016.

Au terme de cet accord, et en contrepartie de l'accord d'août 2015, KLM a financé le 12 décembre 2016 l'acquisition au prix de marché de 3 millions d'actions auto-détenues Air France-KLM par la fondation et a versé un montant de trésorerie d'environ 12 millions d'euros afin que la fondation puisse acquérir des actions Air France-KLM sur le marché.

31. PROVISIONS RETRAITE

<i>En millions d'euros</i>	Avantages du personnel
Montant au 31 décembre 2014	2 119
<i>Dont : non courant</i>	<i>2 119</i>
Dotations de l'exercice	94
Reprises pour utilisation	(77)
Revalorisation à la juste valeur	(135)
Ecart de conversion	17
Reclassement	(23)
Montant au 31 décembre 2015	1 995
<i>Dont : non courant</i>	<i>1 995</i>
Dotations de l'exercice	126
Reprises pour utilisation	(67)
Revalorisation à la juste valeur	177
Ecart de conversion	(21)
Reclassement	(47)
Montant au 31 décembre 2016	2 119
<i>Dont : non courant</i>	<i>2 119</i>

Au 31 décembre 2016, l'impact sur la charge de retraite lié aux plans de départs volontaires chez Air France et ses filiales régionales, d'un montant de 46 millions d'euros, a été enregistré en « autres produits et charges non courants » (voir note 11). Au 31 décembre 2015, ce montant était de 22 millions d'euros.

31.1 Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie

Le groupe compte un nombre important de plans de retraite et autres avantages à long terme au bénéfice de ses salariés, dont plusieurs sont à prestations définies. Les caractéristiques spécifiques de ces plans (formules de prestations, politique d'investissement dans les fonds et actifs détenus) varient en fonction des lois, des réglementations et des conventions applicables dans chaque pays où travaillent les salariés.

Groupe Air France-KLM

Régime des pilotes KLM – Pays-Bas

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

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

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

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

Sur la base des critères de la loi néerlandaise, et tel que mis en place par la banque centrale néerlandaise, le ratio de financement relatif à ce plan est de 114,6% au 31 décembre 2016, contre 122,9% au 31 décembre 2015.

Si le ratio de couverture est inférieur aux règles de financement précitées, les fonds de pension doivent mettre en place un plan de recouvrabilité ayant pour objectif le respect du ratio de 125% dans les 10 ans, incluant les futurs retours sur investissements attendus. Si le seuil n'est pas atteint dans les 10 ans, des contributions additionnelles devront être payées par l'entreprise et les salariés (période transitoire de 12 ans à partir de 2015). Cependant, en cas d'indexation inconditionnelle et de non-atteinte du ratio de solvabilité, aucun délai n'est accordé pour l'atteinte du niveau de financement exigé. Le régime des pilotes KLM a un accord spécial (STROT Agreement) qui garantit le financement de la revalorisation pour les droits pré-2007 sans condition de moyens.

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.

La baisse des taux d'actualisation au cours de l'exercice 2016 a provoqué la baisse du ratio de couverture. Cette baisse du ratio aurait pu amener KLM à devoir verser une cotisation exceptionnelle très significative sans possibilité d'étalement. En décembre 2016, KLM et le syndicat des pilotes VNV sont parvenus à un accord de financement concernant l'indexation de l'exercice 2017. Cet accord prévoit que KLM et le syndicat des pilotes doivent trouver un accord sur un nouveau plan de retraite sans risque en 2017 et que KLM pourrait supporter une cotisation d'un maximum de 94 millions d'euros en fonction du futur accord. Un accord sur un plan de retraite dérisqué pourrait conduire à la décomptabilisation en 2017 de l'actif de retraite relatif au régime des pilotes KLM. 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. Depuis 2015, les nouvelles règles fiscales néerlandaises prévoient une rente maximum de 100 000 euros et de plus faibles taux d'accroissement des rentes.

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

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

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

Régime du personnel au sol KLM - Pays-Bas

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

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

Groupe Air France-KLM

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

Pour répondre aux exigences de la réglementation néerlandaise et aux règles définies entre l'employeur et le conseil d'administration du fonds de pension, un niveau de financement est imposé, à hauteur d'environ 125% de la projection de l'engagement à long terme. La projection de ces engagements est calculée selon des règles de financement locales. Le niveau de financement imposé est fondé sur le nouveau cadre réglementaire (nFTK), applicable depuis le 1^{er} janvier 2015. L'impact du nFTK résulte entre autre en un niveau plus élevé de solvabilité minimale exigée. Les fonds de pension auront en revanche plus de temps pour recouvrer les pertes significatives et immédiates, dans le cadre d'un plan de recouvrabilité à 10 ans incluant les futurs retours sur investissements attendus. Le plan de recouvrabilité relatif au personnel au sol a été mis à jour en conséquence au 1^{er} juillet 2015. Sur la base des critères de la loi néerlandaise, et tel que mis en place par la banque centrale néerlandaise, le ratio de financement relatif à ce plan est de 103,4% au 31 décembre 2016, contre 111,1% au 31 décembre 2015.

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

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

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

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

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

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

Plan personnel navigant commercial - Pays-Bas

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

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

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

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

Groupe Air France-KLM

Pour répondre aux exigences de la réglementation néerlandaise et aux règles définies entre l'employeur et le conseil d'administration du fonds de pension, un niveau de financement est imposé, à hauteur d'environ 125% de la projection de l'engagement à long terme. La projection de ces engagements est calculée selon des règles de financement locales. Le niveau de financement imposé est fondé sur le nouveau cadre réglementaire (nFTK), applicable depuis le 1^{er} janvier 2015. L'impact du nFTK résulte entre autre en un niveau plus élevé de solvabilité minimale exigée. Les fonds de pension auront en revanche plus de temps pour recouvrer les pertes significatives et immédiates, dans le cadre d'un plan de recouvrabilité à 10 ans incluant les futurs retours sur investissements attendus. Le plan de recouvrabilité relatif au personnel au sol a été mis à jour en conséquence au 1^{er} juillet 2015. Sur la base des critères de la loi néerlandaise, et tel que mis en place par la banque centrale néerlandaise, le ratio de financement relatif à ce plan est de 100,0% au 31 décembre 2016, contre 108,5% au 31 décembre 2015.

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

Le montant des contributions de base et supplémentaires de l'employeur est plafonné à 48% du montant de la base de calcul de la rente. Le montant des contributions supplémentaires du salarié est plafonné à 0,7% du montant de la base de calcul de la rente. Une réduction de cotisation est possible si l'indexation des rentes est entièrement financée. Cette réduction annuelle est plafonnée à 2 fois la contribution annuelle normale. Depuis 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 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.

En décembre 2016, KLM et les syndicats du personnel navigant commercial ont démarré des négociations ayant pour objectif de définir un nouveau plan de retraite conforme à la législation. Ce nouveau plan pourrait avoir les caractéristiques d'un plan à cotisations définies collectif. Il nécessitera, préalablement à sa mise en place, entre autres, l'accord des autorités fiscales néerlandaises. Il devrait pouvoir être mis en place en 2017. Au 31 décembre 2016, le plan personnel navigant commercial de KLM est en position active pour un montant de 65 millions d'euros.

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.

Groupe Air France-KLM

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 réglés 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%.

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 partiellement 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 2016, les trois plans néerlandais et deux plans français présentés ci-avant représentent respectivement 84% et 10% de l'engagement du groupe et 94% et 3% des actifs du groupe.

31.2 Description des hypothèses actuarielles utilisées et sensibilités associées

Une évaluation actuarielle des engagements a été effectuée pour les clôtures au 31 décembre 2016 et au 31 décembre 2015. Ces calculs intègrent :

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

Au 31 décembre	2016	2015
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	1,50%	1,50%
Zone euro – Duration 15 ans et plus	1,75%	1,65%

- 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	2016	2015
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	1,50%	1,80%
Zone euro – Duration 15 ans et plus	1,90%	2,35%

Groupe Air France-KLM

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

- Des taux d'actualisation permettant de déterminer la valeur actuelle du coût des services.

Depuis le 1er janvier 2016, le groupe a affiné ses calculs, en retenant les flux adéquats, quant au taux d'actualisation retenu pour le calcul du coût des services. Ainsi, sur la zone euro, ceci conduit à utiliser un taux d'actualisation pour le calcul du coût des services supérieur de 15bp par rapport à celui utilisé pour l'actualisation de l'engagement.

- 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 1,18% pour le groupe au 31 décembre 2016, contre 1,36% au 31 décembre 2015.

Le taux de revalorisation des rentes (hors inflation) est de 1,14% pour le groupe au 31 décembre 2016, contre 1,12 % au 31 décembre 2015.

- 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 2016	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2015
Hausse de 25 bp du taux d'inflation	252	283
Diminution de 25 bp du taux d'inflation	(233)	(264)

Sensibilité à l'évolution du taux d'actualisation

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2016	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2015
Hausse de 100 bp du taux d'actualisation	(3 526)	(3 141)
Diminution de 100 bp du taux d'actualisation	4 677	4 162

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 2016	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2015
Hausse de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	114	106
Diminution de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	(99)	(97)

Groupe Air France-KLM

Sensibilité à l'évolution du taux de revalorisation des rentes

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2016	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2015
Hausse de 25 bp du niveau des rentes	934	835
Diminution de 25 bp du niveau des rentes	(739)	(658)

31.3 Evolution des engagements

Le tableau suivant présente le rapprochement entre l'engagement net des fonds de couverture concernant les plans de retraite et autres avantages à long terme du groupe avec les montants reconnus dans les états financiers du groupe, au 31 décembre 2016 et au 31 décembre 2015.

Groupe Air France-KLM

<i>En millions d'euros</i>	Au 31 décembre 2016			Au 31 décembre 2015		
	Pays-Bas	France	Autres	Pays-Bas	France	Autres
Montant des engagements à l'ouverture de l'exercice	16 220	2 226	892	16 862	2 373	878
Coût des services	128	64	12	212	73	13
Charge d'intérêt	377	38	29	391	38	36
Cotisations des participants	100	-	-	129	-	1
Modifications de plans	38	(48)	-	26	-	(9)
Variation de périmètre	-	(45)	(6)	-	-	-
Liquidations et réductions de plans	-	-	-	(438)	(23)	-
Prestations payées	(406)	(96)	(44)	(414)	(96)	(36)
Transfert de plans	-	-	-	2	-	-
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses démographiques	8	4	2	3	8	2
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses financières	1 513	65	186	(433)	(134)	(18)
Pertes (Gains) actuariels – écarts d'expérience	16	3	(27)	(121)	(13)	(22)
Ecarts de conversion et autres	-	-	(94)	1	-	47
Montant des engagements à la clôture de l'exercice	17 994	2 211	950	16 220	2 226	892
<i>Dont engagement résultant de régimes intégralement ou partiellement financés</i>	<i>17 797</i>	<i>2 142</i>	<i>846</i>	<i>16 108</i>	<i>2 159</i>	<i>777</i>
<i>Dont engagement résultant de régimes non financés</i>	<i>197</i>	<i>69</i>	<i>104</i>	<i>112</i>	<i>67</i>	<i>115</i>
Valeur de marché des actifs affectés aux plans à l'ouverture de l'exercice	17 806	712	598	18 039	750	614
Rendement réel des actifs	1 577	16	78	223	39	(37)
Cotisations de l'employeur	170	28	16	202	13	18
Cotisations des participants	100	-	-	129	-	1
Variation de périmètre	-	(7)	-	-	-	-
Liquidations de régimes	-	-	-	(394)	-	-
Prestations payées par les actifs	(394)	(92)	(37)	(393)	(91)	(28)
Ecarts de conversion et autres	-	-	(73)	-	1	30
Valeur de marché des actifs affectés aux plans, à la clôture de l'exercice	19 259	657	582	17 806	712	598
Montants reconnus au bilan (*) :						
Engagements financés d'avance	1 462	-	-	1 773	-	-
Engagements provisionnés	(197)	(1 554)	(368)	(187)	(1 514)	(294)
Montant net reconnu	1 265	(1 554)	(368)	1 586	(1 514)	(294)
Charge de la période :						
Coût des services	128	64	12	212	73	13
Charge nette d'intérêt	(41)	26	8	(32)	27	10
Modifications, liquidations et réductions de plans	38	(48)	-	(18)	(23)	(9)
Ecarts actuariels reconnus en compte de résultat	3	-	-	-	-	-
Charge de la période	128	42	20	162	77	14

(*) 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 2016**

Au 31 décembre 2016, une réduction de régime chez Air France et ses filiales régionales a été enregistrée pour un montant net de 46 millions d'euros dans le cadre des plans de départs volontaires.

Au 31 décembre 2016, une modification de plan d'un montant de 38 millions d'euros a été enregistrée sur les plans KLM concernant le personnel au sol et le personnel navigant commercial. Cette modification de régime correspond à une augmentation des droits liée à l'augmentation des cotisations des salariés compensée par une augmentation de leur salaire. L'ensemble de ces opérations est globalement neutre d'un point de vue trésorerie.

- **Au 31 décembre 2015**

Au 1^{er} janvier 2016, le plan de retraite des pilotes de Transavia Airlines est passé d'un régime prestations définies à un régime cotisations définies.

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

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

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

Variation de périmètre

Au 31 décembre 2016, les variations de périmètre correspondent à la sortie des engagements et des actifs de couverture concernant les plans du groupe Servair.

31.4 Composition des actifs affectés aux plans

La composition moyenne pondérée des fonds investis dans les plans de retraite et autres avantages à long terme du groupe est la suivante :

	Fonds investis au 31 décembre 2016		Fonds investis Au 31 décembre 2015	
	France	Pays-Bas	France	Pays-Bas
Actions	35%	38%	38%	32%
Obligations	46%	50%	47%	53%
Immobilier	-	12%	-	13%
Autres	19%	-	15%	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

31.5 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 189 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2016. La durée moyenne pondérée de l'obligation est de 19 ans.

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

Tel qu'indiqué dans ces descriptifs, le changement de réglementation fiscale aux Pays-Bas et le nouveau cadre réglementaire (FTK) ont été modifiés à compter du 1^{er} janvier 2015. Il en résulte entre autre un niveau plus élevé de solvabilité minimale exigée. Le risque pour le groupe pourrait être le versement de cotisations supplémentaires en cas de non-respect, sur le long terme, des ratios définis pour chacun des plans (ratios détaillés en note 31.1). A partir de 2015, les fonds de pension auront en revanche plus de temps pour recouvrer dans le cadre d'un plan à 10 ans, les pertes significatives et immédiates. Cependant, en cas d'indexation inconditionnelle et de non-atteinte du ratio de solvabilité, aucun délai n'est accordé pour l'atteinte du niveau de financement exigé. Le régime des pilotes KLM a un accord spécial (STROT Agreement) qui garantit le financement de la revalorisation pour les droits pré-2007 sans condition de moyens.

La baisse des taux d'actualisation au cours de l'exercice 2016 a provoqué la baisse du ratio de couverture des trois principaux plans de KLM. En ce qui concerne plan des pilotes, l'indexation inconditionnelle conjuguée à la baisse du ratio aurait pu amener KLM à devoir verser une cotisation exceptionnelle très significative sans possibilité d'étalement. En décembre 2016, KLM et le syndicat des pilotes VNV sont parvenus à un accord de financement concernant l'indexation de l'exercice 2017. Cet accord prévoit que KLM et le syndicat des pilotes doivent trouver un accord sur un nouveau plan de retraite sans risque en 2017 et que KLM pourrait verser une cotisation d'un maximum 94 million d'euros en fonction du futur accord.

Pour 2016, le risque de paiement supplémentaire concernant les plans du personnel au sol et du personnel navigant commercial est atténué par les niveaux de solvabilité et le plan de recouvrabilité à 10 ans constatés depuis le 31 décembre 2015.

Groupe Air France-KLM

32. AUTRES PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	Maintenance et restitution d'avions	Restructuration	Litiges	Autres	Total
Montant au 31 décembre 2014 (Retraité)*	1 090	323	479	243	2 135
<i>Dont : non courant</i>	<i>774</i>	<i>-</i>	<i>447</i>	<i>183</i>	<i>1 404</i>
<i> courant</i>	<i>316</i>	<i>323</i>	<i>32</i>	<i>60</i>	<i>731</i>
Dotations de l'exercice	333	161	26	86	606
Reprises pour utilisation	(279)	(195)	(29)	(142)	(645)
Reprises de provisions devenues sans objet	(1)	-	(15)	(7)	(23)
Ecart de conversion	102	-	-	6	108
Désactualisation	51	-	-	6	57
Reclassement	(26)	21	13	9	17
Montant au 31 décembre 2015	1 270	310	474	201	2 255
<i>Dont : non courant</i>	<i>895</i>	<i>-</i>	<i>464</i>	<i>154</i>	<i>1 513</i>
<i> courant</i>	<i>375</i>	<i>310</i>	<i>10</i>	<i>47</i>	<i>742</i>
Dotations de l'exercice	368	173	24	151	716
Reprises pour utilisation	(256)	(238)	(8)	(151)	(653)
Reprises de provisions devenues sans objet	(32)	(13)	(53)	(1)	(99)
Ecart de conversion	18	(1)	-	1	18
Variation de périmètre	-	-	(5)	(2)	(7)
Désactualisation	55	-	-	5	60
Reclassement	(34)	46	-	25	37
Montant au 31 décembre 2016	1 389	277	432	229	2 327
<i>Dont : non courant</i>	<i>1 073</i>	<i>-</i>	<i>424</i>	<i>176</i>	<i>1 673</i>
<i> courant</i>	<i>316</i>	<i>277</i>	<i>8</i>	<i>53</i>	<i>654</i>

* Modification de la méthode de conversion des provisions en devises.

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

Le taux d'actualisation utilisé pour le calcul de ces provisions maintenance et restitution d'avions, déterminé sur la base d'un taux sans risque court terme augmenté d'un spread sur dette risquée (utilisé pour les entreprises ayant un levier financier important), est de 5,2% au 31 décembre 2016, contre 6% au 31 décembre 2015.

Le groupe est exposé au risque de variation du taux d'actualisation précité. Une variation de 25 points de base de ce taux, à la hausse comme à la baisse, aurait un impact de 10 millions d'euros sur la ligne « amortissements, dépréciations et provisions » du compte de résultat.

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

Groupe Air France-KLM

32.1 Provisions

32.1.1 Provisions pour restructuration

Aux 31 décembre 2016 et 2015, la provision pour restructuration intègre principalement la provision pour les plans de départs volontaires d'Air France, de ses filiales régionales, de KLM et de Martinair.

32.1.2 Provisions pour litiges avec les tiers

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

Les provisions pour litiges comprennent également des provisions pour risques fiscaux. De telles provisions sont constituées lorsque le Groupe estime, dans le cadre de contrôles fiscaux, que l'administration fiscale pourrait être amenée à remettre en cause une position fiscale prise par le groupe ou l'une de ses filiales.

Dans le cours normal de ses activités, le groupe Air France-KLM et ses filiales Air France et KLM (et leurs filiales) sont impliqués dans divers litiges dont certains peuvent avoir un caractère significatif.

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

Air France, KLM et Martinair, filiale entièrement détenue par KLM depuis le 1er 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 2016, la plupart des procédures ouvertes dans ces Etats avaient donné lieu à des accords transactionnels conclus entre les trois sociétés du groupe et les autorités compétentes et au paiement d'amendes qui avaient mis fin à ces procédures, à l'exception de celles initiées par l'autorité suisse de la concurrence et par la Commission Européenne qui sont toujours en cours.

En Europe, la décision de la Commission Européenne de 2010 à l'encontre d'une douzaine de compagnies aériennes, incluant les compagnies du Groupe Air France, KLM et Martinair, a été annulée par le Tribunal de l'Union européenne le 16 décembre 2015. La Commission ayant fait part, suite à cette annulation, de son intention d'adopter une nouvelle décision à l'encontre de Air France-KLM, Air France, KLM et Martinair, la provision de 340 millions d'euros a été maintenue dans les comptes du groupe au 31 décembre 2016.

Au cours du 1^{er} semestre 2016, le Groupe a repris la provision de 41 millions d'euros couvrant les intérêts de retard (voir note 12).

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

Le montant total des provisions constituées au 31 décembre 2016, s'élève à 343 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives.

32.1.4 Autres provisions

Les autres provisions comprennent principalement des provisions pour contrat à l'heure de vol dans le cadre de l'activité maintenance du groupe, des provisions pour contrats déficitaires, des provisions pour la quote-part des émissions de CO2 non couvertes par l'allocation de quotas gratuits et des provisions pour démantèlement de bâtiments.

32.2 Passifs éventuels

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

Groupe Air France-KLM

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

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

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

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

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

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

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

Canada

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

32.2.3 Autres litiges

Vol AF447 Rio-Paris

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

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.

Enquête du *Department of Justice US* concernant *United States Postal Service*

En mars 2016, le *Department of Justice US* (DOJ) a informé Air France et KLM d'une enquête civile relative aux contrats conclus avec *United States Postal Service* pour le transport international de courrier. En septembre 2016, une demande d'information (*Civil Information Demand*) du DOJ relative à ces contrats a été reçue. Le DOJ a indiqué que ses investigations portent sur des violations potentielles au titre du *False Claims Act*. Air France et KLM coopèrent avec le DOJ.

Hormis les points indiqués aux paragraphes 32.1, 32.2, le groupe n'a pas connaissance de litige, procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage (y compris toute procédure dont l'émetteur a connaissance, qui est en suspens ou dont il est menacé) qui pourrait avoir ou a eu récemment des effets significatifs sur la situation financière, le résultat, le patrimoine ou la rentabilité du groupe, pour une période couvrant au moins les douze derniers mois.

Groupe Air France-KLM

33. DETTES FINANCIERES

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Au 31 décembre		
Dettes financières non courantes		
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	251	238
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	349	346
OCEANE	507	489
Emprunts obligataires	1 646	1 104
Emprunts location financement	3 567	3 647
Autres emprunts	1 111	1 236
Total	7 431	7 060
Dettes financières courantes		
OCEANE	-	415
Emprunts obligataires	-	603
Emprunts location financement	696	577
Autres emprunts	236	327
Intérêts courus non échus	89	95
Total	1 021	2 017

Variation de la dette financière

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2015	Emission de nouveaux emprunts	Variation non monétaire du crédit-bail	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Mouvement de périmètre	Autres	31 décembre 2016
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	584	-	-	-	16	-	-	600
OCEANE & Emprunts obligataires	2 611	538	-	(1 022)	-	-	26	2 153
Emprunts location financement	4 224	623	(186)	(481)	51	(4)	36	4 263
Autres emprunts	1 563	170	9	(408)	4	(15)	24	1 347
Intérêts courus non échus	95	-	-	-	-	-	(6)	89
Total	9 077	1 331	(177)	(1 911)	71	(19)	80	8 452

33.1 Emprunts subordonnés à durée indéterminée

33.1.1 Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en yens

L'emprunt subordonné à durée indéterminée en yen a été émis par KLM en 1999 pour un montant total de 30 milliards de yens, soit 251 millions d'euros au 31 décembre 2016.

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.

Groupe Air France-KLM

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

33.1.2 Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses

L'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses a été émis par KLM en deux tranches en 1985 et 1986 pour un montant total, à l'origine de 500 millions de francs suisses. En 2015, cet emprunt a donné lieu à un rachat partiel de gré à gré pour un montant nominal de 44 millions de francs suisses.

Après les remboursements effectués par KLM, le montant de l'emprunt subordonné s'élève à 375 millions de francs suisses, soit 349 millions d'euros au 31 décembre 2016.

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

Cet emprunt est soumis au versement d'un coupon considéré à taux fixe (5,75% sur 270 millions de francs suisses et 0.75% sur 105 millions de francs suisses).

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

33.2 OCEANE

33.2.1. OCEANE émise en 2005

L'OCEANE émise en avril 2005 par la société Air France, filiale du groupe Air France-KLM, a été remboursée le 1^{er} avril 2016. Le swap afférent est arrivé à expiration à cette même date.

33.2.2. OCEANE émise en 2013

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

La période de conversion s'étend du 7 mai 2013 au 7^{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 2016, le montant inscrit en dette s'élève à 507 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

33.3 Emprunts obligataires

Obligataire	Date d'émission	Montant émis (en millions)	Date de maturité	Date de remboursement	Coupon
Obligataire émise en 2009	27 oct. 2009	€ 700	27 oct. 2016	27 oct. 2016	6,75%
Obligataire émise en 2012	14 déc. 2012	€ 500	18 jan. 2018	-	6,25%
Obligataire émise en 2014	4 juin 2014	€ 600	18 juin 2021	-	3,875%
Obligataire € émise en 2016	5 oct. 2016	€ 400	5 oct. 2022	-	3,75%
Obligataire \$ émise en 2016 ^(*)	12 déc. 2016	\$ 145	15 déc. 2026	-	4,35%

^(*) émission auprès d'investisseurs institutionnels asiatiques par voie de placement privé non coté

Groupe Air France-KLM

33.4 Emprunts location financement

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

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Au 31 décembre		
Avions		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	682	583
N+2	619	640
N+3	622	576
N+4	477	573
N+5	478	418
Au delà de 5 ans	1 286	1 259
Total	4 164	4 049
<i>Dont - Principal</i>	<i>3 937</i>	<i>3 789</i>
<i>- Intérêts</i>	<i>227</i>	<i>260</i>
Constructions		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	58	53
N+2	61	57
N+3	38	61
N+4	39	38
N+5	39	39
Au delà de 5 ans	197	241
Total	432	489
<i>Dont - Principal</i>	<i>320</i>	<i>359</i>
<i>- Intérêts</i>	<i>112</i>	<i>130</i>
Autres matériels		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	1	12
N+2	1	11
N+3	1	10
N+4	1	10
N+5	1	10
Au delà de 5 ans	2	57
Total	7	110
<i>Dont - Principal</i>	<i>6</i>	<i>76</i>
<i>- Intérêts</i>	<i>1</i>	<i>34</i>

Les charges de loyers de l'exercice n'incluent pas de loyers conditionnels. Les dépôts affectés au paiement de l'option d'achat sont présentés en note 24.

Groupe Air France-KLM

33.5 Autres emprunts

Les autres emprunts sont constitués des éléments suivants :

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Au 31 décembre		
VCRP et emprunts hypothécaires	963	814
Autres emprunts	384	749
Total	1 347	1 563

Les ventes avec clause de réserve de propriété (VCRP) et emprunts hypothécaires sont des dettes sécurisées par des avions. L'hypothèque est enregistrée auprès de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) afin de permettre aux tiers d'en avoir connaissance. L'hypothèque confère à son bénéficiaire une garantie lui permettant de faire saisir et vendre aux enchères l'actif hypothéqué et d'en percevoir le produit à due concurrence de sa créance, le solde revenant aux autres créanciers.

Les autres emprunts sont principalement constitués par des emprunts auprès des établissements de crédit. Ils incluent également 27 millions de frais d'émission d'emprunt.

33.6 Analyse par échéance

Les échéances des dettes financières se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Au 31 décembre		
Echéances en		
N+1	1 227	2 439
N+2	1 577	1 239
N+3	1 495	1 471
N+4	855	1 397
N+5	1 420	664
Au delà de 5 ans	2 915	3 084
Total	9 489	10 294
Dont - Principal	8 452	9 077
- Intérêts	1 037	1 217

Au 31 décembre 2016, les flux d'intérêts financiers attendus s'élèvent à 213 millions d'euros pour l'exercice 2017, 573 millions d'euros pour les exercices 2018 à 2021, et 251 millions d'euros au-delà.

Au 31 décembre 2016, 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
- Date d'exercice probable du put investisseur, soit le 15 février 2019, pour la majeure partie de l'OCEANE émise en 2013 (voir note 33.2.2)

Les emprunts obligataires émis en 2012, 2014 et 2016 seront remboursés à leur date de maturité contractuelle (voir note 33.3).

Groupe Air France-KLM

33.7 Analyse par devise

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

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Au 31 décembre		
Euro	6 211	7 293
Dollar US	1 015	650
Franc Suisse	359	356
Yen	867	778
Total	8 452	9 077

33.8 Lignes de crédit

Au 31 décembre 2016, le groupe dispose de lignes de crédit pour un montant total de 1 755 millions d'euros, non tirées. Les deux principales lignes s'élèvent respectivement à 1 180 millions d'euros pour la holding Air France-KLM et Air France et 575 millions d'euros pour KLM.

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

Cette ligne de crédit comporte des obligations calculées sur les comptes consolidés du groupe Air France-KLM. Les ratios sont respectés au 31 décembre 2016.

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

Cette ligne de crédit comporte des obligations calculées sur les comptes consolidés de KLM. Les ratios sont respectés au 31 décembre 2016.

Groupe Air France-KLM

34. DETTE NETTE

<i>En millions d'euros</i>	<i>Note</i>	2016	2015
Au 31 décembre			
Dettes financières courantes et non courantes	33	8 452	9 077
Autres dépôts liés aux locations financières	24	(336)	(453)
Actifs financiers nantis (swap sur OCEANE)(*)		-	(393)
Couvertures de changes sur dettes	27 et 35	(49)	(40)
Intérêts courus non échus	33	(89)	(95)
Dettes financières (I)		7 978	8 096
Trésorerie et équivalent trésorerie	28	3 938	3 104
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	24	53	466
Trésorerie nantie (autre que le swap OCEANE)(*)		50	18
Dépôts liés aux locations financières (obligations)	24	298	204
Autres		(11)	-
Concours bancaires courant	28	(5)	(3)
Liquidités nettes (II)		4 323	3 789
Dettes nettes (I-II)		3 655	4 307
(*) Trésorerie nantie	24	50	411

<i>En millions d'euros</i>	<i>Note</i>	2016	2015
Au 31 décembre			
Dettes nettes à l'ouverture		4 307	5 407
Cash flow libre d'exploitation, hors activités non poursuivies		(347)	(589)
Cash flow libre d'exploitation, activités non poursuivies		(33)	(17)
Variation de la dette subordonnée	29.4	-	(588)
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées	11 et 14	(364)	(342)
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	41.2	18	6
Variation non monétaire de la dette	41.4	(64)	156
Variation de la conversion		73	185
Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE		21	36
Reclassement		2	(4)
Variation de périmètre		(19)	(8)
Autre		61	65
Dettes nettes à la clôture		3 655	4 307

L'évolution du montant des actifs financiers nantis (swap sur OCEANE) est liée au fait que le groupe a remboursé, le 1^{er} avril 2016, l'OCEANE émise en 2005 et que le swap afférent est arrivé à expiration à cette même date. Au 31 décembre 2015, l'OCEANE émise en 2005 faisait l'objet d'un nantissement totalement couvert par gage-espèces.

Au 31 décembre 2015, le cash flow libre d'exploitation intégrait un montant de 247 millions d'euros relatif au transfert à Delta Air Lines de six paires de slots à Londres Heathrow.

Groupe Air France-KLM

35. AUTRES CREDITEURS

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	2016		2015	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Dettes fiscales (y compris impôt société)	828	-	680	-
Dettes sociales	1 000	-	895	-
Dettes sur immobilisations	111	-	70	-
Instruments dérivés	109	129	1 283	319
Produits constatés d'avance	288	27	249	97
Dettes diverses	439	128	390	68
Total	2 775	284	3 567	484

Au 31 décembre 2016, les instruments dérivés non courant comprennent un montant de 26 millions d'euros relatif à la couverture de la dette en devises, contre 1 million d'euros au 31 décembre 2015.

Aux 31 décembre 2016 et 2015, il n'y a pas d'instrument dérivé courant relatif à la couverture de la dette en devises.

36. INSTRUMENTS FINANCIERS

36.1 Gestion des risques

- **Gestion des risques de marché**

Le pilotage et la coordination de la gestion des risques de marché d'Air France-KLM sont assurés par le Risk Management Committee (RMC). Ce dernier est composé du Chief Financial Officer d'Air France-KLM, du directeur des opérations financières d'Air France KLM, du Directeur Général Adjoint Economie Finances d'Air France et du Chief Financial Officer de KLM. Le RMC se réunit chaque trimestre pour passer en revue le reporting groupe sur les risques relatifs au prix du carburant, aux cours de change des principales devises, aux taux d'intérêt, aux cours des quotas d'émission et décider des couvertures à mettre en place : ratios de couverture à atteindre, délais de mise en oeuvre et éventuellement types d'instrument de couverture à privilégier. L'objectif poursuivi est de réduire l'exposition d'Air France-KLM aux fluctuations des marchés. Le RMC définit également la politique de gestion du risque de contrepartie.

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

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

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

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

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

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

Groupe Air France-KLM

- **Risque de change**

Le groupe réalise la plus grande partie de son chiffre d'affaires en euros. Cependant, le groupe a une activité internationale qui l'expose naturellement au risque de change. L'exposition principale porte sur le dollar américain. Le groupe est globalement acheteur de dollars américains, le montant des dépenses telles que le carburant, les loyers opérationnels ou les pièces détachées excédant le montant des recettes. En conséquence toute appréciation significative du dollar américain vis-à-vis de l'euro pourrait avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats financiers. En revanche, le groupe est vendeur des autres devises, le montant des recettes étant supérieur au montant des dépenses. Les expositions les plus importantes portent sur le yen et la livre sterling. Ainsi une baisse significative de ces devises contre l'euro aurait un impact négatif sur les résultats financiers du groupe.

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

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

Le risque de change sur la dette est limité. Au 31 décembre 2016, 73% de la dette du groupe après prise en compte des instruments financiers dérivés sont émis ou convertis en euros, réduisant ainsi très fortement le risque de fluctuation de change sur la dette. L'exposition de la dette sur les autres devises porte essentiellement sur le yen, le dollar et le 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 de marché sont contractés à taux fixes. Les financements d'actifs sont principalement contractés à taux variable, conformément aux pratiques de marché. Le groupe Air France-KLM utilise des contrats d'échange de taux d'intérêt qualifiés de couverture afin de moduler la part fixe de la dette financière du groupe. Après couverture, la dette financière du groupe Air France-KLM à taux fixe représente 70% du total des dettes financières.

- **Risques relatifs au prix du carburant**

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

Principales caractéristiques de la stratégie de couverture menée en 2016

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

Remarque : Depuis le 1 janvier 2016, la consommation de carburant générée par les activités cargo du groupe n'est plus couverte. Les pourcentages d'incrément ainsi que les pourcentages de couverture à atteindre portent donc uniquement sur la consommation de carburant des activités de passage.

Sous-jacents : Brent, Gasoil et Jet Fuel

Instruments :

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

Groupe Air France-KLM

Norme IAS 39 :

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

Mise en place d'indicateurs de suivi des positions :

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

- **Risques crédit carbone**

Pour répondre à ses obligations réglementaires, la stratégie d'acquisition des quotas 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 futurs de quotas d'émission via l'utilisation de contrats d'achat à terme. Ainsi, la totalité des besoins de l'année 2017 ainsi qu'une partie des besoins de l'année 2018 sont couverts.

Sous-jacents : Quotas EUA, EUAA et CER

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

- **Risques de placement**

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

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

- **Risques actions**

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

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

En décembre 2016, le groupe a cédé un bloc de 4,95 millions d'actions de la société espagnole Amadeus IT Holding S.A. ("Amadeus"), représentant environ 1,13% du capital de la société en déboulant la couverture associée à ces titres.

Le résultat de cette cession s'élève à 133 millions d'euros pour un produit de trésorerie de 201 millions d'euros (voir note 11).

A l'issue de cette opération, le groupe conserve 4,95 millions de titres Amadeus IT Holding S.A. bénéficiant d'une opération de couverture portant sur la totalité des actions. Cette opération prenant la forme d'un collar permet au groupe de protéger la valeur de ces actions.

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

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

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

Air France-KLM disposait d'une part résiduelle de 9,9 millions d'actions Amadeus IT Holding S.A bénéficiant d'une opération de couverture, portant sur la totalité des actions. Cette opération prenant la forme d'un collar permettait au groupe de protéger la valeur de ces actions.

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

Groupe Air France-KLM

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.

- **Risques de contrepartie**

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

- les placements financiers,
- les instruments dérivés,
- les comptes clients.

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

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

Rating LT (Standard & Poors)	Total de l'exposition en millions d'euros	
	Au 31 décembre 2016	Au 31 décembre 2015
Supérieur à AA	-	204
AA	208	-
A	1 712	1 378
BBB	77	17
Total	1 997	1 599

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

- **Risques de liquidité**

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

Groupe Air France-KLM

36.2 Instruments dérivés

Au 31 décembre 2016, 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	276	209	67	-	-	-	-
	Passif	(64)	(63)	(1)	-	-	-	-
Instruments dérivés taux	Actif	58	1	1	1	1	23	31
	Passif	(65)	(3)	(6)	(13)	(6)	(14)	(23)
Instruments dérivés change	Actif	462	185	111	39	33	27	67
	Passif	(97)	(32)	(24)	(4)	(7)	(3)	(27)
Instruments dérivés swap OCEANE*	Actif	-	-	-	-	-	-	-
	Passif	-	-	-	-	-	-	-
Instruments dérivé titres Amadeus	Actif	-	-	-	-	-	-	-
	Passif	(9)	(9)	-	-	-	-	-
Instruments dérivé crédit carbone	Actif	4	1	3	-	-	-	-
	Passif	(3)	(2)	(1)	-	-	-	-
Total	Actif	800	396	182	40	34	50	98
	Passif	(238)	(109)	(32)	(17)	(13)	(17)	(50)

* voir note 33.2.1

Au 31 décembre 2015, 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	138	136	2	-	-	-	-
	Passif	(1 300)	(1 119)	(181)	-	-	-	-
Instruments dérivés taux	Actif	44	4	1	-	-	-	39
	Passif	(82)	(2)	(10)	(11)	(17)	(8)	(34)
Instruments dérivés change	Actif	583	335	77	57	19	17	78
	Passif	(149)	(91)	(22)	(25)	(3)	(5)	(3)
Instruments dérivés swap OCEANE*	Actif	-	-	-	-	-	-	-
	Passif	(7)	(7)	-	-	-	-	-
Instruments dérivé titres Amadeus	Actif	-	-	-	-	-	-	-
	Passif	(64)	(64)	-	-	-	-	-
Instruments dérivé crédit carbone	Actif	6	5	1	-	-	-	-
	Passif	-	-	-	-	-	-	-
Total	Actif	771	480	81	57	19	17	117
	Passif	(1 602)	(1 283)	(213)	(36)	(20)	(13)	(37)

* voir note 33.2.1

Groupe Air France-KLM

36.2.1 Risque lié au prix du carburant

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

• Au 31 décembre 2016

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Échéances	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	
Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)								
Swap	706	521	185	-	-	-	-	51
Options	2 625	1 862	763	-	-	-	-	161
Total	3 331	2 383	948	-	-	-	-	212

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

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

• Au 31 décembre 2015

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

* 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(s) directement en capitaux propres » est présenté ci-dessous :

Groupe Air France-KLM

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	2016		2015	
	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	(54)	(46)	(26)	35
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	469	(377)	414	(422)

36.2.2 Exposition au risque de taux d'intérêt

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

• Au 31 décembre 2016

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Échéances	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie	1 395	275	158	89	52	187	634	(41)
Swap de taux	1 207	187	158	89	52	187	534	(43)
Options	188	88	-	-	-	-	100	2
Opérations qualifiées de couverture de juste valeur	500	-	-	-	-	295	205	44
Swap de taux	500	-	-	-	-	295	205	44
Opérations qualifiées de transactions	281	-	-	81	-	200	-	(10)
Swap de taux	81	-	-	81	-	-	-	(6)
Options	200	-	-	-	-	200	-	(2)
Autres	-	-	-	-	-	-	-	(2)
Total	2 176	275	158	170	52	682	839	(7)

• Au 31 décembre 2015

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Échéances	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie	1 597	105	349	200	105	64	774	(67)
Swap de taux	1 458	73	242	200	105	64	774	(64)
Options	139	32	107	-	-	-	-	(3)
Opérations qualifiées de couverture de juste valeur	395	17	-	-	-	-	378	35
Swap de taux	395	17	-	-	-	-	378	35
Opérations qualifiées de transactions	284	8	-	-	76	-	200	(6)
Swap de taux	84	8	-	-	76	-	-	(8)
Options	200	-	-	-	-	-	200	(2)
Autres	-	-	-	-	-	-	-	4
Total	2 276	130	349	200	181	64	1 352	(38)

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

Groupe Air France-KLM

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

<i>En millions d'euros</i>	2016				2015			
	Avant couverture		Après couverture		Avant couverture		Après couverture	
	Base	Taux d'intérêt moyen	Base	Taux d'intérêt moyen	Base	Taux d'intérêt moyen	Base	Taux d'intérêt moyen
Actifs et passifs financiers à taux fixe								
Actifs à taux fixe	1 878	2,0%	1 878	2,0%	2 053	2,0%	2 053	2,0%
Passifs à taux fixe	4 762	4,0%	5 637	3,8%	5 110	4,2%	5 864	4,0%
Actifs et passifs financiers à taux variable								
Actifs à taux variable	2 054	0,3%	2 054	0,3%	1 931	0,4%	1 931	0,4%
Passifs à taux variable	3 733	1,5%	2 858	1,7%	4 020	1,5%	3 266	1,7%
Actifs financiers sans taux	1 191	-	1 191	-	1 306	-	1 306	-
Passifs financiers sans taux	20	-	20	-	11	-	11	-

Au 31 décembre 2016 ainsi qu'au 31 décembre 2015, les actifs financiers sans taux sont essentiellement constitués de trésorerie et de la réévaluation des titres Amadeus à leur juste valeur.

Sensibilité aux taux d'intérêt

Le groupe est exposé au risque de variation des taux d'intérêt. Une variation de 100 points de base des taux d'intérêt, à la hausse comme à la baisse, aurait un impact de 8 millions d'euros sur le résultat financier pour l'exercice clos au 31 décembre 2016, contre 13 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2015.

Groupe Air France-KLM

36.2.3 Exposition au risque de change

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

• Au 31 décembre 2016

En millions d'euros	Nominal	Échéances	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	
Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)	2 643	1 710	796	-	-	-	137	79
Options de change	1 270	830	440	-	-	-	-	33
Achats à terme	875	578	297	-	-	-	-	41
Ventes à terme	361	302	59	-	-	-	-	12
Endettement	137	-	-	-	-	-	137	(7)
Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)	3 891	1 263	725	426	450	331	696	287
Options de change	121	-	-	-	-	14	107	23
Achats à terme	3 163	1 060	644	392	372	253	442	280
Ventes à terme	607	203	81	34	78	64	147	(16)
Risque de change (opérations de transaction)	400	128	144	34	66	28	-	(1)
Achats à terme	200	64	72	17	33	14	-	44
Ventes à terme	200	64	72	17	33	14	-	(45)
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-
Total	6 934	3 101	1 665	460	516	359	833	365

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

Groupe Air France-KLM

• Au 31 décembre 2015

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

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>	Actifs monétaires		Passifs monétaires	
	2016	2015	2016	2015
Au 31 décembre				
Dollar US	841	254	1 131	561
Livre sterling	37	36	33	-
Yen	13	1	952	843
Franc suisse	11	5	355	346
Autres	260		89	

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(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>	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(13)	(25)	(9)	(12)	(97)	(89)
Produits / (charges) net(te)s constaté(s) directement en capitaux propres	171	179	(30)	(28)	(9)	(15)

Groupe Air France-KLM

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>	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Au 31 décembre						
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(25)	2	1	-	85	78
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	(92)	(131)	34	31	11	12

36.2.4 Risque de crédit carbone

Au 31 décembre 2016, le groupe a couvert ses achats futurs de quotas de CO2 par des achats à terme pour un nominal de 48 millions d'euros ayant une juste valeur nulle, contre un nominal de 34 millions d'euros avec une juste valeur de 6 millions d'euros au 31 décembre 2015.

L'échéance de ces contrats est inférieure à 3 ans.

36.3 Valeurs de marché des instruments financiers

Les valeurs de marché ont été estimées, pour la majorité des instruments financiers du groupe, à l'aide de différentes méthodes d'évaluation. Toutefois, les méthodes et hypothèses retenues pour fournir les informations ci-après sont par nature théoriques. Elles comprennent les limites suivantes :

- * les valeurs de marchés des instruments financiers sont estimées sur la base des cours de marché arrêtés aux 31 décembre 2016 et 2015,
- * les montants estimés aux 31 décembre 2016 et 2015 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 2016 et 31 décembre 2015, évalués sur la base des données de marché à la date de clôture.

Groupe Air France-KLM

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>	2016		2015	
	Valeur comptable	Valeur de marché estimée	Valeur comptable	Valeur de marché estimée
Au 31 décembre				
Actifs financiers				
Prêts	357	361	275	279
Passifs financiers				
Emprunts obligataires	2 153	2 245	2 611	2 771
<i>OCEANE 2005</i>	-	-	415	433
<i>OCEANE 2013</i>	507	559	489	577
<i>Obligataire 2009</i>	-	-	603	630
<i>Obligataire 2012</i>	500	530	500	532
<i>Obligataire 2014</i>	609	624	604	599
<i>Obligataire € 2016</i>	400	404	-	-
<i>Obligataire \$ 2016</i>	137	128	-	-
Titres à durée indéterminée	600	289	584	279
Autres emprunts et dettes financières	1 976	2 032	1 872	1 945

Groupe Air France-KLM

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

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

<i>En millions d'euros</i>	Niveau 1		Niveau 2		Niveau 3		Total	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
<i>Au 31 décembre</i>								
<u><i>Actifs financiers disponibles à la vente</i></u>								
Titres de participation	243	429	-	3	-	-	243	432
<u><i>Actifs de transaction</i></u>								
Valeurs mobilières de placement et comptes de trésorerie nantis	17	37	86	840	-	-	103	877
Equivalents de trésorerie	1 835	1 063	1 370	1 283	-	-	3 205	2 346
<u><i>Instruments dérivés actifs</i></u>								
Instruments dérivés de taux	-	-	58	44	-	-	58	44
Instruments dérivés de change	-	-	462	583	-	-	462	583
Instruments dérivés sur matières premières	-	-	276	138	-	-	276	138
Instruments dérivés sur ETS	-	-	4	6	-	-	4	6
Autres	-	-	-	-	-	-	-	-

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

Groupe Air France-KLM

37. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS

37.1 Locations financement

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

37.2 Locations opérationnelles

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

<i>En millions d'euros</i>	Paiements minimaux futurs	
Au 31 décembre		
	2016	2015
Avions		
Echéances en		
N + 1	1 246	1 131
N + 2	1 122	1 099
N + 3	951	952
N + 4	727	804
N + 5	584	640
Au-delà de 5 ans	929	1 360
Total	5 559	5 986
Constructions		
Echéances en		
N + 1	204	210
N + 2	134	153
N + 3	117	127
N + 4	97	111
N + 5	82	92
Au-delà de 5 ans	689	707
Total	1 323	1 400

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

Le groupe peut être amené à sous louer du matériel aéronautique ou des constructions. Les produits générés par cette activité sont non significatifs pour le groupe.

Groupe Air France-KLM

38. COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES

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

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Au 31 décembre		
N+1	1 053	811
N+2	1 134	972
N+3	1 151	984
N+4	1 362	1 462
N+5	1 337	1 644
Au-delà de 5 ans	2 065	2 870
Total	8 102	8 743

Les engagements portent sur des montants en dollar US, convertis au cours de clôture de chaque période considérée. Ces montants font par ailleurs l'objet de couvertures. Au 31 décembre 2016, le montant total des engagements de commandes fermes s'élève à 8 540 millions de dollars US, contre 9 519 millions de dollars US au 31 décembre 2015.

Le nombre d'appareils en commande ferme (hors location opérationnelle) en vue d'achat au 31 décembre 2016 diminue de 12 unités par rapport au 31 décembre 2015 et s'élève à 82 appareils.

Cette évolution s'explique par la livraison de 12 appareils.

Flotte long-courrier (passage réseaux)

Le groupe a réceptionné 3 Boeing 777-300 et 1 Boeing 787-900.

Flotte moyen-courrier

Le groupe a réceptionné 4 Boeing 737-800.

Flotte régionale

Le groupe a reçu 4 Embraer 175 commandés en début d'année.

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Groupe Air France-KLM

Type avion	Année de livraison	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	Au-delà de N+5	Total
Flotte long courrier – passage								
A350	au 31 décembre 2016	-	-	3	6	6	13	28
	au 31 décembre 2015	-	-	-	6	8	14	28
B787	au 31 décembre 2016	2	5	5	4	5	3	24
	au 31 décembre 2015	1	2	3	4	4	11	25
B777	au 31 décembre 2016	1	-	-	-	-	-	1
	au 31 décembre 2015	3	1	-	-	-	-	4
Flotte moyen courrier								
A320	au 31 décembre 2016	2	1	-	-	-	-	3
	au 31 décembre 2015	-	2	1	-	-	-	3
B737	au 31 décembre 2016	8	5	-	-	-	-	13
	au 31 décembre 2015	4	8	5	-	-	-	17
Flotte régionale								
EMB 175	au 31 décembre 2016	8	5	-	-	-	-	13
	au 31 décembre 2015	4	8	5	-	-	-	17
Total	au 31 décembre 2016	21	16	8	10	11	16	82
	au 31 décembre 2015	12	21	14	10	12	25	94

Groupe Air France-KLM

39. AUTRES ENGAGEMENTS

39.1 Engagements donnés

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Au 31 décembre		
Engagements d'achats, de souscription de titres	-	4
Avals, cautions et garanties donnés	333	280
Dettes garanties par des actifs nantis ou hypothéqués	5 177	5 051
Commandes de biens au sol	134	104

Le détail des nantissements et sûretés réelles du groupe s'établit comme suit au 31 décembre 2016 :

<i>En millions d'euros</i>	Date de départ du nantissement	Date d'échéance du nantissement	Montant de l'actif nant	Total du poste de bilan VNC	% correspondant
Immobilisations incorporelles	-	-	-	1 066	-
Immobilisations corporelles	Juillet 2000	Août 2027	5 606	10 599	52.9%
Autres actifs financiers	Juillet 2000	Mai 2027	599	1 194	50.2%
Total			6 205	12 859	

39.2 Engagements reçus

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Au 31 décembre		
Avals, cautions et garanties reçus	219	185
Engagements de vente de titres	130 ^(*)	-

(*) estimation réalisée sur la base du prix de cession de 49,99% de Servair fin 2016

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

Le groupe dispose des options de ventes de titres Servair suivantes :

- Le 28 décembre 2018 et le 28 décembre 2019 : option de vente d'un nombre de titres permettant à gategroup d'atteindre entre 80% et 100% du capital de Servair (option initiale)
- Annuellement entre le 28 décembre 2020 et le 28 décembre 2023 (ou dans des cas spécifiques de blocage en matière de gouvernance) : option de vente de l'ensemble des titres encore détenus par le groupe

Si le groupe n'exerce pas l'option initiale, gategroup dispose des options d'achats de titres Servair suivantes :

- Option d'achat d'un nombre de titres permettant à gategroup d'atteindre entre 80% et 100% du capital de Servair
- En cas de cession par le groupe de ses intérêts à un tiers et dans des cas spécifiques de blocage en matière de gouvernance : option d'achat d'un nombre de titres permettant à gategroup d'atteindre 50% du capital de Servair plus une action.

Groupe Air France-KLM

40. PARTIES LIEES

40.1 Transactions avec les principaux dirigeants

Au 31 décembre 2016, les administrateurs détiennent moins de 0,03 % des droits de vote.

Les avantages à court terme accordés aux principaux dirigeants mandataires sociaux, comptabilisés en charges et payés au 31 décembre 2016 s'élevaient à 0,7 million d'euros, contre 0,6 million d'euros au 31 décembre 2015.

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

40.2 Transactions avec les autres parties liées

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

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Au 31 décembre		
Actif		
Créances client (net)	62	65
Autres débiteurs courants	15	8
Autres actifs non courants	9	9
Total	86	82

Passif		
Dettes fournisseurs	68	104
Autres dettes courantes	43	48
Autres dettes à long terme	66	69
Total	177	221

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Au 31 décembre		
Chiffre d'affaires	157	173
Redevances aéronautiques et autres loyers	(434)	(421)
Autres charges externes	(25)	(158)
Services aux passagers	(28)	(44)
Autres	(34)	(28)
Total	(364)	(478)

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.

Groupe Air France-KLM

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

Pour les exercices clos le 31 décembre 2016 et 2015, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 357 millions d'euros et 371 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 41 millions d'euros au 31 décembre 2016, contre 37 millions d'euros au 31 décembre 2015.

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 104 millions d'euros au 31 décembre 2016, contre 109 millions d'euros au 31 décembre 2015.

Amadeus

Le montant des transactions avec Amadeus représente pour le groupe une charge de 128 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2015. Sur l'exercice 2016, Amadeus ne présente plus les caractéristiques d'une partie liée.

Servair

Au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2016, les transactions réalisées avec Servair et ses filiales ont été éliminées, le groupe ayant le contrôle de Servair jusqu'au 30 décembre 2016 (voir note 3.)

41. TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDE

41.1 Autres éléments non monétaires et pertes de valeur

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

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Au 31 décembre		
Variation des provisions sur restructuration	(69)	(12)
Variation des provisions sur retraite et actifs de retraite	16	36
Autres perte de valeur	2	5
Modification plan de retraites KLM	-	(20)
Dépréciation d'actifs immobilisés destinés à être cédés	-	4
Autres	(11)	23
Total	(62)	36

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

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

Groupe Air France-KLM

<i>En millions d'euros</i>	2016	2015
Au 31 décembre		
Trésorerie décaissée pour les acquisitions	(18)	(15)
Trésorerie des entités acquises	-	9
Sortie nette de trésorerie	(18)	(6)

Au cours de l'année 2016, la trésorerie décaissée comprend principalement le rachat de 2,42% du capital de Servair préalablement à la perte de contrôle de ce dernier et l'augmentation du pourcentage du groupe KLM, pour un montant respectif de 11 millions d'euros et 3 millions d'euros.

41.3 Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées

Au 31 décembre 2016, la perte de contrôle de filiales et la cession de titres de société non contrôlées d'un montant de 364 millions d'euros s'analyse comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		2016	2015
Au 31 décembre	<i>Notes</i>		
Prix de cession des actions Amadeus	11	201	327
Prix de cession des titres Club Med		-	15
Prix de cession des actions Servair	14	218	-
Frais sur cession des actions Servair		(5)	-
Sortie de la trésorerie de Servair		(71)	-
Prix de cession de la vente de la filiale Cobalt		15	-
Autres cessions		6	-
Total		364	342

41.4 Transactions non monétaires

Au cours de l'exercice clos au 31 décembre 2016, le groupe a transformé un contrat de location financière en contrat de service. Ceci a eu pour effet une diminution non monétaire des autres immobilisations corporelles et de la dette financière d'un montant de 64 millions d'euros.

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

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

Groupe Air France-KLM

42. HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES

KPMG:

<i>En millions d'euros</i>	2016		2015	
Au 31 décembre	Montant	%	Montant	%
Audit				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	3,0	83%	3,5	90%
- Air France-KLM SA	0,6		0,7	
- Filiales intégrées globalement	2,4		2,8	
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	0,4	11%	0,3	8%
- Air France-KLM SA	0,1		0,1	
- Filiales intégrées globalement	0,3		0,2	
Sous-total	3,4	94%	3,8	97%
Autres prestations				
Juridique, fiscal, social	0,2	6%	0,1	3%
Total Air France-KLM	3,6	100%	3,9	100%

Deloitte & Associés:

<i>En millions d'euros</i>	2016		2015	
Au 31 décembre	Montant	%	Montant	%
Audit				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	2,9	97%	3,5	95%
- Air France-KLM SA	0,6		0,6	
- Filiales intégrées globalement	2,3		2,9	
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	0,1	3%	0,1	3%
- Air France-KLM SA	0,1		0,1	
Sous-total	3,0	100%	3,6	97%
Autres prestations				
Juridique, fiscal, social	-	0%	0,1	3%
Total Air France-KLM	3,0	100%	3,7	100%

43. PERIMETRE DE CONSOLIDATION

Au 31 décembre 2016, le périmètre comprend 80 sociétés consolidées et 18 sociétés mises en équivalence. Compte tenu de la participation d'Air France-KLM tant en droits de vote qu'en capital et du mode de fonctionnement du comité exécutif du groupe, Air France-KLM a le pouvoir de décider des axes financiers et opérationnels de KLM et contrôle la société. Cette dernière est consolidée, en conséquence, par intégration globale. Le pourcentage d'intérêt de KLM est calculé sur la base du nombre d'actions ordinaires.

Groupe Air France-KLM

43.1 Sociétés consolidées

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AIR FRANCE SA	France	Multi activités	100	100
KLM N.V.	Pays-Bas	Multi activités	100	49
AIR FRANCE GROUND HANDLING INDIA PVT LTD	Inde	Passage	51	51
BLUE CONNECT	Ile Maurice	Passage	70	70
BLUE TEAM VI	France	Passage	100	100
BLUELINK	France	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL	France	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL AUSTRALIA	Australie	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL CZ	République Tchèque	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL MAURITIUS	Ile Maurice	Passage	100	100
CONSTELLATION FINANCE LIMITED	Irlande	Passage	100	100
CYGNIFIC B.V.	Pays-Bas	Passage	100	49
HOP!	France	Passage	100	100
HOP! TRAINING	France	Passage	100	100
IAS ASIA INCORPORATED	Philippines	Passage	100	49
IASA INCORPORATED	Philippines	Passage	100	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES EUROPE LIMITED	Royaume-Uni	Passage	100	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Passage	100	49
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Passage	100	49
KLM CITYHOPPER B.V.	Pays-Bas	Passage	100	49
KLM CITYHOPPER UK LTD	Royaume-Uni	Passage	100	49
KLM EQUIPMENT SERVICES B.V.	Pays-Bas	Passage	100	49
KLM FINANCIAL SERVICES B.V.	Pays-Bas	Passage	100	49
KLM FLIGHT ACADEMY B.V.	Pays-Bas	Passage	100	49
LYON MAINTENANCE	France	Passage	100	100
STICHTING STUDENTENHUISVESTINGVliegVeld EELDE	Pays-Bas	Passage	100	49
BLUE CROWN B.V.	Pays-Bas	Cargo	100	49
MARTINAIR HOLLAND N.V.	Pays-Bas	Cargo	100	49
MEXICO CARGO HANDLING	Mexique	Cargo	100	100
SODEXI	France	Cargo	65	65
AEROMAINTENANCE GROUP	Etats Unis	Maintenance	100	100
AFI KLM E&M TEARDOWN MANAGEMENT	France	Maintenance	100	100
AFI KLM E&M-BGAC Line Maintenance Co.LTD	Chine	Maintenance	60	60
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
EUROPEAN PNEUMATIC COMPONENT OVERHAUL AND REPAIR (EPCOR) B.V.	Pays-Bas	Maintenance	100	49
KLM EM MALAYSIA	Malaisie	Maintenance	100	49
KLM UK ENGINEERING LIMITED	Royaume-Uni	Maintenance	100	49
REGIONAL JET CENTER	Pays-Bas	Maintenance	100	49
BLUE TEAM III	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA AIRLINES BV	Pays-Bas	Transavia	100	49
TRANSAVIA AIRLINES C.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49
TRANSAVIA COMPANY	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA France SAS	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA SERVICES GmbH	Pays-Bas	Transavia	100	49
AIR FRANCE FINANCE	France	Autres	100	100
AIR FRANCE FINANCE IRELAND	Irlande	Autres	100	100
AIR France KLM E&M PARTICIPATIONS	France	Autres	100	100
AIR France KLM FINANCE LIMITED	France	Autres	100	100
Airport MEDICAL SERVICES C.V.	Pays-Bas	Autres	80	39
AMSTERDAM SCHIPOL PIJPLEIDING BEHEER B.V.	Pays-Bas	Autres	60	49

Groupe Air France-KLM

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AMSTERDAM SCHIPOL PIJPLEIDING C.V.	Pays-Bas	Autres	76	49
BLUE TEAM IV	France	Autres	100	100
BLUE TEAM V	France	Autres	100	100
BLUE YONDER IX B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
BLUE YONDER XIV B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
BV KANTOORGEBOUWEN	Pays-Bas	Autres	100	49
CELL K16 INSURANCE COMPANY	Royaume-Uni	Autres	100	0
INTERNATIONALE FINANCIERING EN MANAGEMENT MAATSCHAPPIJ B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM AIRLINE CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM CATERING SERVICES SCHIPOL B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM HEALTH SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM INTERNATIONAL CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM OLIEMAATSCHAPPIJ B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
MARTINAIR VLIEGSCHOOL VliegVeld LELYSTAD BV	Pays-Bas	Autres	100	49
ORION-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
PELICAN	Luxembourg	Autres	100	100
PYRHELIO-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
QUASAR-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
RIGEL-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
SPICA-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
STICHTING BAROGE	Pays-Bas	Autres	100	49
STICHTING GARANTIEFONDS KLM LUCHTVAARTSCHOOL	Pays-Bas	Autres	100	49
TRAVEL INDUSTRY SYSTEMS B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
TREASURY SERVICES KLM B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
WEBLOK B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49

43.2 Sociétés mises en équivalence

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
KENYA AIRWAYS LIMITED	Kenya	Passage	26	27
HEATHROW CARGO HANDLING	Royaume-Uni	Cargo	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
IGO SOLUTIONS	France	Maintenance	40	40
MAX MRO SERVICE	Inde	Maintenance	26	26
SHS TECHNICS	Sénégal	Maintenance	49	50
SPAIRLINERS	Allemagne	Maintenance	50	50
TRADEWINDS ENGINE SERVICES LLC	Etats Unis	Maintenance	50	50
TURBINE SUPPORT INTERNATIONAL LLC	Etats Unis	Maintenance	50	50
AIRCRAFT CAPITAL LTD	Royaume-Uni	Autres	40	40
SERVAIR	France	Autres	50	50
INTERNATIONAL AEROSPACE MANAGEMENT COMPANY S.C.R.L.	Italie	Autres	25	25
MAINPORT INNOVATION FUND	Pays-Bas	Autres	25	25
SCHIPHOL LOGISTICS PARK CV	Pays-Bas	Autres	52	45
SKYNRG	Pays-Bas	Autres	30	30
TERMINAL ONE GROUPE ASSOCIATION	Etats Unis	Autres	25	25