

ETATS FINANCIERS CONSOLIDES

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

1^{er} janvier 2019 – 31 décembre 2019

Groupe Air France-KLM

Table des matières

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	- 4 -
ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ.....	- 5 -
BILAN CONSOLIDÉ.....	- 6 -
VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS.....	- 8 -
TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ	- 9 -
1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ.....	- 12 -
2. RETRAITEMENT DES COMPTES 2018.....	- 12 -
3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS.....	- 15 -
3.1. Intervenues au cours de la période.....	- 15 -
3.2. Postérieures à la clôture.....	- 16 -
4. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES	- 16 -
4.1. Principes comptables.....	- 16 -
4.2. Utilisation d'estimations	- 18 -
4.3. Méthodes de consolidation.....	- 18 -
4.4. Conversion des états financiers et des opérations en monnaies étrangères.....	- 19 -
4.5. Regroupements d'entreprises.....	- 20 -
4.6. Chiffre d'affaires.....	- 21 -
4.7. Programme de fidélisation.....	- 22 -
4.8. Distinction entre résultat d'exploitation courant et résultat des activités opérationnelles	- 23 -
4.9. Agrégats utilisés dans le cadre de la communication financière	- 23 -
4.10. Résultat par action	- 23 -
4.11. Instruments financiers	- 24 -
4.12. Goodwill.....	- 26 -
4.13. Immobilisations incorporelles	- 27 -
4.14. Immobilisations corporelles.....	- 27 -
4.15. Contrats de location	- 28 -
4.16. Test de valeur d'actif.....	- 31 -
4.17. Stocks.....	- 31 -
4.18. Actions propres.....	- 31 -
4.19. Avantages du personnel	- 31 -
4.20. Passifs et provisions de restitution pour avions loués.....	- 32 -
4.21. Autres provisions.....	- 32 -
4.22. Droit d'émission de gaz à effet de serre.....	- 33 -
4.23. Frais d'augmentation de capital.....	- 33 -
4.24. Impôts courants et différés	- 33 -
4.25. Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées.....	- 34 -
5. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION.....	- 34 -
6. INFORMATIONS SECTORIELLES.....	- 34 -
6.1. Informations par secteur d'activité	- 36 -
6.2. Informations par secteur géographique	- 38 -
7. CHARGES EXTERNES	- 39 -
8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS.....	- 40 -
9. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS	- 40 -
10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES.....	- 41 -
11. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS.....	- 41 -
12. COUT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS.....	- 43 -
13. IMPÔTS.....	- 44 -
13.1. Charge d'impôt.....	- 44 -
13.2. Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère)	- 45 -
13.3. Taux effectif d'impôt.....	- 45 -
13.4. Variations des impôts différés au cours de la période.....	- 46 -
13.5. Actifs d'impôt différé non reconnus	- 47 -
14. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION	- 48 -
14.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action.....	- 48 -
14.2 Instruments non dilutifs.....	- 49 -
14.3 Instruments émis postérieurement à la clôture.....	- 49 -
15. GOODWILL	- 50 -

Groupe Air France-KLM

15.1	Détail des goodwill.....	- 50 -
15.2	Variation de la valeur nette des goodwill	- 50 -
16.	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	- 51 -
17.	TEST DE VALEUR D'ACTIF.....	- 52 -
18.	IMMOBILISATIONS CORPORELLES	- 53 -
19.	INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS.....	- 54 -
20.	DROITS D'UTILISATION.....	- 54 -
21.	TITRES MIS EN EQUIVALENCE	- 55 -
22.	ACTIFS DE RETRAITE.....	- 56 -
23.	AUTRES ACTIFS FINANCIERS	- 57 -
24.	STOCKS ET ENCOURS.....	- 59 -
25.	CREANCES CLIENTS	- 59 -
26.	AUTRES DEBITEURS	- 60 -
27.	TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES.....	- 60 -
28.	CAPITAUX PROPRES	- 61 -
28.1	Capital	- 61 -
28.2	Primes d'émission.....	- 62 -
28.3	Actions d'auto-contrôle.....	- 62 -
28.4	Obligation subordonnée perpétuelle.....	- 62 -
28.5	Réserves et résultat.....	- 63 -
29.	PROVISIONS RETRAITE	- 64 -
29.1	Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie.....	- 64 -
29.2	Description des hypothèses actuarielles utilisées et sensibilités associées.....	- 66 -
29.3	Evolution des engagements.....	- 69 -
29.4	Composition des actifs affectés aux plans.....	- 70 -
29.5	Sorties de trésorerie attendues et risques liés aux engagements de retraite.....	- 70 -
30.	PASSIFS ET PROVISIONS DE RESTITUTION POUR AVIONS LOUÉS ET AUTRES PROVISIONS.....	- 71 -
30.1	Provisions	- 72 -
30.2	Passifs éventuels.....	- 73 -
31.	DETTES FINANCIERES	- 74 -
31.1	Emprunts subordonnés à durée indéterminée.....	- 75 -
31.2	Emprunts obligataires.....	- 76 -
31.3	OCEANE.....	- 76 -
31.4	Autres emprunts.....	- 76 -
31.5	Analyse par échéance.....	- 77 -
31.6	Analyse par devise.....	- 77 -
31.7	Lignes de crédit.....	- 78 -
32.	DETTES DE LOYER	- 78 -
33.	DETTE NETTE.....	- 80 -
34.	PROGRAMME DE FIDELITE.....	- 81 -
35.	AUTRES CREDITEURS	- 82 -
36.	INSTRUMENTS FINANCIERS.....	- 82 -
36.1	Gestion des risques	- 82 -
36.2	Instruments dérivés.....	- 86 -
36.3	Valeurs de marché des instruments financiers	- 94 -
36.4	Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur.....	- 95 -
37.	COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES	- 96 -
38.	AUTRES ENGAGEMENTS	- 98 -
38.1	Engagements donnés	- 98 -
38.2	Engagements reçus	- 98 -
38.3	Carnet de commandes.....	- 99 -
39.	PARTIES LIEES.....	- 99 -
39.1	Transactions avec les principaux dirigeants	- 99 -
39.2	Transactions avec les autres parties liées	- 100 -
40.	TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDE	- 101 -
40.1	Autres éléments non monétaires et pertes de valeur	- 101 -
41.	HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES	- 102 -
42.	PERIMETRE DE CONSOLIDATION.....	- 102 -
42.1	Sociétés consolidées	- 103 -
42.2	Sociétés mises en équivalence	- 104 -
42.3	Activité conjointe.....	- 104 -

Groupe Air France-KLM

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

<i>En millions d'euros</i>			
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre	<i>Notes</i>	2019	2018 retraité ⁽¹⁾
Chiffre d'affaires	6	27 188	26 224
Autres produits de l'activité		1	3
Produits des activités ordinaires		27 189	26 227
Charges externes	7	(15 893)	(14 946)
Frais de personnel	8	(8 139)	(7 759)
Impôts et taxes		(154)	(166)
Autres produits et charges	10	1 125	937
EBITDA		4 128	4 293
Amortissements, dépréciations et provisions	9	(2 987)	(2 888)
Résultat d'exploitation courant		1 141	1 405
Cessions de matériels aéronautiques		22	4
Autres produits et charges non courants	11	(153)	(16)
Résultat des activités opérationnelles		1 010	1 393
Coût de l'endettement financier brut		(442)	(465)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie		49	39
Coût de l'endettement financier net	12	(393)	(426)
Autres produits et charges financiers	12	(271)	(336)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		346	631
Impôts	13	(76)	(224)
Résultat net des entreprises intégrées		270	407
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	21	23	15
Résultat net		293	422
<i>Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle</i>		3	2
<i>Résultat net : Propriétaires de la société mère</i>		290	420
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	14	0,64	0,92
- dilué		0,61	0,92

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

⁽¹⁾ Voir note 2 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>	2019	2018 retraité ⁽¹⁾
Résultat net		293	422
Couverture des flux de trésorerie et coût de couverture			
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures et coût de couverture portée en autres éléments du résultat global		435	(231)
Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat		(46)	(621)
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global	<i>13.2</i>	(115)	270
Total des autres éléments recyclables du résultat global		274	(582)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies ⁽²⁾		1	(191)
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global		(14)	(24)
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	<i>13.2</i>	(68)	49
Total des autres éléments non recyclables du résultat global		(81)	(166)
Total des autres éléments du résultat global, après impôt		193	(748)
Résultat global		486	(326)
- Propriétaires de la société mère		483	(327)
- Participations ne donnant pas le contrôle		3	1

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

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

⁽²⁾ La réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies est composée de l'écart entre le rendement attendu et le rendement réel des actifs pour 1 290 millions d'euros (2018 : (379) millions d'euros) et du changement des hypothèses actuarielles pour (1 289) millions d'euros (2018 : 188 millions d'euros)

Groupe Air France-KLM

BILAN CONSOLIDÉ

Actif		31 décembre	31 décembre	1er janvier
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2019	2018	2018
			retraité ⁽¹⁾	retraité ⁽¹⁾
Goodwill	15	217	217	216
Immobilisations incorporelles	16	1 305	1 194	1 122
Immobilisations aéronautiques	18	11 334	10 308	9 728
Autres immobilisations corporelles	18	1 580	1 503	1 418
Droits d'utilisation	20	5 173	5 664	6 216
Titres mis en équivalence	21	307	311	301
Actifs de retraite	22	420	331	590
Autres actifs financiers	23	1 096	1 487	1 242
Impôts différés	13.4	523	559	417
Autres débiteurs	26	241	264	239
Actif non courant		22 196	21 838	21 489
Autres actifs financiers	23	800	325	421
Stocks et en-cours	24	737	633	557
Créances clients	25	2 164	2 191	2 164
Autres débiteurs	26	1 123	1 065	1 243
Trésorerie et équivalents de trésorerie	27	3 715	3 585	4 673
Actif courant		8 539	7 799	9 058
Total actif		30 735	29 637	30 547

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

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

Groupe Air France-KLM

BILAN CONSOLIDÉ (suite)

Passif et capitaux propres		31 décembre	31 décembre	1er janvier
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2019	2018	2018
			retraité ⁽¹⁾	retraité ⁽¹⁾
Capital	28.1	429	429	429
Primes d'émission et de fusion	28.2	4 139	4 139	4 139
Actions d'autocontrôle	28.3	(67)	(67)	(67)
Titres subordonnés	28.4	403	403	600
Réserves et résultat	28.5	(2 620)	(3 118)	(2 771)
Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)		2 284	1 786	2 330
Participations ne donnant pas le contrôle		15	12	12
Capitaux propres		2 299	1 798	2 342
Provisions retraite	29	2 253	2 098	2 202
Passifs de restitution et autres provisions	30	3 750	3 657	3 707
Dettes financières	31	6 271	5 733	5 919
Dettes de loyers	32	3 149	3 546	3 940
Impôts différés	13.4	142	4	-
Autres créditeurs	35	222	459	361
Passif non courant		15 787	15 497	16 129
Passifs de restitution et autres provisions	30	714	505	255
Dettes financières	31	842	826	1 378
Dettes de loyers	32	971	989	993
Dettes fournisseurs		2 379	2 454	2 368
Titres de transport émis et non utilisés		3 289	3 153	3 017
Programme de fidélisation	34	848	844	819
Autres créditeurs	35	3 602	3 566	3 240
Concours bancaires	27	4	5	6
Passif courant		12 649	12 342	12 076
Total passif		28 436	27 839	28 205
Total capitaux propres et passifs		30 735	29 637	30 547

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

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

Groupe Air France-KLM

VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

<i>En millions d'euros</i>	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto- contrôle	Titres subordonnés	Réserves et résultats	Capitaux propres – Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
Au 31 décembre 2017	428 634 035	429	4 139	(67)	600	(2 693)	2 408	12	2 420
Changement de méthode comptable ⁽¹⁾						(78)	(78)	-	(78)
Au 1er janvier 2018 – retraité ⁽¹⁾	428 634 035	429	4 139	(67)	600	(2 771)	2 330	12	2 342
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-	(582)	(582)	-	(582)
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global	-	-	-	-	-	(24)	(24)	-	(24)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	-	(141)	(141)	(1)	(142)
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	(747)	(747)	(1)	(748)
Résultat de la période	-	-	-	-	-	420	420	2	422
Résultat global	-	-	-	-	-	(327)	(327)	1	(326)
Titres subordonnés	-	-	-	-	(197)	(14)	(211)	-	(211)
Distribution de dividendes et de coupons sur titres subordonnés	-	-	-	-	-	(25)	(25)	-	(25)
Autre	-	-	-	-	-	19	19	(1)	18
Au 31 décembre 2018 – retraité ⁽¹⁾	428 634 035	429	4 139	(67)	403	(3 118)	1 786	12	1 798
Au 31 décembre 2018	428 634 035	429	4 139	(67)	403	(3 118)	1 786	12	1 798
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-	274	274	-	274
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global	-	-	-	-	-	(11)	(11)	-	(11)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	-	(70)	(70)	-	(70)
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	193	193	-	193
Résultat de la période	-	-	-	-	-	290	290	3	293
Résultat global	-	-	-	-	-	483	483	3	486
OCEANE	-	-	-	-	-	35	35	-	35
Coupons sur titres subordonnés	-	-	-	-	-	(17)	(17)	-	(17)
Autres	-	-	-	-	-	(3)	(3)	-	(3)
Au 31 décembre 2019	428 634 035	429	4 139	(67)	403	(2 620)	2 284	15	2 299

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

Les éléments de l'état du résultat global consolidé sont présentés nets d'impôts différés

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

Groupe Air France-KLM

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre	Notes	2019	2018
<i>En millions d'euros</i>			retraité ⁽¹⁾
Résultat net des activités poursuivies		293	422
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	9	2 987	2 888
Dotations nettes aux provisions financières	12	217	159
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(43)	(33)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		30	(49)
Ecart de change non réalisé		82	223
Résultats des sociétés mises en équivalence	21	(23)	(15)
Impôts différés	13	(21)	201
Autres éléments non monétaires	40.1	238	(254)
Capacité d'autofinancement		3 760	3 542
(Augmentation) / diminution des stocks		(93)	(31)
(Augmentation) / diminution des créances clients		61	(39)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		(133)	57
Variation des autres débiteurs et créditeurs		300	269
Variation du besoin en fonds de roulement		135	256
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation [A]		3 895	3 798
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		(1)	(9)
Investissements corporels et incorporels [B]	19	(3 372)	(2 844)
Produits liés à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées		13	6
Produits de cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles [C]		100	133
Dividendes reçus		14	6
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		(72)	4
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement		(3 318)	(2 704)
Augmentation de capital due à une nouvelle OCEANE		54	-
Titres subordonnés	28.4	-	(211)
Emission de nouveaux emprunts	31	1 617	539
Remboursement d'emprunts	31	(1 156)	(1 400)
Paiements de dettes de loyers [D]	32	(1 008)	(972)
Nouveaux prêts		(89)	(195)
Remboursement des prêts		161	89
Dividendes et coupons sur dettes subordonnées distribués		(26)	(38)
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		(447)	(2 188)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		1	7
Variation de la trésorerie nette		131	(1 087)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	27	3 580	4 667
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	27	3 711	3 580
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)		(6)	(35)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(436)	(465)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		25	12

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

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

Groupe Air France-KLM

FLUX DE TRESORERIE LIBRE D'EXPLOITATION

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre	<i>Notes</i>	2019	2018
<i>En millions d'euros</i>			retraité ⁽¹⁾
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	<i>[A]</i>	3 895	3 798
Investissements corporels et incorporels	<i>[B]</i>	(3 372)	(2 844)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	<i>[C]</i>	100	133
Cash flow libre d'exploitation	33	623	1 087
Paiements de dettes de loyers	<i>[D]</i>	(1 008)	(972)
Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté		(385)	115

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

⁽¹⁾ Voir note 2 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 Air France KLM SA 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.

Son activité principale Réseau se compose du transport aérien de passagers sur vols réguliers et le cargo. Les activités du groupe incluent également 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 2018

Depuis le 1^{er} janvier 2019, le Groupe Air France-KLM a mis en place les changements suivants :

- Compensation clients

Le 17 septembre 2019, l'IFRIC, le Comité d'interprétation des normes IFRS, a publié une clarification sur IFRS 15 concernant les indemnités versées aux clients pour les retards et les annulations. Les indemnités pour les vols annulés ou retardés constituent une contrepartie variable du prix de vente au sens de la norme IFRS 15 et doivent donc être comptabilisées en réduction du chiffre d'affaires. Précédemment, le groupe comptabilisait ces paiements comme des charges dans le compte de résultat, et suivant la décision de l'IFRIC, a rétrospectivement changé la méthode de comptabilisation dans les états financiers consolidés à partir du 1^{er} janvier 2019, en corrigeant également la période comparative.

- L'approche par les composants pour les pièces à durée de vie limitée

Une Pièce à durée de Vie Limitée (PVL) est une pièce majeure du moteur, qui en cas de panne, peut compromettre l'utilisation du moteur. En conséquence, par précaution, les constructeurs de moteurs définissent une durée de vie utile en cycles au-delà de laquelle les PVLs doivent être remplacées.

Le coût d'un jeu complet de PVLs est significatif et leur durée de vie (selon les pièces) s'étend de 3 000 à 40 000 cycles (un cycle correspond à un décollage et un atterrissage).

Le développement d'outils informatiques internes ainsi que l'analyse des données historiques a permis au groupe d'améliorer sa capacité à suivre plus précisément la comptabilisation des PVLs. Par conséquent, depuis le 1^{er} janvier 2019, le groupe a mis en pratique l'approche par les composants pour ces pièces. De ce fait, les coûts de maintenance doivent être capitalisés et amortis sur la durée de vie utile des PVLs exprimée en cycles.

Ces changements ont été appliqués de manière rétrospective sur les informations financières présentées au cours des périodes précédentes en accord avec l'IAS 8 « Méthodes Comptables, Changements d'Estimations Comptables et Erreurs ».

Pour des raisons de comparaison, les états financiers du 31 décembre 2018 ont été retraités. Les bilans ajustés au 1^{er} janvier 2018 et 31 décembre 2018 sont aussi présentés.

Groupe Air France-KLM

Impacts sur le compte de résultat consolidé

En millions d'euros Période du 1er janvier au 31 décembre 2018	Comptes publiés	Approche par composant (PVL)	Compensation clients	Comptes retraités
Chiffre d'affaires	26 515	-	(288)	26 227
Charges externes	(15 224)	3	275	(14 946)
Frais de personnel	(7 759)	-	-	(7 759)
Impôts et taxes	(166)	-	-	(166)
Autres produits et charges	851	86	-	937
EBITDA	4 217	89	(13)	4 293
Amortissements, dépréciations et provisions	(2 885)	(16)	13	(2 888)
Résultat d'exploitation courant	1 332	73	-	1 405
Résultat des activités opérationnelles	1 320	73	-	1 393
Coût de l'endettement financier net	(426)	-	-	(426)
Autres produits et charges financiers	(271)	(65)	-	(336)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées	623	8	-	631
Impôts	(227)	3	-	(224)
Résultat net des entreprises consolidées	396	11	-	407
Part de résultat dans les entreprises mises en équivalence	15	-	-	15
Résultat net	411	11	-	422
Résultat par action (de base)	0,90	0,02	-	0,92
Résultat par action (dilué)	0,90	0,02	-	0,92

Impacts sur les autres éléments du résultat global

En millions d'euros Période du 1er janvier au 31 décembre 2018	Comptes publiés	Approche par composant (PVL)	Comptes retraités
Résultat net	411	11	422
Partie efficace de la variation de la juste valeur des couvertures et coût de couverture portée en autres éléments du résultat global	(231)	-	(231)
Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat	(621)	-	(621)
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat	270	-	270
Total des autres éléments recyclables du résultat global	(582)	-	(582)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	(191)	-	(191)
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat	(24)	-	(24)
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	49	-	49
Total des autres éléments non recyclables du résultat global	(166)	-	(166)
Total des autres éléments du résultat global, après impôts	(748)	-	(748)
Résultat net	(337)	11	(326)
<ul style="list-style-type: none"> • Propriétaires de la société mère • Participations ne donnant pas le contrôle 	(338)	11	(327)
	1	-	1

Groupe Air France-KLM

Impacts sur le bilan consolidé

Seuls les postes du bilan impactés par les changements de méthodes comptables sont présentés ci-dessous.

En millions d'euros	Comptes publiés	Approche par composant (PVL)	Compensation clients	Comptes retraités
Bilan au 31 décembre 2018				
Actif				
Immobilisations aéronautiques	10 167	141	-	10 308
Droits d'utilisation	5 243	421	-	5 664
Impôts différés	544	15	-	559
Autres débiteurs (courant)	1 062	3	-	1 065
Passif				
Passifs de restitution et autres provisions ⁽¹⁾	3 527	652	(17)	4 162
Dettes fournisseurs	2 460	(6)		2 454
Autres créditeurs (courant)	3 548	1	17	3 566
Capitaux propres	1 865	(67)	-	1 798
<ul style="list-style-type: none"> • Propriétaires de la société mère • Participations ne donnant pas le contrôle 	1 853	(67)	-	1 786
	12	-	-	12

⁽¹⁾ Courant et non-courant

En millions d'euros	Comptes publiés	Approche par composant (PVL)	Compensation Clients	Comptes retraités
Bilan au 1er janvier 2018				
Actif				
Immobilisations aéronautiques	9 636	92	-	9 728
Droits d'utilisation	5 724	492	-	6 216
Passif				
Passifs de restitution et autres provisions ⁽¹⁾	3 285	682	(5)	3 962
Impôts différés	12	(12)	-	-
Dettes fournisseurs	2 365	3	-	2 368
Autres créditeurs	3 246	(11)	5	3 240
Capitaux propres	2 420	(78)	-	2 342
<ul style="list-style-type: none"> • Propriétaires de la société mère • Participations ne donnant pas le contrôle 	2 408	(78)	-	2 330
	12	-	-	12

⁽¹⁾ Courant et non-courant

Groupe Air France-KLM

Impacts sur le tableau des flux de trésorerie consolidé

Seuls les postes du tableau de flux de trésorerie impactés par les changements de méthodes comptables sont présentés ci-dessous.

En millions d'euros Période du 1er janvier au 31 décembre 2018	Comptes publiés	Approche par composant (PVL)	Compensatio n clients	Comptes retraités
Résultat net	411	11	-	422
Autres éléments de la capacité d'autofinancement	3 055	78	(13)	3 120
Capacité d'autofinancement	3 466	89	(13)	3 542
Variation du besoin en fond de roulement	246	(3)	13	256
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	3 712	86	-	3 798
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement	(2 618)	(86)	-	(2 704)
Flux net de trésorerie lié aux opérations de financement	(2 188)	-	-	(2 188)
Effet des variations de changes sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants	7	-	-	7
Variation de la trésorerie nette	(1 087)	-	-	(1 087)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	4 667	-	-	4 667
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	3 580	-	-	3 580

3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

3.1. Intervenues au cours de la période

Sortie des A380 de la flotte

Le 30 juillet 2019, le Groupe a annoncé le retrait anticipé et progressif des A380 de la flotte d'Air France d'ici fin 2022 (10 appareils en exploitation à fin 2019). L'impact total de cette décision est estimé, à ce stade, à environ (370) millions d'euros, principalement dû à la révision des pentes d'amortissement. L'impact est comptabilisé en « autres produits et charges non-courants » pour 126 millions d'euros sur l'exercice (voir note 11). L'effet de la révision des pentes d'amortissement sera constaté jusqu'en 2022 en fonction du calendrier de sortie des différents appareils.

Plan de départs volontaires

Au 31 décembre 2019, Air France a comptabilisé une provision pour restructuration d'un montant de 31 millions d'euros en lien avec le nouveau plan de départs volontaires initié pour le personnel au sol de l'exploitation court courrier (254 équivalents temps plein).

Groupe Air France-KLM

Obligations convertibles (OCEANE) émises en 2019

Le 20 mars 2019, Air France-KLM a émis 27 901 785 obligations convertibles et / ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) à échéance 25 mars 2026 pour un montant nominal de 500 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur unitaire de 17,92 euros avec coupon annuel de 0,125%.

La période de conversion s'étend du 4 mai 2019 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 25 mars 2024 sur demande des porteurs. Air France-KLM peut imposer le remboursement en numéraire de ces titres par exercice d'un call à partir du 15 avril 2022 si le cours de l'action excède 130% du nominal, soit 23,29 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 446 millions d'euros correspondant à la valeur actuelle des flux futurs de paiements d'intérêts et de nominal au taux pratiqué sur le marché pour une obligation semblable sans option de conversion. La valeur de l'option, valorisée par déduction entre la valeur totale de l'émission (i.e. 500 millions d'euros) et la valeur inscrite en dette, a quant à elle été comptabilisée en capitaux propres.

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 2019 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 19 février 2020.

Évolution du référentiel comptable

- Normes IFRS applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2019

Amendement à la norme IFRS 9 « Instruments financiers »

Cet amendement traite de clauses de remboursement anticipé dites « symétriques ».

Le groupe a appliqué cet amendement par anticipation, concomitamment à la mise en œuvre de la norme IFRS 9.

IFRIC 23 « Incertitude relative aux traitements fiscaux »

Cette interprétation s'applique à toute situation d'incertitude concernant l'acceptabilité d'un traitement fiscal relatif à l'impôt sur le résultat, au regard du droit fiscal.

Les traitements fiscaux retenus par le groupe en matière d'impôt sur le résultat au cours de l'exercice ne portent pas sur des montants significatifs.

Amendement à la norme IAS 28 « Participations dans des entreprises associées et des coentreprises »

Cet amendement concerne l'évaluation des « autres intérêts » dans une entité associée ou une coentreprise qui ne seraient pas comptabilisés par mise en équivalence.

Groupe Air France-KLM

Amendement à la norme IAS 19 « Avantages du personnel »

Cet amendement porte sur les conséquences d'une modification, réduction ou liquidation de régime sur la détermination du coût des services rendus et de l'intérêt net.

Amendement à la norme IAS 12 « Impôts sur le résultat »

Cet amendement précise que les effets fiscaux des distributions de dividendes sur instruments financiers classés en capitaux propres doivent être comptabilisés en résultat net, dans les autres éléments du résultat global ou en capitaux propres, selon le poste dans lequel ces événements ou transactions passés ont été comptabilisés à l'origine, à la date de comptabilisation du passif au titre des dividendes à payer.

Amendement à la norme IFRS 11 « Partenariats »

Cet amendement clarifie le traitement comptable de l'acquisition d'un intérêt dans une activité conjointe.

Amendement à la norme IAS 23 « Coûts d'emprunts »

Cet amendement précise les coûts d'emprunts éligibles à la capitalisation.

Ces amendements et interprétation n'ont pas généré d'impact significatif sur les comptes du groupe au 31 décembre 2019.

- Normes IFRS applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2020

Amendements aux normes IAS 1 « Présentation des états financiers » et IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs »

Ces amendements définissent la notion de matérialité.

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

Amendement à la norme IFRS 3 « Regroupements d'entreprises »

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2020)

Cet amendement porte sur la définition d'une entreprise.

Amendement aux normes IFRS 9 « Instruments financiers » et IFRS 7 « Instruments financiers : informations à fournir »

(Pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2020)

Ces amendements visent à fournir des informations financières utiles pendant la période d'incertitude liée à la réforme des taux d'intérêt de référence (taux IBOR). Ils modifient certaines dispositions en matière de comptabilité de couverture. Dans cette perspective, le groupe porte une attention accrue en ce qui concerne les modalités définies dans le cadre des nouveaux financements.

Les taux IBOR continuent à être utilisés comme des taux de référence dans les marchés financiers et sont utilisés pour la valorisation d'instruments financiers dont les dates de maturité excèdent la date de fin attendue de ces taux.

Le groupe considère que la structure actuelle de marché justifie la continuité de la comptabilité de couverture au 31 décembre 2019.

Le groupe n'applique pas cet amendement par anticipation sur les comptes du groupe au 31 décembre 2019.

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'arrêté des données financières consolidées ainsi que sur le montant des produits et des charges. Les principales estimations retenues par le groupe sont décrites dans les notes suivantes :

- 4.6. Reconnaissance du chiffre d'affaires lié aux titres de transport émis et non utilisés
- 4.7. Programme de fidélisation Flying Blue
- 4.11. Instruments financiers
- 4.13. Immobilisations incorporelles
- 4.14. Immobilisations corporelles
- 4.15. Contrats de location
- 4.19. Actifs de retraite et provisions retraite
- 4.20. Passifs et provisions de restitution pour avions loués
- 4.21. Autres provisions
- 4.24. Impôts courants et différés

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

Ainsi, les comptes consolidés de l'exercice ont-ils 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.

Ces estimations comptables sont fondées sur les dernières informations fiables disponibles.

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

4.3. Méthodes de consolidation

Filiales

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

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

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

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

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

Groupe Air France-KLM

Participations dans les co-entreprises et entreprises associées

Conformément à la norme IFRS 11 « Partenariats », le groupe comptabilise selon la méthode de mise en équivalence les partenariats dans 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.

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 du groupe dans le résultat net des entreprises associées et des 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 comptabilisées à leur juste valeur en autres actifs financiers 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.

Groupe Air France-KLM

Les actifs et passifs monétaires libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture.

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 affecté le cas échéant.

Les différences de change correspondantes sont enregistrées au compte de résultat, les variations de juste valeur des instruments de couverture sont enregistrées conformément au traitement décrit dans la note 4.11. « Instruments 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 « 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 transaction, 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 créance, en contrepartie du résultat du groupe.

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

Groupe Air France-KLM

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

Les acquisitions de filiales réalisées avant le 1er avril 2010 ont été 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 a procédé dans un délai n'ayant pas excédé 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 ayant résulté de la différence entre le coût d'acquisition (incluant 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, ont fait l'objet de tests de perte de valeur annuels, ainsi que ponctuels en cas d'évolution défavorable de certains indicateurs.

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

4.6. Chiffre d'affaires

Transport de passagers et de marchandises

Pour les opérations aériennes qui correspondent au transport de passagers et de marchandises, le chiffre d'affaires est comptabilisé lors de la réalisation du transport, net des éventuelles remises accordées (Cf. note 6). Le transport est également le fait générateur de la comptabilisation en charges externes, des commissions versées aux intermédiaires (e.g. compagnies de cartes de crédit et agences de voyage) et des frais de réservation.

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 ». La recette relative à ces titres de transport émis qui se révéleront non utilisés est comptabilisée en chiffre d'affaires à la date de transport initialement prévue. Cette recette est calculée par application d'un taux statistique sur les titres de transports émis et non utilisés. Ce taux est régulièrement mis à jour.

Le groupe choisit d'appliquer l'exemption prévue par la norme IFRS 15 qui permet de ne pas préciser le montant des transactions restant à réaliser ainsi que le moment prévu de leur comptabilisation pour les obligations de performance qui résultent de contrats d'une durée initiale attendue d'un an ou moins. En effet, les obligations de performance relatives au transport de passagers et de marchandises expirent dans l'année si les titres de transport ne sont pas utilisés.

Le groupe indemnise les passagers dont l'accès à bord ou le vol a été annulé ou retardé, conformément au règlement CE261 de l'Union Européenne. Ces indemnisations sont comptabilisées en diminution du chiffre d'affaires. Le groupe comptabilise en contrepartie un passif au titre des remboursements futurs à verser aux passagers. La détermination de ce passif au titre des remboursements futurs repose sur une approche statistique.

Les taxes passagers établies sur les ventes de billets sont collectées par le groupe et reversées aux autorités aéroportuaires. Les taxes sont comptabilisées comme un passif jusqu'au reversement à l'autorité aéroportuaire appropriée selon les conditions d'exigibilité (lors de l'émission du billet ou du transport).

Le groupe considère que la compagnie qui émet le titre de transport des marchandises agit en tant que principal car elle a le contrôle sur la réalisation de l'obligation de performance. Lorsque le groupe émet des titres de transport pour ses marchandises qui sont transportées par un autre transporteur (compagnie aérienne ou transporteur routier), le groupe agit en tant que principal. De ce fait, le groupe reconnaît, à la date du transport, le montant facturé au client dans son intégralité, en chiffre d'affaires ainsi que les coûts d'affrètement facturés par l'autre transporteur pour la réalisation de la prestation.

Groupe Air France-KLM

Maintenance

Les principales natures de contrats avec les clients recensées au sein du groupe sont principalement :

- **Ventes de contrat de maintenance et de support (Contrats à l'heure de vol)**

Certains contrats de maintenance et de support prévoient le maintien en état de vol de moteurs, d'équipements ou de cellules avion, une cellule avion correspondant à un avion hors moteurs et équipements. La facturation de ces contrats est basée sur le nombre d'heures de vol ou d'atterrissages des biens concernés par ces contrats.

Les différentes prestations rendues au sein de chacun de ces contrats constituent une obligation de performance unique du fait de l'interdépendance existant entre elles dans le cadre de l'exécution de ces contrats.

Le chiffre d'affaires est comptabilisé : (i) si le degré d'avancement peut être évalué de façon fiable ; et (ii) si les coûts encourus et les coûts pour achever le contrat peuvent être évalués de façon fiable.

Le transfert du contrôle de ces prestations intervenant en continu, le chiffre d'affaires de ces contrats est comptabilisé à l'avancement des coûts. Tant que le résultat du contrat ne peut être estimé de façon fiable, le chiffre d'affaires ne sera reconnu qu'à hauteur des coûts encourus.

Les marges prévisionnelles des contrats sont évaluées sur la base des prévisions de flux de trésorerie futurs qui tiennent compte des obligations et indices contractuels ainsi que d'autres paramètres internes au contrat retenus en utilisant des données historiques et/ou prévisionnelles.

Ces marges prévisionnelles sont revues régulièrement. Le cas échéant, les pertes à terminaison sur les contrats en cours sont provisionnées dès qu'elles sont prévisibles.

Les montants facturés aux clients, et donc encaissés la plupart du temps, qui n'ont pas encore été reconnus en chiffre d'affaires sont comptabilisés en passifs sur contrat (produit constaté d'avance) à la clôture. A contrario, le chiffre d'affaires comptabilisé qui n'a pas encore donné lieu à facturation est enregistré au bilan en actifs sur contrat à la clôture.

- **Ventes de prestations de réparation pièces et main-d'œuvre (Contrats régie / « Time & Material »)**

Ces prestations qui portent sur des moteurs, des équipements ou de cellules avion, une cellule avion correspondant à un avion hors moteurs et équipements sont en général de courte durée.

Elles constituent une obligation de performance unique. Le chiffre d'affaires est reconnu à l'avancement des coûts encourus.

- **Achats pour le compte de tiers**

Le groupe achète également des équipements pour le compte de tiers. Dans cette situation, la méthode de reconnaissance du revenu est la suivante :

- Lorsque le groupe sert d'intermédiaire entre ses fournisseurs et ses clients finaux, le groupe agit en tant qu'agent et constate alors la marge qui résulte de cette opération en chiffre d'affaires.
- Lorsque le groupe met en place des accords de « *Sale & Lease back* », le groupe constate un produit de cession ainsi qu'une valeur nette comptable.

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 d'Air France, KLM et leurs partenaires aériens ou d'autres services gratuits auprès de leurs partenaires non aériens.

Les *Miles* sont considérés comme un élément distinct d'une vente de billet 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.

Groupe Air France-KLM

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°2013-03 de l'ANC comme des produits ou des charges non récurrents par leur fréquence, leur nature et/ou leur montant.

Ces éléments sont les suivants :

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

4.9. Agrégats utilisés dans le cadre de la communication financière

EBITDA (*Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization*) : en excluant du résultat d'exploitation courant la principale ligne n'ayant pas de contrepartie en trésorerie ("Amortissements, dépréciations et provisions"), l'EBITDA correspond à un indicateur reflétant de façon simple le niveau de trésorerie générée 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.

Cash flow libre d'exploitation : il correspond au flux net de trésorerie provenant de l'exploitation net des investissements corporels et incorporels auquel s'ajoutent les produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles. 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.

Cash flow libre d'exploitation ajusté : il correspond au cash-flow libre d'exploitation net du paiement des dettes de location.

4.10. Résultat par action

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

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

Groupe Air France-KLM

4.11. Instruments financiers

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 font, par ailleurs, l'objet d'une dépréciation sur la base de la perte attendue. Le groupe a opté pour la méthode de l'approche simplifiée concernant la dépréciation des créances clients. En effet, les processus automatisés de facturation et paiement des clients pour les activités Passage et Cargo limitent considérablement les risques de crédit. Par ailleurs, le groupe a également recours à des assurances-crédit pour réduire le risque d'impayés qui peut exister en ce qui concerne les créances détenues sur les clients de l'activité Maintenance.

Le groupe estime que l'évolution du risque de crédit des actifs financiers non courants depuis leur comptabilisation initiale est limitée en raison des critères en vigueur pour leur sélection (e.g. type d'instrument, notation des contreparties, échéance). La dépréciation comptabilisée par le groupe correspond au montant des pertes de crédit attendues sur les 12 mois suivant la clôture.

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'instruments de capitaux propres 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.

L'évaluation des instruments de capitaux propres est soit en juste valeur par le compte de résultat soit en juste valeur par les autres éléments du résultat global. En effet :

- Lorsque l'instrument de capitaux propres est considéré comme un investissement en trésorerie, c'est-à-dire qu'il est détenu à des fins de transaction monétaire, ses réévaluations sont enregistrées en « autres produits et charges financiers ».
- Lorsque l'instrument de capitaux propres est considéré comme un investissement en industrie, c'est-à-dire qu'il est détenu pour des raisons stratégiques (car il s'agit principalement de titres détenus dans des entreprises qui ont une activité proche de celle du groupe), ses réévaluations sont enregistrées en « autres éléments du résultat global » non recyclables. Les dividendes sont comptabilisés en compte de résultat.

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 et crédit carbone.

Des contrats de change à terme et des options sont utilisés pour couvrir l'exposition au risque de change.

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 est couverte par des swaps ou des options sur jet fuel, gasoil ou Brent.

Enfin, le risque de crédit carbone est couvert par des achats à terme.

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 IFRS 9 « Instruments financiers ».

Groupe Air France-KLM

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 du dérivé 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.

Pour les options, seule la valeur intrinsèque est désignée comme instrument de couverture, la valeur temps étant exclue et considérée comme un coût de couverture. La variation de la juste valeur de la valeur temps de l'option est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global dans la mesure où elle se rattache à l'élément couvert. Elle est ensuite recyclée et affecte l'élément couvert lorsque celui-ci se réalise (si l'élément couvert est lié à une transaction) ou amortie sur la durée de la couverture (si l'élément couvert est lié à un intervalle de temps).

L'écart de valeur temps entre les options structurées non alignées et les options « vanilles » (i.e. alignées) correspondantes est comptabilisé en compte de résultat.

Pour les achats à terme, seule la composante spot est désignée comme instrument de couverture, la composante report / déport étant considérée comme un coût de couverture et comptabilisée de manière similaire à la valeur temps des options.

Le *basis spread* des swaps de devise est également exclu de l'instrument de couverture et est considéré comme un coût de couverture.

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 :

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

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 4.16, 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 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 marques KLM et Transavia ainsi que des slots (créneaux de décollage/atterrissage) acquis par le groupe dans le cadre de l'acquisition de KLM sont des immobilisations incorporelles identifiables dont la durée d'utilité est indéfinie. Elles 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 4.16.

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

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

Logiciels	1 à 5 ans
Licences	Durée du contrat
Développements informatiques	Jusqu'à 20 ans ^(*)

^(*) Les développements informatiques sont amortis sur la même durée d'utilité que celle du logiciel sous-jacent. Dans certains cas, ils peuvent être amortis sur une durée plus longue. Cette durée devra faire l'objet d'une documentation.

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.

Conformément à la norme IAS 23, 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 des avions ainsi que les 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 comprise entre à 20 et 25 ans.

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 des avions ainsi que les 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

4.15. Contrats de location

Les contrats de location, tels que définis par la norme IFRS 16 « Contrats de location », sont comptabilisés au bilan, ce qui se traduit par la constatation :

- d'un actif qui correspond au droit d'utilisation de l'actif loué pendant la durée du contrat et
- d'une dette au titre de l'obligation de paiement.

Ne sont pas éligibles à un traitement comptable selon la norme IFRS 16, les appareils :

- qui ont été acquis par la compagnie ou pour lesquels la compagnie a pris une part prépondérante dans le processus d'acquisition auprès des constructeurs ;
- et qui seront très certainement acquis au terme du contrat de location au regard des conditions contractuelles.

Ces montages financiers étant des achats en substance d'actifs et non des locations, la dette correspondante est considérée comme une dette financière, au sens de la norme IFRS 9 et l'actif, comme une immobilisation aéronautique, conformément à la norme IAS 16.

Evaluation du droit d'utilisation des actifs

A la date de prise d'effet d'un contrat de location, le droit d'utilisation est évalué à son coût et comprend :

- le montant initial de la dette auquel sont ajoutés, s'il y a lieu, les paiements d'avance faits au loueur, nets le cas échéant, des avantages reçus du bailleur ;
- le cas échéant, les coûts directs initiaux encourus par le preneur pour la conclusion du contrat. Il s'agit des coûts marginaux qui n'auraient pas été engagés si le contrat n'avait pas été conclu ;
- les coûts estimés de remise en état et de démantèlement du bien loué selon les termes du contrat. A la date de comptabilisation initiale du droit d'utilisation, le preneur ajoute à ces coûts, le montant actualisé de la dépense de remise en état et / ou de démantèlement en contrepartie d'un passif ou d'une provision de restitution tel que décrit en note 4.20. Ces coûts incluent notamment les obligations de maintenance au titre des moteurs et des cellules des avions.

Le droit d'utilisation est amorti sur la durée d'utilité des actifs sous-jacents (durée du contrat de location pour la composante loyer, heures de vol pour la composante relative à la maintenance des moteurs ou linéairement pour la composante maintenance de la cellule jusqu'à la date de prochaine grande visite).

Groupe Air France-KLM

Evaluation de la dette de loyer

A la prise d'effet du contrat, la dette de location est comptabilisée pour un montant égal à la valeur actualisée des loyers sur la durée du contrat.

Les montants pris en compte au titre des loyers dans l'évaluation de la dette sont :

- les loyers fixes (y compris les loyers fixes en substance, c'est-à-dire que même s'ils contiennent une variabilité dans la forme, ils sont en substance inévitables) ;
- les loyers variables basés sur un taux ou un index en utilisant le taux ou l'index à la date de prise d'effet du contrat ;
- les paiements à effectuer par le preneur en vertu d'une garantie de valeur résiduelle ;
- les pénalités à verser en cas d'exercice d'une option de résiliation ou de non renouvellement du contrat, si la durée du contrat a été déterminée en faisant l'hypothèse que le preneur l'exercerait.

L'évolution de la dette liée au contrat de location est la suivante :

- elle est augmentée à hauteur des charges d'intérêts déterminées par application du taux d'actualisation à la dette, à l'ouverture de la période ;
- et diminuée du montant des paiements effectués.

La charge d'intérêts de la période ainsi que les paiements variables, non pris en compte lors de l'évaluation initiale de la dette, et encourus au cours de la période considérée, sont comptabilisés en charges.

Par ailleurs, la dette peut être ré-estimée dans les situations suivantes :

- révision de la durée de location,
- modification liée à l'évaluation du caractère raisonnablement certain (ou non) de l'exercice d'une option,
- ré-estimation relative aux garanties de valeur résiduelle,
- révision des taux ou indices sur lesquels sont basés les loyers lorsque l'ajustement des loyers a lieu.

Typologie des contrats de location capitalisés

- Contrats de location « Avion »

Pour les contrats de location des avions remplissant les critères de capitalisation définis par la norme IFRS 16, la durée de location correspond à la période non résiliable de chaque contrat sauf si le groupe est raisonnablement certain d'exercer les options de renouvellement prévues contractuellement. Ceci peut être le cas, par exemple, si des travaux importants d'aménagement des cabines ont été effectués alors que la durée résiduelle de location est significativement plus faible que la durée d'amortissement des aménagements des cabines. Le traitement comptable des obligations de maintenance des avions loués est décrit dans la note 4.20.

Les contrats de location avions conclus par le groupe n'incluent pas de clause de valeur garantie des actifs loués.

Le taux d'actualisation utilisé pour évaluer la dette de loyer correspond, pour chaque avion, au taux d'intérêt implicite induit par les éléments contractuels ainsi que des valeurs résiduelles de marché. En effet, ce taux peut être facilement calculé compte tenu de la disponibilité des données actuelles et futures concernant la valeur des avions. Ce taux est recalculé à chaque renouvellement (prolongation) de contrat. Il donne une valeur actuelle cumulée des paiements minimaux au titre de la location et de la valeur résiduelle non garantie égale à la somme de la juste valeur de l'actif loué et des coûts directs initiaux du loueur.

La majeure partie des contrats de location d'avions étant libellés en dollar US, le groupe a mis en place, à compter du 1^{er} janvier 2018, une couverture de flux de trésorerie de son chiffre d'affaires en dollar US par la dette de location en dollar US. La réévaluation de sa dette de location au taux de clôture est ainsi comptabilisée en « autres éléments du résultat global ».

- Contrats de location « Biens immobiliers »

Le groupe a identifié des contrats de location au sens de la norme pour les espaces loués dans ses hubs, les locations de bâtiments propres à l'activité maintenance, les salons dédiés dans les aéroports en dehors des hubs et les locations de bâtiments de bureaux. La durée de location correspond à la période non résiliable du contrat, la grande majorité des contrats ne comprenant pas d'options de renouvellement.

Groupe Air France-KLM

Le taux d'actualisation utilisé pour calculer la dette de loyer est déterminé, pour chaque bien, en fonction du taux marginal d'endettement à la date de commencement du contrat. Ce taux correspond au taux d'intérêt qu'obtiendrait le preneur, au commencement du contrat de location, pour emprunter sur une durée avec une garantie et dans un environnement économique similaires, les fonds nécessaires à l'acquisition de l'actif. Ce taux est obtenu par l'addition du taux des obligations d'Etat et du spread de crédit. Le taux des obligations d'Etat est spécifique à la localisation, la devise, la période et la durée. La détermination de la courbe de spread est basée sur des points de référence, chaque point constituant un financement d'actifs autres que les avions.

- Contrats de location « Autres actifs »

Les principaux contrats de location identifiés correspondent aux véhicules, à certains contrats de pools de pièces détachées et à des contrats de location de moteurs. La durée de capitalisation des loyers de location correspond à la période non résiliable du contrat, la grande majorité des contrats ne comprenant pas d'options de renouvellement. Le taux d'actualisation utilisé pour calculer la dette de loyer est déterminé, pour chaque bien, en fonction du taux marginal d'endettement à la date de commencement du contrat (Cf. paragraphe « Biens immobilier » pour la détermination du taux d'endettement marginal).

Typologie des contrats de location non capitalisés

Le groupe retient les deux exemptions prévues par la norme IFRS 16 qui permettent de ne pas comptabiliser au bilan : les contrats de courte durée et les contrats portant sur des actifs de faible valeur.

- Contrats de location de courte durée

Ces contrats ont une durée inférieure ou égale à 12 mois. Au sein du groupe, il s'agit principalement de contrats qui portent sur des locations de :

- de surfaces dans les hubs du groupe pour lesquels il existe une option de résiliation réciproque dans le respect d'un préavis inférieur ou égal à 12 mois ;
- d'appartements pour les salariés expatriés du groupe qui prévoient un préavis inférieur ou égal à 12 mois ;
- de moteurs de rechange dont la durée est inférieure ou égale à 12 mois.

- Contrats de location portant sur des actifs de faible valeur

Ces contrats concernent des locations pour lesquelles la valeur à neuf des actifs est inférieure ou égale à 5 000 dollars US. Au sein du groupe, il s'agit notamment des contrats qui portent sur des locations d'imprimantes, de tablettes, d'ordinateurs portables et de téléphones portables, notamment.

Opérations de cession-bail

Le groupe qualifie d'opérations de cession-bail, les opérations qui donnent lieu à une vente au sens de la norme IFRS 15. En particulier, une opération sera considérée comme une vente s'il n'y a pas d'option de rachat du bien à l'issue de la période de location.

- Opération considérée comme une vente selon la norme IFRS 15

Si la cession du bien par le vendeur-preneur constitue une vente au sens de la norme IFRS 15, le vendeur-preneur doit : (i) décomptabiliser l'actif sous-jacent, (ii) comptabiliser un droit d'utilisation correspondant à la quote-part conservée de la valeur nette comptable de l'actif cédé.

- Opération non considérée comme une vente selon la norme IFRS 15

Si la cession du bien par le vendeur-preneur ne constitue une vente au sens de la norme IFRS 15, le vendeur-preneur conserve à son actif le bien transféré et comptabilise à son passif une dette financière correspondant au prix de cession (reçu de l'acquéreur-bailleur).

Groupe Air France-KLM

4.16. Test de valeur d'actif

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

Pour ce test, le groupe détermine la valeur recouvrable de l'actif correspondant à la valeur la plus élevée entre sa valeur de marché diminuée des coûts de sortie et sa valeur d'utilité. Cette dernière est déterminée selon la méthode des flux futurs de trésorerie actualisés, estimée à partir d'hypothèses budgétaires validées par la direction, d'un taux d'actualisation correspondant au coût moyen pondéré du capital et d'un taux de croissance reflétant les hypothèses de marché propres 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 : réseau, maintenance, loisirs et autres qui sont des ensembles homogènes d'actifs dont l'utilisation génère des flux d'entrée de trésorerie identifiables.

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.

4.17. 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.

4.18. 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.

4.19. 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 les régimes d'avantages à long terme (essentiellement médailles du travail) sont comptabilisés en résultat.

Groupe Air France-KLM

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 »).

4.20. Passifs et provisions de restitution pour avions loués

Le groupe comptabilise des passifs et des provisions de restitution au titre des obligations de maintenance requises dans le cadre de la location des appareils auprès de loueurs. La constitution de ces passifs et provisions de restitution dépend du type d'obligations de maintenance à remplir avant la restitution de ces appareils aux loueurs : révisions et travaux de remise en état, reconstitution des potentiels de la cellule et du moteur, remplacement des pièces à durée de vie limitée.

Révisions et travaux de remise en état (ne dépendant pas de l'utilisation de l'avion)

Les coûts qui résultent des travaux devant être effectués juste avant la restitution de l'appareil aux loueurs tels que la peinture de la coque ou la révision (« Check C ») de l'appareil sont enregistrés en provisions de restitution dès le commencement du contrat. La contrepartie de ces provisions de restitution est comptabilisée en complément dans la valeur comptable du droit d'utilisation de l'avion à l'origine. Ce complément de droit d'utilisation est amorti sur la durée du contrat de location.

Reconstitution des potentiels et remplacement des pièces à durée de vie limitée (dépendant de l'utilisation de l'avion et de ses moteurs)

Les potentiels de la cellule et du moteur ainsi que les pièces à durée de vie limitée sont comptabilisés en complément dans le droit d'utilisation car ils sont considérés comme des composants à part entière, distincts des composants physiques que sont le moteur et la cellule. Ces composants correspondent à la contrepartie du passif de restitution, enregistré pour sa totalité au commencement du contrat. Lorsque des événements de maintenance ayant pour but de reconstituer ces potentiels ou de remplacer les pièces à durée de vie limitée ont lieu, les coûts encourus sont capitalisés. Les potentiels et les pièces à durée de vie limitée sont amortis sur la durée d'utilité des actifs sous-jacents (heures de vol pour la composante potentiels moteurs, linéairement, jusqu'à la date de la prochaine grande visite, pour la composante potentiel cellule et cycles pour les pièces à durée de vie limitée).

4.21. 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 décaissement 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.

Groupe Air France-KLM

4.22. 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 de la façon suivante :

- 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.

4.23. Frais d'augmentation de capital

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

4.24. Impôts courants et 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 4.16).

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 CVAE 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 ».

Groupe Air France-KLM

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

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

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

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

5. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

- **Période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2019**

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours de la période close au 31 décembre 2019.

- **Période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2018**

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours de la période close au 31 décembre 2018.

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 :

Réseau : Les revenus de ce secteur qui comprend le passage réseau et le cargo 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.

Les 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 cargo correspondent essentiellement à la vente de capacité à d'autres transporteurs et aux transports de marchandises effectués pour le groupe par des compagnies aériennes tierces.

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

Groupe Air France-KLM

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.

Les résultats alloués aux secteurs d'activité correspondent à ceux qui sont affectables de façon directe ou qui peuvent être alloués de façon raisonnable à ces segments d'activité. Les montants répartis dans les secteurs d'activité correspondent principalement à 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 2019

<i>En millions d'euros</i>	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Total
Chiffre d'affaires total	23 315	4 616	1 747	251	-	29 929
Chiffre d'affaires intersecteurs	(43)	(2 478)	(3)	(217)	-	(2 741)
Chiffre d'affaires externe	23 272	2 138	1 744	34	-	27 188
EBITDA	3 130	606	362	30	-	4 128
Résultat d'exploitation courant	749	260	131	1	-	1 141
Résultat des activités opérationnelles	655	220	130	5	-	1 010
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	3	-	20	-	23
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(664)	(664)
Impôts	-	-	-	-	(76)	(76)
Résultat net des activités poursuivies	655	223	130	25	(740)	293
Amortissements de l'exercice	(2 359)	(326)	(230)	(26)	-	(2 941)
Autres éléments non monétaires	179	43	10	18	(12)	238
Total actifs	16 679	3 936	1 661	1 996	6 463	30 735
Passifs sectoriels	10 106	1 857	1 061	209	3 965	17 198
Dettes financières, dettes de loyers, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	13 537	13 537
Total passifs	10 106	1 857	1 061	209	17 502	30 735
Investissements corporels et incorporels	2 761	432	177	2	-	3 372

Les actifs non répartis d'un montant de 6,5 milliards d'euros comprennent la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 3,7 milliards d'euros, les actifs de retraite pour 0,4 milliard d'euros, les immobilisations financières pour 1,1 milliard d'euros, les impôts différés pour 0,5 milliard d'euros, les impôts et taxes pour 0,2 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,5 milliard d'euros.

Les passifs sectoriels non répartis, d'un montant de 4 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les provisions retraite pour 2,3 milliards d'euros, les dettes fiscales et sociales pour 1,2 milliard d'euros, les impôts différés pour 0,1 milliard d'euros, les impôts et taxes pour 0,1 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,3 milliard d'euros.

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

Groupe Air France-KLM

- Période close au 31 décembre 2018 (retraité) ⁽¹⁾

<i>En millions d'euros</i>	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Total
Chiffre d'affaires total	22 711	4 349	1 601	247	-	28 908
Chiffre d'affaires intersecteurs	(40)	(2 429)	(6)	(209)	-	(2 684)
Chiffre d'affaires externe	22 671	1 920	1 595	38	-	26 224
EBITDA	3 352	534	369	38	-	4 293
Résultat d'exploitation courant	1 042	214	145	4	-	1 405
Résultat des activités opérationnelles	999	216	145	33	-	1 393
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	1	2	-	12	-	15
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(762)	(762)
Impôts	-	-	-	-	(224)	(224)
Résultat net des activités poursuivies	1 000	218	145	45	(986)	422
Amortissements de l'exercice	(2 297)	(316)	(223)	(34)	-	(2 870)
Autres éléments non monétaires	(190)	(3)	(84)	(30)	53	(254)
Total actifs	17 158	4 121	1 585	495	6 278	29 637
Passifs sectoriels	10 126	1 546	968	34	4 069	16 743
Dettes financières, dettes de loyers, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	12 894	12 894
Total passifs	10 126	1 546	968	34	16 963	29 637
Investissements corporels et incorporels (activités poursuivies)	2 199	455	190	-	-	2 844

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

Les actifs non répartis d'un montant de 6,3 milliards d'euros comprennent la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 3,6 milliards d'euros, les actifs de retraite pour 0,3 milliard d'euros, les immobilisations financières pour 1,1 milliard d'euros, les impôts différés pour 0,6 milliard d'euros, les impôts et taxes pour 0,2 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,5 milliard d'euros.

Les passifs sectoriels non répartis, d'un montant de 4,1 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les provisions retraite pour 2,1 milliards d'euros, une partie des autres provisions pour 0,1 milliard d'euros, les dettes fiscales et sociales pour 1,2 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,7 milliard d'euros.

Les dettes financières, les dettes de loyers, 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 2019

<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
Transport	6 407	2 516	4 751	1 111	567	2 134	3 417	1 348	22 251
Autres recettes	389	152	169	65	20	128	52	46	1 021
Total Réseau	6 796	2 668	4 920	1 176	587	2 262	3 469	1 394	23 272
Transport	511	1 020	187	13	5	5	9	4	1 754
Autres recettes	(12)	(10)	(3)	-	-	-	8	7	(10)
Total Transavia	499	1 010	184	13	5	5	17	11	1 744
Maintenance	1 214	796	24	-	-	3	101	-	2 138
Autres	8	26	-	-	-	-	-	-	34
Total	8 517	4 500	5 128	1 189	592	2 270	3 587	1 405	27 188

- Période close au 31 décembre 2018 (retraité) ⁽¹⁾

<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
Transport	6 235	2 446	4 782	1 051	571	2 083	3 143	1 421	21 732
Autres recettes	308	174	168	55	15	138	45	36	939
Total Réseau	6 543	2 620	4 950	1 106	586	2 221	3 188	1 457	22 671
Transport	470	936	157	10	13	3	7	3	1 599
Autres recettes	(2)	(9)	(2)	-	-	-	9	-	(4)
Total Transavia	468	927	155	10	13	3	16	3	1 595
Maintenance	1 044	764	26	-	-	2	84	-	1 920
Autres	10	28	-	-	-	-	-	-	38
Total	8 065	4 339	5 131	1 116	599	2 226	3 288	1 460	26 224

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

Groupe Air France-KLM

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

- Période close au 31 décembre 2019

<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
Réseau	1 700	4 963	1 668	2 900	4 859	2 182	3 979	22 251
Transavia	23	1 602	-	129	-	-	-	1 754
Total Transport	1 723	6 565	1 668	3 029	4 859	2 182	3 979	24 005

- Période close au 31 décembre 2018

<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
Réseau	1 734	4 804	1 617	2 860	4 616	2 231	3 870	21 732
Transavia	24	1 459	-	116	-	-	-	1 599
Total Transport	1 758	6 263	1 617	2 976	4 616	2 231	3 870	23 331

7. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		retraité ⁽¹⁾
Carburant avions	5 511	4 958
Affrètements aéronautiques	525	577
Redevances aéronautiques	1 933	1 893
Commissariat	822	783
Achat d'assistance en escale	1 715	1 673
Achats et consommations d'entretien aéronautique	2 628	2 410
Frais commerciaux et de distribution	1 029	1 034
Autres frais	1 730	1 618
Total	15 893	14 946
<i>Hors carburant</i>	<i>10 382</i>	<i>9 988</i>

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

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>	2019	2018
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Salaires et traitements	5 585	5 328
Autres charges sociales	1 118	1 097
Charges de retraite à cotisations définies	707	670
Charges de retraite à prestations définies	281	219
Coûts du personnel intérimaire	253	241
Charge d'intéressement	131	191
Autres	64	13
Total	8 139	7 759

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

Effectifs moyens de la période

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre	2019	2018
Pilotes	8 512	7 983
Personnel navigant commercial	22 465	21 973
Personnel au sol	52 119	51 570
Personnel intérimaire	3 042	3 188
Total	86 138	84 714

9. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		retraité ⁽¹⁾
Amortissements		
Immobilisations incorporelles	151	160
Immobilisations aéronautiques	1 238	1 194
Autres immobilisations corporelles	199	195
Droits d'utilisation	1 353	1 321
	2 941	2 870
Dépréciations et provisions		
Stocks	18	2
Créances	16	43
Provisions	12	(27)
	46	18
Total	2 987	2 888

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

Les variations d'amortissements des immobilisations sont présentées dans les notes 16, 18, et celles sur les droits d'utilisation en note 20.

Les variations des dépréciations relatives aux stocks et aux créances sont présentées dans les notes 24, 25 et 26.

Les mouvements au bilan du poste « provisions » sont détaillés dans la note 30.

Groupe Air France-KLM

10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		retraité ⁽¹⁾
Production capitalisée	1 122	993
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	(49)	(57)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	64	(16)
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone	(54)	(19)
Autres	42	36
Total	1 125	937

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

11. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Charges de restructuration	(36)	(19)
Modification des plans de retraite	(11)	(5)
Résultat sur cession de filiales et participations	-	(1)
Autres cessions d'actifs	6	32
Sortie des A380 de la flotte	(126)	-
Autres	14	(23)
Autres produits et charges non courants	(153)	(16)

- **Période close au 31 décembre 2019**

Charges de restructuration

Au 31 décembre 2019, ce poste comprend principalement une nouvelle provision relative à un plan de départ volontaire du personnel au sol d'Air France (voir note 3.1).

Modification des plans de retraite

Un accord a été signé le 22 février 2019 modifiant les indemnités de départ à la retraite des pilotes d'Air France qui partent à la retraite à 60 ans ou plus sous respect d'un délai de prévenance de 12 mois représentant une augmentation de l'engagement de 11 millions d'euros.

Sortie des A380 de la flotte

Ce poste correspond à l'impact de la sortie anticipée des A380 de la flotte d'Air France (voir note 3.1) pour un montant de 126 millions d'euros au titre de l'exercice. Le groupe a assimilé cette opération non récurrente significative à des cessions d'actifs et à une restructuration des activités opérationnelles. Il inclut :

- La différence entre le plan d'amortissements initial, soit une exploitation normale attendue pour ce type d'avion de 20 ans, et les amortissements accélérés suite à la sortie anticipée, soit un montant de 52 millions d'euros. Les pentes d'amortissements ont été revues afin que la valeur nette comptable à la date de sortie des avions converge vers la valeur estimée de réalisation.
- La dépréciation d'actifs dédiés à cette flotte pour 74 millions d'euros (incluant notamment des études sur aménagement, des pénalités de contrat, pièces détachées)

- **Période close au 31 décembre 2018**

Charges de restructuration

Ce poste comprend principalement une nouvelle provision relative à un plan de départ volontaire concernant le personnel navigant de KLM.

Groupe Air France-KLM

Modification des régimes de retraite au Royaume-Uni

En 2018, la Haute Cour de justice du Royaume-Uni a rendu son jugement sur l'affaire de la Lloyds Bank, disposant que dans le cadre des régimes de retraite au Royaume-Uni, la retraite minimum garantie (*Guaranteed Minimum Pension - GMP*) doit être identique pour les hommes et les femmes. Le groupe compte deux plans de retraite au Royaume-Uni pour lesquels une réévaluation a été réalisée par un cabinet d'actuariat. Une charge exceptionnelle de 5 millions d'euros a été comptabilisée en 2018, correspondant au complément de cotisations de retraite à prestations définies.

Autres cessions d'actifs

Les autres cessions se composent principalement de la vente immobilière de Vilgénis en région parisienne, et des activités de Jet Center basées à l'aéroport d'Amsterdam Schiphol.

Autres

Ce poste comprend principalement l'ajustement de la provision pour amende cargo pour un montant net de (8) millions d'euros.

Groupe Air France-KLM

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

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		retraité ⁽¹⁾
Produits des valeurs mobilières de placement	2	3
Autres produits financiers	47	36
Produits financiers	49	39
Intérêts sur dettes financières	(132)	(141)
Intérêts sur dettes de loyers	(276)	(293)
Intérêts intercalaires capitalisés	23	17
Autres éléments non monétaires	(43)	(32)
Autres charges financières	(14)	(16)
Coût de l'endettement financier brut	(442)	(465)
Coût de l'endettement financier net	(393)	(426)
Résultat de change	(80)	(224)
Instruments financiers et variation de juste valeur des titres revalorisés par le résultat	33	55
Dotation nette aux provisions	(5)	(5)
Désactualisation des provisions	(212)	(152)
Autres	(7)	(10)
Autres produits et charges financiers	(271)	(336)
Total	(664)	(762)

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

Coût de l'endettement financier net

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

Résultat de change

Au 31 décembre 2019, le résultat de change inclut principalement une perte de change latente de 82 millions d'euros composée d'une perte de 42 millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US et d'une perte de 36 millions d'euros principalement au titre de la dette dollar US (15 millions d'euros) et en yen japonais (26 millions d'euros).

Au 31 décembre 2018, le résultat de change inclut principalement une perte de change de 224 millions d'euros composée d'une perte de 133 millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US et d'une perte de 101 millions d'euros principalement au titre de la dette dollar US (20 millions d'euros) et en yen japonais (56 millions d'euros).

Instruments financiers et variation de juste valeur des titres couverts

Au 31 décembre 2019, ce poste comprend principalement un gain dû à la variation de juste valeur des actions Amadeus après couverture pour un montant de 42 millions d'euros et une perte sur la valeur temps non alignée des options dissymétriques à barrière pour un montant de 4 millions d'euros.

Au 31 décembre 2018, ce poste comprend principalement un gain dû à la variation de juste valeur des actions Amadeus après couverture pour un montant de 12 millions d'euros et un gain sur la valeur temps non alignée des options dissymétriques à barrière pour un montant de 41 millions d'euros.

Groupe Air France-KLM

Désactualisation des provisions

Le taux utilisé pour désactualiser les passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions long terme s'élève à 6,0% en 2019 contre 4,6% en 2018.

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>	2019	2018
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		retraité ⁽¹⁾
(Charge) / produit d'impôt courant	(97)	(24)
Variation des différences temporaires	(44)	(41)
Impact de la CVAE	3	3
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	62	(162)
(Charge) / produit d'impôt différé des activités poursuivies	21	(200)
Total	(76)	(224)

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

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 2018, votée en décembre 2017, prévoit une baisse du taux d'impôt progressive sur les sociétés à 25,83% applicable au groupe fiscal français en 2022. L'impact de ce changement de taux s'est traduit par une diminution des impôts différés actifs, et donc une charge d'impôt différé, sur l'exercice 2017.

- **Groupe fiscal néerlandais**

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

En 2019, le gouvernement néerlandais a décidé d'abaisser le taux d'impôt sur les sociétés à 21,70% en 2021. L'impact de ce changement s'est traduit par une diminution des impôts différés passifs, et donc un produit d'impôt différé, de 6 millions d'euros sur l'exercice 2019.

Au 31 décembre 2019, le groupe fiscal néerlandais n'a pas de déficits reportables.

Groupe Air France-KLM

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

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Coupons sur titres subordonnés	8	13
OCEANE	(19)	-
Eléments recyclables du résultat global	(115)	270
Eléments non recyclables du résultat global	(68)	49
Instruments de capitaux propres	3	-
Retraites	(71)	49
Total	(194)	332

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>	2019	2018
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		retraité ⁽¹⁾
Résultat avant impôt	346	631
Taux d'impôt applicable en France	34,43%	34,43%
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	(119)	(217)
Différence de taux d'imposition en France/ étranger	57	84
Eléments non déductibles ou non imposables	(10)	1
Variation des actifs d'impôts différés non reconnus	(3)	(88)
Impact du changement de taux d'impôt	6	-
Impact de la CVAE	(9)	(11)
Autres	2	7
Impôt	(76)	(224)
Taux d'impôt réel	22,0%	35,5%

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

Le taux d'impôt en vigueur en France à échéance 2019 s'élève à 34,43%.

L'impôt différé a été calculé sur la base d'une baisse progressive du taux d'impôt sur les sociétés de 34,43% à 25,83%, applicable au groupe fiscal français en 2022, en fonction de l'échéancier de reversement et du taux d'impôt applicable à chacune des échéances.

Le taux d'impôt en vigueur aux Pays-Bas est de 25%. Ce taux d'impôt va être abaissé à 21,70% en 2021. L'impact de ce changement de taux est présenté sur le ligne « Impact du changement de taux d'impôt ».

Groupe Air France-KLM

13.4. Variations des impôts différés au cours de la période

<i>En millions d'euros</i>	1er janvier 2019 retraité ⁽¹⁾	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en autres éléments du résultat global	Montants reconnus en capitaux propres	Reclassement et autres	31 décembre 2019
Immobilisations aéronautiques	(1 208)	119	-	-	(2)	(1 091)
Droits d'utilisation	(1 028)	145	-	-	-	(883)
Actifs de retraite	(41)	(50)	(61)	-	60	(92)
Dettes financières	727	(94)	3	(11)	2	627
Dettes de loyers	855	(102)	4	-	-	757
Titres de transport émis non utilisés	171	(11)	-	-	-	160
Débiteurs et créiteurs divers	135	8	(123)	-	(34)	(14)
Provisions	406	(105)	(4)	-	21	318
Autres	(226)	100	(2)	-	25	(103)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	764	11	-	-	(73)	702
Impôts différés actif / (passif) nets	555	21	(183)	(11)	(1)	381

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

<i>En millions d'euros</i>	1er janvier 2018 retraité ⁽¹⁾	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en autres éléments du résultat global	Montants reconnus en capitaux propres	Reclassement et autres	31 décembre 2018 retraité ⁽¹⁾
Immobilisations aéronautiques	(1 235)	27	-	-	-	(1 208)
Droits d'utilisation	(1 650)	102	-	-	520	(1 028)
Actifs de retraite	(76)	(24)	59	-	-	(41)
Dettes financières	740	(24)	-	13	(2)	727
Dettes de loyers	1 405	(163)	23	-	(410)	855
Titres de transport émis non utilisés	202	18	-	-	(49)	171
Débiteurs et créiteurs divers	(59)	(57)	246	-	5	135
Provisions	400	69	(6)	-	(57)	406
Autres	(223)	14	(3)	-	(14)	(226)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	913	(162)	-	-	13	764
Impôts différés actif / (passif) nets	417	(200)	319	13	6	555

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

Groupe Air France-KLM

- **Groupe fiscal français**

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale français s'élèvent à 693 millions d'euros avec pour base 5 039 millions d'euros au 31 décembre 2019 et au 31 décembre 2018.

La position globale d'impôts différés sur le groupe fiscal français est un actif net de 497 millions d'euros.

- **Groupe fiscal néerlandais**

Le périmètre d'intégration fiscale néerlandais n'a pas d'impôts différés activés au titre des déficits reportables au 31 décembre 2019. Au 31 décembre 2018, le montant s'élevait à 60 millions d'euros avec pour base 241 millions d'euros.

13.5. Actifs d'impôt différé non reconnus

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2019		31 décembre 2018	
	Base	Impôt	Base	Impôt
Différences temporelles déductibles	1 022	264	910	235
Pertes fiscales	4 947	1 277	4 947	1 278
Total	5 969	1 541	5 857	1 513

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

- **Groupe fiscal français**

Au 31 décembre 2019, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés se traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt différé de 1 532 millions d'euros (soit une base de 5 915 millions d'euros), dont 1 272 millions d'euros au titre des pertes fiscales et 260 millions au titre des différences temporaires (non reconnaissance des actifs d'impôts sur les provisions de restructuration et de retraites).

Au 31 décembre 2018, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés s'était traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt de 1 503 millions d'euros (soit une base de 5 803 millions d'euros), dont 1 272 millions d'euros au titre des pertes fiscales et 231 millions au titre des différences temporaires (non reconnaissance des actifs d'impôts sur les provisions restructuration et retraites).

- **Groupe fiscal néerlandais**

Au 31 décembre 2019, le groupe fiscal néerlandais n'a pas d'impôt différé actif non reconnu.

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

Groupe Air France-KLM

14. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION

14.1 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>	2019	2018
Exercice clos au 31 décembre		retraité ⁽¹⁾
Résultat net - propriétaires de la société mère	290	420
Résultat net des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	290	420
Coupons sur titres subordonnés (après impôts)	(17)	(25)
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	273	395
Résultat net de base des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	273	395

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

Le résultat par action avant dilution (résultat de base par action) correspond au résultat net, rapporté au nombre moyen pondéré des actions en circulation au cours de l'exercice, déduction faite du nombre moyen pondéré de titres autodétenus.

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

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Exercice clos au 31 décembre		retraité ⁽¹⁾
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	279	395
Résultat net de base des activités poursuivies - propriétaires de la société mère	279	395
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat : intérêts versés sur les obligations convertibles et amortissements de la composante capitaux propres (net d'impôt)	6	-
Résultat net - propriétaires de la société mère (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	285	395

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

Pour le calcul du résultat dilué par action, le nombre moyen pondéré d'actions en circulation est ajusté pour tenir compte de l'effet potentiellement dilutif de tous les instruments de capitaux propres émis par la société, en particulier les options de souscription d'actions et les actions de performance. La dilution résultant de l'exercice d'options de souscription d'actions ou d'actions de performance est déterminée selon la méthode définie par la norme IAS 33.

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

Groupe Air France-KLM

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

Période du 1er janvier au 31 décembre	2019	2018
Nombre moyen pondéré :		
- d'actions ordinaires émises	428 634 035	428 634 035
- d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 116 420)	(1 116 420)
- d'autres actions propres achetées	(85 151)	(85 151)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	427 432 464	427 432 464
Conversion des OCEANE	27 901 785	-
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	455 334 249	427 432 464

La variation du nombre d'actions est présenté en note 28.1.

14.2 Instruments non dilutifs

Le groupe Air France-KLM ne possède aucun instrument non dilutif au 31 décembre 2019.

14.3 Instruments émis postérieurement à la clôture

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

Groupe Air France-KLM

15. GOODWILL

15.1 Détail des goodwill

<i>En millions d'euros</i>	2019			2018		
Au 31 décembre	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette
Réseau	197	-	197	196	-	196
Maintenance	24	(4)	20	25	(4)	21
Total	221	(4)	217	221	(4)	217

15.2 Variation de la valeur nette des goodwill

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Au 31 décembre		
Solde en début de période	217	216
Variation de la conversion	-	1
Solde en fin de période	217	217

Groupe Air France-KLM

16. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

<i>En millions d'euros</i>	Marques et slots	Autres immobilisations incorporelles	Total
<u>Valeur brute</u>			
Montant au 31 décembre 2017	280	1 744	2 024
Acquisitions	-	253	253
Cessions	-	(66)	(66)
Transfert	-	(106)	(106)
Montant au 31 décembre 2018	280	1 825	2 105
Acquisitions	-	328	328
Cessions	-	(319)	(319)
Transfert	-	(23)	(23)
Montant au 31 décembre 2019	280	1 811	2 091
<u>Amortissements</u>			
Montant au 31 décembre 2017	(6)	(895)	(901)
Amortissements de la période	-	(160)	(160)
Reprises sur cessions	-	44	44
Transfert	-	106	106
Montant au 31 décembre 2018	(6)	(905)	(911)
Amortissements de la période	-	(151)	(151)
Reprises sur cessions	-	253	253
Transfert	-	23	23
Montant au 31 décembre 2019	(6)	(780)	(786)
<u>Valeur nette</u>			
Au 31 décembre 2018	274	920	1 194
Au 31 décembre 2019	274	1 031	1 305
<u>Dont</u>			
<i>Activité Réseau</i>	256		
<i>Activité Transavia</i>	8		
<i>Activité Maintenance</i>	5		
<i>Activité Autres</i>	5		

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.

Au 1^{er} janvier 2019, Air France KLM a prolongé la durée de vie de certains développements informatiques principaux jusqu'à 20 ans. Cette décision entraîne une diminution d'amortissement de 22 millions d'euros sur 2019.

Groupe Air France-KLM

17. TEST DE VALEUR D'ACTIF

- **Au 31 décembre 2019**

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 (se référer à la note « règles et méthodes comptables »).

La valeur recouvrable des actifs des UGT a été déterminée par référence à la valeur d'utilité au 31 décembre 2019. Pour ces UGT, les tests ont été réalisés sur la base d'un plan cible à trois ans du groupe, validé par la direction.

Les projections en matière de chiffre d'affaires (réseau, loisirs et maintenance), de coûts et d'investissements sont fondées sur des hypothèses raisonnables et correspondent aux meilleures estimations de la Direction. Ces estimations reposent sur la projection du nombre de passagers, et des économies liées à la poursuite des plans d'économie mis en œuvre par le Groupe.

Le taux d'actualisation utilisé pour le test est le coût moyen pondéré du capital. Celui-ci s'élève à 5,9% à fin décembre 2019, contre 6,3% à fin décembre 2018.

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 2019. 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 2018**

Au 31 décembre 2018, aucune dépréciation n'a été constatée sur les UGT du groupe.

Groupe Air France-KLM

18. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

<i>En millions d'euros</i>	Immobilisations aéronautiques				Autres immobilisations corporelles					Total
	Avions en pleine propriété	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total	
Valeur brute										
1er janvier 2018 retraité ⁽¹⁾	16 263	988	2 021	19 272	2 639	1 251	156	943	4 989	24 261
Acquisitions	389	1 889	35	2 313	24	46	157	47	274	2 587
Cessions	(1 156)	-	(171)	(1 327)	(60)	(25)	-	(36)	(121)	(1 448)
Couverture de change	-	(159)	-	(159)	-	-	-	-	-	(159)
Transfert	722	(1 684)	311	(651)	71	35	(126)	24	4	(647)
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	1	-	-	1	1
Autres	(33)	-	3	(30)	2	-	-	2	4	(26)
31 décembre 2018 retraité ⁽¹⁾	16 185	1 034	2 199	19 418	2 676	1 308	187	980	5 151	24 569
Acquisitions	407	1 970	376	2 753	27	47	179	40	293	3 046
Cessions	(825)	(24)	(238)	(1 087)	(88)	(206)	1	(58)	(351)	(1 438)
Couverture de change	-	(39)	-	(39)	-	-	-	-	-	(39)
Transfert	1 346	(1 704)	167	(191)	86	19	(162)	31	(26)	(217)
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	79	26	(79)	26	7	1	-	-	8	34
31 décembre 2019	17 192	1 263	2 425	20 880	2 708	1 169	205	993	5 075	25 955
Amortissements										
1er janvier 2018 retraité ⁽¹⁾	(8 578)	-	(750)	(9 328)	(1 811)	(977)	-	(783)	(3 571)	(12 899)
Amortissements de la période	(1 053)	-	(94)	(1 147)	(92)	(61)	-	(42)	(195)	(1 342)
Reprises sur cessions	1 079	-	116	1 195	58	24	-	35	117	1 312
Transfert	205	-	(1)	204	(1)	3	-	-	2	206
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	50	-	(84)	(34)	-	(1)	-	-	(1)	(35)
31 décembre 2018 retraité ⁽¹⁾	(8 297)	-	(813)	(9 110)	(1 846)	(1 012)	-	(790)	(3 648)	(12 758)
Amortissements de la période	(1 112)	-	(128)	(1 240)	(91)	(62)	-	(46)	(199)	(1 439)
Reprises sur cessions	787	-	177	964	87	204	-	58	349	1 313
Transfert	(117)	-	(18)	(135)	(1)	9	-	(4)	4	(131)
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	55	-	(80)	(25)	-	(1)	-	-	(1)	(26)
31 décembre 2019	(8 684)	-	(862)	(9 546)	(1 851)	(862)	-	(782)	(3 495)	(13 041)
Valeur nette										
31 décembre 2018 retraité ⁽¹⁾	7 888	1 034	1 386	10 308	830	296	187	190	1 503	11 811
31 décembre 2019	8 508	1 263	1 563	11 334	857	307	205	211	1 580	12 914

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

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

Au 1er janvier 2019, Air France a prolongé la durée de vie de sa flotte d'A330 à vingt-cinq ans.

Groupe Air France-KLM

Cette durée de vie était précédemment de vingt ans, cette décision entraîne une diminution d'amortissement de 9 millions d'euros sur 2019 par rapport à 2018.

Un détail des immobilisations données en garantie est communiqué dans la note 38 de ces états financiers.

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

19. 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>	2019	2018
Au 31 décembre		retraité ⁽¹⁾
Acquisition d'immobilisations aéronautiques	2 746	2 325
Acquisition d'autres immobilisations corporelles	293	274
Acquisition d'immobilisations incorporelles	328	253
Part des acquisitions non encore payée	5	(8)
Total	3 372	2 844

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

20. DROITS D'UTILISATION

Le tableau ci-dessous présente les droits d'utilisation par catégorie :

<i>En millions d'euros</i>	Avion	Maintenance	Terrains & constructions	Autres	Total
Valeur nette					
Au 1er janvier 2018 retraité ⁽¹⁾	3 792	1 695	473	246	6 206
Nouveau contrat	27	147	249	34	457
Modification de contrat	99	69	2	-	170
Cessions	(1)	(5)	-	-	(6)
Transfert	(3)	132	6	45	180
Amortissement	(795)	(343)	(122)	(62)	(1 322)
Autres	18	(13)	(23)	(3)	(21)
Au 31 décembre 2018 retraité ⁽¹⁾	3 137	1 682	585	260	5 664
Nouveau contrat	165	120	53	34	372
Modification de contrat	287	(185)	48	9	159
Cessions	-	-	(19)	(5)	(24)
Transfert	(8)	354	4	20	370
Amortissement	(779)	(396)	(113)	(68)	(1 356)
Autres	(4)	-	-	(8)	(12)
Au 31 décembre 2019	2 798	1 575	558	242	5 173

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

Les éléments de dettes de loyers sont disponibles en note 32.

Groupe Air France-KLM

Le tableau ci-dessous présente les loyers qui résultent des contrats de location et de service non capitalisés :

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Au 31 décembre		
Loyers variables	19	27
Loyers court terme	153	123
Loyers faible valeur	22	23

21. 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>	Maintenance	Commissariat aérien	Autres	Total
Valeur des titres au 31 décembre 2017	56	224	21	301
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	2	7	6	15
Distribution de dividendes	-	-	(4)	(4)
Autres variations	-	-	(2)	(2)
Ecart de conversion	1	-	(1)	-
Valeur des titres au 31 décembre 2018	59	231	21	311
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	3	7	13	23
Distribution de dividendes	-	(2)	(10)	(12)
Variation de périmètre	(2)	-	(1)	(3)
Autres variations	(4)	-	1	(3)
Augmentation de capital	-	-	1	1
Diminution de capital	-	-	(10)	(10)
Valeur des titres au 31 décembre 2019	56	236	15	307

Maintenance

Aux 31 décembre 2019 et 2018, 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 42.2, 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 10 000 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.

Groupe Air France-KLM

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 31 décembre 2016.

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'élevait à 218 millions d'euros au 31 décembre 2016.

Autres

Aux 31 décembre 2019 et 2018, 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 42.2.

22. ACTIFS DE RETRAITE

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Au 31 décembre		
Solde en début de période	331	590
(Charge)/produit de la période	(138)	(96)
Paielement des cotisations au fonds	101	84
Revalorisation à la juste valeur	126	(247)
Solde en fin de période	420	331

L'analyse de ces actifs de pensions est présentée en note 29.

Groupe Air France-KLM

23. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

<i>En millions d'euros</i>	2019		2018	
Au 31 décembre				
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
<u>Instruments de capitaux propres</u>				
Instruments de capitaux propres en juste valeur par résultat global	-	73	-	89
Instruments de capitaux propres en juste valeur par compte de résultat	360	-	-	301
<u>Actifs - Instruments de dettes à la juste valeur par résultat</u>				
Valeurs mobilières de placement	73	38	41	32
Comptes de trésorerie nantis	300	-	265	-
<u>Actifs financiers au coût amorti</u>				
Obligations AAA	50	535	5	517
Dépôts liés aux contrats de location	1	90	-	85
Dépôts liés aux locations avec option d'achat avantageuse	2	225	2	341
Autres prêts et dépôts	14	159	12	147
Valeur brute	800	1 120	325	1 512
Dépréciation en début d'exercice	-	(25)	-	(25)
Dotations de l'exercice	-	(11)	-	(5)
Utilisation	-	1	-	2
Autres	-	11	-	3
Dépréciation en fin d'exercice	-	(24)	-	(25)
Total	800	1 096	325	1 487

Groupe Air France-KLM

Instrument de capitaux propres

	Juste Valeur (en millions d'euros)	% intérêt	Capitaux Propres (en milliards de devises)	Résultat (en milliards de devises)	Méthodologie de classement	Cours de bourse	Date de clôture
Au 31 décembre 2019							
Amadeus ⁽¹⁾	360	1,11%	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat	72,80 €	Décembre 2019
GOL Linhas Aéreas	35	1,19%	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat Global	36,8 BRL	Décembre 2019
Kenya Airways ⁽¹⁾	8	7,76%	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat Global	0,02 €	Décembre 2019
Autres	30	-	-	-	-	-	-
Total	433						
Au 31 décembre 2018							
Amadeus ⁽¹⁾	301	1,11%	3,2 EUR	1 EUR	Résultat	60,84 €	Décembre 2018
GOL Linhas Aéreas	24	1,21%	(4,5) BRL	(0,8) BRL	Résultat Global	25,1 BRL	Décembre 2018
Kenya Airways ⁽¹⁾	33	7,76%	(2,5) KES	(7,6) KES	Résultat Global	0,13 €	Décembre 2018
Autres	32	-	-	-	-	-	-
Total	390						

⁽¹⁾ Société cotée

⁽²⁾ Non disponible

Les titres Amadeus ont été cédés le 9 janvier 2020 pour 356 millions d'euros.

- **Période close au 31 décembre 2018**

Suite à une restructuration de la dette et des capitaux propres de Kenya Airways Ltd., la participation du Groupe est passée de 26,73% au 31 décembre 2016 à 7,76% au 31 décembre 2017. Le Groupe a perdu sa capacité à exercer une influence notable sur Kenya Airways en novembre 2017. De ce fait, Kenya Airways est devenu un actif financier à la juste valeur par le biais du compte de résultat.

La participation dans Kenya Airways est considérée comme un investissement en industrie et la variation de la juste valeur est reconnue en autres éléments du résultat global.

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 2019, le montant des créances déléguées s'élève à 98 millions d'euros (contre 101 millions d'euros au 31 décembre 2018). L'emprunt associé s'élève à 78 millions d'euros aux 31 décembre 2019 (contre 79 millions au 31 décembre 2018).

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.

Groupe Air France-KLM

24. STOCKS ET ENCOURS

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Au 31 décembre		
Pièces de rechanges aéronautiques	772	654
Autres approvisionnements	143	127
Encours de production	24	14
Valeur brute	939	795
Dépréciation en début d'exercice	(162)	(159)
Dotation de l'exercice	(48)	(11)
Reprise de dépréciation	7	9
Reclassement	1	(1)
Dépréciation en fin d'exercice	(202)	(162)
Valeur nette	737	633

25. CREANCES CLIENTS

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Au 31 décembre		
Compagnies aériennes	553	500
Autres clients :		
* Réseau	862	1 002
* Maintenance	804	716
* Autres	118	128
Valeur brute	2 337	2 346
Dépréciation en début d'exercice	(155)	(114)
Dotation de l'exercice	(39)	(49)
Utilisation	18	6
Ecart de conversion	-	(1)
Reclassement	3	3
Dépréciation en fin d'exercice	(173)	(155)
Valeur nette	2 164	2 191

Groupe Air France-KLM

26. AUTRES DEBITEURS

<i>En millions d'euros</i>	2019		2018	
Au 31 décembre			retraité ⁽¹⁾	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Fournisseurs débiteurs	99	-	97	-
Etat (y compris créances d'impôt sociétés)	224	-	247	-
Instruments dérivés	258	238	225	253
Charges constatées d'avance	221	-	242	-
Débiteurs divers	322	3	255	11
Valeur brute	1 124	241	1 066	264
Dépréciation en début d'exercice	(1)	-	(1)	-
Dépréciation en fin d'exercice	(1)	-	(1)	-
Autres	1 123	241	1 065	264

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

27. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Au 31 décembre		
SICAV (actifs - instruments de dettes)	1 268	874
Dépôts (actifs - instruments de dettes) et comptes à termes	1 599	1 923
Caisses et banques	848	788
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 715	3 585
Concours bancaires	(4)	(5)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	3 711	3 580

Groupe Air France-KLM

28. CAPITAUX PROPRES

28.1 Capital

Au 31 décembre 2019, le capital social est composé de 428 634 035 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.

La répartition du nombre d'actions en circulation est la suivante :

<i>En nombre de titres</i>	2019	2018
Au 31 décembre		
En début de période	428 634 035	428 634 035
Etat français	61 241 325	61 241 325
Etat néerlandais	60 000 000	-
Delta Air Lines	37 527 410	37 527 410
China Eastern Airlines	37 527 410	37 527 410
Salariés et anciens employés	16 103 590	16 758 690
Actions détenues par le groupe	1 201 571	1 201 571
Autres	215 032 729	274 377 629
En fin de période	428 634 035	428 634 035
Dont : - nombre de titres émis et payés	428 634 035	428 634 035

Nombre d'actions autorisées

L'Assemblée générale mixte du 28 mai 2019 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 26 mois à compter de la date de l'Assemblée du 28 mai 2019 (soit jusqu'au 28 juillet 2021), à émettre des actions et / ou d'autres valeurs mobilières donnant accès immédiatement ou à terme au capital d'Air France - KLM dans la limite d'un montant total de 214 millions d'euros en nominal.

Acquisition d'actions Air France-KLM par l'Etat néerlandais

Au premier semestre 2019, l'Etat néerlandais a acquis 60 millions de titres Air France-KLM, représentant 14% du capital du groupe et au 31 décembre 2019, 10,2% des droits de vote.

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	
Au 31 décembre	2019	2018	2019	2018
Etat français	14,3	14,3	20,9	22,6
Etat néerlandais	14,0		10,2	-
Delta Air Lines	8,8	8,8	12,8	7,4
China Eastern Airlines	8,8	8,8	12,8	7,4
Salariés et anciens salariés	3,8	3,9	5,5	6,7
Actions détenues par le groupe	0,3	0,3	0,4	0,5
Public	50,0	63,9	37,4	55,4
Total	100	100	100	100

Groupe Air France-KLM

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*

Pour plus d'information, merci de vous référer à la note 31.3.

28.2 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.

28.3 Actions d'auto-contrôle

	Actions d'auto-contrôle	
	En nombre	En millions d'euros
Au 31 décembre 2017	1 201 571	(67)
Variation de la période	-	-
Au 31 décembre 2018	1 201 571	(67)
Variation de la période	-	-
Au 31 décembre 2019	1 201 571	(67)

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

28.4 Obligation subordonnée perpétuelle

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 obligations, de maturité perpétuelle et portant un coupon annuel de 6,25%, disposent d'une première option de remboursement au pair en octobre 2020 au gré d'Air France-KLM.

Les obligations sont comptabilisées en capitaux propres, conformément aux dispositions prévues par les normes IFRS. Cet emprunt obligataire est subordonné à toutes les dettes Air France-KLM existantes ou à venir.

Le 3 septembre 2018, Air France-KLM a annoncé le lancement d'une offre publique de rachat portant sur tout ou partie de ses obligations perpétuelles. Le 12 septembre 2018, les résultats définitifs ont été communiqués. Des obligations pour un montant nominal de 194,5 millions ont été apportées à l'offre de rachat et acceptées. En sus de cette opération publique, un rachat sec de gré à gré additionnel d'un montant de 2,2 millions d'euros a été effectué au même prix. Par conséquent, le montant nominal des obligations restant en circulation après la réalisation de l'offre de rachat est de 403,3 millions d'euros.

Le 1 octobre 2019 et le 1 octobre 2018, Air France-KLM a payé respectivement un coupon de 25 et 38 millions d'euros, avant impôt, relatif à cet instrument.

Groupe Air France-KLM

28.5 Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2019	31 décembre 2018 retraité ⁽¹⁾
Réserve légale	70	70
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies ⁽²⁾	(1 590)	(1 527)
Réserves sur instruments dérivés ⁽²⁾	(15)	(285)
Réserves sur instruments de capitaux propres ⁽²⁾	(37)	(19)
Autres réserves	(1 338)	(1 777)
Résultat net – propriétaires de la société mère	290	420
Total	(2 620)	(3 118)

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

⁽²⁾ Après impôt différé

Au 31 décembre 2019, la réserve légale de 70 millions d'euros, représente 16% 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.

Les réserves sur instruments de couverture se décomposent de la manière suivante (avant effet d'impôt différé) :

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2018	Variation de la juste valeur	Recyclage	31 décembre 2019	Rubrique affectée par le recyclage
Carburant	(467)	469	(35)	(33)	Charges externes
Taux	(18)	(26)	11	(33)	Coût de l'endettement
Change	103	116	(64)	155	Autres produits et charges
Chiffre d'affaires	(120)	(56)	42	(134)	Chiffre d'affaires
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone	80	(68)		12	
Total	(422)	435	(46)	(33)	

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

Groupe Air France-KLM

29. PROVISIONS RETRAITE

<i>En millions d'euros</i>	Avantages du personnel
Montant au 31 décembre 2017	2 202
<i>Dont : non courant</i>	<i>2 202</i>
Dotations de l'exercice	137
Reprises pour utilisation	(190)
Revalorisation à la juste valeur	(55)
Ecart de conversion	1
Montant au 31 décembre 2018	2 098
<i>Dont : non courant</i>	<i>2 098</i>
Dotations de l'exercice	143
Reprises pour utilisation	(124)
Revalorisation à la juste valeur	125
Ecart de conversion	11
Montant au 31 décembre 2019	2 253
<i>Dont : non courant</i>	<i>2 253</i>

La charge de retraite est enregistrée sur la ligne « Frais de personnel » à l'exception des changements de plans ayant un impact significatif qui sont présentés sur la ligne « Autres produits et charges non courants ».

Les réductions de plan, lorsqu'elles sont liées à une restructuration, sont également présentées en « autres produits et charges non courants ».

Les modifications, réduction, et liquidations de régimes intervenus en 2019 et en 2018 sont détaillés en note 29.3.

29.1 Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie

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

Régime 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 passé de 68 ans.

Le régime est géré par un fonds de pension dont le conseil d'administration se compose de membres nommés par l'employeur, les salariés et un expert externe depuis le 1^{er} septembre 2018. 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.

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.

Groupe Air France-KLM

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 108,2% au 31 décembre 2019, contre 116,6% au 31 décembre 2018.

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. Le plan de recouvrabilité relatif au personnel au sol a été mis à jour en conséquence au 1^{er} avril 2019. 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 la cotisation de retraite.

Une réduction de cotisation est possible si l'indexation des rentes est entièrement financée. De plus, selon la réglementation néerlandaise sur les fonds de pension, 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 107 593 euros à compter du 1^{er} janvier 2019, 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 pour le taux annuel d'accroissement des rentes 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 une part importante de l'impact potentiel de la sensibilité à une baisse du taux d'intérêt.

Régime des pilotes et du personnel navigant commercial KLM – Pays-Bas

En 2017, les régimes de retraite pour les pilotes et du personnel navigant commercial KLM aux Pays Bas ont été modifiés et sont devenus des régimes à cotisations définies. Avec la modification de ces deux plans de retraite KLM a finalisé le « de-risking » des fonds de pension ce qui lui permet de réduire significativement la volatilité de ses cotisations annuelles de retraite et du bilan du Groupe.

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, ou un capital unique en fonction du montant de la rente mensuelle, calculés définitivement à partir des éléments connus au 31 décembre 1992 et exprimés en points. La valeur du point est revalorisée au 1^{er} avril 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 2009, 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.

Groupe Air France-KLM

Au 31 décembre 2009, l'ensemble des réserves gérées par la CRAF a été transféré à deux assureurs. Au 31 décembre 2012, il a été mis fin à l'un de ces contrats d'assurance, les réserves gérées par ce dernier ayant été transférées à l'autre, qui est ainsi devenu le seul assureur.

Ce dernier garantit un capital de 17% 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 tant que la rente viagère garantie par l'assureur n'atteint pas 85% des prestations versées au titre du régime hors revalorisations futures. Dans le cas où le montant des réserves deviendrait inférieur à 50% du montant des engagements calculés pour les besoins du financement, il est prévu qu'Air France effectue un versement complémentaire pour atteindre a minima un taux de couverture de 50%.

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

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

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

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

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

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

Air France a toutefois signé des contrats auprès de trois assureurs afin de 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 2019, le plan du personnel au sol de KLM et les deux plans français présentés ci-avant représentent respectivement 72% et 18% de l'engagement du groupe et 88% et 5% des actifs des plans de retraites du groupe.

29.2 Description des hypothèses actuarielles utilisées et sensibilités associées

Une évaluation actuarielle des engagements a été effectuée pour les clôtures au 31 décembre 2018 et 2019.

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 68 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	2019	2018
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	1,30%	1,60%
Zone euro – Duration 15 ans et plus	1,40%	1,75%

Groupe Air France-KLM

- 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	2019	2018
Zone euro – Durée 10 à 15 ans	0,70% à 0,75%	1,45%
Zone euro – Durée 15 ans et plus	1,15%	1,85%

Le taux de durée 10 à 15 ans concerne essentiellement les régimes situés en France tandis que le taux de durée 15 ans et plus concerne essentiellement le régime du personnel au sol KLM 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 1,63% pour le groupe au 31 décembre 2019, contre 1,18% au 31 décembre 2018.

Le taux de revalorisation des rentes (hors inflation) est de 0,85% pour le groupe au 31 décembre 2019, contre 1,14% au 31 décembre 2018.

- 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 2019	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2018
Hausse de 25 bp du taux d'inflation	277	240
Diminution de 25 bp du taux d'inflation	(266)	(230)

Sensibilité à l'évolution du taux d'actualisation

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2019	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2018
Hausse de 100 bp du taux d'actualisation	(2 120)	(1 754)
Diminution de 100 bp du taux d'actualisation	2 803	2 284

Groupe Air France-KLM

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 2019	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2018
Hausse de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	80	67
Diminution de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	(74)	(63)

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 2019	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2018
Hausse de 25 bp du niveau des rentes	536	439
Diminution de 25 bp du niveau des rentes	(534)	(336)

Groupe Air France-KLM

29.3 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 2019 et au 31 décembre 2018.

<i>En millions d'euros</i>	Au 31 décembre 2019			Au 31 décembre 2018		
	Pays-Bas	France	Autres	Pays-Bas	France	Autres
Montant des engagements à l'ouverture de l'exercice	8 364	2 234	833	8 346	2 277	889
Coût des services	154	71	14	120	70	13
Charge d'intérêt	152	31	24	155	28	22
Cotisations des participants	32	-	1	64	-	1
Modifications de plans	2	4	(3)	-	5	6
Prestations payées	(192)	(115)	(39)	(256)	(101)	(38)
Transfert de plans	-	-	18	17	-	3
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses démographiques	(1)	(47)	(12)	(100)	3	(17)
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses financières	1 013	187	98	54	(41)	(29)
Pertes (Gains) actuariels – écarts d'expérience	46	39	(19)	(37)	(7)	(11)
Ecarts de conversion et autres	-	-	41	1	-	(6)
Montant des engagements à la clôture de l'exercice	9 570	2 404	956	8 364	2 234	833
<i>Dont engagement résultant de régimes intégralement ou partiellement financés</i>	<i>9 339</i>	<i>2 301</i>	<i>896</i>	<i>8 152</i>	<i>2 148</i>	<i>763</i>
<i>Dont engagement résultant de régimes non financés</i>	<i>231</i>	<i>103</i>	<i>60</i>	<i>212</i>	<i>86</i>	<i>70</i>
Valeur de marché des actifs affectés aux plans à l'ouverture de l'exercice	8 483	589	592	8 667	650	583
Rendement réel des actifs	1 319	58	95	(161)	(32)	2
Cotisations de l'employeur	76	33	16	84	33	17
Cotisations des participants	32	-	1	64	-	1
Prestations payées par les actifs	(157)	(57)	(32)	(171)	(61)	(29)
Transfert de plans	-	-	18	-	-	24
Ecarts de conversion et autres	2	(2)	31	-	(1)	(6)
Valeur de marché des actifs affectés aux plans, à la clôture de l'exercice	9 755	621	721	8 483	589	592
Montants reconnus au bilan⁽¹⁾						
Engagements financés d'avance	418	-	2	330	-	1
Engagements provisionnés	(233)	(1 783)	(237)	(211)	(1 645)	(242)
Montant net reconnu	185	(1 783)	(235)	119	(1 645)	(241)
Charge de la période :						
Coût des services	154	71	14	120	70	13
Charge d'intérêts nette	(5)	23	6	(10)	20	7
Modifications, liquidations et réductions de plans	2	4	(3)	-	5	6
Ecarts actuariels reconnus en compte de résultat	14	2	(1)	3	-	(1)
Charge de la période	165	100	16	113	95	25

(1) 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 2019**

Les droits ICS ont été majorés pour la population des pilotes Air France dans le cadre d'un départ à la retraite à l'âge minimum de 60 ans, sous respect d'un délai de prévenance de 12 mois. Dans ce cas le pilote touchera l'indemnité de départ ICS prévue. A ce titre, une charge exceptionnelle de 11 M€ a été comptabilisée.

Par ailleurs, une réduction de régime chez Air France a été enregistrée pour un montant net de 7 millions d'euros dans le cadre du plan de départs volontaires du personnel au sol.

- **Au 31 décembre 2018**

En 2018, la Haute Cour de justice du Royaume-Uni a rendu son jugement sur l'affaire de la Lloyds Bank, disposant que dans le cadre des régimes de retraite au Royaume-Uni, la retraite minimum garantie (*Guaranteed Minimum Pension - GMP*) doit être identique pour les hommes et les femmes. Le groupe compte deux plans de retraite au Royaume-Uni pour lesquels une réévaluation a été réalisée par un cabinet d'actuariat. Une charge exceptionnelle de 5 millions d'euros a été comptabilisée en 2018, correspondant au complément de cotisations de retraite à prestations définies.

29.4 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 :

En %	Fonds investis au 31 décembre 2019		Fonds investis Au 31 décembre 2018	
	France	Pays-Bas	France	Pays-Bas
Actions	26	40	31	38
Obligations	51	50	46	52
Immobilier	-	10	-	10
Autres	23	-	23	-
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.

29.5 Sorties de trésorerie attendues et risques liés aux engagements de retraite

Les cotisations employeur à payer au titre des régimes de retraites à prestations définies long terme s'élèveront à 134 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2020. La duration moyenne pondérée de l'obligation est de 18,4 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 29.1.

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 pour le personnel au sol de KLM, des ratios définis pour chacun des plans (ratios détaillés en note 29.1).

Groupe Air France-KLM

Pour 2020, le risque de paiement supplémentaire concernant les plans du personnel au sol est atténué par les niveaux de solvabilité et le plan de recouvrabilité à 10 ans constatés depuis décembre 2019.

30. PASSIFS ET PROVISIONS DE RESTITUTION POUR AVIONS LOUÉS ET AUTRES PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	Passifs de restitution sur avions loués	Maintenance sur avions loués	Restructuration	Litiges	Autres	Total
Montant au 1er janvier 2018 retraité ⁽¹⁾	2 902	389	159	406	106	3 962
<i>Dont : non courant</i>	2 851	391	-	383	82	3 707
<i>courant</i>	51	(2)	159	23	24	255
Dotations de l'exercice	-	29	34	26	24	113
Reprises pour utilisation	(44)	(15)	(140)	(33)	(30)	(262)
Reprises de provisions devenues sans objet	-	-	(5)	(6)	(1)	(12)
Nouveau contrat/Modification de contrat	85	1	-	-	-	86
Ecart de conversion	112	17	-	-	-	129
Désactualisation	132	14	-	-	6	152
Reclassement	-	-	-	-	(6)	(6)
Montant au 31 décembre 2018 retraité ⁽¹⁾	3 188	434	48	393	99	4 162
<i>Dont : non courant</i>	3 119	425	-	47	65	3 657
<i>courant</i>	69	8	48	346	34	505
Dotations de l'exercice	-	15	49	32	61	157
Reprises pour utilisation	(5)	(10)	(30)	(9)	(41)	(95)
Reprises de provisions devenues sans objet	-	-	(4)	(5)	-	(9)
Nouveau contrat/Modification de contrat	(121)	19	-	-	-	(102)
Ecart de conversion	48	(6)	-	-	-	42
Désactualisation	186	24	-	-	2	212
Reclassement	80	10	-	1	6	97
Montant au 31 décembre 2019	3 376	486	63	412	127	4 464
<i>Dont : non courant</i>	3 209	410	-	59	72	3 750
<i>courant</i>	167	76	63	353	55	714

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

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

30.1 Provisions

30.1.1 Passifs et provisions de restitution pour avions loués

Les mouvements de passifs et provisions de restitution (réévaluation des coûts futurs et changement du taux d'actualisation) sont enregistrés dans les composants correspondant aux potentiels et travaux de remise en état des avions loués, présentés avec les droits d'utilisation. Les effets de désactualisation et de conversion des passifs et provisions de restitution en devises sont comptabilisés en « autres produits et charges financiers » (voir note 12).

Le taux d'actualisation utilisé pour le calcul de ces passifs et provisions de restitution d'avions loués, 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 4,5% au 31 décembre 2019, contre 6,0% au 31 décembre 2018.

30.1.2 Provisions pour restructuration

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).

Aux 31 décembre 2019 et 2018, 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.

30.1.3 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.

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

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

Au 31 décembre 2019, 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 de 11 opérateurs de fret aérien, incluant les compagnies du Groupe Air France, KLM et Martinair, a été annulée par le Tribunal de l'Union européenne le 16 décembre 2015 parce qu'elle contenait une contradiction concernant le périmètre exact des pratiques sanctionnées. La Commission Européenne a adopté le 17 mars 2017 une nouvelle décision à l'encontre des opérateurs susvisés, dont Air France, KLM et Martinair. Le montant total des amendes imposées au titre de cette décision au niveau de Groupe Air France-KLM est de 339 millions d'euros. Ce montant a été légèrement réduit de 15,4 millions d'euros par rapport à la première décision en raison du niveau inférieur de l'amende de Martinair pour des raisons techniques. Les entités du Groupe ont formé un recours contre cette décision devant le Tribunal de l'Union Européenne les 29 et 30 mai 2017. Le Groupe a maintenu une provision pour le montant total des amendes.

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 4 millions d'euros. Ce montant est entièrement provisionné par le Groupe.

Le montant total des provisions constituées au 31 décembre 2019, s'élève à 343 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives

Groupe Air France-KLM

30.1.5 Autres provisions

Les autres provisions comprennent principalement 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.

30.2 Passifs éventuels

Le Groupe est impliqué dans diverses procédures gouvernementales, judiciaires ou d'arbitrages pour la plupart desquelles il n'a pas constitué de provisions dans ses états financiers, en conformité avec les règles comptables applicables. En effet, à ce stade des procédures, le Groupe n'est pas en mesure d'apprécier de manière fiable les risques financiers liés à la plupart de ces litiges.

30.2.1 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 initiale 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.

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. Les principales actions civiles toujours en cours pour Air France, KLM et Martinair ont lieu aux Pays-Bas et en Norvège.

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

Canada

Une class action a été réinitiée 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.

30.2.3 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.

Groupe Air France-KLM

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.

Litige engagé à l'encontre de KLM par (d'anciens) pilotes de fret de Martinair

En 2015, une plainte a été déposée contre KLM par 152 (anciens) pilotes de la compagnie aérienne Martinair, au motif que le département cargo de Martinair avait été transféré à KLM et que tous les anciens membres du personnel de cabine auraient droit à une rémunération de KLM, prenant en compte leur ancienneté chez Martinair. Le tribunal de première instance en 2016 et la cour d'appel en 2018 ont rejeté toutes les demandes faites à l'encontre de KLM. Les pilotes de la compagnie Martinair ont fait appel du jugement de 2018. En novembre 2019, le Cour Suprême a jugé que le jugement de la cour d'appel n'était pas suffisamment motivé et a renvoyé l'affaire devant une autre cour d'appel. Cette cour devra procéder au réexamen de certains arguments avancés par les pilotes de la compagnie aérienne.

Hormis les points indiqués aux paragraphes 30.1, 30.2, 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.

31. DETTES FINANCIERES

<i>En millions d'euros</i>	2019			2018		
Au 31 décembre	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	164	-	164	239	-	239
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	345	-	345	333	-	333
OCEANE	454	-	454	-	-	-
Emprunts obligataires	1 128	-	1 128	1 131	-	1 131
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse	2 938	547	3 485	2 907	640	3 547
Autres emprunts	1 242	252	1 494	1 123	140	1 263
Intérêts courus non échus	-	43	43	-	46	46
Total - Dettes financières	6 271	842	7 113	5 733	826	6 559

Groupe Air France-KLM

Variation de la dette financière

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2018	Emission de nouveaux emprunts	Variation non monétaire	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	31 décembre 2019
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	572	-	-	(83)	20	-	509
OCEANE	-	446	8	-	-	-	454
Emprunts obligataires	1 131	-	(1)	-	(2)	-	1 128
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse	3 547	566	6	(619)	25	(40)	3 485
Autres emprunts	1 263	629	3	(454)	2	89	1 494
Intérêts courus non échus	46	-	13	-	-	(16)	43
Total	6 559	1 641	29	(1 156)	45	33	7 113

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2017	Emission de nouveaux emprunts	Variation non monétaire	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	31 décembre 2018
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	544	-	-	-	27	1	572
Emprunts obligataires	1 628	1	-	(500)	16	(14)	1 131
Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse	3 778	426	4	(735)	74	-	3 547
Autres emprunts	1 272	140	4	(165)	3	9	1 263
Intérêts courus non échus	75	-	-	-	-	(29)	46
Total	7 297	567	8	(1 400)	120	(33)	6 559

31.1 Emprunts subordonnés à durée indéterminée

31.1.1 KLM Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en yens

En 1999, le Groupe KLM a émis un emprunt subordonné à durée indéterminée en yen pour un montant initial de 30 milliards de yens.

Depuis le 28 août 2019, celui-ci s'élève à 20 milliards de yens, soit 164 millions d'euros au 31 décembre 2019, suite au remboursement partiel par anticipation d'un montant de 10 milliards de yens, et à présent au versement d'un coupon fixe de 4% per annum applicable au montant de notionnel emprunté résiduel.

Depuis le 28 août 2019, et ce tous les 5 ans jusqu'à maturité, le Groupe KLM peut, à sa main, rembourser par anticipation la valeur nominale résiduelle de l'emprunt sans indemnité. Ce remboursement de l'emprunt n'entraînera pas de paiement d'une indemnité. Cependant, une indemnité sera due si l'emprunt est remboursé dans une autre devise que le yen.

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

Groupe Air France-KLM

31.1.2 KLM Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses

L'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses a été émis par le Groupe KLM en deux tranches, respectivement en 1985 et 1986 pour un montant total, à l'origine de 500 millions de francs suisses.

En 2015, le Groupe KLM a procédé à un rachat partiel au fil de l'eau de type « gré à gré » pour un nominal total de 44 millions de francs suisses. Par conséquent, le montant résiduel de l'emprunt subordonné s'élève à 375 millions de francs suisses, soit 345 millions d'euros au 31 décembre 2019.

L'emprunt est soumis au versement d'un coupon à taux fixe de 5,75% sur le montant nominal. Le Groupe KLM bénéficie d'un droit de remboursement par anticipation tous les 5 ans sur un prix fixé en 2001 à 101,75% de sa valeur faciale, dont 0,25% sont déduits de ce prix fixé à chaque cinquième anniversaire depuis. Par ce mécanisme, au 15 mai 2036, le prix de remboursement par anticipation sera fixé à 100% du Pair résiduel.

Cet emprunt est « pari passu » avec celui libellé en yens et est subordonné à toutes les dettes existantes ou à venir du Groupe KLM.

31.2 Emprunts obligataires

Obligataire	Date d'émission	Montant émis (en millions)	Date de maturité	Date de remboursement	Coupon
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 ⁽¹⁾	12 déc. 2016	\$ 145	15 déc. 2026	-	4,35%

⁽¹⁾ émission auprès d'investisseurs institutionnels asiatiques par voie de placement privé non coté

31.3 OCEANE

Le 20 mars 2019, Air France-KLM a émis 27 901 785 obligations convertibles et / ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) à échéance 25 mars 2026 pour un montant nominal de 500 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur unitaire de 17,92 euros avec coupon annuel de 0,125%.

La période de conversion s'étend du 4 mai 2019 au 7ème 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 25 mars 2024 sur demande des porteurs. Air France-KLM peut imposer le remboursement en numéraire de ces titres par exercice d'un call à partir du 15 avril 2022 si le cours de l'action excède 130% du nominal, soit 23,29 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 446 millions d'euros correspondant à la valeur actuelle des flux futurs de paiements d'intérêts et de nominal au taux pratiqué sur le marché pour une obligation semblable sans option de conversion. La valeur de l'option, valorisée par déduction entre la valeur totale de l'émission (i.e. 500 millions d'euros) et la valeur inscrite en dette, a quant à elle été comptabilisée en capitaux propres.

Au 31 décembre 2019, le montant inscrit en dette s'élève à 454 millions d'euros.

31.4 Autres emprunts

Les autres emprunts sont constitués des éléments suivants :

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Au 31 décembre		
VCRP et emprunts hypothécaires	1 072	646
Autres emprunts	422	617
Total	1 494	1 263

Groupe Air France-KLM

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 20 millions de frais d'émission d'emprunt.

31.5 Analyse par échéance

Les échéances des dettes financières se décomposent comme suit :

En millions d'euros	2019	2018
Au 31 décembre		
Echéances en		
N+1	970	1 077
N+2	1 456	897
N+3	1 071	1 548
N+4	570	683
N+5	964	828
Au delà de 5 ans	2 870	2 335
Total	7 901	7 368
Dont - Principal	7 113	6 559
- Intérêts	788	809

Au 31 décembre 2019, les flux d'intérêts financiers attendus s'élèvent à 128 millions d'euros pour l'exercice 2020, 369 millions d'euros pour les exercices 2021 à 2024, et 291 millions d'euros au-delà.

Au 31 décembre 2019, il a été considéré que les emprunts subordonnés à durée indéterminée seraient remboursés selon leur échéance la plus probable (date d'exercice probable du call émetteur).

Les emprunts obligataires émis en 2014 et 2016 seront remboursés à leur date de maturité contractuelle (voir note 31.2).

31.6 Analyse par devise

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

En millions d'euros	2019	2018
Au 31 décembre		
Euro	5 247	4 820
Dollar US	691	541
Franc Suisse	355	341
Yen	820	857
Total	7 113	6 559

Groupe Air France-KLM

31.7 Lignes de crédit

Au 31 décembre 2019, le Groupe Air France-KLM dispose d'une « revolving » facilité de lignes de crédit bancaire pour un montant total de 1 765 millions d'euros, non tirées. Celle-ci est composée de deux principales lignes qui s'élèvent respectivement à 1 100 pour conjointement la holding Air France-KLM et le Groupe Air France, et à 665 millions d'euros pour le Groupe KLM seul.

En novembre 2018, puis successivement en novembre 2019, la holding Air France-KLM et le Groupe Air France ont exercé leur option d'extension de maturité d'une des deux tranches de la facilité, portant sur un montant de 550 millions d'euros, et dont la durée initiale était de 3 ans, assortie de deux options de prorogation d'un an. Par conséquent, au 31 décembre 2019, la facilité bancaire portant sur la totalité du montant dispose d'une maturité unique de novembre 2022. Cette facilité bancaire, non tirée, comporte des obligations calculées sur les comptes consolidés du Groupe Air France-KLM. Les ratios sont respectés au 31 décembre 2019.

En mai 2018, le Groupe KLM a renouvelé sa « revolving » facilité bancaire portant sur une ligne de crédit, non tirée, de 665 millions d'euros pour une durée de 5 ans. Celle-ci comporte des obligations calculées sur les comptes consolidés du Groupe KLM. Les ratios sont respectés au 31 décembre 2019.

32. DETTES DE LOYER

<i>En millions d'euros</i>	2019			2018		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Au 31 décembre						
Dettes de loyers - avions	2 338	789	3 127	2 657	821	3 478
Dettes de loyers - immobilier	618	107	725	654	119	773
Dettes de loyers - autres	193	56	249	234	30	264
Intérêts courus non échus	-	19	19	1	19	20
Total - Dettes de loyers	3 149	971	4 120	3 546	989	4 535

Groupe Air France-KLM

Variation de la dette de loyers

En millions d'euros

	31 décembre 2018	Nouveaux contrats et renouvellements de contrats	Rembourse ment	Ecart de conversion	Autres	31 décembre 2019
Dette loyer - Avions	3 478	435	(807)	24	(3)	3 127
Dette loyer - Immobilier	773	88	(141)	-	5	725
Dette loyer - Autres	264	66	(60)	2	(23)	249
Intérêts	20	-	-	-	(1)	19
Total	4 535	589	(1 008)	26	(22)	4 120

En millions d'euros

	31 décembre, 2017	Nouveaux contrats et renouvellements de contrats	Rembourse ment	Ecart de conversion	Autres	31 décembre 2018
Dette loyer - Avions	3 993	129	(781)	146	(9)	3 478
Dette loyer - Immobilier	674	251	(136)	-	(16)	773
Dette loyer - Autres	266	59	(55)	9	(15)	264
Intérêts	-	-	-	1	19	20
Total	4 933	439	(972)	156	(21)	4 535

Les échéances de la dette de loyers se décomposent comme suit :

	Au 31 décembre 2019	Au 31 décembre 2018
<i>En millions d'euros</i>		
N+1	1 231	1 236
N+2	1 058	1 090
N+3	868	921
N+4	631	744
N+5	391	490
Au delà de 5 ans	1 025	1 124
Total	5 204	5 605
<i>Dont - Principal</i>	<i>4 120</i>	<i>4 535</i>
<i>- Intérêts</i>	<i>1 084</i>	<i>1 070</i>

Groupe Air France-KLM

33. DETTE NETTE

<i>En millions d'euros</i>	<i>Note</i>	2019	2018
Au 31 décembre			
Dettes financières courantes et non courantes	31	7 113	6 559
Dettes de loyers courantes et non courantes	32	4 120	4 535
Intérêts courus non échus	31 et 32	(62)	(67)
Dépôts relatifs aux dettes financières	23	(227)	(343)
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	23	(91)	(85)
Impact des dérivés devise/dettes		4	7
Dettes financières (I)		10 857	10 606
Trésorerie et équivalent trésorerie	27	3 715	3 585
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois ⁽¹⁾	23	111	74
Trésorerie nantie ⁽¹⁾	23	300	265
Obligations Triple A ⁽¹⁾	23	585	522
Autres		3	1
Concours bancaires courant	27	(4)	(5)
Liquidités nettes (II)		4 710	4 442
Dette nette (I-II)		6 147	6 164

⁽¹⁾ Inclus en "autres actifs financiers"

<i>En millions d'euros</i>	<i>Note</i>	2019	2018
Au 31 décembre			
Dette nette à l'ouverture		6 164	6 359
Flux de trésorerie libre d'exploitation, hors activités non poursuivies		(623)	(1 087)
Titres subordonnés	28,4	-	197
Coupons payés sur titre subordonné	28,4	26	38
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées		(13)	(6)
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		1	9
nouveau/modification contrat de location	32	589	439
Effet du change latent sur la dette de loyer avion enregistrée en résultat global		13	121
Variation de la conversion		48	66
Composante optionnelle OCEANE	31,3	(54)	-
Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE		8	-
Reclassement		(5)	3
Autre		(7)	25
Dette nette à la clôture		6 147	6 164

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

Groupe Air France-KLM

34. PROGRAMME DE FIDELITE

Il existe deux programmes de fidélité chez Air France-KLM : Flying Blue et BlueBiz.

Au 31 décembre 2019, le montant alloué au programme de fidélité client est de 774 millions d'euros. Il sera reconnu en chiffre d'affaires dès lors que les points de fidélité seront utilisés. Le groupe estime que 53% des points de fidélité seront reconnus en chiffre d'affaires dans les cinq prochaines années.

Le programme Flying Blue se décompose de la manière suivante :

Flying Bue - Produits différés	2019	2018
<i>En millions d'euros</i>		
Au 1er janvier	763	747
Accumulation "revenu différé"	319	302
Rédemption "Reconnaissance du revenu"	(308)	(286)
Au 31 décembre	774	763

Groupe Air France-KLM

35. AUTRES CREDITEURS

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	2019		2018 retraité	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Dettes fiscales (y compris impôt société)	892	-	825	-
Dettes sociales	1 033	-	1 059	-
Dettes sur immobilisations	96	-	93	-
Instruments dérivés	154	107	329	339
Produits constatés d'avance	739	17	632	18
Avances et acomptes reçues	469	1	434	-
Dettes diverses	220	98	194	102
Total	3 602	222	3 566	459

Les produits constatés d'avance sont principalement liés aux contrats de l'activité maintenance.

36. INSTRUMENTS FINANCIERS

36.1 Gestion des risques

- **Gestion des risques de marché**

La politique de gestion des risques de marché du groupe Air France - KLM a pour objectif de réduire son exposition à ces risques. Elle est pilotée et coordonnée par le Risk Management Committee (RMC) composé du Directeur général adjoint Économie et Finances d'Air France - KLM, du Directeur général adjoint Économie et Finances d'Air France, du Directeur général délégué Finances de KLM et du Directeur des opérations financières d'Air France - KLM.

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

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

Les services de trésorerie de chaque compagnie communiquent une information sur le niveau des liquidités auprès de leur Direction Générale respective, et sur le niveau consolidé de trésorerie du Groupe toutes les semaines et en fin de mois à la Direction Générale du Groupe.

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

La politique de couverture sur le carburant et sur les permis d'émission est entièrement menée par les services Trésorerie. Un reporting hebdomadaire carburant est fourni aux Directions générales. Celui-ci reprend principalement les opérations réalisées durant la semaine, la valorisation de l'ensemble des positions, les pourcentages couverts ainsi que la ventilation des instruments et sous-jacents utilisés, les niveaux moyens de couvertures et les prix nets en résultant. L'ensemble de ces données couvre 24 mois glissants. Par ailleurs, un reporting hebdomadaire groupe Air France - KLM (intitulé Fuel hedge report), consolide les chiffres des deux compagnies en matière de couverture carburant et réalise une actualisation budgétaire.

Groupe Air France-KLM

- **Risques relatifs au prix du carburant**

La facture de carburant est un des premiers postes de charge des compagnies aériennes. La volatilité du prix du pétrole représente donc un risque pour l'industrie du transport aérien. En effet, une forte hausse du prix du pétrole peut avoir un effet négatif très important sur la rentabilité des compagnies particulièrement si le contexte économique ne leur permet pas d'adapter leur politique de prix. De même une forte diminution du prix du carburant est favorable à la rentabilité des compagnies aériennes.

Cependant, la façon dont les compagnies répercutent dans leurs tarifs une chute brutale du prix du carburant est un facteur d'incertitude important.

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

La stratégie de couverture, approuvée par le conseil d'administration, fixe à deux ans l'horizon des couvertures (24 mois roulants) et à 60% le ratio de couverture cible. Par ailleurs, elle recourt à l'utilisation d'instruments pouvant être fixes à terme ou optionnels. Ces instruments sont traités de sortes à être éligibles en tant qu'instruments de couverture selon les dispositions de la norme IFRS 9.

Au titre de l'application de la norme IFRS 9 à compter du 1^{er} janvier 2018, la politique de couverture a évolué : la couverture par composantes (composante Brent ou Gasoil des volumes de Jet Fuel) ; composante séparément identifiable et mesurable de manière fiable, tel que requis par la norme IFRS 9 est dorénavant appliquée.

Principales caractéristiques de la stratégie de couverture

Horizon de couverture : 2 ans roulants

Pourcentages à atteindre à la fin du trimestre courant :

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

Incrément des ratios de couverture : 10% par trimestre

Sous-jacents : Brent, Gasoil et Jet Fuel

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

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.

- **Risque de change**

Air France-KLM réalise une grande partie de son chiffre d'affaires en euros. Cependant, le Groupe a une activité internationale qui l'expose naturellement au risque de change. La gestion du risque de change des filiales des deux compagnies est centralisée auprès de chaque compagnie. L'exposition principale porte sur le dollar américain. Le Groupe est globalement acheteur de dollars américains, le montant des dépenses en dollars telles que le carburant ou les pièces détachées excédant le montant des recettes non couvertes par la dette de loyer. 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 de ses recettes étant supérieur au montant de ses dépenses. Ces expositions sont nettement moins significatives que sur le dollar américain. Une baisse significative de ces devises contre l'euro aurait un impact négatif sur les résultats financiers du Groupe.

Les devises fortement corrélées au dollar américain sont agrégées à l'exposition en dollars américains.

Groupe Air France-KLM

Pour chaque devise couverte, le terme des couvertures s'échelonne sur une période de 24 mois glissants. Les quatre premiers trimestres sont plus couverts que les quatre suivants. Le RMC donne des objectifs de couverture pour le dollar, la livre sterling et le yen.

Air France utilise sur le change, des options structurées zéro-cout, comme instruments de couverture. Ces dernières génèrent de la volatilité dans le résultat financier du fait de leur valeur temps non alignée contrairement aux options « vanilles » dont la valeur temps est alignée. Les variations de valeurs temps alignées sont enregistrées en état du résultat global consolidé en accord avec IFRS9.

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 2019, 74% de la dette brute du Groupe après prise en compte des instruments financiers dérivés est libellée en euros, réduisant ainsi très fortement le risque de fluctuation des taux de change sur la dette. L'exposition de la dette sur les autres devises porte essentiellement sur le yen 11%, le dollar américain 10% et le franc suisse 5%.

Avec l'application d'IFRS 16 par le Groupe dès le 1^{er} janvier 2018, les locations d'avions essentiellement libellées en dollar US sont comptabilisées dans la dette du Groupe. Ces dettes ont été qualifiées de couverture des recettes futures du Réseau en USD. De ce fait, l'effet du change sur ces dettes en dollar US est comptabilisé en état du résultat global. Pour Transavia et KLM Cityhopper qui n'ont pas de revenus en dollar US, des programmes de couverture spécifiques de ces engagements ont été définis.

- **Risque de taux d'intérêt**

La dette financière est contractée pour partie à taux variable. Air France et KLM ont converti, moyennant la mise en place de dérivés, une portion de cette dette à taux variable en dette à taux fixe, dans le but de limiter sa volatilité. Après couverture, la dette financière du groupe Air France-KLM à taux fixe représente 71% du total des dettes financières. Le taux d'intérêt sur la dette brute du Groupe après couverture s'élève à 2.54% au 31 décembre 2019 (2,96% au 31 décembre 2018).

- **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 2019 ainsi qu'une partie des besoins de l'année 2020 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 2018, le groupe avait conservé 4,95 millions de titres Amadeus IT Holding S.A. bénéficiant d'une opération de couverture économique portant sur la totalité des actions. Cette opération prenant la forme d'un collar a permis au groupe de protéger la valeur de ces actions. Le Groupe a prorogé en novembre 2019, une opération de couverture sous forme de forward afin de protéger en totalité la valeur de ces titres.

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 règles concernant la Gestion du risque de contrepartie sont établies par le RMC et mises en application par les compagnies.

Sauf dérogation express du RMC, les contreparties choisies doivent bénéficier d'un rating et être notées au minimum BBB+ (S&P), à l'exception des OPCVM pour lesquels le risque est jugé non significatif. Les engagements maximum par contrepartie sont déterminés en fonction de la qualité de leur notation. Le RMC suit également l'évolution de la part respective de chaque contrepartie dans le portefeuille total de couvertures (carburant, devises et taux) et des investissements. La position des deux compagnies Air France et KLM, ainsi que la position de la société à la tête du groupe Air France – KLM sont prises en compte dans l'appréciation de l'exposition globale. Un reporting mensuel est établi et adressé à la Direction Générale des deux compagnies Il est complété par des informations en temps réel en cas de risque de dégradation substantielle ou de dégradation avérée de la note des contreparties.

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 2019	Au 31 décembre 2018
AAA	242	-
AA	393	135
A	2 280	2 429
BBB	16	17
Total	2 931	2 581

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 31.7.

Groupe Air France-KLM

36.2 Instruments dérivés

Au 31 décembre 2019, 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	75	55	20				
	Passif	(100)	(86)	(14)				
Instruments dérivés taux	Actif	16	-	9		5		2
	Passif	(49)	(12)	(8)	(5)	(4)	(5)	(15)
Instruments dérivés change	Actif	388	186	96	64	26	15	
	Passif	(104)	(51)	(35)	(3)	(1)	(3)	(12)
Instruments dérivés Amadeus*	Actif							
	Passif	(4)	(4)					
Instruments dérivé crédit carbone	Actif	17	17					
	Passif	(4)	(1)	(3)				
Total	Actif	496	258	125	64	31	15	2
	Passif	(261)	(154)	(60)	(8)	(5)	(8)	(27)

Au 31 décembre 2018, 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	78	52	26	-	-	-	-
	Passif	(542)	(297)	(245)	-	-	-	-
Instruments dérivés taux	Actif	21	1	1	8	-	8	3
	Passif	(35)	(5)	(4)	(9)	(5)	(2)	(10)
Instruments dérivés change	Actif	285	95	82	41	42	14	11
	Passif	(89)	(25)	(16)	(12)	(6)	-	(30)
Instruments dérivé titres Amadeus*	Actif	13	13	-	-	-	-	-
	Passif	(1)	(1)	-	-	-	-	-
Instruments dérivé crédit carbone	Actif	81	64	17	-	-	-	-
	Passif	(1)	(1)	-	-	-	-	-
Total	Actif	478	225	126	49	42	22	14
	Passif	(668)	(329)	(265)	(21)	(11)	(2)	(40)

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 2019

<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 matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)								
Swap	1 111	909	203	-	-	-	-	(10)
Options	3 405	2 239	1 166	-	-	-	-	(15)
Total	4 516	3 148	1 369	-	-	-	-	(25)
Prix après couverture dollar/tonne		697	667	-	-	-	-	-

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

Le prix après couverture des dépenses totales de carburant est égal au prix de marché auquel ont été ajoutés les coûts de mise à bord et les résultats des couvertures. Les résultats des couvertures reflètent les paiements des stratégies de couverture basées sur les courbes à terme au 31 décembre 2019. Le résultat de couverture intègre le résultat d'une éventuelle sur-efficacité, les primes d'options dépensées ainsi que le résultat de couverture réalisé sur les positions qui ont été débouclées avant leurs maturités. La valeur temps des positions optionnelles n'est pas intégrée au résultat de couverture.

Groupe Air France-KLM

• Au 31 décembre 2018

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Échéances	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
		- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)								
Swap	869	632	237	-	-	-	-	(80)
Options	3 311	2 148	1 163	-	-	-	-	(384)
Total	4 180	2 780	1 400	-	-	-	-	(464)
Prix après couverture dollar/tonne		650	662	-	-	-	-	-

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

Sensibilité des couvertures carburant

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

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	2019		2018	
	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	-	-	-	-
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	577	(584)	563	(564)

Groupe Air France-KLM

36.2.2 Exposition au risque de taux d'intérêt

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

Au 31 décembre 2019

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Poste du bilan de l'élément couvert	Échéances	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie	1 742		8	254	52	189	144	1 095	(41)
Swap de taux	1 592	Dettes financières	8	254	52	189	144	945	(41)
Options	150	Dettes financières	-	-	-	-	-	150	-
Opérations qualifiées de couverture de juste valeur	-		-	-	-	-	-	-	-
Swap de taux	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Opérations qualifiées de transactions	325		-	209	-	24	-	92	8
Swap de taux	125	Dettes financières	-	9	-	24	-	92	9
Options	200	Dettes financières	-	200	-	-	-	-	(1)
Total	2 067		8	463	52	213	144	1 187	(33)

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

Au 31 décembre 2018

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Poste du bilan de l'élément couvert	Échéances	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie	1 768		136	75	67	39	226	1 225	(28)
Swap de taux	1 618	Dettes financières	136	75	67	39	226	1 075	(29)
Options	150	Dettes financières	-	-	-	-	-	150	1
Opérations qualifiées de couverture de juste valeur	200		-	-	200	-	-	-	6
Swap de taux	200	Dettes financières	-	-	200	-	-	-	6
Opérations qualifiées de transactions	147		22	23	20	18	12	52	8
Swap de taux	147	-	22	23	20	18	12	52	8
Total	2 115		158	98	287	57	238	1 277	(14)

Groupe Air France-KLM

En 2019, compte tenu de l'adossement parfait entre les instruments de couverture et les éléments couverts, aucune inefficacité n'a été reconnue sur les couvertures de risque de taux d'intérêt.

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>	2019				2018			
	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	2 393	1,2%	2 393	1,2%	2 662	1,4%	2 662	1,4%
Passifs à taux fixe	8 203	4,5%	9 101	3,8%	7 702	5,0%	8 765	4,5%
Actifs et passifs financiers à taux variable								
Actifs à taux variable	1 352	0,4%	1 352	0,4%	1 247	0,1%	1 247	0,1%
Passifs à taux variable	3 078	1,4%	2 195	1,5%	3 384	1,4%	2 321	1,7%
Actifs financiers sans taux	1 758	-	1 531	-	1 495	-	1 497	-
Passifs financiers sans taux	-	-	-	-	7	-	9	-

Au 31 décembre 2019 ainsi qu'au 31 décembre 2018, les actifs financiers sans taux sont essentiellement constitués de trésorerie et des titres Amadeus réévalués 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 22 millions d'euros sur le résultat financier pour l'exercice clos au 31 décembre 2019, contre 19 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2018.

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 2019

En millions d'euros	Element couvert		Échéances	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
	Nominal	Poste du bilan	- 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)	3 871		2 233	1 501	7	-	-	129	59
Options de change	2 115	N/A	1 259	856	-	-	-	-	22
Achats à terme	994	N/A	577	413	4	-	-	-	69
Ventes à terme	633	N/A	397	232	3	-	-	-	(20)
Endettement	129	Endettements financiers	-	-	-	-	-	129	(12)
Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)	4 435		1 626	1 326	1 020	268	196	-	210
Options de change	159	engagements hors bilan		14	107	38	-	-	28
Achats à terme	3 198	engagements hors bilan	1 289	955	630	190	134	-	234
Ventes à terme	1 078	engagements hors bilan	337	357	283	40	62	-	(52)
Risque de change (opérations de transaction)	153		109	44	-	-	-	-	15
Achats à terme	153		109	44	-	-	-	-	15
Ventes à terme	-		-	-	-	-	-	-	-
Total	8 459		3 968	2 871	1 027	268	196	129	284

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

Groupe Air France-KLM

• Au 31 décembre 2018

<i>En millions d'euros</i>	Element couvert		Échéances	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
	Nominal	Poste du bilan	- 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)	3 927		2 418	1 382	-	-	-	127	47
Options de change	1 948	N/A	1 208	740	-	-	-	-	20
Achats à terme	1 419	N/A	897	522	-	-	-	-	47
Ventes à terme	433	N/A	313	120	-	-	-	-	(2)
Endettement	127	Endettements financiers	-	-	-	-	-	127	(18)
Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)	4 646		1 373	1 268	1 025	587	256	137	133
Options de change	159	engagements hors bilan			14	107	38	-	18
Achats à terme	3 523	engagements hors bilan	1 175	909	757	410	179	93	122
Ventes à terme	964	engagements hors bilan	198	359	254	70	39	44	(7)
Risque de change de transaction	215		90	95	30	-	-	-	16
Achats à terme	215		90	95	30	-	-	-	16
Total	8 788		3 881	2 745	1 055	587	256	264	196

La valeur temps non alignée des options à barrière impacte les autres produits et charges financiers du compte de résultat pour une perte de 4 millions d'euros.

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	
	2019	2018	2019	2018
Au 31 décembre				
Dollar US	1 231	1 442	4 035	3 680
Livre sterling	67	38	34	30
Yen	17	25	805	841
Franc suisse	13	15	354	330
Autres	239	272	104	131

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.

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'appréciation des devises de 10% par rapport à l'euro est présenté ci-dessous :

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(134)	(84)	(37)	5	(91)	(93)
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	240	251	(49)	(62)	(3)	(6)

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

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	91	43	1	(5)	78	81
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	(100)	(130)	50	48	11	12

36.2.4 Risque de crédit carbone

Au 31 décembre 2019, le groupe a couvert ses achats futurs de quotas de CO2 de la manière suivante :

Au 31 décembre 2019

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Échéances	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs	151	88	63	-	-	-	-	13
Achat à terme	151	88	63	-	-	-	-	13
Total	151	88	63	-	-	-	-	13

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

Au 31 décembre 2018

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Échéances	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs	170	109	61	-	-	-	-	80
Achat à terme	170	109	61	-	-	-	-	80
Total	170	109	61	-	-	-	-	80

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

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

Groupe Air France-KLM

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 2019 et 2018,
- * les montants estimés aux 31 décembre 2019 et 2018 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 instruments de capitaux propres 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 2019 et 31 décembre 2018, évalués sur la base des données de marché à la date de clôture.

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

<i>En millions d'euros</i>	2019		2018	
	Valeur comptable	Valeur de marché estimée	Valeur comptable	Valeur de marché estimée
Au 31 décembre				
Actifs financiers				
Prêts	694	694	612	594
Passifs financiers				
Emprunts obligataires	1 586	1 659	1 131	1 171
<i>OCEANE 2019</i>	454	464	-	-
<i>Obligataire 2014</i>	604	631	604	626
<i>Obligataire € 2016</i>	400	430	400	412
<i>Obligataire \$ 2016</i>	128	134	127	133
Titres à durée indéterminée	541	489	572	527
Autres emprunts et dettes financières	1 955	2 002	1 641	1 771

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	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018	2019	2018
<i>Au 31 décembre</i>								
<u><i>Actif instruments de capitaux propres</i></u>	432	377	1	13	-	-	433	390
<u><i>Actifs instruments de dettes</i></u>								
Valeurs mobilières de placement et comptes de trésorerie nantis	19	11	392	327	-	-	411	338
Equivalents de trésorerie SICAV (JV par P&L)	1 260	479	1 607	2 318	-	-	2 867	2 797
<u><i>Instruments dérivés actifs</i></u>								
Instruments dérivés de taux	-	-	16	21	-	-	16	21
Instruments dérivés de change	-	-	386	285	-	-	386	285
Instruments dérivés sur matières premières	-	-	74	78	-	-	74	78
Instruments dérivés sur ETS	-	-	17	81	-	-	17	81
Autres	-	-	3	13	-	-	3	13

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

Groupe Air France-KLM

37. 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>	2019	2018
Au 31 décembre		
Année N+1	1 469	1 274
Année N+2	1 203	914
Année N+3	1 266	1 279
Année N+4	1 153	831
Année N+5	768	913
Au-delà de 5 ans	1 210	344
Total	7 069	5 555

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

Le nombre d'appareils en commande ferme en vue d'achat au 31 décembre 2019 augmente de 59 unités par rapport au 31 décembre 2018 et s'élève à 108 appareils.

Cette évolution s'explique par la livraison de 13 appareils et par la commande de 72 appareils.

Flotte long-courrier (passage réseau)

Le groupe a réceptionné six Boeing B787 et trois Airbus A350.

Flotte moyen-courrier

Le groupe a réceptionné quatre Boeing B737.

Flotte régionale

Le groupe n'a réceptionné aucun appareil.

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 2019	6	7	5	7	4	6	35
	au 31 décembre 2018	3	3	7	5	7	3	28
B787	au 31 décembre 2019	5	3	3	-	-	-	11
	au 31 décembre 2018	6	4	4	2	1	-	17
B777	au 31 décembre 2019	2	-	-	-	-	-	2
	au 31 décembre 2018	-	-	-	-	-	-	-

Flotte moyen courrier

A220	au 31 décembre 2019	-	6	15	15	12	12	60
	au 31 décembre 2018	-	-	-	-	-	-	-
B737	au 31 décembre 2019	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2018	4	-	-	-	-	-	4

Flotte régionale

Total	au 31 décembre 2019	13	16	23	22	16	18	108
	au 31 décembre 2018	13	7	11	7	8	3	49

Groupe Air France-KLM

38. AUTRES ENGAGEMENTS

38.1 Engagements donnés

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Au 31 décembre		
Engagements de locations d'avions, non encore mis en service	490	-
Engagements d'achats, de souscription de titres	142	143
Avals, cautions et garanties donnés	364	381
Dettes garanties par des actifs nantis ou hypothéqués	4 431	4 213
Autres engagements	140	350

Le détail des nantissements et sûretés réelles du groupe s'établit comme suit au 31 décembre 2019 :

<i>En millions d'euros</i>	Montant de l'actif nanti	Total du poste de bilan VNC	% correspondant
Immobilisations incorporelles	-	1 305	-
Immobilisations corporelles	4 889	12 915	37.9 %
Autres actifs financiers	984	1 896	51.9 %
Total	5 873	16 116	

38.2 Engagements reçus

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Au 31 décembre		
Avals, cautions et garanties reçus	274	235
Engagements de vente de titres ⁽¹⁾	240	241

⁽¹⁾ 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 vente des titres Servair suivants :

- A compter de chaque premier trimestre entre 2020 et 2025 inclus : options de vente d'un nombre de titres permettant à Gategroup d'atteindre 80% du capital de Servair (option initiale)
- Un an après l'exercice de l'option initiale, à chaque premier trimestre entre 2021 et 2025 : options de vente de l'ensemble des titres encore détenus par le groupe

Si le groupe n'exerce pas l'option initiale, à chaque deuxième trimestre entre 2020 et 2025 : options d'achat par Gategroup d'un nombre de titres permettant d'atteindre 80% du capital de Servair.

Groupe Air France-KLM

38.3 Carnet de commandes

Contrats à long terme de l'activité maintenance

Au 31 décembre 2019, les produits restant à comptabiliser une fois les obligations de performance satisfaites s'établissent à 8 706 millions d'euros. Le groupe estime que 60% du carnet de commande sera reconnu en chiffre d'affaires dans les cinq prochaines années.

Transport de passagers et de marchandises

Comme mentionné en note 4.6, le groupe a choisi d'utiliser les exemptions prévues par IFRS 15.

Programme de fidélité

L'information au titre du carnet de commande sur les programmes de fidélité est reportée en note 34.

39. PARTIES LIEES

39.1 Transactions avec les principaux dirigeants

La rémunération globale comptabilisée en charges des membres du Comité Exécutif, au titre de leurs fonctions dans le groupe s'analyse de la façon suivante :

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Avantages du personnel à court terme	8,5	6,4
Avantages postérieurs à l'emploi	0,4	0,4
Indemnités de fin de contrat de travail	-	1,2
Paiements fondés sur des actions	1,5	0,6
Total	10,4	8,6

La rémunération de la Présidente non-exécutive du Conseil d'Administration s'élève à 0,20 millions d'euros.

Les jetons de présence accordés aux administrateurs, comptabilisés en charges au 31 décembre 2019 s'élèvent à 0,8 million d'euros, contre 0,9 million d'euros au 31 décembre 2018.

Groupe Air France-KLM

39.2 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>	2019	2018
Au 31 décembre		
Actif		
Créances client (net)	181	189
Autres débiteurs courants	18	20
Autres actifs non courants	9	9
Total	208	218
Passif		
Dettes fournisseurs	196	165
Autres dettes courantes	164	188
Autres dettes à long terme	1	2
Total	362	356

<i>En millions d'euros</i>	2019	2018
Au 31 décembre		
Chiffre d'affaires	192	243
Redevances aéronautiques et autres loyers	(339)	(349)
Autres charges externes	(22)	(21)
Services aux passagers	(414)	(442)
Autres	(87)	(79)
Total	(670)	(648)

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

Aéroports de Paris (ADP)

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

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

Pour les exercices clos le 31 décembre 2019 et 2018, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 325 millions d'euros et 323 millions d'euros.

Groupe Air France-KLM

Aéroport de Schiphol, Amsterdam (AAS)

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

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

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2019, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent à 204 millions d'euros.

Ministère de la Défense français

Air France-KLM a conclu des contrats avec le Ministère de la Défense français concernant la maintenance d'avions de l'armée française. Le chiffre d'affaires relatif à cette activité représente 37 millions d'euros au 31 décembre 2019, contre 61 millions d'euros au 31 décembre 2018.

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 92 millions d'euros au 31 décembre 2019, contre 96 millions d'euros au 31 décembre 2018.

China Eastern Airlines

Pour les exercices clos le 31 décembre 2019 et 2018, le chiffre d'affaires relatif à cette compagnie s'élèvent respectivement à 20 millions d'euros et 12 millions d'euros.

Delta Air Lines

Pour les exercices clos le 31 décembre 2019 et 2018, le chiffre d'affaires relatif à cette compagnie s'élèvent respectivement à 58 millions d'euros et 62 millions d'euros.

40. TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDE

40.1 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>	Notes	2019	2018
Au 31 décembre			
Variation des provisions sur restructuration	30	10	(111)
Variation des provisions pour retraite et actifs de retraite	22 & 29	85	(13)
Modification des plans de retraites KLM	29	-	(74)
Sortie des A380 de la flotte		126	-
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone		53	19
Variation de juste valeur des titres couverts		(59)	(4)
Autres		23	(71)
Total		238	(254)

Groupe Air France-KLM

41. HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES

KPMG:

En millions d'euros	2019				2018			
	Commissaire aux Comptes		Réseau		Commissaire aux Comptes		Réseau	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Au 31 décembre								
<i>Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés</i>	2,0	95%	0,9	90%	2,1	81%	0,9	69%
- Air France-KLM SA	0,5		-		0,6		-	
- Filiales intégrées globalement	1,5		0,9		1,5		0,9	
<i>Services autres que la certification des comptes</i>	0,1	5%	0,1	10%	0,5	19%	0,4	31%
- Air France-KLM SA	0,1		-		0,1		-	
- Filiales intégrées globalement	-		0,1		0,4		0,4	
Total Air France-KLM	2,1		1,0		2,6		1,3	

Deloitte & Associés:

En millions d'euros	2019				2018			
	Commissaire aux Comptes		Réseau		Commissaire aux Comptes		Réseau	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Au 31 décembre								
<i>Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés</i>	1,9	100%	0,8	89%	2,0	83%	0,8	73%
- Air France-KLM SA	0,5		-		0,6		-	
- Filiales intégrées globalement	1,4		0,8		1,4		0,8	
<i>Services autres que la certification des comptes</i>	-	0%	0,1	11%	0,4	17%	0,3	27%
- Air France-KLM SA	-		-		-		-	
- Filiales intégrées globalement	-		0,1		0,4		0,3	
Total Air France-KLM	1,9		0,9		2,4		1,1	

42. PERIMETRE DE CONSOLIDATION

Au 31 décembre 2019, le périmètre comprend 75 sociétés consolidées, 21 sociétés mises en équivalence et 1 activité conjointe.

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

42.1 Sociétés consolidées

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AIR FRANCE SA	France	Multi activités	100	100
KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.	Pays-Bas	Multi activités	100	49
BLUE CONNECT	Ile Maurice	Passage	70	70
BLUELINK	France	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL	France	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL AUSTRALIA	Australie	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL CZ S.R.O.	République Tchèque	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL MAURITIUS	Ile Maurice	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL CHILE	Chili	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL STRASBOURG	France	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
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 LUCHTVAARTSCHOOL B.V.	Pays-Bas	Passage	100	49
STICHTING STUDENTENHUISVESTING	Pays-Bas	Passage	100	49
VLIEGVELD EELDE				
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
AFI KLM E&M TEARDOWN MANAGEMENT SAS	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 E&M MALAYSIA SDN BHD	Malaisie	Maintenance	100	49
KLM UK ENGINEERING LIMITED	Royaume-Uni	Maintenance	100	49
REGIONAL JET CENTER B.V.	Pays-Bas	Maintenance	100	49
BLUE TEAM III SAS	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA AIRLINES B.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49
TRANSAVIA AIRLINES C.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49
TRANSAVIA COMPANY SAS	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA FRANCE SAS	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA SERVICES GMBH i.L.	Allemagne	Transavia	100	49
TRANSAVIA VENTURES B.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49
AIR FRANCE FINANCE IRELAND	Irlande	Autres	100	100
AIR FRANCE FINANCE SAS	France	Autres	100	100
AIR FRANCE KLM E&M PARTICIPATIONS SAS	France	Autres	100	100
AIR FRANCE KLM FINANCE SAS	France	Autres	100	100
AIRPORT MEDICAL SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	80	39
AIRPORT MEDICAL SERVICES C.V.	Pays-Bas	Autres	80	39
ASP BEHEER B.V.	Pays-Bas	Autres	60	49
AMSTERDAM SCHIPHOL PIJPLEIDING C.V.	Pays-Bas	Autres	76	49
BIGBLANK	France	Autres	100	100
BLUE TEAM V SAS	France	Autres	100	100
BLUE YONDER IX B.V.	Pays-Bas	Autres	100	100
BLUE YONDER XIV B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49

Groupe Air France-KLM

BV KANTOORGEBOUW MARTINAIR	Pays-Bas	Autres	100	49
CELL K16 INSURANCE COMPANY	Royaume-Uni	Autres	100	0
EXECUTIVE HEALTH MANAGEMENT B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
INTERNATIONALE FINANCIERING EN MANAGEMENT MAATSCHAPPIJ B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM AIR CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM CATERING SERVICES SCHIPHOL 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 VESTIGING VliegVeld LELYSTAD B.V.	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
RIGEL-STAETE B.V.	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

42.2 Sociétés mises en équivalence

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
ADM BLUE	Madagascar	Passage	40	40
AAF SPARES	Irlande	Maintenance	50	50
AEROSTRUCTURES MIDDLE EAST SERVICES	Emirates Arabes Unis	Maintenance	50	50
AEROTECHNIC INDUSTRIES	Maroc	Maintenance	50	50
BGAC LINE MAINTENANCE COMPANY LTD	Chine	Maintenance	60	60
IGO SOLUTIONS SAS	France	Maintenance	40	40
MAX MRO SERVICE	Inde	Maintenance	26	26
SHS TECHNICS	Sénégal	Maintenance	49	50
SINGAPOUR COMPONENT SOLUTIONS PTE	Singapour	Maintenance	50	50
SPAIRLINERS	Allemagne	Maintenance	50	50
TRADEWINDS ENGINE SERVICES LLC	Etats Unis	Maintenance	50	50
TURBINE SUPPORT INTERNATIONAL LLC	Etats Unis	Maintenance	50	50
AIR ANTWERP B.V.	Belgique	Autres	25	25
AIRCRAFT CAPITAL LTD	Royaume-Uni	Autres	40	40
INTERNATIONAL AEROSPACE MANAGEMENT COMPANY S.C.R.L.	Italie	Autres	25	25
MAINPORT INNOVATION FUND B.V.	Pays-Bas	Autres	25	25
MAINPORT INNOVATION FUND II B.V.	Pays-Bas	Autres	24	24
SCHIPHOL LOGISTICS PARK C.V.	Pays-Bas	Autres	53	45
SERVAIR	France	Autres	50	50
SKYNRG B.V.	Pays-Bas	Autres	20	20
TERMINAL ONE GROUPE ASSOCIATION	Etats Unis	Autres	25	25

42.3 Activité conjointe

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AIRFOILS ADVANCES SOLUTIONS SAS	France	Maintenance	49	49