

Groupe Air France-KLM

Groupe Air France-KLM

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

EXERCICE CLOS LE 31 DECEMBRE 2013

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

<i>En millions d'euros</i>			
	<i>Notes</i>	2013	2012
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre			Retraité*
Chiffre d'affaires	6	25 520	25 423
Autres produits de l'activité		10	16
Produits des activités ordinaires		25 530	25 439
Charges externes	7	(15 997)	(16 272)
Frais de personnel	8	(7 482)	(7 662)
Impôts et taxes		(186)	(184)
Amortissements	9	(1 566)	(1 576)
Dépréciations et provisions	9	(159)	(154)
Autres produits et charges	10	(10)	73
Résultat d'exploitation courant		130	(336)
Cessions de matériels aéronautiques	11	(12)	8
Autres produits et charges non courants	11	(345)	(403)
Résultat des activités opérationnelles		(227)	(731)
Coût de l'endettement financier brut		(481)	(436)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie		77	83
Coût de l'endettement financier net	12	(404)	(353)
Autres produits et charges financiers	12	103	144
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		(528)	(940)
Impôts	13	(957)	(17)
Résultat net des entreprises intégrées		(1 485)	(957)
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	22	(211)	(66)
Résultat net des activités poursuivies		(1 696)	(1 023)
Résultat net des activités non poursuivies	14	(122)	(197)
Résultat net		(1 818)	(1 220)
- Propriétaires de la société mère		(1 827)	(1 225)
- Participations ne donnant pas le contrôle		9	5
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base et dilué	16.1	(6,17)	(4,14)
Résultat net des activités poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base et dilué	16.1	(5,76)	(3,47)
Résultat net des activités non poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base et dilué	16.1	(0,41)	(0,67)

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers.

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

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2013	31 décembre 2012 Retraité*
Résultat net	(1 818)	(1 220)
Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente		
Variation de la juste valeur portée en autres éléments du résultat global	420	269
Variation de la juste valeur transférée en résultat	-	(97)
Couverture de juste valeur		
Partie efficace de la variation de juste valeur portée en autres éléments du résultat global	(101)	-
Couverture des flux de trésorerie		
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en autres éléments du résultat global	213	124
Variation de la juste valeur transférée en résultat	(120)	(251)
Variation de la réserve de conversion	(2)	-
Impôt différés sur les éléments recyclables du résultat global	(10)	30
Éléments recyclables du résultat global des sociétés mises en équivalence, nets d'impôts	(4)	(7)
<i>Total des autres éléments recyclables du résultat global</i>	396	68
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	26	(313)
Impôt différés sur les éléments non recyclables du résultat global	(18)	95
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies des sociétés mises en équivalence nette d'impôt	(1)	(2)
<i>Total des autres éléments non recyclables du résultat global</i>	7	(220)
Total des autres éléments du résultat global, après impôt	403	(152)
Résultat global	(1 415)	(1 372)
- Propriétaires de la société mère	(1 423)	(1 376)
- Participations ne donnant pas le contrôle	8	4

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers.

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

BILAN CONSOLIDÉ

Actif <i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	31 décembre 2013	31 décembre 2012 Retraité*	1^{er} janvier 2012 Retraité*
Goodwill	17	237	252	426
Immobilisations incorporelles	18	896	842	774
Immobilisations aéronautiques	20	9 391	10 048	10 689
Autres immobilisations corporelles	20	1 819	1 932	2 055
Titres mis en équivalence	22	177	381	422
Actifs de pension	23	2 454	2 477	2 336
Autres actifs financiers ^(**)	24	1 963	1 665	2 015
Impôts différés	13.4	436	1 392	1 322
Autres débiteurs	27	113	152	168
Actif non courant		17 486	19 141	20 207
Actifs détenus en vue de la vente	15	91	7	10
Autres actifs financiers ^(**)	24	1 031	933	751
Stocks et en-cours	25	511	521	585
Créances clients	26	1 775	1 859	1 774
Créances d'impôt société		23	11	10
Autres débiteurs	27	822	828	995
Trésorerie et équivalents de trésorerie	28	3 684	3 420	2 283
Actif courant		7 937	7 579	6 408
Total actif		25 423	26 720	26 615

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers.

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

(**) Dont :

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2013	31 décembre 2012 Retraité*	1^{er} janvier 2012 Retraité*
Dépôts liés aux dettes financières	780	806	656
Valeurs mobilières de placements (y compris comptes de trésorerie nantis)	951	956	987

BILAN CONSOLIDÉ (suite)

Passif et capitaux propres <i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	31 décembre 2013	31 décembre 2012 Retraité*	1^{er} janvier 2012 Retraité*
Capital	29.1	300	300	300
Primes d'émission	29.2	2 971	2 971	2 971
Actions d'auto-contrôle	29.3	(85)	(85)	(89)
Réserves et résultat	29.4	(944)	403	1 775
Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)		2 242	3 589	4 957
Participations ne donnant pas le contrôle		48	48	47
Capitaux propres		2 290	3 637	5 004
Provisions et avantages du personnel	31	3 102	3 158	2 692
Dettes financières	32	8 596	9 565	9 228
Impôts différés	13.4	178	149	223
Autres créditeurs	33	397	384	321
Passif non courant		12 273	13 256	12 464
Passifs liés aux actifs détenus en vue de la vente	15	58	-	-
Provisions	31	670	555	156
Dettes financières	32	2 137	1 434	1 174
Dettes fournisseurs		2 369	2 219	2 599
Titres de transport émis et non utilisés		2 371	2 115	1 885
Programme de fidélisation		755	770	784
Dettes d'impôt société		2	3	6
Autres créditeurs	33	2 332	2 474	2 386
Concours bancaires	28	166	257	157
Passif courant		10 860	9 827	9 147
Total passif		23 133	23 083	21 611
Total passif et capitaux propres		25 423	26 720	26 615

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers.

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

VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

<i>En millions d'euros</i>	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto-contrôle	Réserves et résultats	Capitaux propres – Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
Au 1^{er} janvier 2012	300 219 278	300	2 971	(89)	2 858	6 040	54	6 094
Première application d'IAS 19 révisée « Avantages au personnel » (note 2)	-	-	-	-	(1 083)	(1 083)	(7)	(1 090)
Au 1^{er} janvier 2012 (retraité)^(*)	300 219 278	300	2 971	(89)	1 775	4 957	47	5 004
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	168	168	-	168
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	(100)	(100)	-	(100)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	-	-	-	-	(219)	(219)	(1)	(220)
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	(151)	(151)	(1)	(152)
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	(1 225)	(1 225)	5	(1 220)
Résultat global	-	-	-	-	(1 376)	(1 376)	4	(1 372)
Echange Salaire Actions (ESA) et stock options	-	-	-	-	3	3	-	3
Dividendes distribués	-	-	-	-	-	-	(2)	(2)
Titres d'autocontrôle	-	-	-	4	-	4	-	4
Variation de périmètre	-	-	-	-	1	1	(1)	-
Au 31 décembre 2012 (retraité)^(*)	300 219 278	300	2 971	(85)	403	3 589	48	3 637
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	402	402	-	402
Gain/(perte) liés aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	62	62	-	62
Gain/(perte) lié aux couvertures de juste valeur	-	-	-	-	(66)	(66)	-	(66)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestation définies	-	-	-	-	8	8	(1)	7
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	(2)	(2)	-	(2)
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	404	404	(1)	403
Résultat de l'exercice	-	-	-	-	(1 827)	(1 827)	9	(1 818)
Résultat global	-	-	-	-	(1 423)	(1 423)	8	(1 415)
Echange Salaire Actions (ESA) et stock options	-	-	-	-	3	3	-	3
OCEANE	-	-	-	-	70	70	-	70
Titres d'autocontrôle	-	-	-	-	(1)	(1)	-	(1)
Distribution de dividendes	-	-	-	-	-	-	(4)	(4)
Variation de périmètre	-	-	-	-	4	4	(4)	-
Au 31 décembre 2013	300 219 278	300	2 971	(85)	(944)	2 242	48	2 290

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers.

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

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

<i>En millions d'euros</i>			
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre	<i>Notes</i>	2013	2012
			Retraité*
Résultat net des activités poursuivies		(1 696)	(1 023)
Résultat net des activités non poursuivies	14	(122)	(197)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	9	1 735	1 748
Dotations nettes aux provisions financières	12	28	(15)
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		12	(24)
Résultat sur cessions de filiales et participations	11	(6)	(97)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		(61)	(86)
Ecart de change non réalisé		(114)	(94)
Résultats des sociétés mises en équivalence	22	211	66
Impôts différés	13	916	(21)
Pertes de valeur	39.1	79	173
Autres éléments non monétaires	39.1	127	372
Sous-total		1 109	802
Dont activités non poursuivies		(19)	(5)
(Augmentation) / diminution des stocks		1	65
(Augmentation) / diminution des créances clients		59	(142)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		55	(299)
Variation des autres débiteurs et créditeurs		228	416
Variation du besoin en fond de roulement des activités non poursuivies		27	9
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		1 479	851
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	39.2	(27)	(39)
Investissements corporels et incorporels	21	(1 186)	(1 465)
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées	11	27	467
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		245	742
Dividendes reçus		17	24
Diminution (augmentation) nette des placements entre 3 mois et 1 an		5	30
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements des activités non poursuivies		(5)	(4)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissements		(924)	(245)
Augmentation de capital		6	-
Cession de participations minoritaires, d'actions propres	39.3	-	7
Emission de nouveaux emprunts		1 887	1 780
Remboursement d'emprunts		(1 480)	(847)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement		(588)	(514)
Nouveaux prêts		(136)	(90)
Remboursement des prêts		157	100
Dividendes distribués		(4)	(2)
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		(158)	434
Effet des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants		(36)	(1)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants des activités non poursuivies		1	(2)
Variation de la trésorerie nette		362	1 037
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	28	3 160	2 121
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	28	3 518	3 160
Variation de la trésorerie nette des activités non poursuivies		4	(2)
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)		(48)	(45)
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(403)	(414)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		41	35

Les notes annexes font partie intégrante de ces états financiers.

(*) 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 régie par le droit français. Le terme « groupe » concerne l'ensemble économique composé d'Air France-KLM et de ses filiales. Le groupe dont le siège social est situé en France, constitue un des plus grands groupes aériens mondiaux.

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

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

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

2. RETRAITEMENT DES COMPTES 2012

2.1. Application de la norme IAS 19 révisée

Depuis le 1^{er} janvier 2013, la norme IAS 19 révisée « Avantages du personnel » publiée en juin 2011 par l'IASB est entrée en vigueur. Les principaux changements pour le groupe sont les suivants :

- L'option appliquée jusqu'alors par le groupe permettant un étalement des écarts actuariels selon la méthode du « corridor » est supprimée. Les gains et pertes actuariels sont désormais comptabilisés immédiatement en autres éléments du résultat global,
- Les coûts des services passés non acquis, précédemment étalés, sont intégralement comptabilisés en résultat,
- Le rendement des actifs, jusqu'alors déterminé à partir d'un taux de rendement attendu, est à présent évalué sur la base du taux d'actualisation retenu pour l'évaluation des engagements.

Les comptes consolidés au 31 décembre 2012 ont été retraités afin de permettre la comparaison. La situation du bilan retraité au 1^{er} janvier 2012 est également présentée.

Les impacts de la révision de la norme sont résumés ci-après :

Impacts sur le compte de résultat consolidé

<i>En millions d'euros</i>	Exercice clos le 31 décembre 2012
Charges de personnel	(53)
Autres produits et charges non courants	13
Impôts	7
Résultat net	(33)
- <i>Propriétaires de la société mère</i>	(33)
- <i>Participations ne donnant pas le contrôle</i>	-
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)	
- <i>de base</i>	(0,11)
- <i>dilué</i>	(0,11)

Groupe Air France-KLM

Impacts sur l'état du résultat global consolidé

<i>En millions d'euros</i>	Exercice clos le 31 décembre 2012
Résultat net	(33)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	(313)
Eléments du résultat global des sociétés mises en équivalence	(2)
Impôt sur les éléments non recyclables du résultat global	95
Résultat global	(253)
- <i>Propriétaires de la société mère</i>	(252)
- <i>Participations ne donnant pas le contrôle</i>	(1)

Impacts sur le bilan consolidé

<i>En millions d'euros</i>	1^{er} janvier 2012	31 décembre 2012
Titres mis en équivalence	-	(2)
Actifs de pension	(881)	(993)
Impôt différé actif	179	241
Provisions et avantages du personnel	631	871
Impôt différé passif	(243)	(282)
Impacts nets sur capitaux propres	(1 090)	(1 343)
- <i>Propriétaires de la société mère</i>	(1 083)	(1 335)
- <i>Participations ne donnant pas le contrôle</i>	(7)	(8)

2.2. Présentation des comptes du groupe CityJet en activité non poursuivie

Le 20 décembre 2013, Air France a reçu de la société Intro Aviation GmbH une offre ferme d'achat de CityJet et de sa filiale VLM. Les instances représentatives du personnel des sociétés concernées doivent être informées et consultées afin de permettre la finalisation de la cession. Le groupe CityJet, qui a toujours agi sous sa propre marque, est constitué par les seules compagnies aériennes du groupe qui opèrent :

- en dehors du schéma d'ensemble court/moyen courrier défini par le plan Transform 2015
- essentiellement sur la base de London City qui s'avère non complémentaire aux activités du groupe
- avec peu de liens opérationnels ou peu de « métiers » intégrés au regard du reste de l'entreprise (maintenance, systèmes d'informations...).

Cette unité représente une composante identifiable, d'un degré d'intégration au groupe limité et néanmoins majeure en terme de métier.

En conséquence, la cession projetée justifie le traitement en activité non poursuivie, telle que définie dans la norme IFRS 5. Le détail du résultat net des activités non poursuivi est donné en note 14.

3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

3.1. Intervenues au cours de l'exercice

Dans le cadre du projet Transform 2015, le groupe Air France a décidé de regrouper ses activités régionales françaises Britair, Régional et Airlinair sous une holding dénommée *HOP!* (voir note 5) et a annoncé au cours du troisième trimestre le déploiement de mesures additionnelles de réduction des coûts concernant le plan de restructuration initié en 2012. Sur la base des mesures présentées aux différentes instances représentatives au sein du groupe Air France, le groupe a procédé à sa meilleure estimation, à ce jour, des coûts engendrés par ce nouveau volet et a complété sa provision pour restructuration en conséquence (voir note 11).

Le 28 mars 2013, Air France-KLM a émis 53 398 058 obligations convertibles et/ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) à échéance 15 février 2023 pour un montant de 550 millions d'euros (voir note 32).

Le 19 juin 2013, le groupe a entériné la commande ferme de 25 Airbus A350s, conformément à la lettre d'intention signée le 27 mai 2013.

Suite à sa décision de ne pas participer à l'augmentation de capital Alitalia d'octobre 2013, et après conversion en capital du prêt d'actionnaire auquel il avait souscrit le 25 février 2013 à hauteur de 23,8 millions d'euros, le groupe Air France-KLM a vu sa participation dans cette entité passer de 25% à 7,08% (voir notes 5, 11, 22 et 24).

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

4.1.1 Principes de préparation des états financiers consolidés et référentiel comptable

En application du règlement européen n° 1606/2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés au 31 décembre 2013 sont établis conformément au référentiel IFRS (*International Financial Reporting Standards*) tel qu'adopté par l'Union européenne et applicable à la date de clôture de ces états financiers consolidés.

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

Les états financiers consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 19 février 2014.

Groupe Air France-KLM

4.1.2 Evolution du référentiel comptable

- Normes IFRS, amendements et interprétations de l'IFRIC (IFRS Interpretation Committee) applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2013

Les textes dont l'application est devenue obligatoire au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2013 sont les suivants :

- La norme IFRS 13 « Evaluation de la juste valeur »,
- L'amendement à la norme IFRS 7 « Information à fournir sur la compensation des actifs et des passifs financiers »,
- L'amendement à IAS 1 relatif à la présentation des autres éléments du résultat global,
- La norme IAS 19 révisée « Avantages du personnel »,
- Les améliorations annuelles des IFRS 2009-2011.

Les impacts d'IAS 19 révisée sur les comptes consolidés du groupe sont détaillés en note 2 « Retraitement des comptes 2012 ». Les autres normes et amendements précités n'ont pas eu d'impact significatif sur les comptes consolidés du groupe au 31 décembre 2013.

Les autres textes dont l'application est devenue obligatoire au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2013 n'ont pas d'incidence sur les comptes consolidés du groupe.

- Normes IFRS et interprétations de l'IFRIC non applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2013
 - La norme IFRS 10 « Etats financiers consolidés » qui remplacera la norme IAS 27 « Etats financiers consolidés et individuels » pour la partie relative aux états financiers consolidés ainsi que l'interprétation SIC 12 « Consolidation – Entités ad hoc » (applicable de manière obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2014),
 - La norme IFRS 11 « Partenariats » qui remplacera la norme IAS 31 « Participations dans les co-entreprises » ainsi que l'interprétation SIC 13 « Entités contrôlées en commun – apports non monétaires par les co-entrepreneurs » (applicable de manière obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2014),
 - La norme IFRS 12 « Informations à fournir sur les intérêts détenus dans d'autres entités » (applicable de manière obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2014),
 - IAS 28 (2011) « Participation dans des entreprises associées et coentreprises » (applicable de manière obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2014),
 - L'amendement à la norme IAS 32 « Présentation - Compensation des actifs et des passifs financiers » (applicable de manière obligatoire aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2014).

L'application des normes IFRS 10 et IFRS 11 est en cours d'étude. Néanmoins, le groupe ne s'attend pas à avoir d'impacts significatifs sur son périmètre de consolidation.

- Normes IFRS et interprétations de l'IFRIC applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2014
 - L'amendement à IAS 36 « Informations à fournir sur la valeur recouvrable des actifs non financiers »,
 - L'amendement à IAS 39 « Novation des dérivés et maintien de la comptabilité de couverture ».
- Les textes potentiellement applicables au groupe, publiés par l'IASB, mais non encore adoptés par l'Union européenne sont décrits ci-dessous
 - L'interprétation IFRIC 21 « Prélèvements opérés par les autorités publiques auprès des entités actives sur un marché particulier » applicable à compter du 1^{er} janvier 2014,
 - La norme IFRS 9 « Instruments financiers – Classification et évaluation des actifs et passifs financiers » applicable au plus tôt à compter du 1^{er} janvier 2017, l'IASB ayant reporté la date d'application initialement prévue en janvier 2015 à une date ultérieure non encore arrêtée.

4.2. Utilisation d'estimations

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

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

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

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

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

4.3. Méthodes de consolidation

4.3.1. Filiales

Les sociétés dans lesquelles le groupe exerce un contrôle sont consolidées par intégration globale. Le contrôle s'entend comme le pouvoir de diriger les politiques financières et opérationnelles d'une entité afin d'obtenir les avantages de ses activités. Les états financiers des sociétés contrôlées sont consolidés dès que le contrôle devient effectif et jusqu'à ce que ce contrôle cesse.

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

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

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

4.3.2. Participations dans les entreprises associées et co-entreprises

Les sociétés dans lesquelles le groupe exerce une influence notable sur la gestion et la politique financière sont mises en équivalence ; l'influence notable étant présumée lorsque plus de 20% des droits de vote sont détenus.

Sont également mises en équivalence les sociétés pour lesquelles le groupe exerce un contrôle conjoint en vertu d'un accord contractuel.

Les états financiers consolidés incluent la quote-part revenant au groupe dans le montant total du résultat global comptabilisé par les entreprises associées et les co-entreprises à partir de la date à laquelle l'influence notable est exercée jusqu'à la date à laquelle elle prend fin, ajustée des éventuelles pertes de valeurs de la participation nette.

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

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

Groupe Air France-KLM

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

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

4.3.3 Opérations intra-groupe

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

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

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

4.4.1. Conversion des états financiers des sociétés étrangères

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

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

4.4.2. Conversion des opérations en devises

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

Les actifs et passifs monétaires libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture ou au cours de la couverture qui leur est affectée le cas échéant.

Les actifs et passifs non monétaires libellés en devises étrangères évalués sur la base du coût historique sont convertis en utilisant le cours de change à la date de transaction ou le cours de la couverture qui leur est affectée le cas échéant (voir note 4.13.2)

Les différences de change correspondantes sont enregistrées au compte de résultat, les variations de juste valeur des instruments de couverture sont enregistrées conformément au traitement décrit au paragraphe 4.10. « Instruments financiers, évaluation des actifs et passifs financiers ».

4.5. Regroupements d'entreprises

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Les actifs répondant aux dispositions d'IFRS 5 « actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées », tels que décrits dans la note 4.23, sont comptabilisés et évalués au montant le plus faible entre leur valeur comptable et leur juste valeur diminuée des coûts nécessaires à la vente.

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

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

Groupe Air France-KLM

4.6. Chiffre d'affaires

Pour les opérations aériennes, le chiffre d'affaires est comptabilisé lors de la réalisation du transport, net des éventuelles remises accordées. Le transport est également le fait générateur de la comptabilisation en charges externes des commissions versées aux intermédiaires.

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

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

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

4.7. Programme de fidélisation

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

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

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

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

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

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

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

Ces éléments sont les suivants :

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

Groupe Air France-KLM

4.9. Résultat par action

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

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

4.10. Instruments financiers, évaluation des actifs et passifs financiers

4.10.1 *Evaluation des créances clients et actifs financiers non courants*

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

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

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

Les pertes et gains latents, à l'exception des pertes de valeur, sont enregistrés en autres éléments de résultat global dans une composante intitulée « Réserves sur instruments dérivés et sur actifs financiers disponibles à la vente ». En cas d'indication d'une perte de valeur de l'actif financier, le montant de la perte résultant du test de dépréciation est comptabilisé en résultat de la période.

4.10.3 *Instruments dérivés*

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

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

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

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

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

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

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

- *Couverture de juste valeur* : les variations de juste valeur du dérivé sont constatées en résultat et viennent compenser, à hauteur de la part efficace, les variations de la juste valeur du sous-jacent (actif, passif ou engagement ferme), également comptabilisées en résultat.

Groupe Air France-KLM

- *Couverture de flux futurs* : les variations de juste valeur sont constatées en autres éléments du résultat global pour la partie efficace et sont reclassées en résultat lorsque l'élément couvert affecte ce dernier. La partie inefficace est enregistrée directement en résultat financier.
- *Dérivés de transaction* : les variations de juste valeur du dérivé sont comptabilisées en résultat financier.

4.10.4 Emprunts obligataires convertibles

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

4.10.5 Actifs financiers, trésorerie et équivalents de trésorerie

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

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

Trésorerie et équivalents de trésorerie

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

4.10.6 Dettes financières

Les emprunts sont comptabilisés initialement à la juste valeur. Ils sont ensuite comptabilisés selon la méthode du coût amorti calculé sur la base du taux d'intérêt effectif. En application de ce principe, les primes de remboursement ou d'émissions éventuelles sont portées dans la rubrique du bilan correspondant à ces emprunts et amorties en résultat financier sur la durée de vie des emprunts.

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

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

Le tableau présentant les actifs et passifs financiers par catégorie de valorisation (cf. note 34.4) répond aux exigences d'IFRS 7 amendée « Instruments financiers : informations à fournir ». Les justes valeurs à fournir sont classées selon une hiérarchie reflétant la nature des données de marché utilisées pour réaliser les évaluations.

Cette hiérarchie prévoit trois niveaux de juste valeur :

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

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

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

Groupe Air France-KLM

4.11. Goodwill

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

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

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

Il n'est pas amorti et fait l'objet d'un test de perte de valeur annuel ou dès l'apparition d'indices susceptibles de remettre en cause celle-ci. Les pertes de valeur enregistrées, comme décrit dans la note 4.14, ne peuvent pas faire l'objet d'une reprise ultérieure.

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

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

4.12. Immobilisations incorporelles

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

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

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

Les immobilisations incorporelles identifiables acquises dont la durée d'utilité est indéfinie ne sont pas amorties mais font l'objet, tous les ans, de tests de perte de valeur ou dès l'apparition d'indices susceptibles de remettre en cause la valeur comptabilisée au bilan. Le cas échéant, une perte de valeur est enregistrée, comme décrit dans la note 4.14.

Depuis le 1^{er} janvier 2012, les compagnies aériennes sont soumises aux réglementations du marché des ETS (Emission Trading Scheme), comme décrit dans la note 4.20 et le paragraphe « Risques crédit carbone » de la note 34.1. A ce titre, le groupe doit acheter des quotas de CO2 afin de compenser ses émissions. Le groupe comptabilise les quotas de CO2 en immobilisations incorporelles. Ces immobilisations sont non amortissables.

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

Logiciels	1 à 5 ans
Fichiers clients	5 à 12 ans

4.13. Immobilisations corporelles

4.13.1 Principes applicables

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

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

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

4.13.2 Immobilisations aéronautiques

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

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

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

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

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

4.13.3 Autres immobilisations corporelles

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

Constructions	20 à 50 ans
Agencements et installations	8 à 15 ans
Simulateurs de vol	10 à 20 ans
Matériels et outillages	5 à 15 ans

4.13.4 Contrats de location

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

Les autres contrats de location sont classés en location simple.

Groupe Air France-KLM

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

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

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

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

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

4.14. Test de valeur d'actif

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

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

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

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

4.15. Stocks

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

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

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

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

Groupe Air France-KLM

4.16. Actions propres

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

4.17. Avantages du personnel

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

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

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

Particularités concernant les surplus des fonds de pension :

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

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

4.18. Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle

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

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

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

4.19. Autres provisions

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

Ce dernier est comptabilisé en résultat financier.

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

Groupe Air France-KLM

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

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

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

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

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

Ces immobilisations incorporelles ne sont pas amortissables.

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

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

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

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

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

4.22. Impôts différés

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

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

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

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

Les actifs d'impôts différés liés aux déficits fiscaux sont activés au regard des perspectives de recouvrabilité découlant des budgets et plans à moyen terme élaborés par le groupe. Les hypothèses utilisées sont identiques à celles retenues pour les tests de valeur des actifs (cf. note 4.14).

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

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

Groupe Air France-KLM

Comptabilisation de la contribution sur la valeur ajoutée des entreprises

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

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

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

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

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

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

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

4.24. Paiement fondé sur des actions

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

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

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

5. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

Dans le cadre de la constitution de *HOP!*, le groupe a acquis la compagnie Airlinair. Cette opération s'est effectuée de la façon suivante :

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

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

Au 31 décembre 2013, l'entité Alitalia n'est plus consolidée selon la méthode de mise en équivalence, suite à la décision du groupe Air France-KLM de ne pas souscrire à l'augmentation de capital sollicitée en octobre 2013. Le résiduel des titres Alitalia détenus par le groupe (7,08%) est comptabilisé en autres actifs financiers (voir notes 3, 11, 22 et 24).

6. INFORMATIONS SECTORIELLES

Information par secteur d'activité

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

Le groupe est organisé autour des secteurs suivants :

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

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

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

Autres : Les revenus de ce secteur proviennent essentiellement des prestations de commissariat fournies par le groupe aux compagnies aériennes tierces et au transport aérien à la demande réalisé essentiellement par Transavia.

Les résultats, actifs et passifs alloués aux secteurs d'activité correspondent à ceux qui sont affectables de façon directe et indirecte. Les montants répartis dans les secteurs d'activité correspondent, pour le compte de résultat, au résultat des activités opérationnelles et pour le bilan, aux goodwill, aux immobilisations incorporelles et aéronautiques, aux autres immobilisations corporelles, aux titres mis en équivalence, à certains comptes clients, aux titres de transport émis et non utilisés et une partie des provisions et avantages du personnel. Les autres éléments du compte de résultat et du bilan sont regroupés dans la colonne « non répartis ».

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

Groupe Air France-KLM

Information par secteur géographique

Les activités du groupe sont ventilées en six zones géographiques :

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

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

La valeur nette comptable des actifs sectoriels par implantation géographique et les investissements liés à l'acquisition d'actifs sectoriels ne sont pas renseignés, dans la mesure où l'essentiel des actifs du groupe (actifs aéronautiques) ne peuvent être rattachés à une zone géographique.

6.1. Informations par secteur d'activité

- Exercice clos au 31 décembre 2013

<i>En millions d'euros</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	21 578	2 849	3 280	1 980	-	29 687
Chiffre d'affaires intersecteurs	(1 466)	(33)	(2 055)	(613)	-	(4 167)
Chiffre d'affaires externe	20 112	2 816	1 225	1 367	-	25 520
Résultat d'exploitation courant	174	(202)	159	(1)	-	130
Résultat des activités opérationnelles	(39)	(343)	146	9	-	(227)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(215)	-	2	2	-	(211)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(301)	(301)
Impôts	-	-	-	-	(957)	(957)
Résultat net des activités poursuivies	(254)	(343)	148	11	(1 258)	(1 696)
Amortissements de l'exercice	(1 062)	(71)	(277)	(156)	-	(1 566)
Autres éléments non monétaires	(385)	(78)	(43)	(200)	(835)	(1 541)
Total actifs	11 089	1 052	2 671	862	9 749	25 423
Passifs sectoriels	6 341	281	713	367	4 532	12 234
Dettes financières, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	13 189	13 189
Total passifs	6 341	281	713	367	17 721	25 423
Investissements corporels et incorporels (activités poursuivies)	829	44	188	125	-	1 186

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

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

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

Groupe Air France-KLM

- Exercice clos au 31 décembre 2012 (retraité)

<i>En millions d'euros</i>	Passage	Fret	Maintenance	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	21 495	3 084	3 134	1 901	-	29 614
Chiffre d'affaires intersecteurs	(1 519)	(27)	(2 038)	(607)	-	(4 191)
Chiffre d'affaires externe	19 976	3 057	1 096	1 294	-	25 423
Résultat d'exploitation courant	(260)	(230)	140	14	-	(336)
Résultat des activités opérationnelles	(518)	(333)	104	16	-	(731)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(72)	1	1	4	-	(66)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(209)	(209)
Impôts	-	-	-	-	(17)	(17)
Résultat net des activités poursuivies	(590)	(332)	105	20	(226)	(1 023)
Amortissements de l'exercice	(1 079)	(69)	(278)	(150)	-	(1 576)
Autres éléments non monétaires	(1 521)	(106)	(61)	5	160	(1 523)
Total actifs	11 386	1 177	2 679	1 499	9 979	26 720
Passifs sectoriels	6 034	276	713	835	3 969	11 827
Dettes financières, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	14 893	14 893
Total passifs	6 034	276	713	835	18 862	26 720
Investissements corporels et incorporels (activités poursuivies)	1 105	36	201	123	-	1 465

Les actifs non répartis d'un montant de 10 milliards d'euros concernent pour l'essentiel les actifs financiers détenus par le groupe. Ils comprennent notamment les valeurs mobilières de placement pour 3,8 milliards d'euros, les actifs de retraite pour 2,5 milliards d'euros, les immobilisations financières pour 1,4 milliard d'euros, les impôts différés pour 1,4 milliard d'euros, les disponibilités pour 0,6 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,3 milliard d'euros.

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

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

6.2. Informations par secteur géographique

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

- Exercice clos au 31 décembre 2013

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) et Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Total
Passage régulier	5 818	6 002	364	1 286	3 596	2 110	19 176
Autres recettes passage	399	302	15	56	64	100	936
Total passage	6 217	6 304	379	1 342	3 660	2 210	20 112
Transport de fret	388	1 026	26	177	443	559	2 619
Autres recettes fret	55	33	4	17	47	41	197
Total fret	443	1 059	30	194	490	600	2 816
Maintenance	749	442	-	-	34	-	1 225
Autres	466	803	33	65	-	-	1 367
Total	7 875	8 608	442	1 601	4 184	2 810	25 520

Groupe Air France-KLM

- Exercice clos au 31 décembre 2012 (retraité)

	France métropolitaine	Europe (hors France) et Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Total
<i>En millions d'euros</i>							
Passage régulier	5 799	6 171	365	1 263	3 403	2 064	19 065
Autres recettes passage	359	303	14	61	60	114	911
Total passage	6 158	6 474	379	1 324	3 463	2 178	19 976
Transport de fret	372	1 123	30	206	524	617	2 872
Autres recettes fret	51	49	4	10	41	30	185
Total fret	423	1 172	34	216	565	647	3 057
Maintenance	709	351	-	-	36	-	1 096
Autres	400	805	29	59	-	1	1 294
Total	7 690	8 802	442	1 599	4 064	2 826	25 423

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

- Exercice clos au 31 décembre 2013

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

- Exercice clos au 31 décembre 2012 (retraité)

	France métropolitaine	Europe (hors France) et Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique Moyen-Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Total
<i>En millions d'euros</i>							
Passage régulier	1 970	4 438	1 401	2 567	5 248	3 441	19 065
Transport de fret	5	49	148	603	1 168	899	2 872
Total	1 975	4 487	1 549	3 170	6 416	4 340	21 937

7. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2013	2012
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
Carburant avions	6 897	7 278
Affrètements aéronautiques	455	551
Locations opérationnelles	913	949
Redevances aéronautiques	1 839	1 832
Commissariat	589	591
Achats d'assistance en escale	1 405	1 368
Achats d'entretien	1 303	1 131
Frais commerciaux et de distribution	852	866
Autres frais	1 744	1 706
Total	15 997	16 272
<i>Hors carburant avions</i>	<i>9 100</i>	<i>8 994</i>

8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	2013	2012
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
Salaires et traitements	5 424	5 514
Charges de retraite à cotisations définies	603	610
Charges de retraite à prestations définies	379	359
Autres charges sociales	1 171	1 207
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	3	5
Autres	(98)	(33)
Total	7 482	7 662

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

Le poste « autres » comprend notamment :

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

Effectifs moyens de la période sur les activités poursuivies

Exercice clos le 31 décembre	2013	2012
		Retraité
Personnel navigant technique	8 103	8 157
Personnel navigant commercial	21 779	22 104
Personnel au sol	66 535	69 639
Total	96 417	99 900

9. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	2013	2012
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
Immobilisations incorporelles	80	67
Immobilisations aéronautiques	1 227	1 238
Autres immobilisations corporelles	259	271
Amortissements	1 566	1 576
Stocks	(1)	-
Créances	5	(1)
Provisions	155	155
Dépréciations et provisions	159	154
Total	1 725	1 730

L'impact de la revue des durées d'utilisation de certains avions sur la valeur des amortissements s'élevait à (29) millions d'euros au 31 décembre 2012.

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

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

Les mouvements au bilan du poste « provisions » sont détaillés dans la note 31.

10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>	2013	2012
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
Exploitation conjointe de lignes et fret	(84)	(39)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	65	117
Autres	9	(5)
Total	(10)	73

11. PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	2013	2012
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
Cessions de matériel aéronautique	(12)	8
Charges de restructuration	(209)	(455)
Dépréciation d'actifs immobilisés destinés à être cédés	(102)	-
Résultat sur cession de filiales et participations	7	97
Perte de valeur sur goodwill	-	(5)
Autres	(41)	(40)
Autres produits et charges non courants	(345)	(403)

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

Charges de restructuration

Au cours du 3^{ème} trimestre 2013, le groupe a annoncé la mise en place de mesures complémentaires de réduction des coûts salariaux de la société Air France. Le sureffectif a été estimé à 2 880 personnes, dont 1 826 pour le personnel au sol. Dans ce cadre, un plan de départ volontaire est proposé aux personnels au sol et navigant commerciaux, dont la période de candidature sera ouverte en 2014.

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

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

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

Dépréciation d'actifs immobilisés destinés à être cédés

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

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

Groupe Air France-KLM

Résultat sur cessions de filiales et participations

Cette ligne inclut :

- le résultat de cession des parts détenues dans Financière LMP (39,86%) (voir note 5),
- le résultat de cession des parts détenues dans Servair Airchef (50%) (voir note 5),
- l'impact de dilution des parts détenues dans Alitalia (voir notes 3, 5, 22 et 24).

Autres

Ce poste comprend essentiellement :

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

- **Période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2012**

Charges de restructuration

Un plan de restructuration a été initié concernant l'ensemble des sociétés du groupe. Il comprenait essentiellement deux volets : le redimensionnement de la flotte et un plan de réduction d'effectifs.

En ce qui concerne le groupe Air France, les modalités du plan ont été présentées aux instances représentatives du personnel d'Air France en juin 2012 et de ses filiales au cours du dernier trimestre 2012.

Concernant le redimensionnement de la flotte, les modalités d'application pouvaient se traduire, pour les appareils concernés, par des mises au rebut, des cessions, des démantèlements en pièces détachées ou des arrêts de contrats de location.

S'agissant du plan de réduction d'effectifs d'Air France qui portait sur 5 122 postes, il incluait des aides aux départs volontaires en retraite et un plan de départs volontaires, dont la période de candidatures avait été ouverte au cours du 4^{ème} trimestre 2012.

Concernant KLM, un redimensionnement de la flotte a été entrepris, se traduisant par la mise à la juste valeur d'avions MD11 dont l'exploitation a été arrêtée.

Compte tenu des éléments ci-dessus, le groupe avait procédé à sa meilleure estimation des coûts engendrés par ces mesures et avait enregistré une provision pour restructuration d'un montant total de 408 millions d'euros au 31 décembre 2012.

Cette provision a fait l'objet d'une mise à jour au fur et à mesure de l'évolution des modalités d'application.

Par ailleurs, une provision portant sur trois contrats de location déficitaires concernant des Boeing B747 de la société Martinair avait été comptabilisée pour un montant de 50 millions d'euros.

Résultat sur cessions de filiales et participations

Le poste « résultat sur cession de filiales et participations » incluait un montant de 97 millions d'euros correspondant à la plus-value réalisée le 1er mars 2012 par le groupe dans le cadre du placement privé d'une partie des actions d'Amadeus IT Holding SA dont le produit de cession ressortait à 466 millions d'euros.

Autres

Le poste « autres » comprenait principalement :

- une taxe exceptionnelle sur les salaires aux Pays-Bas, liée à la crise économique en Europe, d'un montant de 17 millions d'euros,
- une provision complémentaire pour pratiques d'entente concernant le fret en Suisse, au Brésil et aux Etats-Unis pour un montant de 20 millions d'euros (voir note 31.3).

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

<i>En millions d'euros</i>		
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre	2013	2012
Produits des valeurs mobilières de placement	26	28
Autres produits financiers	51	55
Produits financiers	77	83
Intérêts sur emprunts	(290)	(269)
Intérêts sur contrat de location-financement	(75)	(87)
Intérêts intercalaires capitalisés	9	14
Autres charges financières	(125)	(94)
Coût de l'endettement financier brut	(481)	(436)
Coût de l'endettement financier net	(404)	(353)
Résultat de change	74	64
Variation de juste valeur des actifs et passifs financiers	57	63
<i>Dont dérivés carburant</i>	84	61
<i>Dont dérivés change</i>	(30)	(27)
<i>Dont dérivés taux</i>	4	(10)
<i>Dont autres dérivés</i>	(1)	39
Dotation nette aux provisions	(30)	15
Autres	2	2
Autres produits et charges financiers	103	144
Total	(301)	(209)

Le taux retenu pour la détermination des intérêts intercalaires ressort à 3,8% pour l'exercice clos le 31 décembre 2013, contre 4% au 31 décembre 2012.

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

Au 31 décembre 2013, le coût de l'endettement financier brut inclut un montant de 41 millions d'euros relatif à la différence entre le taux d'intérêt facial et le taux effectif (après séparation de la composante capitaux propres) des OCEANES (24 millions d'euros au 31 décembre 2012).

Au 31 décembre 2012, le groupe avait enregistré en variation de juste valeur des actifs et passifs financiers (ligne « autres dérivés ») un produit financier d'un montant de 38 millions d'euros lié au swap sur l'OCEANE 2005 (voir note 32.2.1).

13. IMPÔTS

13.1. Charge d'impôt

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

<i>En millions d'euros</i>	2013	2012
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
(Charge) / produit de l'exercice	(41)	(41)
(Charge) / produit d'impôt courant	(41)	(41)
Variation des différences temporaires	20	(50)
Impact de la CVAE	3	3
Déficits fiscaux	(939)	71
(Charge)/produit d'impôt différé des activités poursuivies	(916)	24
Total	(957)	(17)

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

En France, les déficits sont indéfiniment reportables. Toutefois, les lois de finance 2011 et 2012 ont introduit une limitation dans le montant des déficits fiscaux imputables chaque année, à hauteur de 50% du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros. Les perspectives de récupération de ces déficits sur les bénéfices futurs ayant par ailleurs été rallongées dans un contexte de crise économique durable et de marché mondial fortement concurrentiel, le groupe, a, par mesure de prudence, décidé de limiter de façon appropriée son horizon de recouvrabilité sur le périmètre fiscal français. Le montant des impôts différés actifs sur déficits fiscaux a ainsi été ramené à 708 millions d'euros au 31 décembre 2013, contre 1 645 millions d'euros au 31 décembre 2012.

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

Au 31 décembre 2012, le groupe avait reconnu un produit d'impôt différé actif au titre des déficits reportables de 71 millions d'euros, relatif au périmètre d'intégration fiscal néerlandais essentiellement.

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

<i>En millions d'euros</i>	2013	2012
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
Auto-contrôle	-	(3)
OCEANE	(37)	-
Eléments recyclables du résultat global	(10)	30
<i>Actifs disponibles à la vente</i>	(18)	(4)
<i>Instruments dérivés</i>	8	34
Eléments non recyclables du résultat global	(18)	95
<i>Retraites</i>	(18)	95
Total	(65)	122

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>	2013	2012
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
Résultat avant impôt	(528)	(940)
Taux d'impôt applicable en France	34,43%	34,43%
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	182	324
Différence de taux d'imposition en France/ étranger	16	(2)
Eléments non déductibles ou non imposables	(20)	2
Variation des actifs d'impôts différés non reconnus	(1 135)	(317)
Impact de la CVAE	(24)	(21)
Autres	24	(3)
Impôt	(957)	(17)
Taux d'impôt réel	NS	NS

Le taux d'impôt en vigueur en France à échéance 2014 s'élève à 38%, contributions complémentaires incluses. Le groupe fiscal français étant fiscalement déficitaire au 31 décembre 2013, la preuve d'impôt a été établie sur la base du taux hors contributions complémentaires, soit 34,43%. L'impôt différé a été calculé sur cette même base.

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

13.4. Variations des impôts différés au cours de la période

<i>En millions d'euros</i>	1er janvier 2013	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en autres éléments du résultat global	Montants reconnus en capitaux propres	Variation de la conversion	Reclassement et autres	31 décembre 2013
Immobilisations aéronautiques	(1 257)	(15)	-	-	-	(5)	(1 277)
Actifs de retraite	(566)	(47)	14	-	-	(9)	(608)
Dettes financières	758	60	-	(37)	-	(1)	780
Titres de transport émis non utilisés	166	11	-	-	-	-	177
Autres	(14)	14	(42)	-	-	(1)	(43)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	2 156	(939)	-	-	-	12	1 229
Impôts différés actif / (passif) nets	1 243	(916)	(28)	(37)	-	(4)	258

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables des périmètres d'intégration fiscale française et néerlandaise s'établissent à 1 178 millions d'euros au 31 décembre 2013 (708 millions d'euros au titre du périmètre d'intégration fiscale français et 470 millions d'euros au titre du périmètre d'intégration fiscale néerlandais).

La reconnaissance de cet actif pour chacun des deux périmètres est basée sur les perspectives de bénéfices imposables établies à partir du plan cible à trois ans du groupe et des mêmes hypothèses que celles décrites dans la note 19 « Test de valeur d'actif » de ces états financiers consolidés.

Sur la base de ces perspectives de bénéfices imposables, l'horizon de recouvrabilité est satisfaisant, tant pour le périmètre français que pour le périmètre néerlandais. La non réalisation des hypothèses retenues pourrait avoir un impact significatif sur l'horizon de recouvrabilité de ces actifs d'impôt différés.

Groupe Air France-KLM

<i>En millions d'euros</i>	1er janvier 2012 Retraité	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en autres éléments du résultat global	Montants reconnus en capitaux propres	Variation de la conversion	Reclassement et autres	31 décembre 2012 Retraité
Immobilisations aéronautiques	(1 147)	(110)	-	-	-	-	(1 257)
Actifs de retraite	(530)	(43)	7	-	-	-	(566)
Dettes financières	614	144	-	-	-	-	758
Autres créditeurs	84	(55)	44	-	-	-	73
Titres de transport émis non utilisés	170	(4)	-	-	-	-	166
Autres	(176)	18	74	(3)	-	-	(87)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	2 085	71	-	-	-	-	2 156
Impôts différés actif / (passif) nets	1 100	21	125	(3)	-	-	1 243

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables des périmètres d'intégration fiscale française et néerlandaise s'établissaient à 2 100 millions d'euros au 31 décembre 2012 (1 645 millions d'euros au titre du périmètre d'intégration fiscale français et 455 millions d'euros au titre du périmètre d'intégration fiscale néerlandais).

13.5. Actifs d'impôt différé non reconnus

<i>En millions d'euros</i>	Au 31 décembre 2013		Au 31 décembre 2012	
	Base	Impôt	Base	Impôt
Différences temporelles déductibles	476	164	469	159
Pertes fiscales	4 025	1 386	755	260
Total	4 501	1 550	1 224	419

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

Au 31 décembre 2012, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés du groupe fiscal français s'était traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt de 394 millions d'euros (soit une base de 1 144 millions d'euros), dont 239 millions d'euros au titre des pertes fiscales et 155 millions au titre des différences temporaires (non reconnaissance des actifs d'impôts sur les provisions restructuration).

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

14. RESULTAT NET DES ACTIVITES NON POURSUIVIES

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

<i>En millions d'euros</i>	2013	2012
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
Chiffre d'affaires	150	210
Résultat d'exploitation courant	(19)	(17)
Perte de valeur	(77)	(168)
Autres éléments du résultat non courant	(25)	(4)
Résultat des activités opérationnelles	(121)	(189)
Résultat financier	(1)	(5)
Résultat avant impôt	(122)	(194)
Impôt	-	(3)
Résultat net des activités non poursuivies	(122)	(197)

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

Perte de valeur

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

Autres éléments du résultat non courant

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

- Période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2012

Perte de valeur

Dans le cadre du plan de restructuration « Transform 2015 » et tel que présenté fin août 2012 aux comités d'entreprise des sociétés concernées, le groupe Air France a décidé la réorganisation de son activité « régionale », en regroupant les filiales françaises au sein de Hop! et en les séparant des autres compagnies régionales notamment en Irlande et en Belgique.

Dans ce cadre, le groupe a procédé à la revue des actifs de CityJet et de sa filiale VLM, dont l'appréciation doit se faire dorénavant de façon indépendante. Cette analyse a conduit le groupe à déprécier, en 2012, la totalité du goodwill attaché à VLM, pour un montant de 168 millions d'euros.

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

- Exercice clos au 31 décembre 2013

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

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

Groupe Air France-KLM

- **Exercice clos au 31 décembre 2012**

Au 31 décembre 2012, le poste « actifs détenus en vue de la vente » était constitué de la juste valeur de six appareils destinés à être cédés, pour un montant de 7 millions d'euros.

16. RÉSULTAT PAR ACTION

16.1. Résultats net – propriétaires de la société mère par action

Résultats utilisés pour le calcul des résultats par action

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

<i>En millions d'euros</i>	2013	2012
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		Retraité
Résultat net - propriétaires de la société mère	(1 827)	(1 225)
Résultat net des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	(1 705)	(1 028)
Résultat net des activités non poursuivies – propriétaires de la société mère	(122)	(197)

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

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

Exercice clos le 31 décembre	2013	2012
Nombre moyen pondéré :		
- d'actions ordinaires émises	300 219 278	300 219 278
- d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options	(1 116 420)	(1 116 420)
- d'actions propres achetées dans le cadre de plan de rachat d'actions	-	(159 712)
- d'autres actions propres achetées	(3 067 607)	(3 073 029)
Nombre d'actions retenues pour le calcul du résultat de base par action	296 035 251	295 870 117
Conversion des OCEANE	-	-
Nombre d'actions retenues pour le calcul du résultat dilué par action	296 035 251	295 870 117

16.2. Instruments non dilutifs

Le groupe Air France-KLM ne possède aucun instrument non dilutif au 31 décembre 2013.

16.3. Instruments émis postérieurement à la clôture

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

17. GOODWILL

Détail des goodwill

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	Valeur brute	2013 Cumul des pertes de valeur	Valeur nette	Valeur brute	2012 Cumul des pertes de valeur	Valeur nette
VLM	-	-	-	168	(168)	-
UTA	112	-	112	112	-	112
Régional	60	-	60	60	-	60
Aeromaintenance Group	20	(3)	17	21	(4)	17
Britair	20	-	20	20	-	20
Cityjet	-	-	-	11	-	11
NAS Airport Services Limited	22	-	22	24	(1)	23
Autres	7	(1)	6	10	(1)	9
Total	241	(4)	237	426	(174)	252

Les goodwill concernent principalement l'activité « passage ».

Variation de la valeur nette des goodwill

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	2013	2012
Solde en début de période	252	426
Acquisition	3	-
Cession	(6)	-
Perte de valeur	(11)	(173)
Variation de la conversion	(1)	(1)
Solde en fin de période	237	252

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

Au 31 décembre 2012, la perte de valeur enregistrée concernait principalement le goodwill attaché à VLM. Dans le cadre du plan de restructuration "Transform 2015", le groupe avait en effet procédé à la revue des actifs de CityJet et de sa filiale VLM tel que décrit en note 14. Cette analyse avait conduit le groupe à déprécier la totalité du goodwill attaché à VLM pour un montant de 168 millions d'euros. La charge afférente était comptabilisée en charges non courantes au compte de résultat.

18. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

<i>En millions d'euros</i>	Marques et slots	Fichiers clients	Autres immobilisations incorporelles	Total
Valeur brute				
Montant au 31 décembre 2011	297	107	825	1 229
Acquisitions	-	-	146	146
Variation de périmètre	-	-	-	-
Cessions	-	-	(25)	(25)
Transfert	-	-	(4)	(4)
Montant au 31 décembre 2012	297	107	942	1 346
Acquisitions	-	-	166	166
Variation de périmètre	-	-	(6)	(6)
Cessions	-	-	(32)	(32)
Transfert	(4)	-	(4)	(8)
Montant au 31 décembre 2013	293	107	1 066	1 466
Amortissement				
Montant au 31 décembre 2011	(2)	(102)	(351)	(455)
Amortissements de la période	-	-	(68)	(68)
Reprises sur cessions	-	-	19	19
Transfert	-	-	-	-
Montant au 31 décembre 2012	(2)	(102)	(400)	(504)
Amortissements de la période	(1)	(2)	(73)	(76)
Reprises sur cessions	-	-	5	5
Variation de périmètre	-	-	5	5
Montant au 31 décembre 2013	(3)	(104)	(463)	(570)
Valeur nette				
au 31 décembre 2012	295	5	542	842
au 31 décembre 2013	290	3	603	896

Les immobilisations incorporelles sont principalement constituées :

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

19. TEST DE VALEUR D'ACTIF

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

Au 31 décembre 2013, les goodwill et les immobilisations incorporelles à durée d'utilité indéterminée sont principalement rattachés à l'UGT « Passage » pour respectivement 194 millions d'euros et 288 millions d'euros.

La valeur recouvrable des actifs des UGT a été déterminée par référence à la valeur d'utilité au 30 septembre 2013, à l'exception de l'UGT Cargo qui a fait l'objet d'un test complémentaire au 31 décembre 2013. Les tests ont été réalisés pour l'ensemble des UGT sur la base d'un plan cible à trois ans du groupe, validé par la direction, et qui intègre une hypothèse de reprise, après le ralentissement économique, permettant d'atteindre les prévisions à moyen terme réalisées par le groupe avant la survenance de la crise.

Le taux d'actualisation utilisé pour le test est le coût moyen pondéré du capital. Celui-ci s'élève à 7,4% à fin décembre 2013 contre 7,7% à fin décembre 2012.

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

L'UGT Cargo étant déficitaire, le groupe a également testé l'ensemble des actifs corporels de ce métier au 31 décembre 2013. Aucune dépréciation n'est à constater. La valeur des actifs de l'UGT Cargo qui s'élève à 715 millions d'euros est couverte par ses flux futurs de trésorerie. Une diminution du pourcentage de marge d'exploitation cible de 50 points de base conduirait à enregistrer une perte de valeur d'environ 100 millions d'euros. Une augmentation du taux d'actualisation de 50 points de base conduirait à enregistrer une perte de valeur d'environ 60 millions d'euros.

20. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

<i>En millions d'euros</i>	Immobilisations aéronautiques					Autres immobilisations corporelles					Total
	Avions en pleine propriété	Avions en location financement	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total	
Valeur brute											
Au 31 décembre 2011	10 872	5 216	728	2 143	18 959	2 673	1 288	100	908	4 969	23 928
Acquisitions	351	161	764	105	1 381	46	51	55	29	181	1 562
Cessions	(922)	(77)	(63)	(150)	(1 212)	(41)	(23)	-	(27)	(91)	(1 303)
Couverture de change	-	-	48	-	48	-	-	-	-	-	48
Transfert	(480)	883	(1 130)	37	(690)	64	10	(100)	15	(11)	(701)
Au 31 décembre 2012	9 821	6 183	347	2 135	18 486	2 742	1 326	55	925	5 048	23 534
Acquisitions	133	4	705	109	951	48	22	70	20	160	1 111
Cessions	(732)	(79)	-	(188)	(999)	(16)	(16)	-	(15)	(47)	(1 046)
Variation de périmètre	20	36	-	-	56	-	-	-	(6)	(6)	50
Couverture de change	-	-	54	-	54	-	-	-	-	-	54
Transfert	(380)	588	(706)	107	(391)	54	-	(30)	(41)	(17)	(408)
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	(1)	-	(1)	(2)	(2)
Au 31 décembre 2013	8 862	6 732	400	2 163	18 157	2 828	1 331	95	882	5 136	23 293
Amortissements											
Au 31 décembre 2011	(5 695)	(1 645)	-	(930)	(8 270)	(1 422)	(834)	-	(658)	(2 914)	(11 184)
Amortissements de la période	(800)	(364)	-	(128)	(1 292)	(134)	(82)	-	(56)	(272)	(1 564)
Reprises sur cessions	286	73	-	134	493	34	20	-	15	69	562
Transfert	721	(111)	-	21	631	(1)	-	-	2	1	632
Au 31 décembre 2012	(5 488)	(2 047)	-	(903)	(8 438)	(1 523)	(896)	-	(697)	(3 116)	(11 554)
Amortissements de la période	(788)	(405)	-	(144)	(1 337)	(132)	(80)	-	(48)	(260)	(1 597)
Reprises sur cessions	518	76	-	162	756	15	13	-	8	36	792
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-	3	3	3
Transfert	423	(113)	-	(57)	253	(28)	13	-	34	19	272
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	-	1	-	-	1	1
Au 31 décembre 2013	(5 335)	(2 489)	-	(942)	(8 766)	(1 668)	(949)	-	(700)	(3 317)	(12 083)
Valeur nette											
Au 31 décembre 2012	4 333	4 136	347	1 232	10 048	1 219	430	55	228	1 932	11 980
Au 31 décembre 2013	3 527	4 243	400	1 221	9 391	1 160	382	95	182	1 819	11 210

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

Un détail des immobilisations données en garantie est communiqué dans la note 37 de ces états financiers.

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

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financement est de 4 762 millions d'euros au 31 décembre 2013 contre 4 618 millions d'euros au 31 décembre 2012.

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

Les amortissements de la période 31 décembre 2012 comprenaient un montant de 40 millions d'euros liés à l'impact du redimensionnement de la flotte du groupe, enregistré en charges de restructuration (voir note 11).

21. INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS

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

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 décembre	2013	2012
Acquisition d'immobilisations corporelles	1 046	1 351
Acquisition d'immobilisations incorporelles	166	146
Part des acquisitions non encore payée et intérêts intercalaires	(26)	(32)
Total	1 186	1 465

22. TITRES MIS EN EQUIVALENCE

Variations de la période

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

<i>En millions d'euros</i>	Alitalia	Kenya Airways	Autres	Total
Valeur des titres au 31 décembre 2011	274	57	91	422
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	(61)	(12)	7	(66)
Distribution de dividendes	-	(1)	(3)	(4)
Variation de périmètre	-	1	2	3
Variation de juste valeur	(6)	(2)	-	(8)
Autres variations	-	36	1	37
Ecart de conversion	-	(3)	-	(3)
Valeur des titres au 31 décembre 2012 (retraité)	207	76	98	381
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	(202)	(8)	(1)	(211)
Distribution de dividendes	-	-	(2)	(2)
Variation de périmètre	-	-	(11)	(11)
Autres variations	-	4	7	11
Variation de juste valeur	(5)	-	-	(5)
Augmentation de capital	-	-	16	16
Ecart de conversion	-	(2)	-	(2)
Valeur des titres au 31 décembre 2013	-	70	107	177
Valeur de marché des titres cotés		45		

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

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

Groupe Air France-KLM

Comptes simplifiés des principales sociétés mises en équivalence

Les titres mis en équivalence au 31 décembre 2013 concernent principalement la société Kenya Airways, compagnie aérienne kenyane basée à Nairobi, sur laquelle le groupe exerce une influence notable.

Outre Kenya Airways, les titres mis en équivalence incluaient également la société Alitalia Compagnia Aerea Italiana Spa au 31 décembre 2012. Cette entité, qui a démarré son activité le 12 janvier 2009, est issue de l'apport de l'activité passage de l'ancienne société Alitalia et du rachat de la compagnie Air One. Elle est sortie du périmètre des titres mis en équivalence au cours du dernier trimestre 2013 suite à décision du groupe de ne pas souscrire à l'augmentation de capital sollicitée. Les titres Alitalia sont depuis comptabilisés en autres actifs financiers.

Les comptes des principales sociétés dont les titres sont mis en équivalence sont présentés ci-dessous. Ils correspondent à 100% des données financières des exercices 2013 et 2012, établies selon les normes locales des pays d'implantation concernés.

<i>En millions d'euros</i>	Alitalia	Kenya Airways
	31/12/2012	31/03/2012
% détention au 31 décembre 2012	25%	26,7%
Chiffre d'affaires	3 594	949
Résultat d'exploitation	(119)	11
Résultat net	(280)	14
Capitaux propres	201	203
Total Actif	2 634	681
Total Passif	2 634	681
	31/12/2013	31/03/2013
% détention au 31 décembre 2013		26,7%
Chiffre d'affaires		902
Résultat d'exploitation		(82)
Résultat net		(72)
Capitaux propres		281
Total Actif		1 104
Total Passif		1 104

23. ACTIFS DE PENSION

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2013	31 décembre 2012	1^{er} janvier 2012
		Retraité	Retraité
Solde en début de période	2 477	2 336	2 995
(Charge) / produit de la période	(227)	(190)	(36)
Paiement des cotisations au fonds	342	359	258
Impact 1 ^{ère} application d'IAS 19 révisée « Avantages au personnel » (note 2)	-	-	(881)
Revalorisation à la juste valeur	(138)	(29)	-
Reclassement	-	1	-
Solde en fin de période	2 454	2 477	2 336

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

24. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

En millions d'euros Au 31 décembre	2013		2012	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
<u>Actifs disponibles à la vente</u>				
Titres de participation disponibles	-	762	-	475
Titres de participation nantis	-	373	-	229
<u>Actifs de transaction</u>				
Valeurs mobilières de placement	106	20	235	85
Comptes de trésorerie nantis	825	-	636	-
<u>Prêts et créances</u>				
Dépôts liés aux locations financières (obligations)	12	142	31	125
Autres dépôts liés aux locations financières	65	560	11	639
Autres prêts et créances	23	125	20	124
Valeur brute	1 031	1 982	933	1 677
Dépréciation en début d'exercice	-	(12)	-	(11)
Dotations de l'exercice	-	(7)	-	(11)
Utilisation	-	-	-	10
Dépréciation en fin d'exercice	-	(19)	-	(12)
Total	1 031	1 963	933	1 665

Les actifs disponibles à la vente se présentent comme suit :

En millions d'euros	Juste valeur	% intérêt	Capitaux propres	Résultat	Cours de bourse (en €)	Date de clôture
Au 31 décembre 2013						
Amadeus ^(*)	1 076	7,73%	ND ^(**)	ND ^(**)	31,10	Décembre 2013
Alitalia	22	7,08%	ND ^(**)	ND ^(**)	NA ^(***)	Décembre 2013
Autres	37	-	-	-	-	-
Total	1 135					
Au 31 décembre 2012						
Amadeus ^(*)	659	7,73%	1 531	496	19,05	Décembre 2012
Autres	45	-	-	-	-	-
Total	704					

^(*) Société cotée

^(**) Non disponible

^(***) Non applicable

Les actifs de transaction correspondent principalement à des parts dans des fonds communs de placement n'entrant pas dans la catégorie « équivalents de trésorerie » ainsi qu'à des comptes de trésorerie nantis, principalement dans le cadre du contrat de swap conclu avec Natixis sur l'OCEANE 2005 (voir note 32) et dans celui de la garantie donnée à l'Union européenne sur le litige anti-trust (voir note 31).

Concernant les actions Amadeus, le groupe a conclu, le 13 novembre 2012, une opération de couverture avec la Société Générale afin de protéger la valeur d'un tiers de ses actions, soit 12 millions de titres. L'instrument de couverture mis en place est un collar. Dans le cadre de cette opération, un prêt de titres Amadeus a été mis en place avec la Société Générale pour la même quantité de titres. Le collar a été qualifié d'instrument de couverture de juste valeur. Sa juste valeur au 31 décembre 2013 s'élève à 108 millions d'euros (contre 0,2 million d'euros au 31 décembre 2012).

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

Groupe Air France-KLM

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 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 2013, le montant des créances déléguées s'élève à 111 millions d'euros (contre 112 millions d'euros au 31 décembre 2012). L'emprunt associé s'élève à 81 millions d'euros au 31 décembre 2013 (contre 80 millions d'euros au 31 décembre 2012).

Contrat de prêt de titres

Le 13 novembre 2012, le groupe a signé un contrat de prêt de titres dans le cadre de l'opération de couverture de la valeur des titres Amadeus décrite ci-dessus. Au 31 décembre 2013, le montant des titres prêtés, hors couverture, s'élève à 373 millions d'euros (contre 229 millions d'euros au 31 décembre 2012).

Transfert d'actifs financiers déconsolidant

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

Ces contrats s'appliquent à des créances nées en France et dans d'autres pays européens pour un montant total cédé de 211 millions d'euros à fin décembre 2013 contre 246 millions au 31 décembre 2012.

Le lien conservé par le groupe avec ces actifs transférés constitue un risque de dilution pour lequel des fonds de garantie sont constitués à hauteur de 10 millions au 31 décembre 2013 contre 9 millions d'euros au 31 décembre 2012.

Fin décembre 2013, le groupe a conclu avec une banque un contrat de cession sans recours à titre d'escompte sur l'intégralité de la Créance de Crédit Impôt pour la Compétitivité Emploi (CICE) 2013 dont le montant nominal s'élève à 42 millions d'euros. Le contrat de cession transférant la quasi-totalité des risques et avantages de la créance à la banque, la créance a été intégralement sortie du bilan. Au 31 décembre 2013, le groupe détient une créance auprès de la banque correspondant au prix de 5% du nominal de la créance cédée payable dès que la déclaration spécifique au CICE sera envoyée à l'administration en 2014.

25. STOCKS ET ENCOURS

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 décembre	2013	2012
Pièces de rechanges aéronautiques	510	508
Autres approvisionnements	158	176
Encours de production	7	7
Valeur brute	675	691
Dépréciation en début d'exercice	(170)	(173)
Dotation de l'exercice	(11)	(18)
Reprise de dépréciation suite à des sorties et des cessions	11	18
Reprise de dépréciation devenue sans objet	-	-
Reclassement	6	3
Dépréciation en fin d'exercice	(164)	(170)
Valeur nette	511	521

26. CRÉANCES CLIENTS

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 décembre	2013	2012
Compagnies aériennes	399	495
Autres clients :		
* Passage	681	625
* Fret	353	378
* Maintenance	377	364
* Autres	52	82
Valeur brute	1 862	1 944
Dépréciation en début d'exercice	(85)	(88)
Dotation de l'exercice	(21)	(18)
Utilisation	16	19
Variation de périmètre	2	-
Reclassement	1	2
Dépréciation en fin d'exercice	(87)	(85)
Valeur nette	1 775	1 859

27. AUTRES DEBITEURS

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	2013		2012	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Fournisseurs débiteurs	140	-	161	-
Etat	72	-	71	-
Instruments dérivés	267	97	201	103
Charges constatées d'avance	164	16	156	49
Débiteurs divers	181	-	241	-
Valeur brute	824	113	830	152
Dépréciation en début d'exercice	(2)	-	(2)	-
Dotations de l'exercice	(1)	-	-	-
Utilisation	1	-	-	-
Dépréciation en fin d'exercice	(2)	-	(2)	-
Valeur nette	822	113	828	152

Au 31 décembre 2012, les instruments dérivés non courants comprenaient un montant de 9 millions d'euros relatifs à la couverture de la dette en devises.

28. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	2013	2012
SICAV (actifs de transaction)	1 563	2 467
Dépôts (actifs de transaction) et comptes à termes	1 141	334
Caisses et banques	980	619
Trésorerie et équivalents de trésorerie	3 684	3 420
Concours bancaires	(166)	(257)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	3 518	3 163

Le Groupe détient 3 684 millions d'euros de trésorerie au 31 décembre 2013, dont 199 millions d'euros placés sur des comptes bancaires au Venezuela. Ce montant provient de la vente de billets d'avion effectuée localement au cours de la période décembre 2012 à décembre 2013. Dans le cadre du contrôle des changes, des demandes mensuelles de transfert ont été faites auprès de la Chambre de Transfert de Devises (*Comisión de Administración de Divisas - CADIVI*). Compte tenu du contexte politique et économique vénézuélien, ces demandes n'ont pas donné lieu à des transferts de devises (le dernier transfert ayant eu lieu en octobre 2013).

29. CAPITAUX PROPRES

29.1. Capital

Au 31 décembre 2013, le capital social d'Air France-KLM, entièrement libéré, est divisé en 300 219 278. Chaque action, ayant une valeur nominale d'un euro, confère un droit de vote à son détenteur.

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

<i>En nombre de titres</i>		
Au 31 décembre	2013	2012
En début de période	300 219 278	300 219 278
Emission d'actions dans le cadre de la conversion des OCEANE	-	-
En fin de période	300 219 278	300 219 278
Dont : - nombre de titres émis et payés	300 219 278	300 219 278
- nombre de titres émis et non payés	-	-

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

Nombre d'actions autorisées

L'Assemblée générale mixte du 16 mai 2013 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 26 mois à compter de la date de l'Assemblée, à émettre des actions et/ou d'autres valeurs mobilières donnant accès immédiatement ou à terme au capital d'Air France-KLM dans la limite d'un montant total de 120 millions d'euros en nominal.

Répartition du capital et des droits de vote

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

Au 31 décembre	en % du capital		en % des droits de vote	
	2013	2012	2013	2012
Etat français	16%	16%	16%	16%
Salariés et anciens salariés	7%	10%	7%	10%
Actions détenues par le groupe	1%	1%	-	-
Public	76%	73%	77%	74%
Total	100%	100%	100%	100%

La ligne « Salariés et anciens salariés » regroupe les titres détenus par le personnel et les anciens salariés identifiés dans des fonds ou par un code Sicovam.

Autres titres donnant accès au capital

OCEANE

Voir note 32.2.

29.2. Primes d'émission

Les primes d'émission représentent la différence entre la valeur nominale des titres émis et le montant des apports reçus en numéraire ou en nature par Air France-KLM.

29.3. Actions d'auto-contrôle

	Actions d'auto-contrôle	
	En nombre	En millions d'euros
Au 31 décembre 2011	5 639 477	(89)
Variation de la période	(1 450 072)	4
Au 31 décembre 2012	4 189 405	(85)
Variation de la période	(9 601)	-
Au 31 décembre 2013	4 179 804	(85)

Au 31 décembre 2013, Air France-KLM détient 3 063 384 de ses propres actions, acquises en vertu des autorisations annuelles consenties par l'Assemblée générale des actionnaires. Au 31 décembre 2013, le groupe détient également 1 116 420 de ses propres actions au titre des plans de stock-options émis par KLM. L'ensemble de ces titres est classé en réduction des capitaux propres.

29.4. Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre	31 décembre	1 ^{er} janvier
	2013	2012	2012
		Retraité	Retraité
Réserve légale	70	70	70
Réserves distribuables	734	850	962
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies	(1 193)	(1 203)	(1 083)
Réserves sur instruments dérivés	(47)	(43)	55
Réserves sur actifs financiers disponibles à la vente	655	253	86
Autres réserves	664	1 701	2 127
Résultat net – propriétaires de la société mère	(1 827)	(1 225)	(442)
Total	(944)	403	1 775

Au 31 décembre 2013, la réserve légale de 70 millions d'euros, représente 23% du capital social d'Air France-KLM. La réglementation française exige qu'une société anonyme affecte chaque année 5% de son résultat net statutaire à cette réserve légale jusqu'à ce qu'elle atteigne 10% du capital social de la société. Ce montant affecté à la réserve légale est déduit du résultat distribuable pour l'année en cours.

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

30. PAIEMENTS FONDÉS SUR DES ACTIONS

30.1. Plans de paiement fondés sur des actions et autres plans en vigueur au 31 décembre 2013

Au 31 décembre 2013, aucun plan de paiement fondé sur des actions n'est en vigueur dans le groupe Air France-KLM.

Mouvements des options

	Prix moyen d'exercice (€)	Nombre d'options
Options en circulation au 31 décembre 2011	34,21	390 517
<i>Dont options exerçables au 31 décembre 2011</i>	<i>34,21</i>	<i>390 517</i>
Options auxquelles il est renoncé au cours de la période	34,21	(390 517)
Options exercées au cours de la période	-	-
Options attribuées au cours de la période	-	-
Options en circulation au 31 décembre 2012	-	-
<i>Dont options exerçables au 31 décembre 2012</i>	<i>-</i>	<i>-</i>
Options auxquelles il est renoncé au cours de la période	-	-
Options exercées au cours de la période	-	-
Options attribuées au cours de la période	-	-
Options en circulation au 31 décembre 2013	-	-
<i>Dont options exerçables au 31 décembre 2013</i>	<i>-</i>	<i>-</i>

Descriptif des plans d'options de souscription d'actions KLM

Avant le rapprochement avec Air France, les membres du Directoire et les principaux cadres de KLM disposaient d'options d'achat d'actions de KLM. Dans le cadre du contrat de regroupement entre KLM et Air France, les options d'achats d'actions et SAR (Share Appreciation Rights) non exercées lors du rapprochement ont été modifiées, le 4 mai 2004, de sorte que leur détenteur puisse acheter des actions Air France-KLM et des SAR attachées aux actions Air France-KLM. Les actions détenues par KLM dans le cadre de ce plan ont été converties en action Air France-KLM et transférées à une fondation dont l'unique objet est de détenir ces actions.

Les conditions d'acquisition du plan de stock-options octroyé par KLM en juillet 2007 prévoyaient l'acquisition d'un tiers des stock-options à la date d'attribution, d'un second tiers à la fin de la première année et du dernier tiers à la fin de la seconde année. L'acquisition des stock-options était conditionnelle à l'atteinte de critères de performance prédéterminés ne dépendant pas du marché.

30.2. Plan PPSs KLM

KLM a mis en place au cours des exercices clos au 31 décembre 2013 et 31 décembre 2012 des instruments de rémunération liés au cours de l'action Air France-KLM et dénoués en numéraire (PPSs) qui constituent des plans fondés sur des actions et réglés en trésorerie.

Plans	Date d'attribution	Nombre de PPSs attribués	Date de départ d'exercice des PPSs	Date d'expiration / de clôture	Nombre de PPSs exercés au 31 décembre 2013
KLM	01/07/2008	153 080	01/07/2008	01/07/2013	68 451
KLM	01/07/2009	136 569	01/07/2009	01/07/2014	23 615
KLM	01/07/2010	145 450	01/07/2010	01/07/2015	12 189
KLM	01/07/2011	144 235	01/07/2011	01/07/2016	-
KLM	01/04/2012	146 004	01/04/2012	01/04/2017	-
KLM	01/04/2013	150 031	01/04/2013	01/04/2018	-

La variation des PPSs est la suivante :

	Nombre de PPSs
PPSs en circulation au 31 décembre 2011	465 497
<i>Dont PPSs exerçables au 31 décembre 2011</i>	<i>270 908</i>
PPSs attribués au cours de la période	146 004
PPSs exercés au cours de la période	(51 348)
PPSs auxquels il est renoncé au cours de la période	13 493
PPSs en circulation au 31 décembre 2012	573 646
<i>Dont PPSs exerçables au 31 décembre 2012</i>	<i>357 687</i>
PPSs attribués au cours de la période	150 031
PPSs exercés au cours de la période	(104 255)
PPSs auxquels il est renoncé au cours de la période	(99 064)
PPSs en circulation au 31 décembre 2013	520 358
<i>Dont PPSs exerçables au 31 décembre 2013</i>	<i>330 807</i>

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

La juste valeur des services rendus dans le cadre des plans d'octroi de PPSs a été déterminée sur la base de la valeur de marché de l'action Air France-KLM à la date de clôture, soit 7,58 euros :

PPSs	Valeur de marché au 31 décembre 2013 (en millions d'euros)
01/07/2009	0,4
01/07/2010	0,6
01/07/2011	0,9
01/04/2012	0,9
01/04/2013	1,1

30.3. Charges de personnel liées aux paiements fondés sur des actions

<i>En millions d'euros</i>		
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre	2013	2012
ESA 2005	2	3
Plan de stock options	1	2
Charges de personnel (note 8)	3	5

31. PROVISIONS ET AVANTAGES DU PERSONNEL

<i>En millions d'euros</i>	Avantages du personnel note 31.1	Restitution d'avions	Restruc- turation	Litiges	Autres	Total
Montant au 1^{er} janvier 2012 (retraité)	1 687	575	12	404	170	2 848
<i>Dont : non courant</i>	1 687	459	-	390	156	2 692
<i>courant</i>	-	116	12	14	14	156
Dotations de l'exercice	84	259	442	51	103	939
Reprises pour utilisation	(91)	(119)	(26)	(15)	(39)	(290)
Reprises de provisions devenues sans objet	-	(3)	-	(1)	-	(4)
Revalorisation à la juste valeur	283	-	-	-	-	283
Ecart de conversion	1	1	-	-	1	3
Désactualisation	-	(25)	-	-	-	(25)
Reclassement	1	(47)	-	-	5	(41)
Montant au 31 décembre 2012 (retraité)	1 965	641	428	439	240	3 713
<i>Dont : non courant</i>	1 965	545	4	429	215	3 158
<i>Courant</i>	-	96	424	10	25	555
Dotations de l'exercice	99	272	282	76	97	826
Reprises pour utilisation	(39)	(123)	(233)	(43)	(79)	(517)
Reprises de provisions devenues sans objet	-	(18)	(34)	-	(6)	(58)
Revalorisation à la juste valeur	(162)	-	-	-	-	(162)
Ecart de conversion	(9)	(1)	-	-	(1)	(11)
Variation de périmètre	2	-	-	-	(2)	-
Désactualisation	-	(2)	-	-	-	(2)
Reclassement	(3)	(15)	(1)	2	-	(17)
Montant au 31 décembre 2013	1 853	754	442	474	249	3 772
<i>Dont : non courant</i>	1 853	606	-	439	204	3 102
<i>Courant</i>	-	148	442	35	45	670

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

Au 31 décembre 2012, l'impact était de 81 millions d'euros et avait également été enregistré en « autres produits et charges non courants ».

Les mouvements de provision pour restructuration impactant le compte de résultat sont enregistrés en « autres produits et charges non courants » lorsque les effets sont significatifs (voir note 11).

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

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

31.1. AVANTAGES DU PERSONNEL

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

Comme indiqué dans les notes 2 et 4, le groupe applique depuis le 1^{er} janvier 2013 la norme IAS 19 révisée « Avantages du personnel ». Les états financiers au 31 décembre 2012 ont de ce fait, et à des fins de comparaison, été retraités conformément aux nouvelles règles.

31.1.1 Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie

Régime du personnel navigant technique KLM – Pays-Bas

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

L'âge de départ à la retraite prévu par le plan est de 56 ans.

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

Pour répondre aux exigences de la réglementation néerlandaise et aux règles définies entre l'employeur et le conseil d'administration du fonds de pension, un niveau de financement minimum est imposé, à hauteur de 105% de la projection de l'engagement à court terme, et d'environ 115% à 120% de la projection de l'engagement à long terme. La projection de ces engagements est calculée selon des règles de financement locales.

L'employeur s'engage à verser un supplément de cotisations si le ratio de couverture est inférieur aux règles de financement précitées : dans l'année en cas de non-respect du seuil de 105%, ou dans les 10 ans en cas de non-respect du seuil de 115% à 120%. Le montant des contributions de base et supplémentaires de l'employeur n'est pas plafonné. Le participant ne peut quant à lui pas être soumis à contribution supplémentaire en cas de non-respect des règles de financement minimales.

Une réduction de cotisation de l'employeur est possible si l'indexation des rentes est entièrement financée. Cette réduction n'est pas plafonnée et peut être réalisée soit par remboursement de cotisations, soit par diminution de cotisations futures.

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

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

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

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

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 de rentes viagères avec réversion au conjoint en cas de décès du bénéficiaire.

L'âge de départ à la retraite prévu par le plan est de 65 ans jusqu'au 31 décembre 2013 et de 67 ans ensuite.

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

Groupe Air France-KLM

Pour répondre aux exigences de la réglementation néerlandaise et aux règles définies entre l'employeur et le conseil d'administration du fonds de pension, un niveau de financement minimum est imposé, à hauteur de 105% de la projection de l'engagement à court terme, et d'environ 115% à 120% de la projection de l'engagement à long terme. La projection de ces engagements est calculée selon des règles de financement locales.

L'employeur et le salarié s'engagent à verser un supplément de cotisations si le ratio de couverture est inférieur aux règles de financement précitées : dans l'année en cas de non-respect du seuil de 105%, ou dans les 15 ans en cas de non-respect du seuil de 115% à 120%. Le montant des contributions de base et supplémentaires de l'employeur n'est pas plafonné. Le montant des contributions supplémentaires du salarié est plafonné à 2% du montant de la base de calcul de la rente. Une réduction de cotisation est possible si l'indexation des rentes est entièrement financée. Cette réduction n'est pas plafonnée et peut être réalisée soit par remboursement de cotisations, soit par diminution de cotisations futures.

Le rendement des actifs de couverture du régime, le taux d'actualisation retenu pour l'évaluation des engagements, la longévité et les caractéristiques de la population active sont les principaux facteurs pouvant influencer à la fois le ratio de couverture et le niveau de contribution normale de la rente future. Les contributions normales sont plafonnées à 24% du montant de la base de calcul de la rente.

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

Le financement de ce fonds de pension comprend en outre une mesure de protection par rapport aux risques suivants : risques de taux d'intérêt, risques actions, risques de change, risques de crédit, risques actuariels et risques immobiliers. A titre d'exemple, une couverture est prévue afin de réduire de moitié l'impact potentiel de la sensibilité à une baisse du taux d'intérêt. De même, environ 90% du risque de change est couvert. L'utilisation de put est par ailleurs prévue dès lors qu'une baisse d'environ 25% de la valeur du portefeuille action est observée.

Plan personnel navigant commercial - Pays-Bas

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

La rente viagère issue de ce régime est calculée sur la base du dernier salaire de référence pour les salariés embauchés depuis 2009, et sur la base d'une moyenne des salaires de référence de l'ensemble de la carrière pour les autres salariés.

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

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

Pour répondre aux exigences de la réglementation néerlandaise et aux règles définies entre l'employeur et le conseil d'administration du fonds de pension, un niveau de financement minimum est imposé, à hauteur de 105% de la projection de l'engagement à court terme, et d'environ 115% à 120% de la projection de l'engagement à long terme. La projection de ces engagements est calculée selon des règles de financement locales.

L'employeur et le salarié s'engagent à verser un supplément de cotisations si le ratio de couverture est inférieur aux règles de financement précitées : dans les 3 ans en cas de non-respect du seuil de 105%, ou dans les 15 ans en cas de non-respect du seuil de 115% à 120%. Le montant des contributions de base et supplémentaires de l'employeur est plafonné à 48% du montant de la base de calcul de la rente. Le montant des contributions supplémentaires du salarié est plafonné à 0,7% du montant de la base de calcul de la rente. Une réduction de cotisation est possible si l'indexation des rentes est entièrement financée. Cette réduction est plafonnée à 2 fois la contribution annuelle normale.

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

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

Groupe Air France-KLM

Le financement de ce fonds de pension comprend en outre une mesure de protection par rapport aux risques suivants : risques de taux d'intérêt, risques actions, risques de change, risques de crédit, risques actuariels et risques immobiliers. A titre d'exemple, une couverture est prévue afin de réduire de moitié l'impact potentiel de la sensibilité à une baisse du taux d'intérêt. De même, environ 90% du risque de change est couvert. L'utilisation de put est par ailleurs prévue dès lors qu'une baisse d'environ 25% de la valeur du portefeuille action est observée.

Caisse de retraite Air France (CRAF) – France

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

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

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

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

Ce dernier garantit un capital correspondant au montant des réserves investies en unités de compte dans son fonds collectif, qui représente un peu plus de 5% du montant des réserves, ce pourcentage étant amené mécaniquement à augmenter au fil du temps.

Les versements annuels d'Air France vers l'assureur sont réglés par un accord signé avec les syndicats de l'entreprise en date du 14 décembre 2009. Le montant minimum de versement annuel prévu par cet accord est de 32,5 millions d'euros. Dans le cas où le montant des réserves deviendrait inférieur à 50% du montant des engagements calculés pour les besoins du financement, il est prévu qu'Air France effectue un versement complémentaire pour atteindre à minima un taux de couverture de 50%.

Les réserves sont investies en obligations, en actions et sur l'actif général de l'assureur. Des études d'allocation actif/passif sont réalisées régulièrement, 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 (personnel navigant technique, personnel navigant commercial, personnel au sol, agent, technicien, cadre) et, dans certains cas, de l'âge du salarié au moment du départ à la retraite.

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

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

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

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

Au 31 décembre 2013, les trois plans néerlandais et deux plans français présentés ci-avant représentent respectivement 79% et 12% de l'engagement du groupe et 91% et 4% des actifs du groupe.

Groupe Air France-KLM

31.1.2 Description des hypothèses actuarielles utilisées et sensibilités associées

Une évaluation actuarielle des engagements a été effectuée pour les clôtures au 31 décembre 2013 et au 31 décembre 2012. Ces calculs intègrent :

- Des probabilités de maintien dans le groupe pour le personnel actif et des probabilités de survie pour l'ensemble des bénéficiaires du régime,
- Des estimations d'évolution des salaires et des niveaux de rentes,
- Des hypothèses d'âges de départ à la retraite variant entre 55 et 67 ans selon les localisations et législations applicables,
- 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	2013	2012
Zone euro – Durée 10 à 15 ans	3,00%	3,00%
Zone euro – Durée 15 ans et plus	3,65%	3,65%

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

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

Le taux d'augmentation des salaires (hors inflation) est de 1,75 % pour le groupe au 31 décembre 2013, contre 1,69% au 31 décembre 2012.

Le taux de revalorisation des rentes (hors inflation) est de 1,36 % pour le groupe au 31 décembre 2013, contre 1,46 % au 31 décembre 2012.

- 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'actualisation

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2013	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2012
Hausse de 0,25% du taux d'actualisation	(688)	(667)
Diminution de 0,25% du taux d'actualisation	792	825

Sensibilité à l'évolution du taux d'augmentation des salaires

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2013	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2012
Hausse de 0,25% du taux d'augmentation des salaires	142	146
Diminution de 0,25% du taux d'augmentation des salaires	(127)	(133)

Groupe Air France-KLM

Sensibilité à l'évolution du taux de revalorisation des rentes

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2013	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2012
Hausse de 0,25% du niveau des rentes	629	505
Diminution de 0,25% du niveau des rentes	(538)	(489)

31.1.3 Evolution des engagements

Le tableau suivant présente le rapprochement entre l'engagement net des fonds de couverture concernant les plans de retraite et autres avantages à long terme du groupe avec les montants reconnus dans les états financiers du groupe, au 31 décembre 2013 et au 31 décembre 2012 (retraité).

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 31 décembre 2013			Au 31 décembre 2012		
	Pays-Bas	France	Autres	Pays-Bas	France	Autres
Montant des engagements à l'ouverture de l'exercice	13 258	2 191	870	11 411	2 016	706
Coût des services	386	65	13	340	53	21
Charge d'intérêt	478	64	31	556	94	34
Cotisations des participants	45	-	1	54	-	1
Modifications et réductions de régimes	(41)	(56)	(5)	-	(82)	(3)
Variation de périmètre	-	2	-	-	-	-
Prestations payées	(383)	(101)	(28)	(360)	(114)	(39)
Transfert de plans	2	(5)	-	-	-	-
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses démographiques.....	(16)	(3)	(1)	103	-	-
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses financières	(203)	(25)	(43)	1 193	247	136
Pertes (Gains) actuariels – écarts d'expérience	133	(16)	(6)	(22)	(23)	4
Ecarts de conversion	10	-	(35)	-	-	11
Autres	-	-	-	(17)	-	(1)
Montant des engagements à la clôture de l'exercice	13 669	2 116	797	13 258	2 191	870
<i>Dont engagement résultant de régimes intégralement ou partiellement financés</i>	<i>13 575</i>	<i>2 055</i>	<i>690</i>	<i>13 167</i>	<i>2 131</i>	<i>729</i>
<i>Dont engagement résultant de régimes non financés</i>	<i>94</i>	<i>61</i>	<i>107</i>	<i>91</i>	<i>60</i>	<i>141</i>
Valeur de marché des actifs affectés aux plans à l'ouverture de l'exercice	15 528	787	515	13 563	768	450
Rendement réel des actifs	346	71	38	1 904	96	60
Cotisations de l'employeur	361	(11)	14	384	37	2
Cotisations des participants	45	-	1	54	-	1
Variation de périmètre	(1)	-	1	-	-	-
Liquidations de régimes	-	-	(1)	-	-	-
Transfert de plans	-	-	-	-	-	1
Prestations payées par les actifs	(375)	(99)	(21)	(360)	(114)	(8)
Ecarts de conversion	(1)	-	(15)	-	-	10
Autres	-	-	-	(17)	-	(1)
Valeur de marché des actifs affectés aux plans, à la clôture de l'exercice	15 903	748	532	15 528	787	515
Montants reconnus au bilan ⁽¹⁾ :						
Engagements financés d'avance (note 23)	2 452	-	2	2 477	-	-
Engagements provisionnés	(220)	(1 368)	(265)	(207)	(1 404)	(354)
Montant net reconnu	2 232	(1 368)	(263)	2 270	(1 404)	(354)
Charge de la période :						
Coût des services	386	65	13	340	53	21
Charge nette d'intérêt	(90)	41	12	(123)	59	11
Modifications et réductions de régimes	(40)	(57)	(5)	-	(82)	(1)
Liquidations de régimes	-	-	1	-	-	-
Charge de la période	256	49	21	217	30	31

⁽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 et réductions de régimes

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

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

Au 31 décembre 2012, une réduction de régime, chez Air France et ses filiales régionales, avait été enregistrée pour un montant de 81 millions d'euros dans le cadre des plans de départs volontaires (voir note 11).

31.1.4 Composition des actifs affectés aux plans

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

	Fonds investis au 31 décembre 2013		Fonds investis au 31 décembre 2012	
	France	Pays-Bas	France	Pays-Bas
Actions	41%	38%	40%	38%
Obligations	46%	50%	49%	51%
Immobilier	-	10%	-	10%
Autres	13%	2%	11%	1%
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.

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

Les cotisations à payer au titre des régimes de retraites à prestations définies long terme s'élèveront à 435 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2014. La duration moyenne pondérée de l'obligation est de 18 ans.

Les modalités de financement, de capitalisation et stratégies d'appariement mises en place par le groupe sont présentées en paragraphe 30.1.

Conformément à ce descriptif, le groupe n'a aucune obligation de recapitaliser à court terme ou long terme les régimes pour lesquels un refinancement minimum est prévu.

31.2. PROVISIONS POUR RESTRUCTURATION

Au 31 décembre 2013 et au 31 décembre 2012, la provision pour restructuration intègre principalement la provision pour les plans de départs volontaires d'Air France et de ses filiales régionales (voir note 11).

31.3. PROVISIONS POUR LITIGES

31.3.1. Provision pour litiges avec les tiers

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

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

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

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

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

Au 31 décembre 2013, les procédures ouvertes dans la plupart de ces Etats ont donné lieu à des accords transactionnels (Plea Agreements) conclus entre les trois sociétés du groupe et les autorités compétentes et au paiement d'amendes qui ont mis fin à ces procédures.

En Europe, par décision en date du 9 novembre 2010, la Commission Européenne a imposé des amendes à 14 opérateurs de fret aérien dont Air France, KLM et Martinair, principalement pour des pratiques d'entente concernant la surcharge fuel. A ce titre, des amendes pour un montant total de 340 millions d'euros ont été imposées aux sociétés du groupe.

En sa qualité de société mère du groupe, la société Air France-KLM a été déclarée conjointement et solidairement responsable des pratiques anticoncurrentielles commises par Air France et KLM.

L'ensemble des sociétés du groupe a formé un recours contre cette décision devant le Tribunal de l'Union européenne les 24 et 25 janvier 2011.

Les recours n'étant pas suspensifs, les sociétés du groupe ont choisi, comme elles en avaient la possibilité, de ne pas effectuer immédiatement le paiement des amendes, mais de constituer des garanties bancaires jusqu'au prononcé d'une décision définitive par les juridictions communautaires.

Le 10 janvier 2014, l'autorité de la concurrence Suisse (COMCO) a imposé une amende de 3,2 millions d'euros aux compagnies Air France, KLM. Les compagnies du groupe vont interjeter appel de cette décision devant le Tribunal Administratif Fédéral.

En Corée du Sud, le 29 novembre 2010, Air France-KLM, Air France et KLM, ont été sanctionnées d'une amende dont le montant total a été ramené à 8,8 millions d'euros payée en janvier 2011. Les trois sociétés ont formé un recours devant la Cour d'Appel de Séoul en décembre 2010.

Par une décision du 16 mai 2012, la 6^{ème} chambre de la Cour d'Appel de Séoul a confirmé les sanctions prononcées en première instance mais elle a mis hors de cause la société holding Air France-KLM pour les pratiques postérieures au 15 septembre 2004, date de sa transformation en société holding. En revanche, l'appel formé par Air France et par KLM a été rejeté. Cette décision de rejet fait l'objet d'un pourvoi par Air France et KLM au mois de juin 2012 devant la Cour Suprême qui devrait statuer dans un délai de 1 à 2 ans.

Depuis le 10 janvier 2014 et l'amende prononcée par les autorités Suisse de la Concurrence, les compagnies du groupe ne sont plus exposées à des procédures antitrust à raison des allégations de pratiques concertées dans le fret aérien.

Le montant total des provisions constituées au 31 décembre 2013 s'élève à 372 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives.

Groupe Air France-KLM

31.3.3. Autres provisions

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

31.4. PASSIFS EVENTUELS

Le groupe est impliqué dans diverses procédures gouvernementales, judiciaires ou d'arbitrages pour lesquelles des provisions n'ont pas été constituées dans ses états financiers.

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

Ces litiges n'ont pas donné lieu à la constitution de provision, le groupe n'étant pas en mesure, à ce stade, d'en apprécier le risque financier.

A la suite de l'ouverture en février 2006 de l'enquête des autorités de la concurrence européenne, des actions collectives (« class actions ») 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.

En outre, des actions civiles ont été introduites en Europe par des expéditeurs de fret à la suite de la décision de la Commission Européenne du 9 novembre 2010. Les compagnies du groupe s'opposent vigoureusement à ces actions civiles.

Etats-Unis

Aux Etats-Unis, le groupe a conclu au mois de juillet 2010, une transaction (Settlement Agreement) avec les représentants de l'action collective mettant ainsi fin à toutes réclamations et actions devant les tribunaux à raison de pratiques illicites en matière de fret aérien aux Etats-Unis.

En ce qui concerne les entités qui ont fait le choix de l'exclusion de l'action collective, une quote-part des fonds versés par le groupe correspondant à la proportion du chiffre d'affaires réalisé sur la période considérée avec ces entités, comparée au chiffre d'affaires total d'Air France, KLM et de Martinair sur cette même période, a été transférée sur un compte séquestre particulier. Les entités ayant choisi de s'exclure de l'action collective sont libres d'engager des actions civiles individuelles contre Air France, KLM et Martinair.

Pays-Bas

- a) Une société dénommée Equilib a engagé deux procédures en responsabilité pour le compte de 184 groupes d'expéditeurs de fret aérien auprès du Tribunal d'Amsterdam en vue d'obtenir des dommages et intérêts dont le montant reste à déterminer. La décision du Tribunal de suspendre la procédure dans l'attente de la décision du juge communautaire ayant été invalidée par la Cour d'Appel d'Amsterdam, les compagnies du groupe vont devoir déposer leurs conclusions en défense le 2 avril 2014 dans la première procédure et au second semestre 2014 pour la seconde. Dans le cadre de ces actions, les compagnies du groupe ont appelé en garantie l'ensemble des autres compagnies aériennes auxquelles la Commission Européenne a infligé une sanction pécuniaire. Afin de faire coïncider l'examen des appels en garantie avec la procédure principale à laquelle elles sont parties, les compagnies du groupe ont demandé à la Cour d'Appel d'invalider de la même façon la décision du Tribunal de les suspendre.
- b) Une seconde entité dénommée East West Debt (EWD) a également engagé au nom de 8 expéditeurs de fret une procédure similaire à l'encontre tant des compagnies du groupe que de deux autres transporteurs aériens européens. La Cour d'Appel d'Amsterdam ayant invalidé de la même façon la mesure de suspension qui avait été décidée par un Tribunal de première instance, la procédure devrait reprendre son cours à une date qui reste à fixer. Cette action a également donné lieu à la mise en cause par les compagnies du groupe des autres transporteurs aériens dans le cadre d'appels en garantie.
- c) Une troisième entité dénommée Stichting Cartel Compensation (SCC) agissant pour le compte de 877 expéditeurs de fret a déposé une assignation tant à l'encontre des compagnies du groupe que de plusieurs autres transporteurs aériens européens et asiatiques auxquels SCC réclame des dommages et intérêts. La procédure devrait être engagée devant le Tribunal le 2 avril 2014.

Groupe Air France-KLM

Royaume-Uni

Au Royaume-Uni, une procédure civile a été introduite contre British Airways par deux importateurs de fleurs. British Airways a appelé en garantie l'ensemble des autres compagnies aériennes sanctionnées par la Commission Européenne dont les sociétés du groupe. British Airways n'a ni chiffré ni justifié de son propre préjudice. La procédure d'appel en garantie a été suspendue par la juridiction saisie. Au total, 500 plaignants sont partis à la procédure principale.

Australie

Dans le contexte d'une procédure de *class action* initiée en 2007 contre sept compagnies aériennes (hors groupe Air France-KLM) devant la *Federal Court* en Australie, Air France, KLM et Martinair ont fait l'objet d'appel en garantie de la part de Singapore Airlines (15 août 2011), Cathay Pacific (15 août 2011), Lufthansa (4 novembre 2011), Air New Zealand (5 décembre 2011) et British Airways (19 décembre 2011). Les demandes de ces compagnies aériennes visent à obtenir une contribution d'Air France, KLM et Martinair au paiement d'éventuels dommages et intérêts auxquels elles pourraient être condamnées dans la procédure au principal, bien qu'elles nient avoir commis les faits qui leur sont reprochés. Les sociétés du groupe ont déposé un mémoire en défense contre ces demandes, dans lequel elles rejettent toute responsabilité de leur part. Cette procédure était toujours pendante au 31 décembre 2013.

Norvège

Le 25 mai 2012, une action civile a été introduite devant un Tribunal Norvégien par une société dénommée Marine Harvest au motif d'un prétendu surcoût causé par les pratiques anticoncurrentielles. Les compagnies du groupe ont demandé la suspension de la procédure. Le tribunal ne s'est pas encore prononcé sur cette demande.

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

Canada

Une class action a été réinitialisée 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 en vue d'augmenter les tarifs par un ajustement des surcharges carburant en provenance et en direction du Canada ainsi que les routes transatlantiques et sollicitent l'attribution de dommages et intérêts. Air France et KLM contestent toute participation à une telle entente et entendent demander au Tribunal de débouter les plaignants de leurs demandes.

31.4.3. Autres litiges

a) Pretory

La société Air France, en tant que personne morale, a été mise en examen le 20 juillet 2006 des chefs de travail dissimulé et de complicité d'abus de biens sociaux dans le cadre d'une information judiciaire ouverte contre les dirigeants de Pretory, société avec laquelle Air France avait conclu, à la suite des attentats du 11 septembre 2001, un contrat pour la mise à disposition d'agents de sécurité à bord de certains vols. Malgré les réquisitions de non-lieu du Ministère Public, la société Air France a été renvoyée devant le Tribunal correctionnel de Paris du seul chef de travail dissimulé par une ordonnance du juge d'instruction en date du 7 février 2012.

Par jugement en date du 9 juillet 2013, la société Air France a été condamnée à 0,15 million d'euros d'amende. La société a immédiatement interjeté appel de ce jugement qu'elle estime infondé.

Groupe Air France-KLM

b) Actionnaires minoritaires de KLM

En décembre 2012, deux actionnaires minoritaires de KLM ont déposé devant la chambre commerciale du Tribunal d'Amsterdam une requête tendant à obtenir une expertise concernant la politique de dividendes de KLM sur la période 2004-2005 à 2010-2011. Cette requête fait suite à une précédente procédure qui avait été engagée en janvier 2008 contre KLM et Air France-KLM par ces minoritaires en vue d'obtenir le versement d'un dividende plus élevé au titre de l'année 2007-2008. Cette dernière procédure a donné lieu en juillet 2013 à une décision définitive de rejet des demandes par la Cour Suprême des Pays-Bas.

Saisie de la requête des minoritaires, la chambre commerciale du Tribunal a cependant fait droit à la demande d'expertise sur la période considérée. L'objet de l'enquête sera de déterminer les conditions dans lesquelles Air France-KLM en tant qu'actionnaire prioritaire, le directoire et le conseil de surveillance de KLM ont décidé d'appliquer l'article 32 des statuts de KLM. Ce texte précise que l'actionnaire prioritaire peut décider d'affecter aux réserves une partie des profits après consultation des organes de direction et de surveillance de KLM.

c) Vol AF447 Rio-Paris

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

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

Aux Etats-Unis, l'ensemble des procédures engagées tant contre Air France que contre le constructeur de l'avion et les équipementiers, ont été consolidées devant la District Court for the Northern District of California.

Ce Tribunal, par jugement en date du 4 octobre 2010 a débouté les ayants droit des victimes de leurs demandes sur le fondement du « forum non conveniens » et les a renvoyés à mieux se pourvoir en France.

Au plan pénal, Air France et Airbus personnes morales ont été mis en examen pour homicides involontaires les 17 et 18 mars 2011 par les juges d'instruction en charge de l'information judiciaire et encourent des peines d'amendes prévues par la loi. Le risque financier lié à ces amendes n'est pas significatif.

Air France conteste sa mise en cause dans cette affaire.

Au plan civil, 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.

Hormis les points indiqués aux paragraphes 31.3, 31.4, le groupe n'a pas connaissance de litige, procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage (y compris toute procédure dont l'émetteur a connaissance, qui est en suspens ou dont il est menacé) qui pourrait avoir ou a eu récemment des effets significatifs sur la situation financière, le résultat, le patrimoine ou la rentabilité du groupe, pour une période couvrant au moins les douze derniers mois.

32. DETTES FINANCIÈRES

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 décembre	2013	2012
Dettes financières non courantes		
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	211	256
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	341	347
OCEANE	1 478	988
Emprunts obligataires	1 200	1 950
Emprunts location financement	3 808	3 919
Autres emprunts	1 558	2 105
Total	8 596	9 565
Dettes financières courantes		
Emprunts obligataires	741	-
Emprunts location financement	599	588
Autres emprunts	653	734
Intérêts courus non échus	144	112
Total	2 137	1 434

32.1. Emprunts subordonnés à durée indéterminée

32.1.1 Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en yens

L'emprunt subordonné à durée indéterminée en yen a été émis par KLM en 1999 pour un montant total de 30 milliards de yens, soit 211 millions d'euros au 31 décembre 2013.

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

L'emprunt est à durée indéterminée. Le groupe peut néanmoins, à sa main, le rembourser pour sa valeur nominale à partir du 28 août 2019. Ce remboursement de l'emprunt n'entraîne pas de paiement d'une indemnité. Cependant, une indemnité sera due si l'emprunt est remboursé dans une devise autre que le yen.

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

32.1.2 Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses

L'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en franc suisse a été émis par KLM en deux tranches en 1985 et 1986 pour un montant total, à l'origine de 500 millions de francs suisses. Après les remboursements effectués par KLM, le montant de l'emprunt subordonné s'élève à 419 millions de francs suisses, soit 341 millions d'euros au 31 décembre 2013. Cet emprunt est remboursable à certaines dates, à la main du groupe, pour un prix situé entre sa valeur nominale et 101,25% (en fonction de l'obligation et de la date de remboursement anticipé).

Cet emprunt est soumis au versement d'un coupon considéré à taux fixe (5,75% sur 270 millions de francs suisses et 2,125% sur 149 millions de francs suisses) pour les exercices clos les 31 décembre 2013 et 31 décembre 2012.

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

Groupe Air France-KLM

32.2. OCEANE

32.2.1. OCEANE émise en 2005

En avril 2005, la société Air France, filiale du groupe Air France-KLM, a émis 21 951 219 obligations convertibles et / ou échangeables à tout moment en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) à échéance 15 ans pour un montant total de 450 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur nominale unitaire de 20,50 euros. Au 31 décembre 2013, le ratio de conversion est égal à 1,03 action Air France-KLM pour une obligation.

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

La période de conversion de ces obligations s'étend du 1^{er} juin 2005 au 23 mars 2020, sauf remboursement anticipé.

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

Ce contrat s'est traduit par les opérations suivantes :

- L'acquisition par Natixis à un prix fixe de 21 euros de 18 692 474 OCEANE (soit 85,16% du montant initialement émis) à la suite d'une procédure contractuelle d'acquisition ouverte du 7 au 13 décembre 2011. Natixis est propriétaire des OCEANE acquises et n'a pas exercé son option de remboursement anticipé au 1^{er} avril 2012.
- L'entrée en vigueur en date du 14 décembre 2011 d'un contrat de swap à échéance 1^{er} avril 2016 dont le notionnel s'élève à 392.5 millions d'euros (nombre de titres rachetés par Natixis multiplié par le prix d'achat de 21 euros). Dans le cadre de ce swap, Air France reçoit le coupon de l'Océane soit 2,75% et paie des intérêts variables indexés sur l'Euribor 6 mois. A l'échéance du swap, Air France et Natixis s'échangeront par ailleurs la différence entre le prix de l'Océane à cette date et le prix de rachat initial soit 21 euros.
- Air France dispose d'une option de résiliation du swap à compter du 19 décembre 2012 et qui prend fin le 1^{er} février 2016.
- Le contrat fait l'objet d'un nantissement, pour 100% du montant notionnel du swap détaillé en note 24. Depuis le 1^{er} avril 2012, le nantissement peut être composé pour partie de titres sans toutefois que cette partie n'excède 50% du montant notionnel du swap.

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

Au 31 décembre 2013, le montant inscrit en dette s'élève à 390 millions d'euros.

32.2.2. OCEANE émise en 2009

Le 26 juin 2009, Air France-KLM a émis 56 016 949 obligations convertibles et / ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) à échéance au 1^{er} avril 2015 pour un montant total de 661 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur unitaire de 11,80 euros. Le coupon annuel s'élève à 4,97%.

La période de conversion s'étend du 6 août 2009 au 7^{ème} jour ouvré précédant la date de remboursement normale ou anticipée.

Air France-KLM peut imposer le remboursement en numéraire de ces titres par exercice d'un call depuis le 1^{er} avril 2013 si le cours de l'action excède 130% du nominal, soit 15,34 euros, incitant les porteurs d'OCEANE à leur conversion en actions Air France-KLM.

A la date d'émission de cet emprunt obligataire, Air France-KLM a inscrit en dette un montant de 556 millions d'euros correspondant à la valeur actuelle des flux futurs de paiements d'intérêts et de nominal au taux pratiqué sur le marché pour une obligation semblable sans option de conversion. Au 31 décembre 2013, le montant inscrit en dette s'élève à 633 millions d'euros.

Groupe Air France-KLM

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

32.2.3. OCEANE émise en 2013

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

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

Un remboursement au pair, majoré des intérêts courus, sera rendu possible au 15 février 2019 sur demande des porteurs. Air France-KLM peut imposer le remboursement en numéraire de ces titres par exercice d'un call à partir du 28 septembre 2016 si le cours de l'action excède 130% du nominal, soit 13,39 euros incitant les porteurs d'OCEANE à leur conversion en actions Air France-KLM.

A la date d'émission de cet emprunt obligataire, Air France-KLM a inscrit en dette un montant de 443 millions d'euros correspondant à la valeur actuelle des flux futurs de paiements d'intérêts et de nominal au taux pratiqué sur le marché pour une obligation semblable sans option de conversion. Au 31 décembre 2013, le montant inscrit en dette s'élève à 455 millions d'euros.

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

32.3. Emprunts obligataires

32.3.1. Obligations émises en 2006 et 2007

En septembre 2006 et avril 2007, la société Air France, filiale du groupe Air France-KLM, a émis des obligations en euros pour un montant total de 750 millions, de maturité 22 janvier 2014 et portant intérêt à 4,75%. Le 3 juillet 2013, Air France a racheté une partie de ces obligations pour un montant de 9 millions d'euros.

32.3.2. Obligations émises en 2009

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

32.3.3. Obligations émises en 2012

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

32.4. Emprunts location financement

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

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 décembre	2013	2012
Avions		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	637	651
N+2	612	605
N+3	549	576
N+4	526	510
N+5	469	489
Au delà de 5 ans	1 560	1 760
Total	4 353	4 591
Dont - Principal	3 893	4 015
- Intérêts	460	576
Constructions		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	65	58
N+2	67	59
N+3	51	59
N+4	55	44
N+5	58	49
Au delà de 5 ans	288	212
Total	584	481
Dont - Principal	426	401
- Intérêts	158	80
Autres matériels		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	13	13
N+2	12	12
N+3	10	11
N+4	10	9
N+5	10	9
Au delà de 5 ans	78	87
Total	133	141
Dont - Principal	88	91
- Intérêts	45	50

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

32.5. Autres emprunts

Les autres emprunts sont constitués des éléments suivants :

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 décembre	2013	2012
VCRP et emprunts hypothécaires	1 321	1 773
Autres emprunts	890	1 066
Total	2 211	2 839

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

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

32.6. Analyse par échéance

Les échéances des dettes financières se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 décembre	2013	2012
Echéances en		
N+1	2 500	1 817
N+2	1 871	2 256
N+3	2 095	1 815
N+4	1 034	2 095
N+5	1 291	920
Au delà de 5 ans	3 491	4 081
Total	12 282	12 984
Dont - Principal	10 733	10 999
- Intérêts	1 549	1 985

Au 31 décembre 2013, les flux d'intérêts financiers attendus s'élèvent à 363 millions d'euros pour l'exercice 2014, 811 millions d'euros pour les exercices 2015 à 2018, et 375 millions d'euros au-delà.

Au 31 décembre 2013, il a été considéré que les emprunts subordonnés à durée déterminée et les OCEANE seraient remboursés selon leur échéance la plus probable :

- Date d'exercice probable du call émetteur pour les emprunts subordonnés à durée indéterminée
- Deuxième date d'exercice du put investisseur, soit le 1^{er} avril 2016, pour la majeure partie de l'OCEANE émise en 2005 (voir note 32.2.1)
- Date d'exercice probable du put investisseur, soit le 15 février 2019, pour la majeure partie de l'OCEANE émise en 2013 (voir note 32.2.3)
- Date de maturité contractuelle pour l'OCEANE émise en 2009.

Les emprunts obligataires émis en 2006, 2007, 2009 et 2012 seront remboursés à leur date de maturité contractuelle (voir notes 32.2.2 et 32.3).

32.7. Analyse par devise

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

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 décembre	2013	2012
Euro	9 131	9 059
Dollar US	587	867
Franc Suisse	351	357
Yen	664	716
Total	10 733	10 999

32.8. Lignes de crédit

Au 31 décembre 2013, le groupe dispose de lignes de crédit pour un montant total de 1 806 millions d'euros, dont 4 millions d'euros seulement sont tirés. Les trois principales lignes s'élèvent respectivement à 1 060 millions d'euros pour Air France, 540 millions d'euros pour KLM et 200 millions d'euros pour la holding Air France-KLM.

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

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

Ces ratios, calculés semestriellement, sur la base des comptes consolidés du groupe Air France, sont respectés au 31 décembre 2013.

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

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

Ces ratios, calculés semestriellement sur la base des comptes consolidés du groupe KLM, sont respectés au 31 décembre 2013.

La ligne de crédit d'Air France-KLM, à échéance 4 octobre 2017, s'élève à 200 millions d'euros au 31 décembre 2013. Elle sera réduite de 50 millions d'euros chaque année à la date anniversaire du 4 octobre, et est subordonnée au respect des obligations suivantes calculées sur les comptes consolidés du groupe Air France-KLM :

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

Ces ratios, calculés semestriellement, sont respectés au 31 décembre 2013.

33. AUTRES CRÉDITEURS

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	2013		2012	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Dettes fiscales	707	-	502	-
Dettes sociales	832	-	844	-
Dettes sur immobilisations	87	-	48	-
Instruments dérivés	118	319	85	279
Produits constatés d'avance	120	6	122	32
Dettes diverses	468	72	873	73
Total	2 332	397	2 474	384

Les instruments dérivés comprennent des couvertures de la dette en devises pour un montant de 88 millions d'euros au 31 décembre 2013, dont 86 millions en non courant et 2 millions en courant (contre 13 millions d'euros au 31 décembre 2012, entièrement en non courant).

34. INSTRUMENTS FINANCIERS

34.1. Gestion des risques

- **Gestion des risques de marché**

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

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

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

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

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

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

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

Groupe Air France-KLM

• Risque de change

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

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

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

Le risque de change sur la dette est limité. Au 31 décembre 2013, 87% de la dette brute du groupe après prise en compte des instruments financiers dérivés sont émis ou convertis en euros, réduisant ainsi très fortement le risque de fluctuation de change sur la dette. L'exposition de la dette sur les autres devises porte essentiellement sur le yen, le dollar et le franc suisse.

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

• Risque de taux d'intérêt

La dette financière est principalement contractée, tant par Air France que par KLM, à taux variable, conformément aux pratiques de marché. Compte tenu du niveau historiquement bas des taux d'intérêt, Air France et KLM ont couvert une part importante de leurs dettes au moyen de swaps et d'options. Après couverture, la dette financière du groupe Air France-KLM à taux fixe représente 69% du total des dettes financières.

• Risques relatifs au prix du carburant

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

Principales caractéristiques de la stratégie de couverture

Horizon de couverture : 2 ans

Pourcentages à atteindre à la fin du trimestre courant :

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

Incrément des ratios de couverture : 10% par trimestre

Sous-jacents : Brent, Gasoil et Jet Fuel

La stratégie préconise d'utiliser trois sous-jacents qui sont le Brent, le Gasoil et le Jet Fuel. Pour l'heure, les volumes couverts le sont quasi exclusivement en Brent, compte tenu du niveau peu attractif offert par le marché pour le Gasoil et le Jet Fuel.

Groupe Air France-KLM

Instruments :

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

Norme IAS 39 :

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

Mise en place d'indicateurs de suivi des positions :

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

• **Risques crédit carbone**

Pour répondre à ses obligations réglementaires, la stratégie d'acquisition des cotations d'émission de CO2 est suivie et revue lors de chaque RMC depuis octobre 2011. Sa mise en œuvre a conduit à couvrir progressivement les besoins de l'année en cours (2013) et à anticiper les besoins de l'année à venir (2014) en couvrant une partie de ceux-ci, sur la base d'un périmètre applicable identique à celui de l'année 2012.

En effet, la Commission Européenne avait annoncé la suspension de l'application de son système de permis d'émission de CO2 pour les vols intercontinentaux et avait maintenu son application pour les vols intra-européens au titre de la conformité de l'année 2012. A la suite de la réunion triennale de l'OACI à l'automne 2013, la modification du périmètre applicable a également été annoncée par la Commission pour 2013 et les années à venir. Le périmètre applicable au titre de la conformité de 2013 devrait ainsi porter sur les vols intra-européens. Quant au périmètre applicable à compter de 2014, celui-ci reste à définir clairement et fait encore l'objet de reconsidérations.

Sous-jacents : Quotas EUA

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

• **Risques de placement**

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

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

• **Risques actions**

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

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

Le groupe est exposé au risque de variation importante et inattendue de la juste valeur de ses titres Amadeus IT holding. C'est pourquoi, le groupe a réalisé avec la Société Générale une opération de couverture de la valeur d'environ un tiers de sa participation (soit 12 millions de titres Amadeus) via un collar en novembre 2012 : ceci lui permet de protéger la valeur de ces actions (voir note 24).

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

Groupe Air France-KLM

• Risques de contrepartie

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

- les placements financiers ;
- les instruments dérivés ;
- les comptes clients.
 - Le risque de contrepartie lié aux placements financiers et aux instruments dérivés est suivi par le Risk Management Committee qui établit des limites par contrepartie, tout instrument confondu (à l'exception des placements dans les OPCVM monétaires pour lesquels le risque de contrepartie est jugé non significatif). Le reporting groupe relatif au risque de contrepartie est diffusé tous les mois aux Directions Générales, le risque étant mesuré à la valeur de marché des différents instruments. Le dépassement éventuel d'une limite fait immédiatement l'objet d'une mesure de correction.
 - Le risque de contrepartie liée aux instruments dérivés est pris en compte dans le calcul de leur juste valeur, comme décrit dans la note 4.10.3. Les dérivés sont régis par les accords-cadres de compensation ISDA et FBF. Dans le cadre de ces accords, la compensation (dans le cas de défaut) doit se faire par contrepartie pour l'ensemble des dérivés régis par chaque type d'accord.
 - Le risque de contrepartie lié aux comptes clients est limité du fait du nombre important de clients composant le portefeuille et de leur dispersion géographique.

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

Rating LT (Standards & Poors)	Total de l'exposition en millions d'euros	
	Au 31 décembre 2013	Au 31 décembre 2012
AAA	145	104
AA	196	303
A	1 880	1 539
BBB	96	94
Total	2 317	2 040

• Risques de liquidité

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

Groupe Air France-KLM

34.2. Instruments dérivés

Au 31 décembre 2013, 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	255	205	50	-	-	-	-
	Passif	(10)	(9)	(1)	-	-	-	-
Instruments dérivés taux	Actif	14	1	-	1	-	-	12
	Passif	(129)	(4)	(11)	(19)	(14)	(18)	(63)
Instruments dérivés change	Actif	95	61	26	-	2	3	3
	Passif	(182)	(105)	(48)	(8)	(7)	(5)	(9)
Instruments dérivés swap OCEANE (voir note 32.2.1)	Actif	-	-	-	-	-	-	-
	Passif	(8)	-	-	(8)	-	-	-
Instruments dérivé titres Amadeus	Actif	-	-	-	-	-	-	-
	Passif	(108)	-	(72)	(36)	-	-	-
Instruments dérivé crédit carbone	Passif	-	-	-	-	-	-	-
	Passif	-	-	-	-	-	-	-
Total	Actif	364	267	76	1	2	3	15
	Passif	(437)	(118)	(132)	(71)	(21)	(23)	(72)

Au 31 décembre 2012, 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	146	113	33	-	-	-	-
	Passif	(35)	(24)	(11)	-	-	-	-
Instruments dérivés taux	Actif	24	4	1	-	3	-	16
	Passif	(200)	(7)	(17)	(14)	(19)	(29)	(114)
Instruments dérivés change	Actif	134	84	34	4	-	5	7
	Passif	(105)	(44)	(33)	(11)	(2)	(6)	(9)
Instruments dérivé crédit carbone	Actif	-	-	-	-	-	-	-
	Passif	(10)	(10)	-	-	-	-	-
Instruments dérivés swap OCEANE (voir note 32.2.1)	Actif	-	-	-	-	-	-	-
	Passif	(14)	-	-	-	(14)	-	-
Total	Actif	304	201	68	4	3	5	23
	Passif	(364)	(85)	(61)	(25)	(35)	(35)	(123)

La valeur du dérivé mis en place par le groupe pour se prémunir de risque actions AMADEUS ne figure pas dans ce tableau car inférieure au million d'euros.

Groupe Air France-KLM

34.2.1. Risque lié au prix du carburant

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

• Au 31 décembre 2013

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

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

• Au 31 décembre 2012

En millions d'euros	Nominal	Echéances - 1 an	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)								
Swap	451	224	227	-	-	-	-	16
Options	5 831	4 387	1 444	-	-	-	-	95
Total	6 282	4 611	1 671	-	-	-	-	111

* 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 :

En millions d'euros	2013		2012	
	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
Au 31 décembre				
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(66)	(187)	123	(194)
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	477	(181)	290	(213)

Groupe Air France-KLM

34.2.2. Exposition au risque de taux d'intérêt

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

• Au 31 décembre 2013

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

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

• Au 31 décembre 2012

En millions d'euros	Nominal	Echéances - 1 an	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie	2 766	146	367	280	244	545	1 184	(155)
Swap de taux	2 307	70	321	182	214	336	1 184	(145)
Options	459	76	46	98	30	209	-	(10)
Opérations qualifiées de couverture de juste valeur	593	-	30	32	60	-	471	(8)
Swap de taux	593	-	30	32	60	-	471	(8)
Opérations qualifiées de transactions	146	-	-	-	-	58	88	(13)
Swap de taux	104	-	-	-	-	16	88	(13)
Autres	42	-	-	-	-	42	-	-
TOTAL	3 505	146	397	312	304	603	1 743	(176)

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

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

En millions d'euros	2013				2012			
	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
Au 31 décembre								
Actifs et passifs financiers à taux fixe								
Actifs à taux fixe	2 052	2,8%	2 052	2,8%	2 198	2,2%	2 198	2,2%
Passifs à taux fixe	5 965	4,4%	7 486	4,1%	5 673	4,5%	7 752	4,2%
Actifs et passifs financiers à taux variable								
Actifs à taux variable	2 400	0,5%	2 400	0,5%	2 299	1,1%	2 299	1,1%
Passifs à taux variable	4 934	1,7%	3 413	2,1%	5 583	2,2%	3 504	1,9%
Actifs financiers sans taux	2 226	-	2 226	-	1 521	-	1 521	-

Groupe Air France-KLM

Au 31 décembre 2013 ainsi qu'au 31 décembre 2012, les actifs financiers sans taux sont essentiellement constitués de trésorerie et de la réévaluation des titres Amadeus à leur juste valeur.

Sensibilité aux taux d'intérêt

Le groupe est exposé au risque de variation des taux d'intérêt. La variation de 100 points de base des taux d'intérêt, à la hausse comme à la baisse, aurait un impact de 12 millions d'euros sur le résultat financier pour l'exercice clos au 31 décembre 2013, contre 6 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2012.

34.2.3. Exposition au risque de change

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

• Au 31 décembre 2013

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

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

• Au 31 décembre 2012

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Echéances - 1 an	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)	4 414	2 949	1 460	4	1	-	-	19
Options de change	2 278	1 508	770	-	-	-	-	12
Achats à terme	1 717	1 170	542	4	1	-	-	(14)
Ventes à terme	419	271	148	-	-	-	-	21
Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)	1 360	471	336	249	105	79	120	10
Achat à terme	1 322	433	336	249	105	79	120	7
Vente à terme	38	38	-	-	-	-	-	3
Risque de change (opérations de transaction)	540	82	76	64	-	102	216	-
Achat à terme	270	41	38	32	-	51	108	14
Ventes à terme	270	41	38	32	-	51	108	(14)
Total	6 314	3 502	1 872	317	106	181	336	29

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

Groupe Air France-KLM

Sensibilité des couvertures de change

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

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	Actifs monétaires		Passifs monétaires	
	2013	2012	2013	2012
Dollar US	143	228	519	432
Livre sterling	23	26	-	1
Yen	8	8	727	819
Franc suisse	11	8	341	347

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

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

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	37	9	(8)	(7)	(70)	(79)
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	312	392	(24)	(22)	(37)	(44)

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	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(108)	(60)	-	(1)	62	68
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	(220)	(266)	23	22	34	45

34.2.4. Risque de crédit carbone

Au 31 décembre 2013, le groupe a couvert ses achats futurs de quotas de CO2 par des achats à terme pour un nominal de 15 million d'euros dont la juste valeur est nulle, contre respectivement 16 millions d'euros et (10) millions d'euros au 31 décembre 2012.

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

34.3. Valeurs de marché des instruments financiers

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

- * les valeurs de marchés estimées ne prennent pas en considération l'effet des variations ultérieures de taux d'intérêt et de cours de change,
- * les montants estimés aux 31 décembre 2013 et 31 décembre 2012 ne sont pas représentatifs des gains ou pertes qui seraient enregistrés à l'échéance ou en cas de résiliation de l'instrument financier.

L'application de méthodes et hypothèses différentes pourrait avoir, en conséquence, un effet significatif sur les valeurs de marchés estimées.

Les méthodes utilisées sont les suivantes :

- * *Disponibilités, créances clients, autres débiteurs, concours bancaires court terme et assimilés, dettes fournisseurs et autres créditeurs :*

Le groupe estime qu'en raison de leur caractère court terme, la valeur comptable constitue une approximation raisonnable de leur valeur de marché.

- * *Valeurs mobilières de placement, titres de participation et autres titres :*

Les valeurs de marché des titres sont déterminées principalement par référence au prix du marché ou par référence au marché de titres similaires. Les titres classés en Actifs disponibles à la vente sont enregistrés en valeur de bourse.

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

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

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

- * *Instruments financiers dérivés :*

La valeur de marché des instruments financiers dérivés correspond aux montants qui seraient payés ou reçus pour résilier ces engagements aux 31 décembre 2013 et 31 décembre 2012, évalués sur la base des données de marché à la date de clôture.

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

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	2013		2012	
	Valeur comptable	Valeur de marché estimée	Valeur comptable	Valeur de marché estimée
Actifs financiers				
Prêts	164	167	160	171
Passifs financiers				
<i><u>Dettes au coût amorti</u></i>				
Emprunts obligataires	3 419	3 788	2 938	3 201
OCEANE 2005	390	428	419	433
OCEANE 2009	633	717	569	718
OCEANE 2013	455	588	-	-
Obligataire 2006/2007	741	743	750	767
Obligataire 2009	700	765	700	757
Obligataire 2012	500	547	500	526
Titres à durée indéterminée	552	248	603	306
Autres emprunts et dettes financières	1 857	1 770	2 061	1 881

Groupe Air France-KLM

34.4. Méthode de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur

Les actifs et passifs financiers du groupe se répartissent comme suit sur les trois niveaux de classification (cf. note 4.10.7) :

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	Niveau 1		Niveau 2		Niveau 3		Total	
	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012
<i>Actifs financiers disponibles à la vente</i>								
Titres de participation	1 100	684	35	20	-	-	1 135	704
<i>Actifs de transaction</i>								
Valeurs mobilières de placement et comptes de trésorerie nantis	31	36	920	920	-	-	951	956
Equivalents de trésorerie	1 552	2 653	1 152	148	-	-	2 704	2 801
<i>Instruments dérivés actifs</i>								
Instruments dérivés de taux	-	-	14	24	-	-	14	24
Instruments dérivés de change	-	-	95	134	-	-	95	134
Instruments dérivés sur matières premières	-	-	255	146	-	-	255	146

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

35. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS

35.1. Locations financement

Le détail des emprunts relatifs aux locations financement est donné en note 32.

35.2. Locations opérationnelles

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

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	Paiements minimaux futurs	
	2013	2012
Avions		
Echéances en		
N + 1	912	913
N + 2	816	841
N + 3	754	717
N + 4	727	615
N + 5	606	513
Au delà de 5 ans	1 872	1 423
Total	5 687	5 022
Constructions		
Echéances en		
N + 1	221	221
N + 2	152	169
N + 3	136	148
N + 4	108	134
N + 5	94	107
Au delà de 5 ans	878	956
Total	1 589	1 735

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

36. COMMANDES DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES

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

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	2013	2012
N + 1	381	511
N + 2	436	431
N + 3	616	434
N + 4	536	354
N + 5	931	248
> N + 5	3 828	2 162
Total	6 728	4 140

Groupe Air France-KLM

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

Le nombre d'appareils en commande ferme au 31 décembre 2013 augmente de 21 unités par rapport au 31 décembre 2012 et s'élève à 64 appareils.

Cette évolution s'explique par la commande de 25 appareils, la livraison de 5 appareils et le transfert d'une option en commande ferme au cours de l'exercice.

Flotte long-courrier

Passage

Le groupe a passé une commande ferme de 25 Airbus A350.

Le groupe a réceptionné un Airbus A380, un Airbus A330 ainsi qu'un Boeing B777.

Par ailleurs, un Boeing B777 en option a été transformé en commande ferme.

Fret

Le groupe n'a reçu aucune livraison.

Flotte moyen-courrier

Le groupe a réceptionné 2 Boeing B737.

Flotte régionale

Le groupe n'a reçu aucune livraison.

Groupe Air France-KLM

Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type avion	Année de livraison	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	Au-delà de N+5	Total
<u>Flotte long courrier – passage</u>								
A380	au 31 décembre 2013	1	-	-	-	2	-	3
	au 31 décembre 2012	2	2	-	-	-	-	4
A350	au 31 décembre 2013	-	-	-	-	2	23	25
	au 31 décembre 2012	-	-	-	-	-	-	-
A330	au 31 décembre 2013	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2012	1	-	-	-	-	-	1
B787	au 31 décembre 2013	-	-	3	5	3	14	25
	au 31 décembre 2012	-	-	-	3	3	19	25
B777	au 31 décembre 2013	-	3	2	-	-	-	5
	au 31 décembre 2012	1	-	3	1	-	-	5
<u>Flotte moyen courrier</u>								
A320	au 31 décembre 2013	-	-	3	-	-	-	3
	au 31 décembre 2012	-	-	3	-	-	-	3
B737	au 31 décembre 2013	2	-	-	-	-	-	2
	au 31 décembre 2012	2	2	-	-	-	-	4
<u>Flotte régionale</u>								
CRJ 1000	au 31 décembre 2013	-	1	-	-	-	-	1
	au 31 décembre 2012	-	-	1	-	-	-	1

37. AUTRES ENGAGEMENTS

37.1. Engagements donnés

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 décembre	2013	2012
Engagements d'achats, de souscription de titres	3	3
Avals, cautions et garanties donnés	288	284
Dettes garanties par des actifs nantis ou hypothéqués	5 756	6 279
Commandes de biens au sol	155	106

Le détail des nantissements et sûretés réelles du groupe s'établit comme suit au 31 décembre 2013 :

<i>En millions d'euros</i>					
	Date de départ du nantissement	Date d'échéance du nantissement	Montant de l'actif nanti	Total du poste de bilan VNC	% correspondant
Immobilisations incorporelles			-	896	-
Immobilisations corporelles	Mars 1999	Septembre 2027	7 022	11 210	62,7%
Autres actifs financiers	Novembre 1999	Mai 2027	1 824	2 994	60,9%
Total			8 846	15 100	

37.2. Engagements reçus

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 décembre	2013	2012
Avals, cautions et garanties reçus	135	142

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

38. Parties liées

38.1. Transactions avec les principaux dirigeants

Au 31 décembre 2013, les administrateurs détiennent moins de 0,01% des droits de vote.

Les avantages à court terme accordés aux principaux dirigeants mandataires sociaux et comptabilisés en charges s'élèvent à 0,6 million d'euros au 31 décembre 2013, contre 0,4 million d'euros au 31 décembre 2012.

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

Le montant des jetons de présence, se rapportant à l'exercice clos le 31 décembre 2012, versés au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2013 aux membres du Conseil d'administration s'est élevé à 0,3 million d'euros. Afin de s'associer aux efforts demandés dans le cadre du plan de redressement Transform 2015, les administrateurs avaient décidé de renoncer à la moitié des jetons de présence au titre de l'exercice 2012.

Au titre de l'exercice 2013, un montant de 0,6 million d'euro de jetons de présence a également été payé.

38.2. Transactions avec les autres parties liées

Les montants cumulés des transactions réalisées avec les autres parties liées pour les exercices clos les 31 décembre 2013 et 31 décembre 2012 se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	2013	2012
Au 31 décembre		
Actif		
Créances client (net)	126	128
Autres débiteurs courants	25	12
Autres actifs non courants	7	21
Total	158	161
Passif		
Dettes fournisseurs	114	183
Autres dettes courantes	56	66
Autres dettes à long terme	72	35
Total	242	284
<i>En millions d'euros</i>	2013	2012
Au 31 décembre		
Chiffre d'affaires	244	215
Redevances aéronautiques et autres loyers	(394)	(415)
Autres charges externes	(153)	(158)
Services aux passagers	(53)	(43)
Autres	(49)	(56)
Total	(405)	(457)

Groupe Air France-KLM

Dans le cadre de son activité, le groupe réalise des transactions avec des organismes gouvernementaux et des entreprises publiques dont notamment le Ministère de la Défense, Aéroports de Paris (ADP) et la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC). Air France-KLM considère que les transactions effectuées avec ces tiers ont été conclues à des conditions normales et courantes. Les principales transactions concernent :

Aéroports de Paris (ADP)

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

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

Pour les exercices clos le 31 décembre 2013 et le 31 décembre 2012, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 372 millions d'euros et 373 millions d'euros.

Ministère de la Défense

Air France-KLM a conclu des contrats avec le Ministère de la Défense français concernant la maintenance d'avions de l'armée française. Le chiffre d'affaires relatif à cette activité représente 42 millions d'euros au 31 décembre 2013, contre 67 millions d'euros au 31 décembre 2012.

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 105 millions d'euros au 31 décembre 2013, contre 115 millions d'euros au 31 décembre 2012.

Amadeus

Au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2013, le montant des transactions avec Amadeus représente pour le groupe une charge de 132 millions d'euros, contre 141 millions au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2012.

Alitalia

Au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2013, le montant des transactions réalisées avec Alitalia représente pour le groupe un produit de 81 millions d'euros (contre 53 millions d'euros 31 décembre 2012) et une charge de 12 millions d'euros (contre 14 millions d'euros 31 décembre 2012).

39. TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDE

39.1. Autres éléments non monétaires et pertes de valeur

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

<i>En millions d'euros</i>			
Au 31 décembre	<i>Notes</i>	2013	2012
			Retraité
Variation des provisions sur restructuration	11	17	375
Variation des provisions sur retraite et actifs de retraite		(51)	(91)
Variation des provisions sur goodwill	17	11	173
Mise à juste valeur du groupe CityJet VLM	14	66	-
Variation des provisions pour contrats déficitaires	11	(4)	50
Dépréciation d'actifs immobilisés destinés à être cédés	11	102	-
Autres		65	38
Total		206	545

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

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

<i>En millions d'euros</i>		
Au 31 décembre	2013	2012
Trésorerie décaissée pour les acquisitions	(33)	(39)
Trésorerie des entités acquises	6	-
Sortie nette de trésorerie	(27)	(39)

Aucune acquisition significative n'a eu lieu sur les périodes présentées.

39.3. Cession de participations minoritaires, d'actions propres

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

Au 31 décembre 2012, les entrées nettes de trésorerie correspondaient à des produits de cession d'actions propres pour 7 millions d'euros.

39.4. Transactions non monétaires

Au cours de l'exercice clos au 31 décembre 2013, le groupe a procédé au renouvellement d'un contrat de location de places de parking avec Aéroport de Paris. Ce contrat a été qualifié de location financière.

Un contrat de location d'un avion A340, qualifié de location financière en 2012, a également été requalifié en location opérationnelle.

Au cours de l'exercice clos au 31 décembre 2012, le groupe avait acquis en location financière un avion A380 et un bâtiment dédié au traitement des bagages retardés. Le groupe avait également procédé à la qualification en location financière d'un renouvellement de contrat d'un avion B747-400 et avait requalifié en location financière le contrat d'un avion A340.

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

40. HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	Réseau KPMG			
	2013		2012	
	Montant	%	Montant	%
Audit				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	3,7	88%	3,8	85%
- Air France-KLM SA	0,7	-	0,7	-
- Filiales intégrées globalement	3,0	-	3,1	-
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	0,2	5%	0,6	13%
- Air France-KLM SA	0,1	-	0,1	-
- Filiales intégrées globalement	0,1	-	0,5	-
Sous-total	3,9	93%	4,4	98%
Autres prestations				
Juridique, fiscal, social	0,3	7%	0,1	2%
Technologies de l'information	-	-	-	-
Audit interne	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-
Total Air France-KLM	4,2	100%	4,5	100%

<i>En millions d'euros</i> Au 31 décembre	Deloitte et Associés			
	2013		2012	
	Montant	%	Montant	%
Audit				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	3,7	90%	3,8	87%
- Air France-KLM SA	0,7	-	0,7	-
- Filiales intégrées globalement	3,0	-	3,1	-
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	0,3	8%	0,5	11%
- Air France-KLM SA	0,1	-	0,1	-
- Filiales intégrées globalement	0,2	-	0,4	-
Sous-total	4,0	98%	4,3	98%
Autres prestations				
Juridique, fiscal, social	0,1	2%	0,1	2%
Technologies de l'information	-	-	-	-
Audit interne	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-
Total Air France-KLM	4,1	100%	4,4	100%

Groupe Air France-KLM

41. PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION AU 31 DECEMBRE 2013

Le périmètre comprend 162 sociétés consolidées et 41 sociétés mises en équivalence.

Compte tenu de la participation d'Air France-KLM tant en droits de vote qu'en capital et du mode de fonctionnement du comité exécutif du groupe, Air France-KLM a le pouvoir de décider des axes financiers et opérationnels de KLM et contrôle la société. Cette dernière est consolidée, en conséquence, par intégration globale.

41.1. Sociétés consolidées

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AIR FRANCE SA	France	Multi activités	100	100
KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.	Pays-Bas	Multi activités	99	49
MARTINAIR HOLLAND N.V.	Pays-Bas	Multi activités	99	49
AIR FRANCE GROUND HANDLING INDIA PVT LTD	Inde	Passage	51	51
AIRLINAIR	France	Passage	100	100
BLUE LINK	France	Passage	100	100
BLUE LINK INTERNATIONAL	France	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL AUSTRALIA	Australie	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL CZ	Rép. Tchèque	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL MAURITIUS	Ile Maurice	Passage	100	100
BLUE CONNECT	Ile Maurice	Passage	70	70
BRIT AIR	France	Passage	100	100
CITY JET	Irlande	Passage	100	100
COBALT GROUND SOLUTIONS LIMITED	Royaume-Uni	Passage	99	49
CONSTELLATION FINANCE LIMITED	Irlande	Passage	100	100
CYGNIFIC B.V.	Pays-Bas	Passage	99	49
HEATHROW AIRPORT HANDLING LTD	Royaume-Uni	Passage	99	49
HOP	France	Passage	100	100
IAS ASIA INCORPORATED	Philippines	Passage	99	49
IASA INCORPORATED	Philippines	Passage	99	49
ICARE	France	Passage	100	100
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES EUROPE LIMITED	Royaume-Uni	Passage	99	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Passage	99	49
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Passage	99	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES AMERICAS L.P	Etats-Unis	Passage	99	49
KLM CITYHOPPER B.V.	Pays-Bas	Passage	99	49
KLM CITYHOPPER UK LTD	Royaume-Uni	Passage	99	49
KLM EQUIPMENT SERVICES B.V.	Pays-Bas	Passage	99	49
KLM FLIGHT ACADEMY B.V.	Pays-Bas	Passage	99	49
LYON MAINTENANCE	France	Passage	100	100
MILESHOUSE	France	Passage	100	100
REGIONAL COMPAGNIE AERIENNE EUROPEENNE	France	Passage	100	100
STICHTING STUDENTENHUISVESTING VliegVeld EELDE	Pays-Bas	Passage	99	49
VLM AIRLINES N.V.	Belgique	Passage	100	100
BLUE CROWN B.V.	Pays-Bas	Fret	99	49
MEXICO CARGO HANDLING	Mexique	Fret	100	100
SODEXI	France	Fret	65	65
AEROMAINTENANCE GROUP	Etats-Unis	Maintenance	100	100
AIR FRANCE INDUSTRIE US	Etats-Unis	Maintenance	100	100

Groupe Air France-KLM

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AIR FRANCE KLM COMPONENT SERVICES CO LTD	Chine	Maintenance	100	100
AIR ORIENT SERVICES	France	Maintenance	100	100
CRMA	France	Maintenance	100	100
EUROPEAN PNEUMATIC COMPONENT OVERHAUL AND REPAIR (EPCOR) B.V.	Pays-Bas	Maintenance	99	49
KLM E&M MALAYSIA SDN BHD	Malaisie	Maintenance	99	49
KLM UK ENGINEERING LIMITED	Royaume-Uni	Maintenance	99	49
ACNA	France	Autres	98	100
ACSAIR	France	Autres	50	51
SERVAIR FORMATION	France	Autres	98	100
AFRIQUE CATERING	France	Autres	50	51
AIDA	Ile Maurice	Autres	77	77
AIR FRANCE FINANCE	France	Autres	100	100
AIR FRANCE FINANCE IRELAND	Irlande	Autres	100	100
AIR FRANCE KLM FINANCE	France	Autres	100	100
AIRPORT MEDICAL SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	79	39
AIRPORT MEDICAL SERVICES C.V.	Pays-Bas	Autres	79	39
ALL AFRICA AIRWAYS	Ile Maurice	Autres	80	80
AMSTERDAM SCHIPOL PIJPLEIDING BEHEER B.V.	Pays-Bas	Autres	59	49
AMSTERDAM SCHIPOL PIJPLEIDING C.V.	Pays-Bas	Autres	75	49
BLUE YONDER IX B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
BLUE YONDER X B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
BLUE YONDER XIV B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
BLUE YONDER XV B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
B.V. KANTOORGEBOUW MARTINAIR	Pays-Bas	Autres	99	49
CATERING FDF	France	Autres	98	100
CATERING PTP	France	Autres	98	100
CELL K16 INSURANCE COMPANY	Royaume-Uni	Autres	99	0
DAKAR CATERING	Sénégal	Autres	64	65
ETS SCHIPHOL B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
EUROPEAN CATERING SERVICES	Etats-Unis	Autres	98	100
GIE JEAN BART	France	Autres	10	10
GIE SERVCENTER	France	Autres	98	100
GIE SURCOUF	France	Autres	100	100
GUINEENNE DE SERVICES AEROPORTUAIRES S.A.	Guinée	Autres	30	60
HEESWIJK HOLDING B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
INTERNATIONALE FINANCIERING EN MANAGEMENT MAATSCHAPPIJ B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KES AIRPORT EQUIPMENT FUELLING B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KES AIRPORT EQUIPMENT LEASING B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM AIRL CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM CATERING SERVICES SCHIPOL B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM FINANCIAL SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM HEALTH SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM INTERNATIONAL CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM INTERNATIONAL FINANCE COMPANY B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM OLIEMAATSCHAPPIJ B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
KLM UNTERSTUTZUNGSKASSEN GMBH	Allemagne	Autres	99	49
KROONDUIF B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
LYON AIR TRAITTEUR	France	Autres	98	100
MALI CATERING	Mali	Autres	70	99
MARTINAIR AFRICA LTD.	Kenya	Autres	99	49
MARTINAIR FAR EAST LTD.	Hong Kong	Autres	99	49
MARTINAIR HK LTD.	Hong Kong	Autres	99	49
MARTINAIR VESTIGING VliegVeld Lelystad B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49

Groupe Air France-KLM

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
MARTINIQUE CATERING	France	Autres	91	93
MAURITANIE CATERING	Mauritanie	Autres	25	51
NAS AIRPORT SERVICES LIMITES	Kenya	Autres	58	100
O'FIONNAGAIN HOLDING COMPANY LIMITED	Irlande	Autres	100	100
ORION-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
ORLY AIR TRAITTEUR	France	Autres	98	100
SERVAIR BURKINA FASO	Burkina Faso	Autres	84	86
PARIS AIR CATERING	France	Autres	98	100
PASSERELLE CDG	France	Autres	64	66
PELICAN	Luxembourg	Autres	100	100
PMAIR	France	Autres	50	51
PRESTAIR	France	Autres	98	100
PYRHELIO-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
QUASAR-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
RIGEL-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
SENCA	Sénégal	Autres	32	51
SEREP	Sénégal	Autres	57	59
SERVAIR (Cie d'exploitation des services auxiliaires aériens)	France	Autres	98	98
SERVAIR ABIDJAN	Côte d'Ivoire	Autres	84	86
SERVAIR CARAIBES	France	Autres	98	98
SERVAIR GHANA	Ghana	Autres	56	57
SERVAIR RETAIL FORT DE France	France	Autres	50	51
SERVAIR SATS	Singapour	Autres	50	51
SERVAIR SOLUTION ITALIA S.R.L.	Italie	Autres	98	100
SERVANTAGE	France	Autres	98	100
SERVASCO	Macao	Autres	59	60
SERVAIR SOLUTIONS	France	Autres	98	100
SERVAIR GABON	Gabon	Autres	54	55
SERVLOGISTIC	France	Autres	98	100
SIA AFRIQUE	France	Autres	98	98
SIA COMMERCES ET SERVICES	France	Autres	98	98
SIA INTERNATIONAL	France	Autres	98	98
SIA KENYA HOLDING LIMITED	Kenya	Autres	58	59
SIEGA LOGISTICS (PROPRIETARY) PTY	Afrique du Sud	Autres	99	49
SISALOGISTIC NETHERLANDS B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
SISALOGISTIC U.S. LTD.	Etats-Unis	Autres	99	49
SKYCHEF	Seychelles	Autres	54	55
SKYLOGISTIC	France	Autres	98	100
SKYLOGISTIQUE AFRIQUE	France	Autres	64	66
SOCIETE IMMOBILIERE AEROPORTUAIRE	France	Autres	98	100
SOGRI	France	Autres	95	97
SORI	France	Autres	49	50
SPECIAL MEALS CATERING	France	Autres	98	100
SPICA-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
STICHTING GARANTIEFONDS KLM LUCHTVAARTSCHOOL	Pays-Bas	Autres	99	49
SVRL@LA REUNION	France	Autres	49	50
TAKEOFF 1 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 2 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 3 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 4 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 5 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 6 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 7 LIMITED	Irlande	Autres	100	100

Groupe Air France-KLM

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
TAKEOFF 8 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 9 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 10 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 11 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 12 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 13 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 14 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 15 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TAKEOFF 16 LIMITED	Irlande	Autres	100	100
TRANSAVIA AIRLINES B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
TRANSAVIA AIRLINES C.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
TRANSAVIA AIRLINES LTD.	Bermudes	Autres	99	49
TRANSAVIA FINANCE B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
TRANSAVIA FRANCE S.A.S.	France	Autres	100	100
TRAVEL INDUSTRY SYSTEMS B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49
UILEAG HOLDING COMPANY LIMITED	Irlande	Autres	100	100
WEBLOK B.V.	Pays-Bas	Autres	99	49

41.2. Sociétés mises en équivalence

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AIR COTE D'IVOIRE	Côte d'Ivoire	Passage	20	20
AEROLIS	France	Passage	50	50
HEATHROW CARGO HANDLING	Royaume-Uni	Fret	50	50
SPAIRLINERS	Allemagne	Maintenance	50	50
AAF SPARES	Irlande	Maintenance	50	50
AEROSTRUCTURES MIDDLE EAST SERVICES	Les Emirats Arabes Unis	Maintenance	50	50
AEROTECHNIC INDUSTRIES	Maroc	Maintenance	50	50
MAX MRO SERVICE	Inde	Maintenance	26	26
NEW TSI	Etats-Unis	Maintenance	50	50
ACAS – ATLAS CATERING AIRLINES SERVICES	Maroc	Autres	39	40
AIRCRAFT CAPITAL LTD	Royaume-Uni	Autres	40	40
CITY LOUNGE SERVICES	France	Autres	17	35
COTONOU CATERING	Bénin	Autres	24	49
DOUAL' AIR	Cameroun	Autres	25	25
FLYING FOOD CATERING	Etats-Unis	Autres	48	49
FLYING FOOD JFK	Etats-Unis	Autres	48	49
FLYING FOOD MIAMI	Etats-Unis	Autres	48	49
FLYING FOOD SAN FRANCISCO	Etats-Unis	Autres	48	49
FLYING FOOD SERVICES	Etats-Unis	Autres	48	49
FLYING FOOD SERVICES USA	Etats-Unis	Autres	49	49
GUANGHOU NANLAND CATERING COMPANY	Chine	Autres	24	25
GUEST LOUNGE SERVICES	France	Autres	17	35
INTERNATIONAL AEROSPACE MANAGEMENT COMPANY S.C.R.L.	Italie	Autres	25	25
KENYA AIRWAYS LIMITED	Kenya	Autres	26	27
DUTYFLY SOLUTIONS	France	Autres	49	50

Groupe Air France-KLM

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
DUTYFLY SOLUTIONS ESPAGNE	Espagne	Autres	49	50
DUTYFLY SOLUTIONS ITALIE	Italie	Autres	49	50
LOME CATERING SA	Togo	Autres	17	35
MACAU CATERING SERVICES	Macao	Autres	17	34
MAINPORT INNOVATION FUND B.V.	Pays-Bas	Autres	25	25
NEWREST SERVAIR UK LTD	Royaume-Uni	Autres	39	40
OVID	France	Autres	32	33
PRIORIS	France	Autres	33	34
SCHIPHOL LOGISTICS PARK B.V.	Pays-Bas	Autres	45	45
SCHIPHOL LOGISTICS PARK C.V.	Pays-Bas	Autres	52	45
SERVAIR CONGO	Congo	Autres	49	50
SERVAIR EUREST	Espagne	Autres	34	35
SHELTAIR	France	Autres	50	50
SKYENERGY B.V.	Pays-Bas	Autres	30	30
SIA MAROC INVEST	Maroc	Autres	50	51
TERMINAL ONE GROUP ASSOCIATION	Etats-Unis	Autres	25	25