

ETATS FINANCIERS CONSOLIDES

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

1^{er} janvier 2017 – 31 décembre 2017

Groupe Air France-KLM

Table des matières

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	- 5 -
ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ	- 6 -
BILAN CONSOLIDÉ	- 7 -
VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	- 9 -
TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ	- 10 -
1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ	- 13 -
2. RETRAITEMENT DES COMPTES 2016	- 13 -
3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS	- 13 -
3.1. Intervenues au cours de la période	- 13 -
3.2. Postérieures à la clôture	- 15 -
4. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES	- 15 -
4.1. Principes comptables	- 15 -
4.2. Utilisation d'estimations	- 20 -
4.3. Méthodes de consolidation	- 21 -
4.4. Conversion des états financiers et des opérations en monnaies étrangères	- 22 -
4.5. Regroupements d'entreprises	- 22 -
4.6. Chiffre d'affaires	- 23 -
4.7. Programme de fidélisation	- 24 -
4.8. Distinction entre résultat d'exploitation courant et résultat des activités opérationnelles	- 24 -
4.9. Agrégats utilisés dans le cadre de la communication financière	- 24 -
4.10. Résultat par action	- 25 -
4.11. Instruments financiers, évaluation des actifs et passifs financiers	- 25 -
4.12. Goodwill	- 27 -
4.13. Immobilisations incorporelles	- 28 -
4.14. Immobilisations corporelles	- 28 -
4.15. Test de valeur d'actif	- 29 -
4.16. Stocks	- 30 -
4.17. Actions propres	- 30 -
4.18. Avantages du personnel	- 30 -
4.19. Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	- 31 -
4.20. Autres provisions	- 31 -
4.21. Droit d'émission de gaz à effet de serre	- 31 -
4.22. Frais d'émission d'emprunts et frais d'augmentation de capital	- 31 -
4.23. Impôts différés	- 31 -
4.24. Actifs non courants détenus en vue de la vente et activités abandonnées	- 32 -
5. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION	- 33 -
6. INFORMATIONS SECTORIELLES	- 33 -
6.1. Informations par secteur d'activité	- 35 -
6.2. Informations par secteur géographique	- 37 -
7. CHARGES EXTERNES	- 38 -
8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS	- 39 -
9. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS	- 39 -
10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES	- 40 -
11. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS	- 40 -
12. AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS	- 43 -
13. IMPÔTS	- 44 -
13.1. Charge d'impôt	- 44 -
13.2. Impôts différés comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère)	- 45 -
13.3. Taux effectif d'impôt	- 45 -
13.4. Variations des impôts différés au cours de la période	- 46 -
13.5. Actifs d'impôt différé non reconnus	- 47 -
14. RESULTAT NET DES ACTIVITES NON POURSUIVIES	- 47 -
15. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION	- 48 -
15.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action	- 48 -
La variation du nombre d'action en 2017 est présenté en note 28.1.	- 49 -
15.2 Instruments non dilutifs	- 49 -
15.3 Instruments émis postérieurement à la clôture	- 49 -
16. GOODWILL	- 50 -

Groupe Air France-KLM

16.1	Détail des goodwill	- 50 -
16.2	Variation de la valeur nette des goodwill	- 50 -
17.	IMMOBILISATIONS INCORPORELLES	- 51 -
18.	TEST DE VALEUR D'ACTIF	- 52 -
19.	IMMOBILISATIONS CORPORELLES	- 53 -
20.	INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS	- 54 -
21.	TITRES MIS EN EQUIVALENCE	- 54 -
22.	ACTIFS DE RETRAITE	- 56 -
23.	AUTRES ACTIFS FINANCIERS	- 57 -
24.	STOCKS ET ENCOURS	- 59 -
25.	CREANCES CLIENTS	- 59 -
26.	AUTRES DEBITEURS	- 60 -
27.	TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES	- 60 -
28.	CAPITAUX PROPRES	- 60 -
28.1	Capital	- 60 -
28.2	Primes d'émission	- 62 -
28.3	Actions d'auto-contrôle	- 62 -
28.4	Titres subordonnés	- 62 -
28.5	Réserves et résultat	- 63 -
29.	PAIEMENT FONDE SUR DES ACTIONS	- 63 -
30.	PROVISIONS RETRAITE	- 64 -
30.1	Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie	- 64 -
30.2	Description des hypothèses actuarielles utilisées et sensibilités associées	- 66 -
30.3	Evolution des engagements	- 68 -
30.4	Composition des actifs affectés aux plans	- 70 -
30.5	Sorties de trésorerie attendues et risques liés aux engagements de retraite	- 71 -
31.	AUTRES PROVISIONS	- 71 -
31.1	Provisions	- 72 -
31.2	Passifs éventuels	- 73 -
32.	DETTES FINANCIERES	- 74 -
32.1	Emprunts subordonnés à durée indéterminée	- 75 -
32.2	OCEANE	- 76 -
32.3	Emprunts obligataires	- 76 -
32.4	Emprunts location financement	- 77 -
32.5	Autres emprunts	- 78 -
32.6	Analyse par échéance	- 78 -
32.7	Analyse par devise	- 79 -
32.8	Lignes de crédit	- 79 -
33.	DETTE NETTE	- 80 -
34.	AUTRES CREDITEURS	- 81 -
35.	INSTRUMENTS FINANCIERS	- 81 -
35.1	Gestion des risques	- 81 -
35.2	Instruments dérivés	- 85 -
35.3	Valeurs de marché des instruments financiers	- 90 -
35.4	Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur	- 92 -
36.	ENGAGEMENTS DE LOCATIONS	- 93 -
36.1	Locations financement	- 93 -
36.2	Locations opérationnelles	- 93 -
37.	COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES	- 94 -
38.	AUTRES ENGAGEMENTS	- 96 -
38.1	Engagements donnés	- 96 -
38.2	Engagements reçus	- 96 -
39.	PARTIES LIEES	- 97 -
39.1	Transactions avec les principaux dirigeants	- 97 -
39.2	Transactions avec les autres parties liées	- 97 -
40.	TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDE	- 98 -
40.1	Autres éléments non monétaires et pertes de valeur	- 99 -
40.2	Prise de contrôle de filiales et participations, achat de participations dans les sociétés non contrôlées	- 99 -
40.3	Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées	- 99 -
40.4	Transactions non monétaires	- 100 -
41.	HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES	- 101 -
42.	PERIMETRE DE CONSOLIDATION	- 101 -

Groupe Air France-KLM

42.1 Sociétés consolidées	- 102 -
42.2 Sociétés mises en équivalence	- 103 -

Groupe Air France-KLM

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

<i>En millions d'euros</i>			
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre	<i>Notes</i>	2017	2016
Chiffre d'affaires	6	25 781	24 844
Autres produits de l'activité		3	2
Produits des activités ordinaires		25 784	24 846
Charges externes	7	(14 285)	(14 263)
Frais de personnel	8	(7 624)	(7 474)
Impôts et taxes		(158)	(164)
Autres produits et charges	10	635	842
EBITDAR ^(*)		4 352	3 787
Loyers opérationnels (avions)		(1 088)	(1 073)
EBITDA ^(*)		3 264	2 714
Amortissements, dépréciations et provisions	9	(1 776)	(1 665)
Résultat d'exploitation courant		1 488	1 049
Cessions de matériels aéronautiques		18	21
Autres produits et charges non courants	11	(1 925)	46
Résultat des activités opérationnelles		(419)	1 116
Coût de l'endettement financier brut	12	(249)	(309)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie		35	49
Coût de l'endettement financier net		(214)	(260)
Autres produits et charges financiers	12	116	(33)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		(517)	823
Impôts	13	229	(294)
Résultat net des entreprises intégrées		(288)	529
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	21	21	(7)
Résultat net des activités poursuivies		(267)	522
Résultat net des activités non poursuivies	14	(8)	270
Résultat net		(275)	792
<i>Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle</i>		<i>(1)</i>	<i>-</i>
<i>Résultat net : Propriétaires de la société mère</i>		<i>(274)</i>	<i>792</i>
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	15	(0,81)	2,59
- dilué		(0,81)	2,25
Résultat net des activités poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	15	(0,79)	1,68
- dilué		(0,79)	1,48
Résultat net des activités non poursuivies - Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
- de base	15	(0,02)	0,91
- dilué		(0,02)	0,77

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

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

Groupe Air France-KLM

ETAT DU RESULTAT GLOBAL CONSOLIDE

<i>En millions d'euros</i>			
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre	<i>Notes</i>	2017	2016
Résultat net		(275)	792
Juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente			
Variation de la juste valeur portée en autres éléments du résultat global		38	(101)
Variation de la juste valeur transférée en résultat		-	-
Couverture des flux de trésorerie			
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures portée en autres éléments du résultat global		192	429
Variation de la juste valeur transférée en résultat		(25)	731
Variation de la réserve de conversion		9	8
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global	<i>13.2</i>	(41)	(352)
<i>Total des autres éléments recyclables du résultat global</i>		<i>173</i>	<i>715</i>
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies		774	(547)
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	<i>13.2</i>	(205)	114
<i>Total des autres éléments non recyclables du résultat global</i>		<i>569</i>	<i>(433)</i>
Total des autres éléments du résultat global, après impôt		742	282
Résultat global		467	1 074
- Propriétaires de la société mère		467	1 073
- Participations ne donnant pas le contrôle		-	1

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

Groupe Air France-KLM

BILAN CONSOLIDÉ

Actif		31 décembre	31 décembre
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2017	2016
Goodwill	<i>16</i>	216	218
Immobilisations incorporelles	<i>17</i>	1 122	1 066
Immobilisations aéronautiques	<i>19</i>	9 921	9 119
Autres immobilisations corporelles	<i>19</i>	1 492	1 480
Titres mis en équivalence	<i>21</i>	301	292
Actifs de retraite	<i>22</i>	590	1 462
Autres actifs financiers	<i>23</i>	1 242	1 064
Impôts différés	<i>13.4</i>	234	176
Autres débiteurs	<i>26</i>	239	448
Actif non courant		15 357	15 325
Autres actifs financiers	<i>23</i>	421	130
Stocks et en-cours	<i>24</i>	557	566
Créances clients	<i>25</i>	2 136	1 868
Autres débiteurs	<i>26</i>	1 264	1 105
Trésorerie et équivalents de trésorerie	<i>27</i>	4 673	3 938
Actif courant		9 051	7 607
Total actif		24 408	22 932

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

Groupe Air France-KLM

BILAN CONSOLIDÉ (suite)

Passif et capitaux propres		31 décembre	31 décembre
<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2017	2016
Capital	<i>28.1</i>	429	300
Primes d'émission et de fusion	<i>28.2</i>	4 139	2 971
Actions d'autocontrôle	<i>28.3</i>	(67)	(67)
Titres subordonnés	<i>28.4</i>	600	600
Réserves et résultat	<i>28.5</i>	(2 099)	(2 520)
Capitaux propres (Propriétaires de la société mère)		3 002	1 284
Participations ne donnant pas le contrôle		13	12
Capitaux propres		3 015	1 296
Provisions retraite	<i>30</i>	2 202	2 119
Autres provisions	<i>31</i>	1 710	1 673
Dettes financières	<i>32</i>	6 064	7 431
Impôts différés	<i>13.4</i>	11	(12)
Autres créditeurs	<i>34</i>	361	284
Passif non courant		10 348	11 495
Provisions	<i>31</i>	488	654
Dettes financières	<i>32</i>	1 378	1 021
Dettes fournisseurs		2 365	2 359
Titres de transport émis et non utilisés		2 889	2 517
Programme de fidélisation		819	810
Autres créditeurs	<i>34</i>	3 100	2 775
Concours bancaires	<i>27</i>	6	5
Passif courant		11 045	10 141
Total passif		21 393	21 636
Total capitaux propres et passifs		24 408	22 932

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

Groupe Air France-KLM

VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

<i>En millions d'euros</i>	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto- contrôle	Titres subordonnés	Réserves et résultats	Capitaux propres – Propriétaires de la société mère	Participations ne donnant pas le contrôle	Capitaux propres
Au 31 décembre 2015 - Retraité	300 219 278	300	2 971	(85)	600	(3 561)	225	48	273
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	-	(126)	(126)	-	(126)
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-	833	833	-	833
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies (incluant impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global)	-	-	-	-	-	(434)	(434)	1	(433)
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-	8	8	-	8
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	281	281	1	282
Résultat de la période	-	-	-	-	-	792	792	-	792
Résultat global	-	-	-	-	-	1 073	1 073	1	1 074
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	(7)	(7)	(36)	(43)
Titres d'autocontrôle	-	-	-	18	-	-	18	-	18
Distribution de dividendes et de coupons sur titres subordonnés	-	-	-	-	-	(25)	(25)	(1)	(26)
Au 31 décembre 2016	300 219 278	300	2 971	(67)	600	(2 520)	1 284	12	1 296
Au 31 décembre 2016	300 219 278	300	2 971	(67)	600	(2 520)	1 284	12	1 296
Variation de la juste valeur des actifs financiers disponibles à la vente	-	-	-	-	-	36	36	-	36
Gain/(perte) lié aux couvertures des flux de trésorerie	-	-	-	-	-	128	128	-	128
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies (incluant impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global)	-	-	-	-	-	568	568	1	569
Variation des réserves de conversion	-	-	-	-	-	9	9	-	9
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	741	741	1	742
Résultat de la période	-	-	-	-	-	(274)	(274)	(1)	(275)
Résultat global	-	-	-	-	-	467	467	-	467
Augmentation de capital	-	129	1 168	-	-	(18)	1 279	-	1 279
Distribution de dividendes et de coupons sur titres subordonnés	-	-	-	-	-	(25)	(25)	-	(25)
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Autres	-	-	-	-	-	(3)	(3)	1	(2)
Au 31 décembre 2017	428 634 035	429	4 139	(67)	600	(2 081)	3 002	13	3 015

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

Groupe Air France-KLM

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre	Notes	2017	2016
<i>En millions d'euros</i>			
Résultat net des activités poursuivies		(267)	522
Résultat net des activités non poursuivies	14	(8)	270
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	9	1 776	1 665
Dotations nettes aux provisions financières	12	54	5
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels	11	(34)	(86)
Résultat sur cessions de filiales et participations	11	(31)	(312)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		26	(179)
Ecart de change non réalisé		(200)	89
Résultats des sociétés mises en équivalence	21	(21)	6
Impôts différés	13	(261)	264
Pertes de valeur	40.1	-	2
Autres éléments non monétaires	40.1	1 594	(64)
Capacité d'autofinancement		2 628	2 182
<i>Dont activités non poursuivies (D)</i>		-	43
(Augmentation) / diminution des stocks		5	(61)
(Augmentation) / diminution des créances clients		(329)	(104)
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs		68	23
Variation des autres débiteurs et créditeurs		526	209
Variation du besoin en fonds de roulement		270	67
Variation du besoin en fonds de roulement des activités non poursuivies (D)		-	(10)
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation (A)		2 898	2 239
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	40.2	(9)	(18)
Investissements corporels et incorporels (B)	20	(2 312)	(2 072)
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées	11	8	364
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles (C)	11	110	213
Dividendes reçus		9	7
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		(262)	791
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement des activités non poursuivies		-	(12)
Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement		(2 456)	(727)
Augmentation de capital		747	-
Vente de participation sans modification du contrôle		-	15
Emission de nouveaux emprunts	32	742	1 331
Remboursement d'emprunts	32	(332)	(1 430)
Remboursement de dettes résultant de contrats de location-financement		(711)	(481)
Nouveaux prêts		(137)	(129)
Remboursement des prêts		54	43
Dividendes et coupons sur dettes subordonnées distribués		(38)	(38)
Flux net de trésorerie lié aux opérations de financement des activités non poursuivies		-	22
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement		325	(667)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		(33)	(13)
Variation de la trésorerie nette		734	832
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture (dont trésorerie des activités non poursuivies)	27	3 933	3 101
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture (dont trésorerie des activités non poursuivies)	27	4 667	3 933
Impôts sur les bénéfices (payés) / remboursés (flux provenant de l'exploitation)		(11)	19
Intérêts payés (flux provenant de l'exploitation)		(228)	(273)
Intérêts perçus (flux provenant de l'exploitation)		14	31

Groupe Air France-KLM

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

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre	<i>Notes</i>	2017	2016
<i>En millions d'euros</i>			
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	<i>A</i>	2 898	2 239
Investissements corporels et incorporels	<i>B</i>	(2 312)	(2 072)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	<i>C</i>	110	213
Flux net de trésorerie des activités non poursuivies provenant de l'exploitation	<i>D</i>	-	(33)
Cash flow libre d'exploitation, hors activités non poursuivies (*)	33	696	347

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

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

NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Groupe Air France-KLM

1. DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

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

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

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

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

2. RETRAITEMENT DES COMPTES 2016

Introduction du métier Réseau

Dans le cadre du repositionnement stratégique du métier cargo, le Groupe a progressivement mis en place un nouveau modèle visant à optimiser la vente de la capacité des soutes et des combis des avions passage et à réduire la flotte d'avions tout cargo. En 2017, la capacité des soutes des avions passage devrait être supérieure à 85 % de la capacité totale du cargo. La flotte tout cargo se compose de deux B777 et de quatre B747, en réduction de 24% sur l'exercice 2016 et de plus de 50% depuis 2013.

A l'exception de la flotte tout cargo, l'intérêt commercial de l'activité passage détermine l'utilisation des avions sur le réseau du groupe, en particulier en ce qui concerne la sélection et la fréquence des destinations ainsi que les types avion utilisés. Dans ce contexte, l'activité cargo est considérée comme une activité complémentaire de l'activité passage contribuant à la rentabilité et à la performance des lignes, ces deux activités formant un ensemble plus large appelé « Réseau ». C'est la performance de cet ensemble qui est désormais suivie par le Comité Exécutif.

En conséquence, le métier réseau constitue désormais un unique segment. De ce fait, la note 6 « Information par secteur géographique » a été retraitée.

3. ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

3.1. Intervenues au cours de la période

KLM plan de retraite du personnel navigant – Pays-Bas

En août 2017, KLM et les syndicats ont accepté de modifier le régime de retraite pour le personnel navigant aux Pays-Bas. Ce nouveau régime de retraite est considéré comme un régime collectif à cotisations définies et a entraîné la décomptabilisation de l'actif de retraite.

L'actif de retraite, basé sur les hypothèses actuarielles au 1^{er} août 2017, s'élevait à 311 millions d'euros et a été comptabilisé dans les « autres produits et charges non courants » dans le compte de résultat consolidé. L'impact net d'impôt sur le résultat s'élève à (233) millions d'euros.

Groupe Air France-KLM

KLM plan de retraite des pilotes – Pays-Bas

En décembre 2017, KLM et le syndicat des pilotes ont accepté de modifier le régime de retraite des pilotes. Ce nouveau régime de retraite est défini comme un régime à cotisation définies et a conduit à la décomptabilisation de l'actif de retraite des pilotes. Cet actif de retraite, basé sur des hypothèses actuarielles spécifiques au 15 décembre 2017, s'élève à 1 399 millions d'euros. Dans le cadre de cet accord, KLM verse une cotisation additionnelle de 194 millions d'euros à la caisse de retraite, dont 120 millions d'euros payés en décembre 2017. L'impact net d'impôt sur le résultat s'élève à (1 196) million d'euros.

Avec la modification de ces deux plans de retraite KLM a finalisé le « de-risking » des fonds de pension ce qui lui permet de réduire significativement la volatilité de ses cotisations annuelles de retraite et du bilan du Groupe.

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

La Commission européenne a adopté le 17 mars 2017 une nouvelle décision à l'encontre de onze opérateurs de fret aérien, dont Air France, KLM et Martinair, pour des pratiques dans le secteur du fret aérien considérées comme anticoncurrentielles entre décembre 1999 et février 2006. Cette nouvelle décision intervient après l'annulation le 16 décembre 2015 par le Tribunal de l'Union Européenne de la décision initiale de la Commission européenne du 9 novembre 2010 relative à ces mêmes pratiques et prise à l'encontre des mêmes opérateurs. Cette première décision avait été annulée dans son intégralité parce qu'elle contenait une contradiction concernant le périmètre exact des pratiques sanctionnées.

Le montant total des amendes imposées au niveau de Groupe Air France-KLM est de 325 millions d'euros. Ce montant a été légèrement réduit par rapport à la première décision en raison du niveau inférieur de l'amende de Martinair pour des raisons techniques. Les entités du Groupe ont formé un recours contre cette décision devant le Tribunal de l'Union Européenne les 29 et 30 mai 2017.

Augmentations de capital réservées à China Eastern Airlines et à Delta Air Lines et partage de capital dans le capital social de Virgin Atlantic

Le 3 octobre 2017, Air France-KLM a annoncé l'achèvement des augmentations de capital réservées à China Eastern Airlines et à Delta Airlines. Les 75 054 820 actions liées ont été présentées au marché réglementé d'Euronext Paris et d'Amsterdam. Ces augmentations de capital, avaient été approuvées par l'assemblée générale des actionnaires le 4 septembre 2017.

China Eastern Airlines et Delta Airlines détiennent désormais chacun 8,8% du capital social d'Air France-KLM ce qui leur confère de ce fait, un administrateur qui les représente au Conseil d'Administration.

Le Groupe a aussi annoncé le renforcement de ses partenariats stratégiques avec la création d'une joint-venture mondiale entre Air France-KLM, Delta Airlines (Delta) et Virgin Atlantic. Air France-KLM acquerra une participation de 31 % dans le capital de Virgin Atlantic pour un montant de 220 millions de livres sterling. Delta détient 49% du capital-actions de Virgin Atlantic. La création de la coentreprise mondiale est soumise à l'approbation des autorités statutaires compétentes.

Remboursement anticipé des OCEANE's le 15 novembre 2017

Le 15 novembre 2017, Air France-KLM a procédé au remboursement anticipé des obligations convertibles ou échangeables en actions nouvelles et/ou existantes à échéance.

Les demandes de conversion portent sur 53 359 937 OCEANE, soit 99,96% du nombre d'OCEANE en circulation, ouvrant droit à l'attribution de 53 359 937 actions ordinaires de 1,00 euro de valeur nominale chacune. Cette opération est décrite dans la note 32.2 des états financiers.

Groupe Air France-KLM

3.2. Postérieurs à la clôture

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

4. RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

4.1. Principes comptables

Principes de préparation des états financiers consolidés et référentiel comptable

En application du règlement européen n°1606 / 2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM au 31 décembre 2017 sont établis conformément aux normes IFRS (International Financial Reporting Standards) telles qu'adoptées par l'Union européenne et applicable à la date de clôture.

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

Les états financiers consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 15 février 2018.

Évolution du référentiel comptable

- Normes IFRS et amendements applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2017

- Amendement à la norme IAS 12 « Comptabilisation d'actifs d'impôts différés au titre des pertes non réalisées », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2017,
- Amendement à la norme IAS 7 « Initiative concernant les informations à fournir », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2017.

Ces amendements n'ont pas généré d'impact significatif sur les Comptes du Groupe au 31 décembre 2017.

- Normes IFRS applicables de façon obligatoire et anticipée pour les états financiers 2018

L'impact estimé de l'adoption de ces normes sur les capitaux propres du Groupe au 1er janvier 2017 pour IFRS 15 et IFRS 16 et au 1er janvier 2018 pour IFRS 9, s'appuie sur les évaluations effectuées à ce jour. L'impact de l'adoption de ces normes au 1^{er} janvier 2018 est susceptible de changer pour les raisons suivantes :

- L'analyse et/ou le chiffrage détaillé des impacts se poursuivra sur 2018
- Le Groupe n'a pas terminé l'ensemble des tests et évaluations des contrôles relatifs à ses nouveaux systèmes d'information;
- Les nouvelles règles et méthodes comptables peuvent évoluer jusqu'à ce que le Groupe présente ses états financiers pour l'exercice au cours duquel a lieu la date de première application
- Le Groupe appliquant de manière anticipée la norme IFRS 16, les positions retenues pourraient évoluer au regard d'éventuelles interprétations normatives complémentaires

- Normes IFRS applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2018

- Norme IFRS 9 « Instruments financiers »

Cette norme entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2018. Des groupes de travail dédiés ont été mis en place avec les services comptables et le middle-office des services de trésorerie d'Air France et de KLM.

Groupe Air France-KLM

Cette norme comprend de nouveaux principes de comptabilisation des instruments financiers (classement et évaluation, dépréciation et couverture).

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

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

Le second impact est lié à l'évaluation des instruments de capital soit en juste valeur par le compte de résultat, soit en juste valeur par les autres éléments du résultat global. La méthodologie de classement des instruments de capital sera définie de la façon suivante :

- Lorsque l'instrument de capital sera considéré comme un investissement en trésorerie, ses réévaluations seront enregistrées en « autres produits et charges financiers »
- Lorsque l'instrument de capital sera considéré comme un investissement en industrie, ses réévaluations seront enregistrées en « autres éléments du résultat global »

Sur le bilan d'ouverture (au 1^{er} janvier 2017), l'impact de la norme IFRS 9 se traduira globalement par une diminution des « autres éléments du résultat global » comprise entre 150 et 160 millions d'euros et une augmentation des « autres réserves » de ce même montant.

- Norme IFRS 15 « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients ».

Cette norme entrera en vigueur au 1er janvier 2018. Des groupes de travail dédiés ont été mis en place avec chacun des métiers et des départements concernés par l'application de cette norme afin d'établir une cartographie des contrats clients au sein du groupe et d'appliquer l'approche des 5 étapes décrites par la norme à chacun de ces contrats.

En parallèle, le groupe a travaillé de concert avec d'autres compagnies aériennes par le biais du groupe de travail comptable IATA (International Air Transport Association) et en coordination avec le groupe de travail des compagnies aériennes américaines au sein de l'AICPA (American Institute of Certified Public Accountants) pour avoir des approches harmonisées sur le traitement des sujets soulevés par la mise en application de cette norme. L'amendement à la norme IFRS 15 Clarification relative à la norme « Produits des activités ordinaires tirés des contrats conclus avec des clients » a également été prise en compte.

Le groupe a choisi d'appliquer la norme IFRS 15 de façon rétrospective à chaque période antérieure pour laquelle l'information financière est présentée, conformément à IAS 8 *Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs*. Dans ce cadre, aucune des mesures de simplification proposées par la norme ne devrait être utilisée.

L'impact estimé de l'application d'IFRS 15 sur le bilan d'ouverture au 1^{er} janvier 2017 conduirait à :

- une augmentation des « créances clients » pour un montant compris entre 25 et 35 millions d'euros
- une augmentation des « autres débiteurs » pour un montant compris entre 15 et 25 millions d'euros
- une diminution des « autres provisions » pour un montant compris entre 110 et 120 millions d'euros
- une augmentation des « autres créditeurs » pour un montant compris entre 160 et 170 millions d'euros
- une augmentation des « titres de transport émis et non utilisés » pour un montant compris entre 115 et 125 millions d'euros
- une augmentation des actifs d'impôts différés pour un montant compris entre 30 et 40 millions d'euros
- une diminution des capitaux propres pour un montant compris entre 70 et 80 millions d'euros

Les principaux impacts attendus sont détaillés ci-dessous :

Groupe Air France-KLM

Type de prestation	Secteur d'activité	Traitement comptable actuel	Traitement comptable IFRS 15	Impacts attendus
Recette relative aux titres de transport émis qui se révéleront non utilisés	Réseau	Reconnaissance en chiffre d'affaires, par application d'un taux statistique régulièrement mis à jour, à la date d'émission du billet	Reconnaissance en chiffre d'affaires, par application d'un taux statistique historique de titres de transport émis et non utilisés régulièrement mis à jour, à la date théorique du transport	Impact sur le bilan d'ouverture (1 ^{er} janvier 2017) augmentant le poste « titres de transport émis non utilisés », en contrepartie des réserves, traduisant le différé de chiffre d'affaires au moment du transport. Pas d'impact significatif sur le niveau de chiffre d'affaires annuel du Groupe si celui-ci reste constant s'agissant d'un décalage temporel et récurrent.
Recette relative aux modifications de billet	Réseau	Reconnaissance en chiffre d'affaires à la date de modification du billet	Reconnaissance en chiffre d'affaires à la date de transport, ne s'agissant pas d'une prestation distincte	
Recette relative aux frais d'émission des billets	Réseau	Reconnaissance en chiffre d'affaires à la date d'émission des billets	apportant un bénéfice au passager en l'absence de transport	
Commissions et autres coûts de distribution directs liés à la vente des billets d'avion	Réseau	Constatation en charge au moment où les coûts sont encourus, soit à la date d'émission du billet	Capitalisation et reconnaissance au moment où la prestation de transport est réalisée Le groupe n'a pas opté pour le régime simplifié afin de traduire la saisonnalité de son activité et le décalage induit entre vente et transport	Impact sur le bilan d'ouverture (1 ^{er} janvier 2017) augmentant les « autres débiteurs », en contrepartie des réserves, traduisant le report des charges à la date de transport. Pas d'impact significatif sur le niveau des « frais commerciaux et de distribution » annuels du Groupe si ceux-ci restent constants s'agissant d'un décalage temporel et récurrent.
Transport de marchandises effectué, pour le compte du groupe, par des compagnies aériennes tiers	Réseau	Analyse en qualité de principal sur le transport réalisé par le Groupe avec reconnaissance du chiffre d'affaires. Analyse en qualité d'agent sur la partie opérée par une autre compagnie avec la reconnaissance de la commission en chiffre d'affaires	La compagnie aérienne agit pour son propre compte lorsqu'elle vend la prestation (principal) car elle contrôle le service promis (le transport de la marchandise). Le chiffre d'affaires facturé au client est reconnu en intégralité et une charge correspondant aux coûts d'affrètement est constatée	Aucun impact sur le bilan d'ouverture (1 ^{er} janvier 2017) s'agissant d'un impact de présentation au compte de résultat. A titre illustratif, sur la base des chiffres de l'exercice 2016, le chiffre d'affaires ainsi que les charges d'affrètements aéronautiques auraient été augmenté d'environ 90 millions d'euros.
Contrats rémunérés à l'heure de vol (maintenance des équipements d'avion et maintenance des moteurs)	Maintenance	Reconnaissance du chiffre d'affaires au rythme de la facturation c'est-à-dire en fonction des heures de vol ; constatation d'une provision pour coûts attendus	Reconnaissance du chiffre d'affaires à l'avancement des coûts engagés	Impacts sur le bilan d'ouverture (1 ^{er} janvier 2017) : diminution des provisions, augmentation des autres créateurs correspondant aux prestations facturées avant la réalisation de la prestation et diminution des réserves au titre de la marge reportée à la date de réalisation de la prestation. Pas d'impact significatif sur le chiffre d'affaires du Groupe.
Achats de pièces détachées pour le compte de tiers	Maintenance	Reconnaissance de la marge en chiffre d'affaires	Analyse menée pour chacune de ces opérations afin de déterminer si le groupe agit pour son propre compte (principal) ou en tant que mandataire (agent)	Aucun impact sur le bilan d'ouverture (1 ^{er} janvier 2017). Concernant la présentation du compte de résultat, le chiffre d'affaires ainsi que les charges de maintenance diminueront par rapport à la comptabilisation actuelle.

Groupe Air France-KLM

Concernant le traitement des compensations clients, le groupe est actuellement en train de travailler avec les autres compagnies aériennes (à travers IATA) afin de déterminer la façon de les présenter. La position est en cours de finalisation.

La comptabilisation des autres flux de chiffre d'affaires ne sera pas modifiée significativement par l'application de la norme IFRS 15.

- Norme IFRS applicable par anticipation pour les états financiers 2018

Le groupe a décidé d'appliquer la norme IFRS 16 « Contrats de location » par anticipation au 1^{er} janvier 2018.

Le groupe a choisi d'appliquer cette norme de façon rétrospective à chaque période antérieure pour laquelle l'information financière est présentée, conformément à IAS 8 *Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs*.

Le groupe a choisi d'utiliser les deux exemptions de capitalisation proposées par la norme sur les contrats suivants :

- contrats ayant une durée inférieure à 12 mois
- contrats de location de biens ayant une valeur à neuf individuelle inférieure à 5 000 euros

L'impact estimé de l'application d'IFRS 16 sur le bilan d'ouverture au 1^{er} janvier 2017 conduirait à :

- une augmentation des immobilisations (principalement via la constatation d'un droit d'utilisation) comprise entre 4,0 et 4,4 milliards d'euros
- la constatation d'une dette de location comprise entre 5,1 et 5,5 milliards d'euros
- une augmentation de l'actif d'impôt différé comprise entre 0,1 et 0,5 milliard d'euros
- une diminution des capitaux propres comprise entre 0,6 et 0,9 milliard d'euros

Ces chiffres ne comprennent pas les impacts concernant la maintenance des avions loués qui sont en cours de finalisation.

Les impacts sur le tableau des flux de trésorerie concernant le retraitement des contrats de location sont des impacts de reclassements, la norme n'ayant pas d'impact sur la trésorerie du groupe :

- Amélioration du « flux de trésorerie provenant de l'exploitation » du fait de l'annulation des loyers partiellement compensée par la part des décaissements attribuée aux frais financiers sur les dettes de location
- Intégration des remboursements du nominal des dettes de location dans le « flux de trésorerie provenant des activités de financement »

Les impacts sur le tableau des flux de trésorerie concernant la comptabilisation de la maintenance des avions loués sont détaillés ci-après.

Les principaux agrégats utilisés par le groupe présenteront les impacts suivants :

- augmentation de l'EBITDA
- disparition de l'EBITDAR
- augmentation du « résultat d'exploitation courant » partiellement compensée par l'augmentation du « coût de l'endettement financier net »
- augmentation de la dette nette
- augmentation du « cash flow libre d'exploitation, hors activités non poursuivies »

Les principaux impacts estimés attendus, incluant les impacts sur le compte de résultat, sont détaillés ci-après.

Capitalisation des contrats de location d'avions

Pour les contrats de location des avions remplissant les critères de capitalisation définis par la norme IFRS 16, la durée de location correspondra à celle des contrats signés sauf si le groupe est raisonnablement certain d'utiliser les options de renouvellement prévues contractuellement. Ceci pourra être le cas, par exemple, si des travaux importants d'aménagement des cabines ont été effectués alors que la durée résiduelle de location est significativement plus faible que la durée d'amortissement des aménagements des cabines.

Le taux d'actualisation utilisé pour calculer le droit d'utilisation et la dette de loyer correspondra, pour chaque avion, au taux implicite induit par les éléments contractuels.

Groupe Air France-KLM

Les impacts sur le compte de résultat sont les suivants :

- Annulation des loyers inclus dans les « loyers opérationnels (avions) » entraînant la disparition de l'EBITDAR
- Enregistrement de l'amortissement des droits d'utilisation
- Enregistrement des frais financiers sur la dette de location

La majeure partie des contrats de location d'avions étant libellés en USD, à compter du 1^{er} janvier 2018, le groupe mettra en place une couverture naturelle de son chiffre d'affaires en USD par la dette de location en USD afin de limiter la volatilité du résultat de change induit par la réévaluation de sa dette de location.

Capitalisation des contrats de location de biens immobiliers

Le groupe a procédé à l'analyse de l'ensemble des contrats immobiliers afin de les analyser au regard des critères définissant une location selon la norme IFRS 16. Le groupe a notamment pris en compte que lorsqu'il loue des surfaces dans des aéroports en dehors de ses hubs (Paris et Amsterdam), il existe contractuellement un droit de substitution effectif à la main du bailleur conduisant à ne pas considérer l'existence d'un contrat de location.

Sur la base des analyses, le groupe a identifié des contrats de location au sens de la norme pour les espaces loués dans ses hubs, les locations de bâtiments propres à l'activité maintenance, les salons dédiés dans les aéroports en dehors des hubs et les locations de bâtiments de bureaux.

La durée de location correspondra à la période non résiliable complétée le cas échéant des options de renouvellement dont l'utilisation par le groupe est raisonnablement certaine.

Le taux d'actualisation utilisé pour calculer le droit d'utilisation et la dette de loyer sera déterminé, pour chaque bien, en fonction du taux marginal d'endettement à la date de signature.

Les impacts sur le compte résultat sont les suivants :

- Annulation des loyers inclus dans les « charges externes » impliquant une augmentation de l'EBITDA
- Enregistrement de l'amortissement des droits d'utilisation
- Enregistrement des frais financiers relatif aux dettes de location

Comptabilisation des locations d'autres actifs

Le groupe a procédé à l'analyse de l'ensemble des contrats de location des autres actifs afin de s'assurer qu'ils répondaient aux critères de définition et de comptabilisation d'une location selon la norme IFRS 16.

A l'issue des travaux d'analyses, les principaux contrats de locations identifiées correspondent aux véhicules, à certains contrats de pools de pièces détachées et à des contrats de location de moteurs.

La durée de capitalisation des loyers location correspondra à la période non résiliable du contrat complétée le cas échéant des options de renouvellement dont l'utilisation par le groupe est raisonnablement certaine.

Le taux d'actualisation utilisé pour calculer le droit d'utilisation et la dette de loyer sera déterminé, pour chaque bien, en fonction du taux marginal d'endettement à la date de signature.

Les impacts sur le compte de résultat sont les suivants :

- Annulation des loyers inclus dans les « charges externes » impliquant une augmentation de l'EBITDA
- Enregistrement de l'amortissement des droits d'utilisation
- Enregistrement des frais financiers sur la dette de location

Comptabilisation de la maintenance des avions loués

Dans le cadre de la mise en place de la norme IFRS 16, le groupe a revu la comptabilisation des coûts de maintenance et des obligations contractuelles de maintenance lors de la restitution de ses avions loués.

Dès lors, les opérations de maintenance des avions loués seront comptabilisées de la façon suivante :

- Enregistrement d'une provision lors de la livraison de l'avion lorsque les travaux ne sont pas dépendant de l'utilisation de l'appareil pour les coûts de maintenance à réaliser lorsque l'avion doit être restitué au loueur. La contrepartie de la provision est alors comptabilisée dans la valeur comptable du droit d'utilisation de l'avion à l'origine,
- Enregistrement d'une provision pour les coûts de restitution correspondant à la valorisation du potentiel d'heures de vol que les avions loués doivent avoir au moment de leur restitution aux loueurs. Le niveau des potentiels à la restitution est dépendant du contrat signé. Par ailleurs, la probabilité de restitution de l'avion à l'issue du contrat ne pourra plus être intégrée dans le calcul de cette provision comme c'est le cas actuellement.

Groupe Air France-KLM

- Identification des composants correspondant aux potentiels inclus dans le droit d'utilisation de chaque avion loué. Ces composants seront amortis sur la durée courant jusqu'à l'événement suivant de grand entretien prévu.

Les principaux impacts sur le compte résultat seront les suivants :

- Diminution des coûts opérationnels du fait de la capitalisation des coûts associés aux travaux de maintenance reconstituant des potentiels d'heures de vol,
- Augmentation des « Amortissements, dépréciations et provisions ».

Les impacts sur le tableau des flux de trésorerie sont principalement un reclassement des flux liés aux travaux de maintenance. Actuellement, ils sont présentés en « flux de trésorerie provenant de l'exploitation ». Avec IFRS 16, étant associés à une immobilisation (droits d'utilisation), ils seront présentés en « Investissements corporels et incorporels ».

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

- Amendement à la norme IFRS 2 « Classement et évaluation des paiements sur base d'actions », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2018,
- Amendement à la norme IFRS 12 « Clarification du champ d'application des dispositions relatives aux informations à fournir », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2017,
- Amendement à la norme IAS 28 « Intérêts à long terme dans les entreprises associées et coentreprises », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019,
- Interprétation IFRIC 22 « Transactions en monnaies étrangères et contrepartie anticipée », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2018,
- Interprétation IFRIC 23 « Incertitude relative aux traitements fiscaux », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019,
- Amendement à la norme IFRS 9 « Clauses de remboursement anticipé », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019,
- Amendement à la norme IAS 12 « Conséquences fiscales des paiements relatifs à des instruments financiers classés en capitaux propres », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019,
- Amendement aux normes IFRS 3 et IFRS 11 « Intérêts précédemment détenus dans une activité conjointe », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019,
- Amendement à la norme IAS 23 « Coûts d'emprunts éligibles incorporables », pour les périodes comptables ouvertes à compter du 1^{er} janvier 2019.

Le groupe n'attend pas d'impact significatif au titre de l'application de l'amendement à la norme IFRS 2.

4.2. Utilisation d'estimations

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

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

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

Groupe Air France-KLM

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

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

4.3. Méthodes de consolidation

Filiales

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

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

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

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

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

Participations dans les co-entreprises et entreprises associées

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

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

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

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

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

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

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.

Opérations intra-groupe

Toutes les transactions, ainsi que les actifs et passifs réciproques entre les sociétés consolidées par intégration globale sont éliminés. Il en est de même pour les résultats internes au groupe (dividendes, plus-values...). Les résultats des cessions internes réalisées avec les sociétés mises en équivalence sont éliminés dans la limite du pourcentage d'intérêt du groupe dans ces sociétés, seulement dans la mesure où ils ne sont pas représentatifs d'une perte de valeur.

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

Conversion des états financiers des sociétés étrangères

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

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

Les goodwill sont exprimés dans la monnaie fonctionnelle de l'entité acquise et sont convertis en euros au taux de clôture.

Conversion des opérations en devises

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

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

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

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

4.5. Regroupements d'entreprises

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

Groupe Air France-KLM

Les acquisitions de filiales réalisées à compter du 1^{er} avril 2010 sont comptabilisées selon la méthode de l'acquisition, conformément à la norme IFRS 3 (2008) « Regroupements d'entreprises ». En application de cette norme, dans le cas de la première consolidation d'une entité, le groupe procède dans un délai n'excédant pas 12 mois à compter de la date d'acquisition, à l'évaluation de tous les actifs et passifs à leur juste valeur (à l'exception des actifs non courants classés comme actifs détenus en vue de la vente qui sont comptabilisés à la juste valeur moins les coûts de sortie).

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

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

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

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

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

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

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

Les acquisitions de filiales réalisées avant le 1^{er} avril 2010 sont comptabilisées selon la méthode de l'acquisition, conformément à la norme IFRS 3 (2004) « Regroupements d'entreprises ». En application de cette norme, dans le cas d'une première consolidation d'une entité, le groupe procède dans un délai n'excédant pas 12 mois à compter de la date d'acquisition, à l'évaluation de tous les actifs, passifs et passifs éventuels à leur juste valeur.

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

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

4.6. Chiffre d'affaires

Pour les opérations aériennes, le chiffre d'affaires est comptabilisé lors de la réalisation du transport, net des éventuelles remises accordées (Voir note 6). Le transport est également le fait générateur de la comptabilisation en charges externes des commissions versées aux intermédiaires.

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

Groupe Air France-KLM

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

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

4.7. Programme de fidélisation

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

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

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

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

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

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

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

Ces éléments sont les suivants :

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

4.9. Agrégats utilisés dans le cadre de la communication financière

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

Groupe Air France-KLM

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

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

4.10. Résultat par action

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

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

4.11. Instruments financiers, évaluation des actifs et passifs financiers

Evaluation des créances clients et actifs financiers non courants

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

Titres de participation des sociétés non consolidées et autres titres immobilisés

Les titres de participation des sociétés non consolidées et les autres titres immobilisés sont qualifiés d'actifs disponibles à la vente et figurent au bilan pour leur juste valeur. Pour les titres de participation cotés, la juste valeur correspond au cours de bourse à la date de clôture. Pour les titres de participation non cotés, la valorisation est établie sur la base des états financiers de l'entité.

Pour les autres titres immobilisés, si la juste valeur n'est pas estimable de façon fiable, le groupe utilise l'exemption de comptabilisation au coût (i.e. coût d'acquisition net des pertes de valeur éventuelles).

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

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

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

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

Instruments dérivés

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

Groupe Air France-KLM

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

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

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

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

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

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

- *Couverture de juste valeur* : les variations de juste valeur du dérivé sont constatées en résultat et viennent compenser, à hauteur de la part efficace, les variations de la juste valeur du sous-jacent (actif, passif ou engagement ferme), également comptabilisées en résultat.
- *Couverture de flux futurs* : les variations de juste valeur sont constatées en autres éléments du résultat global pour la partie efficace et sont reclassées en résultat lorsque l'élément couvert affecte ce dernier. La partie inefficace est enregistrée directement en résultat financier tant que l'instrument n'est pas débouclé. Lors du débouclage, l'inefficacité résiduelle est recyclée sur l'élément couvert.
- *Dérivés de transaction* : les variations de juste valeur du dérivé sont comptabilisées en résultat financier.

Emprunts obligataires convertibles

Les emprunts obligataires convertibles sont considérés comme des instruments financiers composés de deux éléments : une composante obligataire enregistrée en dette et une composante action enregistrée en capitaux propres. La composante obligataire est égale à la valeur actualisée de la totalité des coupons dus au titre de l'obligation au taux d'une obligation simple qui aurait été émise au même moment que l'obligation convertible. La valeur de la composante action enregistrée en capitaux propres est calculée par différence avec le montant nominal de l'emprunt obligataire à l'émission.

La différence entre les frais financiers comptabilisés et les montants effectivement décaissés est ajoutée à chaque clôture au montant de la composante dette de sorte qu'à l'échéance, le montant à rembourser en cas de non conversion corresponde au prix de remboursement.

Actifs financiers, trésorerie et équivalents de trésorerie

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

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

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.

Groupe Air France-KLM

Dettes financières

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

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

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

Hierarchie des actifs et passifs financiers évalués à la juste valeur

Le tableau présentant les actifs et passifs financiers par catégorie de valorisation (voir note 35.4) répond aux exigences d'IFRS 7 amendée « Instruments financiers : informations à fournir ». Les justes valeurs à fournir sont classées selon une hiérarchie reflétant la nature des données de marché utilisées pour réaliser les évaluations.

Cette hiérarchie prévoit trois niveaux de juste valeur :

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

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

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

4.12. Goodwill

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

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

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

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

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

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

Groupe Air France-KLM

4.13. Immobilisations incorporelles

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

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

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

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

Depuis le 1^{er} janvier 2012, les compagnies aériennes sont soumises aux réglementations du marché des ETS (Emission Trading Scheme), comme décrit dans la note 4.21 et le paragraphe « Risques crédit carbone » de la note 35.1. A ce titre, le groupe doit acheter des quotas de CO2 afin de compenser ses émissions. Le groupe comptabilise les quotas de CO2 en immobilisations incorporelles. Ces immobilisations sont non amortissables.

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

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

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

4.14. Immobilisations corporelles

Principes applicables

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

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

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

Immobilisations aéronautiques

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

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

Groupe Air France-KLM

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

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

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

Autres immobilisations corporelles

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

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

Contrats de location

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

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

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

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

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

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

4.15. Test de valeur d'actif

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

Groupe Air France-KLM

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

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

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

4.16. Stocks

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

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

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

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

4.17. Actions propres

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

4.18. Avantages du personnel

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

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

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

Particularités concernant les surplus des fonds de pension :

Les plans de retraite néerlandais doivent généralement faire l'objet d'une couverture de financement minimale (Minimum Funding Requirements « MFR ») pouvant générer des surplus de fonds de pension. Ces surplus de fonds de pension constitués par le sous-groupe KLM sont reconnus au bilan conformément à l'interprétation IFRIC 14 (IAS 19 « Limitation de l'actif au titre de prestations définies, obligations de financement et leur interaction »).

Groupe Air France-KLM

4.19. Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle

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

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

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

4.20. Autres provisions

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

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

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

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

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

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

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

Ces immobilisations incorporelles ne sont pas amortissables.

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

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

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

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

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

4.23. Impôts différés

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

Groupe Air France-KLM

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

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

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

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

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

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

Comptabilisation de la contribution sur la valeur ajoutée des entreprises

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

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

Les actifs ou groupes d'actifs détenus en vue de la vente, satisfont aux critères d'une telle classification si leur valeur comptable est principalement recouvrée par une vente plutôt que par leur utilisation continue.

Cette condition est considérée comme remplie lorsque la vente est hautement probable et que l'actif (ou le groupe d'actifs détenus en vue de la vente) est disponible en vue de la vente immédiate dans son état actuel. La Direction doit s'être engagée sur un plan de vente, dont on s'attend à ce qu'il soit réalisé dans un délai de 12 mois à compter de la date où l'actif ou groupe d'actifs a été qualifié d'actif détenu en vue de la vente.

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

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

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

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

Groupe Air France-KLM

5. EVOLUTION DU PERIMETRE DE CONSOLIDATION

- **Période du 1^{er} janvier au 31 décembre 2017**

Une nouvelle compagnie aérienne du nom de JOON a été créée dans le groupe Air France. Elle opère dans le segment « low cost » du secteur « Réseau ». Son activité a débuté en novembre 2017.

En novembre 2017, la restructuration de la dette et des capitaux propres de Kenya Airways a été finalisée. Cela s'est traduit par une diminution de la participation du Groupe dans cette entité qui est passé de 26,73% à 7,76%, le Groupe a perdu son influence notable sur Kenya Airways. En conséquence, Kenya Airways n'est plus une entité mise en équivalence. Les titres détenus sont désormais présentés en actif financier.

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

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

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

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 :

Réseaux : Les revenus de ce secteur qui comprend le passage réseau et le cargo proviennent essentiellement des services de transport de passagers sur vols réguliers ayant un code des compagnies aériennes du groupe hors Transavia, ce qui inclut les vols opérés par d'autres compagnies aériennes dans le cadre de contrats de partage de codes. Depuis fin 2017, l'activité de Joon contribue à la performance des revenus de ce secteur. Ils incluent également les commissions versées par les partenaires de l'alliance SkyTeam, les revenus des partages de codes, les recettes d'excédent de bagages, les revenus de l'assistance aéroportuaire fournie par le groupe aux compagnies aériennes tierces et des services liés aux systèmes d'information, ainsi que les opérations de transport de marchandises réalisées sous code des compagnies aériennes du groupe, incluant le transport effectué par des partenaires dans le cadre de contrat de partage de codes. Les autres recettes du cargo correspondent essentiellement à la vente de capacité à d'autres transporteurs.

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

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

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

Groupe Air France-KLM

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

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

Information par secteur géographique

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

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

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

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

- **Activité par zone de destination**

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

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

Groupe Air France-KLM

6.1. Informations par secteur d'activité

- Période close au 31 décembre 2017

<i>En millions d'euros</i>	Réseaux (**)	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	22 522	4 177	1 438	250	-	28 387
Chiffre d'affaires intersecteurs	(42)	(2 354)	(2)	(208)	-	(2 606)
Chiffre d'affaires externe	22 480	1 823	1 436	42	-	25 781
EBITDAR ^(*)	3 605	410	320	17	-	4 352
EBITDA ^(*)	2 672	410	167	15	-	3 264
Résultat d'exploitation courant	1 192	215	81	-	-	1 488
Résultat des activités opérationnelles	(711)	214	78	-	-	(419)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-	4	-	17	-	21
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(98)	(98)
Impôts	-	-	-	-	229	229
Résultat net des activités poursuivies	(711)	218	78	17	131	(267)
Amortissements de l'exercice	(1 316)	(225)	(56)	(16)	-	(1 613)
Autres éléments non monétaires	(2 127)	24	(10)	469	177	(1 467)
Total actifs	12 593	3 509	857	16	7 433	24 408
Passifs sectoriels	7 677	1 290	503	291	4 184	13 945
Dettes financières, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	10 463	10 463
Total passifs	7 677	1 290	503	291	14 647	24 408
Investissements corporels et incorporels (activités poursuivies)	1 543	357	268	143	1	2 312

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

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

Les actifs non répartis d'un montant de 7,4 milliards d'euros concernent pour l'essentiel les actifs financiers détenus par le groupe. Ils comprennent notamment les trésoreries et équivalents de trésorerie pour 5 milliards d'euros, les actifs de retraite pour 0,6 milliard d'euros, les immobilisations financières pour 0,7 milliard d'euros, les impôts différés pour 0,4 milliard d'euros et les instruments dérivés pour 0,7 milliard d'euros.

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

- Période close au 31 décembre 2016 (retraité)

<i>En millions d'euros</i>	Réseaux(**)	Maintenance	Transavia	Autres	Non répartis	Total
Chiffre d'affaires total	21 797	4 182	1 218	664	-	27 861
Chiffre d'affaires intersecteurs	(46)	(2 348)	-	(623)	-	(3 017)
Chiffre d'affaires externe	21 751	1 834	1 218	41	-	24 844
EBITDAR ^(*)	3 138	439	197	13	-	3 787
EBITDA ^(*)	2 214	439	49	12	-	2 714
Résultat d'exploitation courant	813	238	-	(2)	-	1 049
Résultat des activités opérationnelles	869	253	(1)	(5)	-	1 116
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	(2)	(2)	-	(3)	-	(7)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers	-	-	-	-	(293)	(293)
Impôts	-	-	-	-	(294)	(294)
Résultat net des activités poursuivies	867	251	(1)	(8)	(587)	522
Amortissements de l'exercice	(1 286)	(231)	(40)	(14)	-	(1 571)
Autres éléments non monétaires	(466)	2	(300)	(505)	-	(1 269)
Total actifs	11 433	3 281	637	423	7 158	22 932
Passifs sectoriels	7 613	1 280	435	24	3 834	13 186
Dettes financières, concours bancaires et capitaux propres	-	-	-	-	9 746	9 746
Total passifs	7 613	1 280	435	24	13 580	22 932
Investissements corporels et incorporels (activités poursuivies)	1 475	285	210	102	-	2 072

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

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

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

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

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

Groupe Air France-KLM

6.2. Informations par secteur géographique

Chiffre d'affaires externe par origine des ventes

- Période close au 31 décembre 2017

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Réseau	6 188	2 274	4 733	1 111	579	2 069	3 142	1 465	21 561
Autres recettes réseau	372	159	130	53	12	96	61	36	919
Total réseaux	6 560	2 433	4 863	1 164	591	2 165	3 203	1 501	22 480
Transport Transavia	567	722	111	2	10	3	5	2	1 422
Transavia-autres recettes	5	-	-	-	-	-	9	-	14
Total Transavia	572	722	111	2	10	3	14	2	1 436
Maintenance	1 017	694	23	-	-	-	89	-	1 823
Autres	14	28	-	-	-	-	-	-	42
Total	8 163	3 877	4 997	1 166	601	2 168	3 306	1 503	25 781

- Période close au 31 décembre 2016 (retraité)

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Benelux	Europe (hors France et Benelux)	Afrique	Moyen-Orient Golfe Inde (MEGI)	Asie Pacifique	Amérique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien Amérique du Sud (CILA)	Total
Réseau (*)	6 012	2 150	4 660	1 127	565	1 962	3 012	1 265	20 753
Autres recettes réseau	409	115	196	57	13	113	60	35	998
Total réseaux	6 421	2 265	4 856	1 184	578	2 075	3 072	1 300	21 751
Transport Transavia	454	645	89	-	8	2	7	1	1 206
Transavia-autres recettes	5	-	-	-	-	-	6	1	12
Total Transavia	459	645	89	-	8	2	13	2	1 218
Maintenance	1 072	637	23	-	-	1	101	-	1 834
Autres	10	29	2	-	-	-	-	-	41
Total	7 962	3 576	4 970	1 184	586	2 078	3 186	1 302	24 844

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

Groupe Air France-KLM

Chiffre d'affaires externe du transport aérien par destination

- Période close au 31 décembre 2017

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen-Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle-Calédonie	Total
Réseau	1 799	4 699	1 640	2 972	4 508	2 148	3 795	21 561
Transport Transavia	23	1 345	-	54	-	-	-	1 422
Total	1 822	6 044	1 640	3 026	4 508	2 148	3 795	22 983

- Période close au 31 décembre 2016 (retraité)

<i>En millions d'euros</i>	France métropolitaine	Europe (hors France) Afrique du Nord	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord) Moyen-Orient	Amérique du Nord, Mexique	Amérique du Sud, hors Mexique	Asie Nouvelle-Calédonie	Total
Réseau (*)	1 829	4 376	1 665	2 962	4 352	1 997	3 572	20 753
Transport Transavia	21	1 145	-	40	-	-	-	1 206
Total	1 850	5 521	1 665	3 002	4 352	1 997	3 572	21 959

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

7. CHARGES EXTERNES

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Carburant avions	4 507	4 597
Affrètements aéronautiques	403	424
Redevances aéronautiques	1 905	1 900
Commissariat	784	445
Achat d'assistance en escale	1 753	1 565
Achats et consommations d'entretien aéronautique	2 424	2 469
Frais commerciaux et de distribution	935	905
Autres frais	1 574	1 958
Total	14 285	14 263
<i>Hors carburant</i>	9 778	9 666

Depuis l'acquisition de 49,9 % des parts du Groupe Servair par la société Gategroup le contrôle opérationnel a été transféré à Gategroup. De ce fait, les transactions réalisées jusqu'au 31 décembre 2016 avec Servair et ses filiales ont été éliminées. Le Groupe ayant le contrôle de Servair jusqu'à cette date. Le changement de méthode de consolidation est la principale explication à la variation des frais de catering, de frais d'assistance en escale et des autres charges externes.

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

Groupe Air France-KLM

8. FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Frais de personnel

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Salaires et traitements	5 196	5 234
Charges de retraite à cotisations définies	597	580
Charges de retraite à prestations définies	226	238
Autres charges sociales	1 066	1 056
Coûts du personnel intérimaire	192	155
Charge d'interressement	324	148
Autres	23	63
Total	7 624	7 474

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

Au 31 décembre, 2017, la ligne « Autres » inclut un montant de 27 millions d'euros relatif à la rémunération en action des pilotes de KLM, au 31 décembre, 2016, ce montant était de 54 millions d'euros. Le détail du paiement fondé sur les actions est donnée en note 29.

Effectifs moyens de la période

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre	2017	2016
Pilotes	7 746	7 673
Personnel navigant commercial	21 502	20 942
Personnel au sol	51 347	53 560
Personnel intérimaire	2 927	2 427
Total	83 522	84 602

9. AMORTISSEMENTS, DEPRECIATIONS ET PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Amortissements		
Immobilisations incorporelles	140	127
Immobilisations aéronautiques	1 273	1 234
Autres immobilisations corporelles	200	210
	1 613	1 571
Dépréciations et provisions		
Stocks	9	(9)
Créances	3	(9)
Provisions	151	112
	163	94
Total	1 776	1 665

Les variations d'amortissements des immobilisations sont présentées dans les notes 17 et 19.

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

Groupe Air France-KLM

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

10. AUTRES PRODUITS ET CHARGES

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Production capitalisée	696	767
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	(108)	(89)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	10	155
Autres	37	9
Total	635	842

11. AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Charges de restructuration	(24)	(157)
Modification des plans de retraite KLM	(1 889)	-
Amende Cargo	(60)	(2)
Résultat sur cession de slots (créneaux d'atterrissages / décollages)	-	49
Résultat sur cession de titres disponibles à la vente	-	133
Résultat sur cession de filiales et participations	3	28
Autres	45	(5)
Autres produits et charges non courants	(1 925)	46

- **Période close au 31 décembre 2017**

Charges de restructuration

Ce poste comprend principalement une dotation complémentaire sur le plan de départ volontaire d'Air France et les coûts liés à la fermeture de la base de Transavia à Munich depuis octobre 2017.

Changement sur les plans de retraite aux Pays-Bas

En 2016, le Conseil d'administration du plan de pension des pilotes de KLM avait décidé de couvrir la réversion en ajoutant 2 années supplémentaires de cotisation. En 2017, le Ministère des Finances Néerlandais a refusé la validation de ce changement sans l'approbation formelle de tous les conjoints. En conséquence, le taux de cotisation a été revu à la baisse, passant de 1,28% à 1,11% à partir du 1^{er} juillet 2017. L'impact s'est traduit par un profit de €15 millions.

En août 2017, KLM et les syndicats ont accepté de modifier le régime de retraite pour le personnel navigant aux Pays-Bas. Cette modification de régime de retraite est considéré comme un régime collectif à cotisations définies et a entraîné la décomptabilisation de l'actif de retraite. L'actif de retraite, basé sur les hypothèses actuarielles au 1^{er} août 2017, s'élève à 311 millions d'euros. L'impact de la décomptabilisation de cet actif correspond à une perte de 311 millions d'euros.

Groupe Air France-KLM

En décembre 2017, KLM et le syndicat des pilotes ont accepté de modifier le régime de retraite des pilotes. Ce plan modifié se qualifie comme un régime collectif à cotisations définies et cette modification a conduit à la décomptabilisation de l'actif de retraite. Cet actif de retraite, basé sur des hypothèses actuarielles spécifiques au 15 décembre 2017, s'élève à 1 399 millions d'euros. Dans le cadre de cet accord, KLM verse une cotisation additionnelle de 194 millions d'euros, dont 120 millions d'euros ont été payés en 2017, à la caisse de retraite. L'impact de la décomptabilisation de cet actif et du paiement de la cotisation additionnelle correspond à une perte de 1 593 millions d'euros.

Amende Cargo

La provision pour amende cargo a été ajustée pour un montant net de (60) millions d'euros.

Autres

Depuis le 16 novembre 2017, la société Kenya Airways n'est plus une société mise en équivalence et a été recapitalisée. Dans le cadre de cette opération, KLM a apporté une paire de slot à London Heathrow. KLM n'ayant pas souscrit à parité à cette augmentation de capital, a été dilué. A l'issue de cette opération, KLM détient 7,76% du capital de Kenya Airways contre 26,7% avant l'opération. L'impact global de cette opération, incluant la revalorisation des titres conservés à leur juste valeur, s'élève à 43 millions d'euros (voir note 21).

- **Période close au 31 décembre 2016**

Charges de restructuration

Au 31 décembre 2016, ce poste comprend essentiellement :

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

Cession de slots (créneaux d'atterrissages / décollages)

Au cours du premier semestre 2016, le groupe a transféré à deux autres compagnies aériennes deux paires de slots à Londres Heathrow. Le montant comptabilisé au 31 décembre 2017 au titre de cette opération s'élève à 49 millions d'euros.

Résultat sur cession de titres disponibles à la vente

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

Cette transaction a généré :

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

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

Résultat sur cession de filiales et participations

Au 31 décembre 2017, ce poste comprend :

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

Groupe Air France-KLM

Autres

Au 31 décembre 2017, ce poste comprend essentiellement :

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

Groupe Air France-KLM

12. AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Produits des valeurs mobilières de placement	6	12
Autres produits financiers	29	37
Produits financiers	35	49
Intérêts sur emprunts	(143)	(183)
Intérêts sur contrat de location-financement	(56)	(57)
Intérêts intercalaires capitalisés	15	11
Autres charges financières	(65)	(80)
Coût de l'endettement financier brut	(249)	(309)
Coût de l'endettement financier net	(214)	(260)
Résultat de change	212	(105)
Variation de juste valeur des instruments financiers	(88)	60
<i>Dont dérivés carburant</i>	17	99
<i>Dont dérivés change</i>	(54)	(4)
<i>Dont dérivés taux</i>	(11)	3
<i>Dont autres dérivés</i>	(40)	(38)
Dotations nettes aux provisions	3	55
Variation de juste valeur des titres	53	24
Autres	(64)	(67)
Autres produits et charges financiers	116	(33)
Total	(98)	(293)

Coût de l'endettement financier net

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

Au 31 décembre 2017, le coût de l'endettement financier brut inclut un montant de 16 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 l'OCEANes (contre 22 millions d'euros au 31 décembre 2016).

Résultat de change

Au 31 décembre 2017, le résultat de change inclut principalement :

- Un gain de change latent de 89 millions d'euros lié à la dette en yen pour 78 millions d'euros.
- Un gain de change latent de 152 millions d'euros sur les provisions principalement liées à la réévaluation de la part dollar des provisions de maintenance.

Au 31 décembre 2016, le résultat de change incluait notamment :

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

Dotations nettes aux provisions

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

Groupe Air France-KLM

Variation de la juste valeur des titres

Cette ligne correspond à la revalorisation de la juste valeur des titres Amadeus couverts (voir note 36.1). La variation de l'instrument dérivé associé est présentée sur la ligne « Variation de juste valeur des instruments financiers ».

Autres

Au 31 décembre 2017, cette ligne comprend les effets de désactualisation des provisions à long terme à hauteur de 56 millions d'euros (contre 59 millions d'euros au 31 décembre 2016).

13. IMPÔTS

13.1. Charge d'impôt

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

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
(Charge) / produit d'impôt courant	(32)	(31)
Variation des différences temporaires	177	(99)
Impact de la CVAE	3	3
(Utilisation / désactivation) / activation des déficits fiscaux	81	(167)
(Charge) / produit d'impôt différé des activités poursuivies	261	(263)
Total	229	(294)

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

- **Groupe fiscal français**

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

La Loi de Finances 2018, votée en décembre 2017, prévoit une baisse du taux d'impôt progressif sur les sociétés à 25,83% applicable au groupe fiscal français en 2022. L'impact de ce changement de taux s'est traduit par une diminution des impôts différés actifs, et donc une charge d'impôt différé, de 15 millions d'euros.

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

- **Groupe fiscal néerlandais**

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

Groupe Air France-KLM

En 2015, le groupe fiscal néerlandais avait modifié quelques règles fiscales traduisant pour le groupe KLM une augmentation du bénéfice fiscal de de 730 millions d'euros. Cette augmentation du résultat est compensée intégralement par les pertes fiscalement déductibles. En 2017, KLM a décidé d'annuler la déclaration de 2015.

Au 31 décembre 2017, l'horizon de recouvrabilité des pertes fiscales est de 2 ans.

Au 31 décembre 2016, la charge d'impôt du groupe fiscal néerlandais comprenait un montant positif de 70 millions d'euros. Ce montant correspondait à l'utilisation de déficits fiscaux non activés. Ces impôts différés actifs sur déficits fiscaux non activés concernaient le groupe fiscal néerlandais à hauteur de 65 millions d'euros et la société Martinair préalablement à son entrée dans le groupe d'intégration fiscale néerlandais à hauteur de 5 millions d'euros.

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

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Autocontrôle	-	2
Coupons sur titres subordonnés	13	13
Eléments recyclables du résultat global	(41)	(352)
Actifs disponibles à la vente	(3)	7
Instruments dérivés	(38)	(359)
Eléments non recyclables du résultat global	(205)	114
Retraites	(205)	114
Total	(233)	(223)

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>	2017	2016
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Résultat avant impôt	(517)	823
Taux d'impôt applicable en France	34,43%	34,43%
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	178	(283)
Différence de taux d'imposition en France/ étranger	(92)	56
Eléments non déductibles ou non imposables	(13)	68
Variation des actifs d'impôts différés non reconnus	171	(20)
Impact du changement de taux d'impôt	(15)	(102)
Impact de la CVAE	(15)	(18)
Autres	15	5
Impôt	229	(294)
Taux d'impôt réel	44,3%	35,8%

Le taux d'impôt en vigueur en France à échéance 2017 s'élève à 44,43%. Il inclut une taxe additionnelle exceptionnelle de 10% en vigueur uniquement sur l'exercice 2017. L'impôt différé a été calculé en fonction de l'échéancier de reversement et du taux d'impôt applicable à chacune des échéances. La loi de Finance 2018 prévoit en effet une baisse de taux d'impôt progressive sur les sociétés de 34,34% à 25,83% applicable au groupe fiscal français en 2022. L'impact de ce changements de taux est présenté sur la ligne « impact du changement de taux d'impôt ».

Groupe Air France-KLM

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

13.4. Variations des impôts différés au cours de la période

<i>En millions d'euros</i>	1er janvier 2017	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en autres éléments du	Reclassement et autres	31 décembre 2017
Immobilisations aéronautiques	(1 234)	(25)	-	-	(1 259)
Actifs de retraite	(315)	438	(197)	(2)	(76)
Dettes financières	849	(80)	-	22	791
Titres de transport émis non utilisés	209	(48)	-	-	161
Débiteurs et créditeurs divers	(95)	34	(39)	(7)	(107)
Provisions	237	(168)	(5)	(1)	63
Autres	(301)	29	(5)	8	(269)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	838	81	-	-	919
Impôts différés actif / (passif) nets	188	261	(246)	20	223

<i>En millions d'euros</i>	1er janvier 2016 (Retraité)	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en autres éléments du	Montants reconnus en capitaux propre	Reclassement et autres	31 décembre 2016
Immobilisations aéronautiques	(1 193)	(43)	-	-	2	(1 234)
Actifs de retraite	(396)	(19)	101	-	(1)	(315)
Dettes financières	845	(5)	-	13	(4)	849
Titres de transport émis non utilisés	214	(5)	-	-	-	209
Débiteurs et créditeurs divers	306	(42)	(359)	-	-	(95)
Provisions	248	(15)	13	-	(9)	237
Autres	(346)	33	7	2	3	(301)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	1 013	(167)	-	-	(8)	838
Impôts différés actif / (passif) nets	691	(263)	(238)	15	(17)	188

- **Groupe fiscal français**

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale française s'élèvent à 668 millions d'euros au 31 décembre 2017, avec pour base 2 432 millions d'euros. Les perspectives de résultats sur les 7 prochaines années ont permis au groupe de reconnaître un actif d'impôts différés sur déficits fiscaux qui n'avaient pas été activés antérieurement pour un montant de 125 millions d'euros. La position globale d'impôts différés sur le groupe fiscal français est un actif net de 92 millions d'euros.

Au 31 décembre 2016, les impôts différés activés au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale française s'élevaient à 600 millions d'euros avec pour base 2 036 millions d'euros.

- **Groupe fiscal néerlandais**

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale néerlandaise s'élèvent à 196 millions d'euros au 31 décembre 2017, contre 220 millions d'euros au 31 décembre 2016, avec pour base respective 786 millions d'euros et 882 millions d'euros.

Groupe Air France-KLM

13.5. Actifs d'impôt différé non reconnus

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2017		31 décembre 2016	
	Base	Impôt	Base	Impôt
Différences temporelles déductibles	767	197	807	276
Pertes fiscales	4 608	1 187	5 120	1 475
Total	5 375	1 384	5 927	1 751

- **Groupe fiscal français**

Au 31 décembre 2017, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés se traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt de 1 327 millions d'euros (soit une base de 5 134 millions d'euros), dont 1 106 millions d'euros au titre des pertes fiscales et 221 millions au titre des différences temporaires (non reconnaissance des actifs d'impôts sur les provisions restructuration et retraites).

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

- **Groupe fiscal néerlandais**

Aux 31 décembre 2017, le groupe fiscal néerlandais n'a pas d'impôt différé actif non reconnu.

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

14. RESULTAT NET DES ACTIVITES NON POURSUIVIES

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Résultat net du groupe Servair	-	13
Résultat de cession de filiales et participations	(4)	123
Réévaluation des titres mis en équivalence	(4)	134
Résultat net des activités non poursuivies	(8)	270

- **Au 31 décembre 2017**

En 2016, Air France a cédé à gategroup 49,99% du capital du groupe Servair. Le prix de vente définitif était en partie basé sur les comptes clos au 31 décembre 2016 du groupe Servair. Selon les conditions prévues dans le contrat de cession, le Groupe Air France a comptabilisé un ajustement de prix de € (4) million. La valeur des 50,01% de titres conservés dans Servair a été ajustée en conséquence. Le montant total a été enregistré en « résultat des activités non poursuivies » au 31 décembre 2017.

Groupe Air France-KLM

- Au 31 décembre 2016

Résultat net du groupe Servair

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

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

Résultat de cession de filiales et participations

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

Réévaluation des titres mis en équivalence

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

15. RESULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION

15.1 Résultat net – propriétaires de la société mère par action

Résultats utilisés pour le calcul des résultats par action

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

Groupe Air France-KLM

• Résultats retenus pour le calcul du résultat de base par action

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Exercice clos au 31 décembre		
Résultat net - propriétaires de la société mère	(274)	792
Résultat net des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	(266)	522
Résultat net des activités non poursuivies – propriétaires de la société mère	(8)	270
Coupons sur titres subordonnés	(25)	(25)
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	(299)	767
Résultat net de base des activités poursuivies – propriétaires de la société mère	(291)	497
Résultat net de base des activités non poursuivies – propriétaires de la société mère	(8)	270

• Résultats retenus pour le calcul du résultat dilué par action

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Exercice clos au 31 décembre		
Résultat net de base - propriétaires de la société mère	(299)	767
Résultat net de base des activités poursuivies - propriétaires de la société mère	(291)	497
Résultat net de base des activités non poursuivies - propriétaires de la société mère	(8)	270
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat : intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôt)	-	20
Résultat net - propriétaires de la société mère (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	(299)	787

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

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

Période du 1er janvier au 31 décembre	2017	2016
Nombre moyen pondéré :		
- d'actions ordinaires émises	371 734 062	300 219 278
- d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 116 420)	(1 116 420)
- d'autres actions propres achetées	(31 678)	(2 877 251)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	370 585 964	296 225 607
Conversion des OCEANE	-	53 386 532
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	370 585 964	349 612 139

La variation du nombre d'action en 2017 est présenté en note 28.1.

15.2 Instruments non dilutifs

Le groupe Air France-KLM ne possède aucun instrument non dilutif au 31 décembre 2017.

15.3 Instruments émis postérieurement à la clôture

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

Groupe Air France-KLM

16. GOODWILL

16.1 Détail des goodwill

<i>En millions d'euros</i>	2017			2016		
	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette
Au 31 décembre						
Réseaux	197	-	197	196	-	196
Maintenance	23	(4)	19	26	(5)	21
Autres		-	-	1	-	1
Total	220	(4)	216	223	(5)	218

16.2 Variation de la valeur nette des goodwill

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Au 31 décembre		
Solde en début de période	218	247
Variation de périmètre		(30)
Variation de la conversion	(2)	1
Solde en fin de période	216	218

Groupe Air France-KLM

17. IMMOBILISATIONS INCORPORELLES

<i>En millions d'euros</i>	Marques et slots	Fichiers clients	Autres immobilisations incorporelles	Total
<u>Valeur brute</u>				
Montant au 31 décembre 2015	280	109	1 368	1 757
Acquisitions	-	-	210	210
Variation de périmètre	-	-	(29)	(29)
Cessions	-	-	(53)	(53)
Montant au 31 décembre 2016	280	109	1 496	1 885
Acquisitions	-	-	248	248
Cessions	-	-	(72)	(72)
Transfert	-	-	(36)	(36)
Montant au 31 décembre 2017	280	109	1 636	2 025
<u>Amortissements</u>				
Montant au 31 décembre 2015	(5)	(107)	(627)	(739)
Amortissements de la période	(1)	(1)	(125)	(127)
Reprises sur cessions	-	-	32	32
Variation de périmètre	-	-	19	19
Transfert	-	-	(4)	(4)
Montant au 31 décembre 2016	(6)	(108)	(705)	(819)
Amortissements de la période	-	(1)	(140)	(141)
Reprises sur cessions	-	-	21	21
Transfert	-	-	36	36
Montant au 31 décembre 2017	(6)	(109)	(788)	(903)
<u>Valeur nette</u>				
Au 31 décembre 2016	274	1	791	1 066
Au 31 décembre 2017	274	-	848	1 122
<u>Dont</u>				
<i>Activité réseaux</i>	263			
<i>Activité Autres</i>	5			
<i>Activité Maintenance</i>	5			
<i>Activité Cargo</i>	1			

Les immobilisations incorporelles sont principalement constituées :

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

Groupe Air France-KLM

18. TEST DE VALEUR D'ACTIF

- **Au 31 décembre 2017**

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

La valeur recouvrable des actifs des UGT a été déterminée par référence à la valeur d'utilité au 31 décembre 2017. Pour ces UGT, les tests ont été réalisés sur la base d'un plan cible à trois ans du groupe, validé par la direction.

Le taux d'actualisation utilisé pour le test est le coût moyen pondéré du capital. Celui-ci s'élève à 7,5% à fin décembre 2017, contre 7,0% à fin décembre 2016.

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

Une variation à la hausse de 50 points de base du coût moyen pondéré du capital n'aurait pas d'influence sur le résultat des tests par UGT du groupe évaluées au 31 décembre 2017. Une baisse de 50 points de base du taux de croissance long terme n'aurait pas non plus d'impact sur la valeur des UGT à cette date. Il en est de même pour une variation à la baisse de 50 points de base de la marge d'exploitation cible.

- **Au 31 décembre 2016**

Au 31 décembre 2016, aucune dépréciation n'a été constatée sur les UGT du groupe.

Groupe Air France-KLM

19. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

En millions d'euros	Immobilisations aéronautiques					Autres immobilisations corporelles					Total
	Avions en pleine propriété	Avions en location financement	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total	
Valeur brute											
Au 31 décembre 2015	8 869	6 739	513	2 357	18 478	2 889	1 310	83	1 056	5 338	23 816
Acquisitions	225	8	1 375	118	1 726	5	42	117	28	192	1 918
Cessions	(1 184)	(158)	(1)	(242)	(1 585)	(33)	(111)	(1)	(41)	(186)	(1 771)
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	(159)	(60)	(4)	(127)	(350)	(350)
Couverture de change	-	-	(16)	-	(16)	-	-	-	-	-	(16)
Transfert	963	67	(1 255)	158	(67)	21	31	(80)	5	(23)	(90)
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	(2)	-	-	-	(2)	(2)
Au 31 décembre 2016	8 873	6 656	616	2 391	18 536	2 721	1 212	115	921	4 969	23 505
Acquisitions	273	(3)	1 386	194	1 850	13	24	152	34	223	2 073
Cessions	(995)	(129)	-	(199)	(1 323)	(25)	(9)	1	(16)	(49)	(1 372)
Couverture de change	-	-	313	-	313	-	-	-	-	-	313
Transfert	1 732	(537)	(1 359)	126	(38)	60	29	(113)	5	(19)	(57)
Ecart de conversion	-	-	-	(1)	(1)	1	(5)	1	(2)	(5)	(6)
Au 31 décembre 2017	9 883	5 987	956	2 511	19 337	2 770	1 251	156	942	5 119	24 456
Amortissements											
Au 31 décembre 2015	(5 864)	(2 847)	-	(1 024)	(9 735)	(1 826)	(972)	-	(870)	(3 668)	(13 403)
Amortissements de la période	(572)	(460)	-	(144)	(1 176)	(110)	(67)	-	(33)	(210)	(1 386)
Reprises sur cessions	1 134	158	-	142	1 434	30	48	-	40	118	1 552
Variation de périmètre	-	-	-	-	-	119	44	-	94	257	257
Transfert	(505)	514	-	51	60	4	9	-	-	13	73
Ecart de conversion	-	-	-	-	-	1	-	-	-	1	1
Au 31 décembre 2016	(5 807)	(2 635)	-	(975)	(9 417)	(1 782)	(938)	-	(769)	(3 489)	(12 906)
Amortissements de la période	(608)	(455)	-	(148)	(1 211)	(102)	(62)	-	(36)	(200)	(1 411)
Reprises sur cessions	953	128	-	127	1 208	23	8	-	16	47	1 255
Transfert	(837)	847	-	(7)	3	(5)	11	-	6	12	15
Ecart de conversion	-	-	-	1	1	(1)	4	-	-	3	4
Au 31 décembre 2017	(6 299)	(2 115)	-	(1 002)	(9 416)	(1 867)	(977)	-	(783)	(3 627)	(13 043)
Valeur nette											
Au 31 décembre 2016	3 066	4 021	616	1 416	9 119	939	274	115	152	1 480	10 599
Au 31 décembre 2017	3 584	3 872	956	1 509	9 921	903	274	156	159	1 492	11 413

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 38 de ces états financiers.

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

Groupe Air France-KLM

La valeur nette des immobilisations corporelles financées par location financement est de 4 170 millions d'euros au 31 décembre 2017, contre 4 356 millions d'euros au 31 décembre 2016.

20. 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>	2017	2016
Au 31 décembre		
Acquisition d'immobilisations corporelles	2 055	1 915
Acquisition d'immobilisations incorporelles	248	210
Part des acquisitions non encore payée et intérêts intercalaires	9	(53)
Sous total	2 312	2 072
Total	2 312	2 072

21. TITRES MIS EN EQUIVALENCE

Variations de la période

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

<i>En millions d'euros</i>	Réseaux	Maintenance	Groupe Servair	Autres	Total
Valeur des titres au 31 décembre 2015	(3)	48	45	28	118
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	(5)	(1)	-	4	(2)
Distribution de dividendes	-	-	-	(5)	(5)
Variation de périmètre	-	-	(44)	-	(44)
Autres variations	7	2	218	(5)	222
Ecart de conversion	1	-	(1)	-	-
Valeur des titres au 31 décembre 2016	-	49	218	25	292
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	-	4	10	(4)	10
Distribution de dividendes	-	-	-	(6)	(6)
Variation de périmètre	-	1	-	1	2
Autres variations	-	2	(4)	5	3
Augmentation de capital	-	-	-	2	2
Ecart de conversion	-	-	-	(2)	(2)
Valeur des titres au 31 décembre 2017	-	56	224	21	301

Réseaux

Le 16 novembre 2017, Kenya Airways LTD. A annoncé que la restructuration de sa dette et de ses capitaux propres avaient été finalisée. De ce fait la participation du Groupe au sein de cette entité a diminué et est passé de 26,73% à 7,76%, le Groupe a ainsi perdu sa capacité d'exercer une influence notable sur Kenya Airways. Par conséquent, Kenya Airways n'est plus une société mise en équivalence et a été reclassé en actif financier à la juste valeur par résultat (voir notes 11 and 23).

Groupe Air France-KLM

Maintenance

Aux 31 décembre 2017 et 2016, les titres mis en équivalence liés au secteur maintenance sont essentiellement constitués de partenariats de type co-entreprises conclus par le groupe dans le cadre du développement mondial de son activité maintenance. Ces partenariats, dont les zones d'implantation et pourcentage de détention sont listées en note 42.2, ont été conclus soit avec des compagnies aériennes, soit avec des acteurs indépendants du marché de la maintenance.

Groupe Servair

Le groupe Servair est la première entreprise française de commissariat aérien. Avec près de 45 implantations dans 26 pays et environ 10 000 collaborateurs, Servair dispose d'une position leader à Paris et en Afrique. Servair compte environ 120 compagnies aériennes clientes à travers le monde et propose un ensemble de services regroupés autour de trois pôles d'activités : la restauration en vol et collective, les services aéroportuaires et des services complémentaires comme l'engineering et intégration de services. L'année 2017 a vu le démarrage effectif de son activité de restauration rapide en Afrique dans le cadre d'un accord de franchise avec Burger King en Côte d'Ivoire, Kenya et au Ghana.

Au 31 décembre 2016, la société Servair étant contrôlée par Air France, les titres mis en équivalence correspondaient aux partenariats de type co-entreprises conclus dans le cadre du développement mondial de l'activité catering du groupe Servair.

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

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

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

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

Les états financiers simplifiés du groupe Servair au 31 décembre 2017 sont les suivants :

Compte de résultat simplifié

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Chiffre d'affaires	869	824
Résultat d'exploitation courant	48	34
Eléments non courant	(15)	(8)
Résultat des activités opérationnelles	33	26
Résultat financier	(1)	2
Résultat avant impôt	32	28
Impôt	(17)	(21)
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	4	-
Résultat net	19	7

Groupe Air France-KLM

Bilan simplifié

Actif	31 décembre	31 décembre
<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Actif non courant	192	200
Actif courant	288	250
Total actif	480	450

Passif et capitaux propres	31 décembre	31 décembre
<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Capitaux propres	192	192
Passif non courant	90	78
Passif courant	198	180
Total passif et capitaux propres	480	450

Autres

Aux 31 décembre 2017 et 2016, les titres mis en équivalence liés aux autres secteurs d'activité du groupe sont essentiellement constitués de partenariats principalement dans le domaine aéroportuaire. Les zones d'implantation et pourcentage de détention de ces partenariats sont listées en 42.2.

22. ACTIFS DE RETRAITE

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Au 31 décembre		
Solde en début de période	1 462	1 773
(Charge) / produit de la période	(1 789)	(111)
Paiement des cotisations au fonds	128	170
Revalorisation à la juste valeur	789	(370)
Solde en fin de période	590	1 462

L'analyse de ces actifs de pensions est présentée en note 30.

Groupe Air France-KLM

23. AUTRES ACTIFS FINANCIERS

<i>En millions d'euros</i>		2017		2016	
Au 31 décembre		Courant	Non courant	Courant	Non courant
<u>Actifs disponibles à la vente</u>					
Titres de participation disponibles	-	102	-	29	
Titres de participation nantis	-	298	-	214	
<u>Actifs de transaction</u>					
Valeurs mobilières de placement	41	32	38	15	
Comptes de trésorerie nantis	269	-	50	-	
<u>Prêts et créances</u>					
Dépôts liés aux locations financières (obligations)	93	286	19	279	
Autres dépôts liés aux locations financières	9	333	8	327	
Autres prêts et créances	9	216	15	222	
Valeur brute	421	1 267	130	1 086	
Dépréciation en début d'exercice	-	(22)	-	(23)	
Dotation de l'exercice	-	(6)	-	(9)	
Utilisation	-	10	-	5	
Variation de périmètre	-	1	-	4	
Autres	-	(8)	-	1	
Dépréciation en fin d'exercice	-	(25)	-	(22)	
Total	421	1 242	130	1 064	

Actifs disponibles à la vente

<i>En millions d'euros</i>	Juste valeur	% intérêt	Capitaux propres	Résultat	Cours de bourse (en €)	Date de clôture
Au 31 décembre 2017						
Amadeus (*)	298	1,11%	ND(**)	ND(**)	60,11	Décembre 2017
Alitalia CAI	-	0,73%	ND(**)	ND(**)	NA(***)	Décembre 2017
Kenya Airways	61	7,76%	ND(**)	ND(**)	0,13	Décembre 2017
Autres	41	-	-	-	-	-
Total	400					
Au 31 décembre 2016						
Amadeus (*)	214	1,11%	ND(**)	ND(**)	43,17	Décembre 2016
Alitalia CAI	-	1,00%	ND(**)	ND(**)	NA(***)	Décembre 2016
Autres	29	-	-	-	-	-
Total	243					

(*) Société cotée

(**) Non disponible

(***) Non applicable

Groupe Air France-KLM

- **Période close au 31 décembre 2017**

Suite à une restructuration de la dette et des capitaux propres de Kenya Airways Ltd., la participation du Groupe est passée de 26,73% au 31 décembre 2016 à 7,76% au 31 décembre 2017. Le Groupe a perdu sa capacité à exercer une influence notable sur Kenya Airways en novembre 2017. De ce fait, Kenya Airways devient un actif financier à la juste valeur par le biais du compte de résultat. (Voir notes 11 et 21).

- **Période close au 31 décembre 2016**

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

A l'issue de cette opération, le groupe conserve 4,95 millions de titres Amadeus. La valeur de ces titres est couverte par une opération de couverture mise en place en mai et juin 2016 (voir note 35.1).

Actifs de transaction

Les actifs de transaction correspondent principalement à des parts dans des fonds communs de placement n'entrant pas dans la catégorie « équivalents de trésorerie » ainsi qu'à des comptes de trésorerie nantis.

Prêts et créances

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

Transfert d'actifs financiers non déconsolidant

Contrat de cession de créances

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

Au 31 décembre 2017, le montant des créances déléguées s'élève à 104 millions d'euros (contre 106 millions d'euros au 31 décembre 2016). L'emprunt associé s'élève à 81 millions d'euros aux 31 décembre 2017 et 2016.

Contrat de prêt de titres

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

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

Transfert d'actifs financiers déconsolidant

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

Ces contrats s'appliquent à des créances nées en France et dans d'autres pays européens pour un montant total cédé de 190 millions d'euros à fin décembre 2017, contre 193 millions au 31 décembre 2016.

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 13 millions aux 31 décembre 2017 contre 15 millions d'euros au 2016.

Groupe Air France-KLM

24. STOCKS ET ENCOURS

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Au 31 décembre		
Pièces de rechanges aéronautiques	587	591
Autres approvisionnements	122	117
Encours de production	7	11
Valeur brute	716	719
Dépréciation en début d'exercice	(153)	(162)
Dotation de l'exercice	(14)	(9)
Reprise de dépréciation suite à des sorties et des cessions	5	18
Ecart de conversion	1	-
Reclassement	2	-
Dépréciation en fin d'exercice	(159)	(153)
Valeur nette	557	566

25. CREANCES CLIENTS

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Au 31 décembre		
Compagnies aériennes	391	354
Autres clients :		
* Réseaux	1 122	942
* Maintenance	628	598
* Autres	109	59
Valeur brute	2 250	1 953
Dépréciation en début d'exercice	(85)	(105)
Dotation de l'exercice	(66)	(9)
Utilisation	23	18
Variation de périmètre	-	10
Ecart de conversion	2	(1)
Reclassement	12	2
Dépréciation en fin d'exercice	(114)	(85)
Valeur nette	2 136	1 868

Groupe Air France-KLM

26. AUTRES DEBITEURS

<i>En millions d'euros</i>	2017		2016	
Au 31 décembre				
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Fournisseurs débiteurs	159	-	143	-
Etat (y compris créances d'impôt sociétés)	157	-	115	-
Instruments dérivés	491	206	396	404
Charges constatées d'avance	172	-	173	-
Débiteurs divers	286	33	279	44
Valeur brute	1 265	239	1 106	448
Dépréciation en début d'exercice	(1)	-	(3)	-
Variation de périmètre	-	-	2	-
Dépréciation en fin d'exercice	(1)	-	(1)	-
Autres	1 264	239	1 105	448

Au 31 décembre 2017, les instruments dérivés non courants comprennent un montant de 19 millions d'euros relatifs à la couverture de la dette en devises, contre 54 millions d'euros au 31 décembre 2016.

Au 31 décembre 2017, les instruments dérivés courants comprennent un montant de 4 millions d'euros relatifs à la couverture de la dette en devises, contre 3 millions d'euros au 31 décembre 2016.

27. TRESORERIE, EQUIVALENTS DE TRESORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Au 31 décembre		
SICAV (actifs de transaction)	2 261	1 856
Dépôts (actifs de transaction) et comptes à termes	1 772	1 349
Caisses et banques	640	733
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 673	3 938
Concours bancaires	(6)	(5)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	4 667	3 933

28. CAPITAUX PROPRES

28.1 Capital

Au 31 décembre 2017, le capital social est composé de 428 634 035 actions, entièrement libérées, d'une valeur nominale de 1 euro. Chaque action confère un droit de vote. Cependant depuis le 3 avril 2016, tout porteur détenant des actions nominatives depuis au moins deux ans dispose d'un droit de vote double.

Groupe Air France-KLM

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

<i>En nombre de titres</i>	2017	2016
Au 31 décembre		
En début de période	300 219 278	300 219 278
Etat français	61 241 325	52 763 693
Delta Air Lines	37 527 410	-
China Eastern Airlines	37 527 410	-
Salariés et anciens employés	16 781 090	18 981 625
Actions détenues par le groupe	1 146 376	1 149 203
Autres	274 410 424	227 324 757
En fin de période	428 634 035	300 219 278
Dont : - nombre de titres émis et payés	428 634 035	300 219 278
- nombre de titres émis et non payés	-	-

Le 3 octobre 2017, dans le cadre de l'augmentation de capital réservée, 37 527 410 actions nouvelles ont été émises suite à la participation en capital de la société Delta Airlines et 37 527 410 actions nouvelles ont été émises suite à la participation en capital de la société China Eastern Airlines. Ces actions nouvelles ont été émises avec une prime d'émission de 338 millions d'euros pour chacun des deux apports.

Par décision publiée le 16 octobre 2017, Air France KLM a procédé au remboursement anticipé des Oceane à échéance 15 février 2023. A cette occasion la quasi-totalité des porteurs d'Oceane a demandé la conversion de leurs titres en actions. Le 10 novembre 2017 et le 15 novembre 2017 un total de 53 359 937 actions nouvelles a été émis à ce titre, avec une prime d'émission de 496 million d'euros.

Après imputations des frais d'émission, l'augmentation nette de la prime d'émission, pour ces deux opérations, s'établit à 1 168 millions d'euros.

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 2017 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 26 mois à compter de la date de l'Assemblée, à émettre des actions et/ou d'autres valeurs mobilières donnant accès immédiatement ou à terme au capital d'Air France-KLM (en dehors des périodes d'offre publique) dans la limite d'un montant total de 150 millions d'euros en nominal.

Répartition du capital et des droits de vote

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

Groupe Air France-KLM

Au 31 décembre	en % du capital		en % des droits de vote	
	2017	2016	2017	2016
Etat français	14	18	23	27
Delta Air Lines	9	-	7	-
China Eastern Airlines	9	-	7	-
Salariés et anciens salariés	4	6	7	10
Public	64	76	56	63
Total	100	100	100	100

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

Autres titres donnant accès au capital

OCEANE

Voir note 32.2.

28.2 Primes d'émission

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

28.3 Actions d'auto-contrôle

	Actions d'auto-contrôle	
	En nombre	En millions d'euros
Au 31 décembre 2015	4 149 595	(85)
Variation de la période	(3 000 392)	18
Au 31 décembre 2016	1 149 203	(67)
Variation de la période	(2 827)	-
Au 31 décembre 2017	1 146 376	(67)

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

28.4 Titres subordonnés

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

Le 3 octobre 2017 et 2016, Air France-KLM a payé un coupon de 38 millions d'euros relatif à cet instrument.

Groupe Air France-KLM

28.5 Réserves et résultat

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2017	31 décembre 2016
Réserve légale	70	70
Réserves distribuables	15	176
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies	(1 386)	(3 094)
Réserves sur instruments dérivés	175	102
Réserves sur actifs financiers disponibles à la vente	249	161
Autres réserves	(948)	(727)
Résultat net – propriétaires de la société mère	(274)	792
Total	(2 099)	(2 520)

Au 31 décembre 2017, la réserve légale de 70 millions d'euros, représente 16% du capital social d'Air France-KLM. La réglementation française exige qu'une société anonyme affecte chaque année 5% de son résultat net statutaire à cette réserve légale jusqu'à ce qu'elle atteigne 10% du capital social de la société. Ce montant affecté à la réserve légale est déduit du résultat distribuable pour l'année en cours.

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

29. PAIEMENT FONDE SUR DES ACTIONS

Le groupe Air France-KLM ne dispose pas de plans de stocks options ou d'instruments de rémunération liés au cours de l'action Air France-KLM dénoués en numéraires d'une valeur significative aux 31 décembre 2017 et 2016 (voir partie 1 du document de référence).

Dans le cadre de l'accord collectif conclu en août 2015 entre KLM et le syndicat de pilotes VNV, Air France-KLM et KLM ont conclu un accord le 8 décembre 2016 avec le VNV et une fondation indépendante créée par le VNV pour les pilotes KLM. Aux 31 décembre 2017, dans le cadre de cet accord, le groupe a enregistré un coût de 27 millions d'euros en « autres charges » (note 8). En 2016 ces charges se sont élevées à 54 millions d'euros pour les exercices 2016 et 2015.

Au terme de cet accord, et en contrepartie de l'accord d'août 2015, KLM a financé le 12 décembre 2016 l'acquisition au prix de marché de 3 millions d'actions auto-détenues, (soit 1% du capital du Groupe), par la fondation et a versé un montant de trésorerie d'environ 12 millions d'euros afin que la fondation puisse acquérir des actions Air France-KLM sur le marché. En 2017, aucune action n'a encore été réglé.

Groupe Air France-KLM

30. PROVISIONS RETRAITE

<i>En millions d'euros</i>	Avantages du personnel
Montant au 31 décembre 2015	1 995
<i>Dont : non courant</i>	<i>1 995</i>
Dotations de l'exercice	126
Reprises pour utilisation	(68)
Revalorisation à la juste valeur	178
Ecart de conversion	(21)
Reclassement	(47)
Montant au 31 décembre 2016	2 119
<i>Dont : non courant</i>	<i>2 119</i>
Dotations de l'exercice	331
Reprises pour utilisation	(248)
Revalorisation à la juste valeur	12
Ecart de conversion	(12)
Montant au 31 décembre 2017	2 202
<i>Dont : non courant</i>	<i>2 202</i>

La charge de retraite est enregistrée sur la ligne « Frais de personnel » à l'exception des changements de plans ayant un impact significatif qui sont présentés sur la ligne « Autres produits et charges non courants ». Les réductions de plan, lorsqu'elles sont liées à une restructuration, sont également présentées en « autres produits et charges non courants ». Les modifications, réduction, et liquidations de régimes intervenus en 2016 et 2017 sont détaillés en note 30.3.

30.1 Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie

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

Régime du personnel au sol KLM - Pays-Bas

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

L'âge de départ à la retraite prévu par le plan passe de 67 ans à 68 ans à compter du 1^{er} janvier 2018.

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.

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

Groupe Air France-KLM

Sur la base des critères de la loi néerlandaise, et tel que mis en place par la banque centrale néerlandaise, le ratio de financement relatif à ce plan est de 115,3% au 31 décembre 2017, contre 103,4% au 31 décembre 2016.

Si le ratio de couverture est inférieur aux règles de financement précitées, les fonds de pension doivent mettre en place un plan de recouvrabilité ayant pour objectif le respect du ratio de 125%, incluant les futurs retours sur investissements attendus. Le plan de recouvrabilité relatif au personnel au sol a été mis à jour en conséquence au 1^{er} avril 2017. Si le seuil n'est pas atteint dans les 10 ans, des contributions additionnelles devront être payées par l'entreprise et les salariés (période transitoire de 12 ans à partir de 2015).

Le montant des contributions de base et supplémentaires de l'employeur n'est pas plafonné. Le montant des contributions supplémentaires du salarié est plafonné à 2% du montant de la base de la cotisation de retraite.

Une réduction de cotisation est possible si l'indexation des rentes est entièrement financée. De plus, selon la réglementation néerlandaise sur les fonds de pension, cette réduction n'est pas plafonnée et peut être réalisée soit par remboursement de cotisations, soit par diminution de cotisations futures. Depuis 2015, les nouvelles règles fiscales néerlandaises prévoient une rente maximum de 100 000 euros (porté à 105 075 euros à compter du 1^{er} janvier 2018) et de plus faibles taux d'accroissement des rentes.

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

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

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

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

Régime des pilotes KLM – Pays-Bas

Au 31 décembre 2017, les syndicats de KLM et des pilotes KLM ont accepté de modifier le régime de retraite pour les pilotes KLM aux Pays Bas. Cette modification de régime que l'on qualifie de régime collectif à cotisations définies conduit à la décomptabilisation de l'actif de retraite.

Cet actif de retraite à la date de la transformation du plan est basé sur des hypothèses actuarielles spécifiques au 15 décembre 2017, s'élève à 1 399 millions d'euros auquel s'ajoute un montant additionnel dans le cadre de la transformation d'un montant de 194 millions d'euros. Ce montant d'un total de 1 593 millions d'euros est décomptabilisé en « autres produits et charges non courants » (voir la note 11).

Régime du personnel navigant commercial KLM - Pays-Bas

Au 31 août 2017, les syndicats de KLM et du personnel navigant commercial KLM ont accepté de modifier le régime de retraite pour le personnel navigant commercial KLM aux Pays Bas. Cette modification de régime que l'on qualifie de régime collectif à cotisations définies conduit à la décomptabilisation de l'actif de retraite.

Cet actif de retraite à la date de la transformation du plan est basé sur des hypothèses actuarielles spécifiques au 1^{er} août 2017, s'élève à 311 millions d'euros. Il est décomptabilisé en « autres produits et charges non courants » (voir la note 11).

Caisse de retraite Air France (CRAF) – France

La population bénéficiant de ce régime correspond au personnel au sol Air France affilié à la CRAF jusqu'au 31 décembre 1992. Les bénéficiaires du régime perçoivent ou percevront lorsqu'ils partiront à la retraite une rente additive, versée mensuellement, ou un capital unique en fonction du montant de la rente mensuelle, calculés définitivement à partir des éléments connus au 31 décembre 1992 et exprimés en points. La valeur du point est revalorisée au 1er avril en fonction de la moyenne arithmétique des revalorisations constatées au cours des douze derniers mois de la CNAV et de l'ARRCO.

Groupe Air France-KLM

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

Suite à la loi de réforme des retraites de 2003, prévoyant la disparition des institutions de retraite supplémentaires au 31 décembre 2009, le conseil d'administration de la CRAF a opté pour la transformation de celle-ci en institution de gestion de retraite supplémentaire. La CRAF est désormais chargée d'accomplir les opérations de gestion administrative du régime. Les droits de rente n'ont pas été modifiés du fait de cette réforme. Air France est directement débitrice des engagements de retraite.

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

Ce dernier garantit un capital de 17% correspondant à une partie des réserves investies en unités de compte dans son fonds collectif, ce pourcentage étant amené mécaniquement à augmenter au fil du temps. Les versements annuels d'Air France vers l'assureur sont réglés par un accord signé avec les syndicats de l'entreprise en date du 14 décembre 2009. Le montant minimum de versement annuel prévu par cet accord est de 32,5 millions d'euros tant que la rente viagère garantie par l'assureur n'atteint pas 85 % des prestations versées au titre du régime hors revalorisations futures. Dans le cas où le montant des réserves deviendrait inférieur à 50% du montant des engagements calculés pour les besoins du financement, il est prévu qu'Air France effectue un versement complémentaire pour atteindre à minima un taux de couverture de 50%.

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

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

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

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

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

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

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

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

Au 31 décembre 2017, le plan du personnel au sol de KLM et les deux plans français présentés ci-avant représentent respectivement 71% et 19% de l'engagement du groupe et 88% et 6% des actifs du groupe.

30.2 Description des hypothèses actuarielles utilisées et sensibilités associées

Une évaluation actuarielle des engagements a été effectuée pour les clôtures au 31 décembre 2017 et au 31 décembre 2016. Ces calculs intègrent :

- Des probabilités de maintien dans le groupe pour le personnel actif et des probabilités de survie pour l'ensemble des bénéficiaires du régime,
- Des estimations d'évolution des salaires et des niveaux de rentes,
- Des hypothèses d'âges de départ à la retraite variant entre 55 et 68 ans selon les localisations et législations applicables,
- De taux d'inflation long terme déterminés en utilisant la référence des swaps d'inflation appliqués aux flux du groupe. Les taux d'inflation sont également déterminés en fonction de la durée des plans :

Au 31 décembre	2017	2016
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	1,65%	1,50%
Zone euro – Duration 15 ans et plus	1,80%	1,75%

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

Groupe Air France-KLM

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	2017	2016
Zone euro – Durée 10 à 15 ans	1,25%	1,50%
Zone euro – Durée 15 ans et plus	1,90%	1,90%

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

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

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

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

Le taux d'augmentation des salaires (hors inflation) est de 1,20% pour le groupe au 31 décembre 2017, contre 1,18% au 31 décembre 2016.

Le taux de revalorisation des rentes (hors inflation) est de 1,06% pour le groupe au 31 décembre 2017, contre 1,14% au 31 décembre 2016.

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

Sensibilité à l'évolution du taux d'inflation

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2017	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2016
Hausse de 25 bp du taux d'inflation	250	252
Diminution de 25 bp du taux d'inflation	(238)	(233)

Sensibilité à l'évolution du taux d'actualisation

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2017	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2016
Hausse de 100 bp du taux d'actualisation	(1 793)	(3 526)
Diminution de 100 bp du taux d'actualisation	2 356	4 677

Groupe Air France-KLM

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

<i>En millions d'euros</i>	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2017	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2016
Hausse de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	73	114
Diminution de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	(66)	(99)

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 2017	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2016
Hausse de 25 bp du niveau des rentes	451	934
Diminution de 25 bp du niveau des rentes	(352)	(739)

30.3 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 2017 et au 31 décembre 2016.

Groupe Air France-KLM

En millions d'euros	Au 31 décembre 2017			Au 31 décembre 2016		
	Pays-Bas	France	Autres	Pays-Bas	France	Autres
Montant des engagements à l'ouverture de l'exercice	17 994	2 211	950	16 220	2 226	892
Coût des services	123	67	24	128	64	12
Charge d'intérêt	309	31	25	377	38	29
Cotisations des participants	162	-	1	100	-	-
Modifications de plans	(5)	6	(2)	38	(48)	-
Variation de périmètre	-	-	-	-	(45)	(6)
Liquidations de régimes (principalement transformation des plans pilotes et personnel de cabine)	(9 875)	-	-	-	-	-
Prestations payées	(390)	(115)	(41)	(406)	(96)	(44)
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses démographiques	-	(36)	(11)	8	4	2
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses financières	163	105	9	1 513	65	186
Pertes (Gains) actuariels – écarts d'expérience	(135)	7	(27)	16	3	(27)
Ecarts de conversion et autres	-	1	(39)	-	-	(94)
Montant des engagements à la clôture de l'exercice	8 346	2 277	889	17 994	2 211	950
<i>Dont engagement résultant de régimes intégralement ou partiellement financés</i>	<i>8 151</i>	<i>2 199</i>	<i>788</i>	<i>17 797</i>	<i>2 142</i>	<i>846</i>
<i>Dont engagement résultant de régimes non financés</i>	<i>195</i>	<i>78</i>	<i>101</i>	<i>197</i>	<i>69</i>	<i>104</i>
Valeur de marché des actifs affectés aux plans à l'ouverture de l'exercice	19 259	657	582	17 806	712	598
Rendement réel des actifs	1 155	23	37	1 577	16	78
Cotisations de l'employeur	247	39	17	170	28	16
Cotisations des participants	162	-	1	100	-	-
Variation de périmètre	-	-	-	-	(7)	-
Liquidations de régimes (principalement transformation des plans pilotes et personnel de cabine)	(11 779)	-	(1)	-	-	-
Prestations payées par les actifs	(376)	(68)	(29)	(394)	(92)	(37)
Ecarts de conversion et autres	(1)	(1)	(24)	-	-	(73)
Valeur de marché des actifs affectés aux plans, à la clôture de l'exercice	8 667	650	583	19 259	657	582
Montants reconnus au bilan (*) :						
Engagements financés d'avance	590	-	-	1 462	-	-
Engagements provisionnés	(269)	(1 627)	(306)	(197)	(1 554)	(368)
Montant net reconnu	321	(1 627)	(306)	1 265	(1 554)	(368)
Charge de la période :						
Coût des services	123	67	24	128	64	12
Charge nette d'intérêt	(27)	22	9	(41)	26	8
Modifications, liquidations et réductions de plans	1 899	6	(1)	38	(48)	-
Ecarts actuariels reconnus en compte de résultat	(3)	1	-	3	-	-
Charge de la période	1 992	96	32	128	42	20

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

Groupe Air France-KLM

Modifications, réductions et liquidations de régimes

- **Au 31 décembre 2017**

Suite à une modification du plan de retraite des pilotes KLM concernant la réversion, le taux de cotisation a été revu à la baisse, passant de 1,28% à 1,11% à partir du 1er juillet 2017. L'impact s'est traduit par un profit de €15 millions enregistré en « autres produits et charges non courants ».

Les plans de retraite pour le personnel de cabine KLM et pour les pilotes KLM ont été transformés en plans à cotisation définie collectif respectivement au 1^{er} août et au 15 décembre 2017. Cette transformation a entraîné la décomptabilisation des actifs liés à ces deux plans et s'est traduit par une charge, enregistrée en « autres produits et charges non courants » d'un montant de 1 904 millions d'euros (voir note 11).

- **Au 31 décembre 2016**

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

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

Variation de périmètre

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

30.4 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 2017		Fonds investis Au 31 décembre 2016	
	France	Pays-Bas	France	Pays-Bas
Actions	33%	40%	35%	38%
Obligations	47%	47%	46%	50%
Immobilier	-	9%	-	12%
Autres	20%	4%	19%	-
Total	100%	100%	100%	100%

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

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

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

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

Groupe Air France-KLM

30.5 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 136 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2018. La durée 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 dans les descriptifs de plans réalisés en paragraphe 30.1.

Tel qu'indiqué dans ces descriptifs, le changement de réglementation fiscale aux Pays-Bas et le nouveau cadre réglementaire (FTK) ont été modifiés à compter du 1^{er} janvier 2015. Il en résulte entre autre un niveau plus élevé de solvabilité minimale exigée. Le risque pour le groupe pourrait être le versement de cotisations supplémentaires en cas de non-respect, sur le long terme pour le personnel au sol de KLM, des ratios définis pour chacun des plans (ratios détaillés en note 30.1). A partir de 2015, les fonds de pension auront en revanche plus de temps pour recouvrer dans le cadre d'un plan à 10 ans, les pertes significatives et immédiates.

Pour 2017, le risque de paiement supplémentaire concernant les plans du personnel au sol est atténué par les niveaux de solvabilité et le plan de recouvrabilité à 10 ans constatés depuis décembre 2017.

31. AUTRES PROVISIONS

<i>En millions d'euros</i>	Maintenance et restitution d'avions	Restructuration	Litiges	Autres	Total
Montant au 31 décembre 2015	1 270	310	474	201	2 255
<i>Dont : non courant</i>	895	-	464	154	1 513
<i>courant</i>	375	310	10	47	742
Dotations de l'exercice	368	173	24	151	716
Reprises pour utilisation	(256)	(238)	(8)	(151)	(653)
Reprises de provisions devenues sans objet	(32)	(13)	(53)	(1)	(99)
Ecart de conversion	18	(1)	-	1	18
Variation de périmètre	-	-	(5)	(2)	(7)
Désactualisation	55	-	-	5	60
Reclassement	(34)	46	-	25	37
Montant au 31 décembre 2016	1 389	277	432	229	2 327
<i>Dont : non courant</i>	1 073	-	424	176	1 673
<i>courant</i>	316	277	8	53	654
Dotations de l'exercice	388	19	79	80	566
Reprises pour utilisation	(250)	(133)	(74)	(93)	(550)
Reprises de provisions devenues sans objet	(6)	(2)	(30)	(2)	(40)
Ecart de conversion	(144)	-	-	(1)	(145)
Désactualisation	53	-	-	2	55
Reclassement	(16)	(2)	-	3	(15)
Montant au 31 décembre 2017	1 414	159	407	218	2 198
<i>Dont : non courant</i>	1 139	-	384	187	1 710
<i>courant</i>	275	159	23	31	488

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

Groupe Air France-KLM

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

Le taux d'actualisation utilisé pour le calcul de ces provisions maintenance et restitution d'avions, déterminé sur la base d'un taux sans risque court terme augmenté d'un spread sur dette risquée (utilisé pour les entreprises ayant un levier financier important), est de 4,6% au 31 décembre 2017, contre 5,2% au 31 décembre 2016.

Le groupe est exposé au risque de variation du taux d'actualisation précité. Une variation de 25 points de base de ce taux, à la hausse comme à la baisse, aurait un impact de 6 millions d'euros sur la ligne « amortissements, dépréciations et provisions » du compte de résultat.

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

31.1 Provisions

31.1.1 Provisions pour restructuration

Aux 31 décembre 2017 et 2016, la provision pour restructuration intègre principalement la provision pour les plans de départs volontaires d'Air France, de ses filiales régionales et de KLM.

31.1.2 Provisions pour litiges avec les tiers

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

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

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

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

Air France, KLM et Martinair, filiale entièrement détenue par KLM depuis le 1^{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 2017, la plupart des procédures ouvertes dans ces Etats avaient donné lieu à des accords transactionnels conclus entre les trois sociétés du groupe et les autorités compétentes et au paiement d'amendes qui avaient mis fin à ces procédures, à l'exception de celles initiées par l'autorité suisse de la concurrence et par la Commission Européenne qui sont toujours en cours.

En Europe, la décision de la Commission Européenne de 2010 à l'encontre de 11 opérateurs de fret aérien, incluant les compagnies du Groupe Air France, KLM et Martinair, a été annulée par le Tribunal de l'Union européenne le 16 décembre 2015. La Commission Européenne a adopté le 17 mars 2017 une nouvelle décision à l'encontre des opérateurs susvisés, dont Air France, KLM et Martinair. Le montant total des amendes imposées au titre de cette décision au niveau de Groupe Air France-KLM est de 325 millions d'euros. Ce montant a été légèrement réduit par rapport à la première décision en raison du niveau inférieur de l'amende de Martinair pour des raisons techniques. Les entités du Groupe ont formé un recours contre cette décision devant le Tribunal de l'Union Européenne les 29 et 30 mai 2017. Le Groupe a maintenu une provision pour le montant total des amendes.

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

Groupe Air France-KLM

Le montant total des provisions constituées au 31 décembre 2017, s'élève à 328 millions d'euros pour l'ensemble des procédures n'ayant pas encore donné lieu à des décisions définitives.

31.1.4 Autres provisions

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

31.2 Passifs éventuels

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

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

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

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

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

Même si des montants significatifs ont pu être mentionnés dans les médias, les dommages et intérêts demandés à l'encontre des défendeurs pris globalement (et non individuellement) n'ont pas été quantifiés ou n'ont pas été chiffrés avec précision; de même la décision de la Commission Européenne à laquelle les demandeurs se réfèrent n'est pas encore définitive.

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

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

Canada

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

31.2.3 Autres litiges

Vol AF447 Rio-Paris

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

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

Groupe Air France-KLM

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

Enquête du Department of Justice US concernant United States Postal Service

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

Hormis les points indiqués aux paragraphes 31.1, 31.2, le groupe n'a pas connaissance de litige, procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage (y compris toute procédure dont l'émetteur a connaissance, qui est en suspens ou dont il est menacé) qui pourrait avoir ou a eu récemment des effets significatifs sur la situation financière, le résultat, le patrimoine ou la rentabilité du groupe, pour une période couvrant au moins les douze derniers mois.

32. DETTES FINANCIERES

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Au 31 décembre		
Dettes financières non courantes		
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	229	251
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	315	349
OCEANE	-	507
Emprunts obligataires	1 128	1 646
Emprunts location financement	3 274	3 567
Autres emprunts	1 118	1 111
Total	6 064	7 431
Dettes financières courantes		
Emprunts obligataires	500	-
Emprunts location financement	649	696
Autres emprunts	154	236
Intérêts courus non échus	75	89
Total	1 378	1 021

Groupe Air France-KLM

Variation de la dette financière

<i>En millions d'euros</i>	31 décembre 2016	Emission de nouveaux emprunts	Variation non monétaire du crédit-bail	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	31 décembre 2017
Emprunts subordonnés à durée indéterminée	600	-	-	-	(56)	-	544
OCEANE & Emprunts obligataires	2 153	16	-	-	-	(541)	1 628
Emprunts location financement	4 263	589	8	(711)	(82)	(144)	3 923
Autres emprunts	1 347	187	6	(332)	(11)	75	1 272
Intérêts courus non échus	89	-	-	-	-	(14)	75
Total	8 452	792	14	(1 043)	(149)	(624)	7 442

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 229 millions d'euros au 31 décembre 2017.

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

Après les remboursements effectués par KLM, le montant de l'emprunt subordonné s'élève à 375 millions de francs suisses, soit 315 millions d'euros au 31 décembre 2017.

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

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

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

Groupe Air France-KLM

32.2 OCEANE

32.2.1. OCEANE émise en 2005

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

32.2.2. OCEANE émise en 2013

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

Le 16 octobre 2017, Air France-KLM a informé les porteurs d'OCEANE de sa décision d'exercer le 15 novembre 2017 son droit de remboursement anticipé de la totalité des OCEANE restant en circulation. Air France-KLM disposait de ce droit si le cours de l'action excédait 130% du nominal de l'OCEANE, soit 13,39 euros.

Suite à l'exercice par Air France-KLM de cette option de remboursement anticipé, la quasi-totalité des porteurs d'OCEANE a demandé la conversion de leurs titres en actions.

Les demandes de conversion ont porté sur 53 359 937 OCEANE, soit 99,96% du nombre d'OCEANE en circulation à la date du 16 octobre 2017, ouvrant droit à l'attribution de 53 359 937 actions ordinaires de 1,00 euro de valeur nominale chacune.

53 359 937 actions nouvelles ont ainsi été transmises aux porteurs d'OCEANE ayant exercé leur droit de conversion, et ont été admises aux négociations sur le marché réglementé d'Euronext Paris entre le 31 octobre et le 17 novembre 2017.

Un montant de 249 000 euros a par ailleurs été versé en numéraire le 15 novembre 2017 aux porteurs des 23 768 OCEANE n'ayant pas exercé leur droit de conversion.

Suite à cette opération, le capital de la société Air France-KLM est augmenté d'un montant de 53 359 937 euros, et s'élève à 428 634 035 euros, composé de 428 634 035 actions ordinaires de 1,00 euro de valeur nominale chacune.

A la date d'émission de cet emprunt obligataire, Air France-KLM avait 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 2017, plus aucune OCEANE n'est inscrite au bilan.

32.3 Emprunts obligataires

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

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

Groupe Air France-KLM

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>	2017	2016
Au 31 décembre		
Avions		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	629	682
N+2	629	619
N+3	489	622
N+4	492	477
N+5	290	478
Au delà de 5 ans	1 296	1 286
Total	3 825	4 164
<i>Dont - Principal</i>	<i>3 644</i>	<i>3 937</i>
<i>- Intérêts</i>	<i>181</i>	<i>227</i>
Constructions		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	61	58
N+2	38	61
N+3	39	38
N+4	39	39
N+5	40	39
Au delà de 5 ans	158	197
Total	375	432
<i>Dont - Principal</i>	<i>274</i>	<i>320</i>
<i>- Intérêts</i>	<i>101</i>	<i>112</i>
Autres matériels		
Paiements minimaux futurs – Echéance en		
N+1	1	1
N+2	1	1
N+3	1	1
N+4	1	1
N+5	1	1
Au delà de 5 ans	-	2
Total	5	7
<i>Dont - Principal</i>	<i>5</i>	<i>6</i>
<i>- Intérêts</i>	<i>-</i>	<i>1</i>

Les charges de loyers de l'exercice n'incluent pas de loyers conditionnels. Les dépôts affectés au paiement de l'option d'achat sont présentés en note 23.

Groupe Air France-KLM

32.5 Autres emprunts

Les autres emprunts sont constitués des éléments suivants :

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Au 31 décembre		
VCRP et emprunts hypothécaires	768	963
Autres emprunts	504	384
Total	1 272	1 347

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

Les autres emprunts sont principalement constitués par des emprunts auprès des établissements de crédit. Ils incluent également 22 millions de frais d'émission d'emprunt.

32.6 Analyse par échéance

Les échéances des dettes financières se décomposent comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Au 31 décembre		
Echéances en		
N+1	1 543	1 227
N+2	866	1 577
N+3	900	1 495
N+4	1 519	855
N+5	940	1 420
Au delà de 5 ans	2 428	2 915
Total	8 196	9 489
Dont - Principal	7 442	8 452
- Intérêts	754	1 037

Au 31 décembre 2017, les flux d'intérêts financiers attendus s'élèvent à 173 millions d'euros pour l'exercice 2017, 388 millions d'euros pour les exercices 2018 à 2021, et 193 millions d'euros au-delà.

Au 31 décembre 2017, il a été considéré que les emprunts subordonnés à durée déterminée seraient remboursés selon leur échéance la plus probable :

- Date d'exercice probable du call émetteur pour les emprunts subordonnés à durée indéterminée

Les emprunts obligataires émis en 2012, 2014 et 2016 seront remboursés à leur date de maturité contractuelle (voir note 32.3).

Groupe Air France-KLM

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>	2017	2016
Au 31 décembre		
Euro	5 570	6 211
Dollar US	775	1 015
Franc Suisse	329	359
Yen	768	867
Total	7 442	8 452

32.8 Lignes de crédit

Au 31 décembre 2017, le groupe dispose de lignes de crédit pour un montant total de 1 735 millions d'euros, non tirées. Les deux principales lignes s'élèvent respectivement à 1 160 millions d'euros pour la holding Air France-KLM et Air France et 575 millions d'euros pour KLM.

Le 6 novembre 2017, Air France-KLM et Air France ont signé avec 18 banques le renouvellement anticipé de leur ligne de crédit syndiqué conjointe d'un montant de 1,1 milliard d'euros mise en place en avril 2015 et dont la première tranche arrivait à échéance en avril 2018. Cette nouvelle ligne est composée de deux tranches de 550 millions d'euros chacune, la première d'une durée initiale de trois ans (assortie de deux options de prorogation d'un an) et la seconde d'une durée de cinq ans.

Cette ligne de crédit comporte des obligations calculées sur les comptes consolidés du groupe Air France-KLM. Les ratios sont respectés au 31 décembre 2017.

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

Cette ligne de crédit comporte des obligations calculées sur les comptes consolidés de KLM. Les ratios sont respectés au 31 décembre 2017.

Groupe Air France-KLM

33. DETTE NETTE

<i>En millions d'euros</i>	<i>Note</i>	2017	2016
Au 31 décembre			
Dettes financières courantes et non courantes	32	7 442	8 452
Autres dépôts liés aux locations financières	23	(342)	(336)
Couvertures de changes sur dettes	26 et 34	19	(49)
Intérêts courus non échus	32	(76)	(89)
Dettes financières (I)		7 043	7 978
Trésorerie et équivalent trésorerie	27	4 673	3 938
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	23	73	53
Trésorerie nantie (*)		269	50
Dépôts liés aux locations financières (obligations)	23	379	298
Autres		(2)	(11)
Concours bancaires courant	27	(6)	(5)
Liquidités nettes (II)		5 386	4 323
Dette nette (I-II)		1 657	3 655
(*) Trésorerie nantie	23	269	50

<i>En millions d'euros</i>	<i>Note</i>	2017	2016
Au 31 décembre			
Dette nette à l'ouverture		3 655	4 307
Cash flow libre d'exploitation, hors activités non poursuivies		(696)	(347)
Cash flow libre d'exploitation, activités non poursuivies		-	(33)
Perte de contrôle de filiales, cession de titres de sociétés non contrôlées	11 et 14	(8)	(364)
Prise de contrôle de filiales et participations, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	40.2	9	18
Variation non monétaire de la dette	40.4	-	(64)
Variation de la conversion		(81)	73
Augmentation de capital		(747)	-
Amortissement de la composante optionnelle des OCEANE		16	21
Reclassement		(525)	2
Variation de périmètre		-	(19)
Autre		34	61
Dette nette à la clôture		1 657	3 655

Au 31 décembre 2017 la ligne « Reclassement » est relative au remboursement anticipé des Océane et à la conversion des titres en actions. (voir note 28).

Groupe Air France-KLM

34. AUTRES CREDITEURS

<i>En millions d'euros</i>	2017		2016	
	Courant	Non courant	Courant	Non courant
Au 31 décembre				
Dettes fiscales (y compris impôt société)	809	-	828	-
Dettes sociales	1 233	-	1 000	-
Dettes sur immobilisations	79	-	111	-
Instruments dérivés	174	228	109	129
Produits constatés d'avance	398	22	288	27
Dettes diverses	407	111	439	128
Total	3 100	361	2 775	284

Au 31 décembre 2017, les instruments dérivés non courant comprennent un montant de 34 millions d'euros relatif à la couverture de la dette en devises, contre 26 million d'euros au 31 décembre 2016.

Aux 31 décembre 2017 et 2016, il n'y a pas d'instrument dérivé courant relatif à la couverture de la dette en devises.

35. INSTRUMENTS FINANCIERS

35.1 Gestion des risques

- **Gestion des risques de marché**

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

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

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

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

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

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

Groupe Air France-KLM

- **Risque de change**

Air France -KLM réalise une grande partie de son chiffre d'affaires en euros. Cependant, le Groupe a une activité internationale qui l'expose naturellement au risque de change. La gestion du risque de change des filiales des deux compagnies est centralisée auprès de chaque compagnie. L'exposition principale porte sur le dollar américain. Le Groupe est globalement acheteur de dollars américains, le montant des dépenses en dollars telles que le carburant ou les pièces détachées excédant le montant des recettes. En conséquence toute appréciation significative du dollar américain vis-à-vis de l'euro pourrait avoir un effet négatif sur l'activité du groupe et ses résultats financiers.

En revanche, le Groupe est vendeur des autres devises, le montant de ses recettes étant supérieur au montant de ses dépenses. Ces expositions sont nettement moins significatives que sur le dollar américain. Une baisse significative de ces devises contre l'euro aurait un impact négatif sur les résultats financiers du Groupe.

La Gestion du Risque de change du Groupe se fait sur la base de l'exposition nette prévisionnelle pour chaque devise. Les devises fortement corrélées au dollar américain sont agrégées à l'exposition en dollars américains.

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

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 2017, 80% de la dette brute du Groupe après prise en compte des instruments financiers dérivés est libellée en euros, réduisant ainsi très fortement le risque de fluctuation des taux de change sur la dette. L'exposition de la dette sur les autres devises porte essentiellement sur le yen (10%), dollar américain (6%) et le franc suisse (4%).

Avec l'application d'IFRS 16 par le Groupe dès le 1^{er} janvier 2018, les locations opérationnelles d'avions essentiellement libellées en USD seront comptabilisées dans la dette du Groupe. La réévaluation de ces dettes en USD sera neutralisée comptablement dans la mesure où ces dettes sont adossées en tant que couverture des recettes en USD du Groupe. Pour les entités Transavia et KLM Cityhopper qui n'ont pas de revenus en USD, des programmes de couverture spécifiques de ces engagements reclassés en dette sont été définis.

- **Risque de taux d'intérêt**

La dette financière est contractée pour partie à taux variable Air France et KLM ont converti, moyennant la mise en place de dérivés, une portion de cette dette à taux variable en dette à taux fixe, dans le but de limiter sa volatilité. Après couverture, la dette financière du groupe Air France-KLM à taux fixe représente 70% du total des dettes financières. Le taux d'intérêt sur la dette brute du Groupe après couverture s'élève à 3,09% au 31 décembre 2017 (3,60% au 31 décembre 2016).

- **Risques relatifs au prix du carburant**

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

Le RMC a pris la décision de réintégrer les volumes liés à l'activité Cargo dans l'exposition à couvrir à compter de 2018.

La stratégie de couverture, approuvée par le conseil d'administration, fixe à deux ans l'horizon des couvertures (24 mois roulants) et à 60% le ratio de couverture cible. Par ailleurs, elle recourt à l'utilisation d'instruments pouvant être fixes à terme ou optionnels. Ces instruments doivent être éligibles en tant qu'instruments de couverture selon les dispositions de la norme IAS 39.

Au titre de l'application de la norme IFRS9 à compter du 1^{er} janvier 2018, la politique de couverture a évolué : la couverture par composantes (composante Brent des volumes de Jet Fuel) sera dorénavant appliquée.

Groupe Air France-KLM

Principales caractéristiques de la stratégie de couverture menée en 2017

Horizon de couverture : 2 ans

Pourcentages à atteindre à la fin du trimestre courant :

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

Incrément des ratios de couverture : 10% par trimestre

Remarque : Le RMC a pris la décision de réintégrer les volumes liés à l'activité Cargo dans l'exposition à couvrir à compter de 2018.

Sous-jacents : Brent, Gasoil et Jet Fuel

Instruments :

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

Norme IAS 39 :

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

Mise en place d'indicateurs de suivi des positions :

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

- **Risques crédit carbone**

Pour répondre à ses obligations réglementaires, la stratégie d'acquisition des quotas d'émission de CO2 est suivie et revue lors de chaque RMC depuis octobre 2011. Sa mise en œuvre a conduit à couvrir progressivement les besoins futurs de quotas d'émission via l'utilisation de contrats d'achat à terme. Ainsi, la totalité des besoins de l'année 2018 ainsi qu'une partie des besoins de l'année 2019 sont couverts.

Sous-jacents : Quotas EUA, EUAA et CER

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

- **Risques de placement**

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

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

- **Risques actions**

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

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

Groupe Air France-KLM

Au 31 décembre 2017, le groupe conserve 4,95 millions de titres Amadeus IT Holding S.A. bénéficiant d'une opération de couverture portant sur la totalité des actions. Cette opération prenant la forme d'un collar a permis au groupe de protéger la valeur de ces actions. Le Groupe a prorogé en novembre 2017, une opération de couverture sous forme de tunnel arrivant à échéance en novembre 2018 afin de protéger en totalité la valeur de ces titres.

En décembre 2016, le groupe avait cédé un bloc de 4,95 millions d'actions de la société espagnole Amadeus IT Holding S.A. ("Amadeus"), représentant environ 1,13% du capital de la société en débouclant la couverture associée à ces titres. Le résultat de cette cession s'est élevé à 133 millions d'euros pour un produit de trésorerie de 201 millions d'euros (voir note 11).

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

• Risques de contrepartie

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

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

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

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

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

Rating LT (Standard & Poors)	Total de l'exposition en millions d'euros	
	Au 31 décembre 2017	Au 31 décembre 2016
AA	247	208
A	2 076	1 712
BBB	130	77
Total	2 453	1 997

Groupe Air France-KLM

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

- **Risques de liquidité**

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

35.2 Instruments dérivés

Au 31 décembre 2017, 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	504	412	92	-	-	-	-
	Passif	(25)	(24)	(1)	-	-	-	-
Instruments dérivés taux	Actif	22	1	1	-	10	-	10
	Passif	(45)	(2)	(4)	(5)	(11)	(7)	(16)
Instruments dérivés change	Actif	153	65	15	15	16	28	14
	Passif	(332)	(148)	(81)	(29)	(26)	(15)	(33)
Instruments dérivés AMADEUS*	Actif	5	5	-	-	-	-	-
	Passif	-	-	-	-	-	-	-
Instruments dérivé crédit carbone	Actif	13	8	5	-	-	-	-
	Passif	-	-	-	-	-	-	-
Total	Actif	697	491	113	15	26	28	24
	Passif	(402)	(174)	(86)	(34)	(37)	(22)	(49)

* voir note 32.2.1

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

* voir note 32.2.1

Groupe Air France-KLM

35.2.1 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 2017

En millions d'euros	Nominal	Échéances		Échéances entre 1 et 5 ans				Mtm*
		- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Risque de matière première (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)								
Swap	1 118	900	218	-	-	-	-	192
Options	2 611	1 753	858	-	-	-	-	287
Total	3 729	2 653	1 076	-	-	-	-	479

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

La valeur de marché est positive du fait de la hausse significative du cours du pétrole brut sur la période.

• Au 31 décembre 2016

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

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

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	2017		2016	
	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	(70)	(53)	(54)	(46)
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	595	(444)	469	(377)

Groupe Air France-KLM

35.2.2 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 2017

<i>En millions d'euros</i>	Nominal	Échéances	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie	1 115	101	73	39	190	78	634	(32)
Swap de taux	965	101	73	39	190	78	484	(32)
Options	150	-	-	-	-	-	150	-
Opérations qualifiées de couverture de juste valeur	379	-	-	-	226	-	153	10
Swap de taux	379	-	-	-	226	-	153	10
Opérations qualifiées de transactions	-	-	-	-	-	-	-	(1)
Autres	-	-	-	-	-	-	-	(1)
Total	1 494	101	73	39	416	78	787	(23)

• Au 31 décembre 2016

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

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

Groupe Air France-KLM

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

<i>En millions d'euros</i>	2017				2016			
	Avant couverture		Après couverture		Avant couverture		Après couverture	
	Base	Taux d'intérêt moyen	Base	Taux d'intérêt moyen	Base	Taux d'intérêt moyen	Base	Taux d'intérêt moyen
Actifs et passifs financiers à taux fixe								
Actifs à taux fixe	2 367	0,2%	2 367	0,2%	1 878	2,0%	1 878	2,0%
Passifs à taux fixe	4 161	3,5%	4 707	3,5%	4 762	4,0%	5 637	3,8%
Actifs et passifs financiers à taux variable								
Actifs à taux variable	2 571	0,2%	2 571	0,2%	2 054	0,3%	2 054	0,3%
Passifs à taux variable	3 317	1,5%	2 770	1,6%	3 733	1,5%	2 858	1,7%
Actifs financiers sans taux	1 382	-	1 382	-	1 191	-	1 191	-
Passifs financiers sans taux	16	-	16	-	20	-	20	-

Au 31 décembre 2017 ainsi qu'au 31 décembre 2016, les actifs financiers sans taux sont essentiellement constitués de trésorerie et de la réévaluation des titres Amadeus à leur juste valeur.

Sensibilité aux taux d'intérêt

Le groupe est exposé au risque de variation des taux d'intérêt. Une variation de 100 points de base des taux d'intérêt, à la hausse comme à la baisse, aurait un impact de 2 millions d'euros sur le résultat financier pour l'exercice clos au 31 décembre 2017, contre 8 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2016.

35.2.3 Exposition au risque de change

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

Groupe Air France-KLM

• Au 31 décembre 2017

En millions d'euros	Nominal	Échéances	Echéances entre 1 et 5 ans					Mtm*
			- 1 an	1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	
Risque de change (opérations d'exploitation en couverture de flux futurs)	3 188	2 130	937	-	-	-	121	(109)
Options de change	1 627	1 057	570	-	-	-	-	(40)
Achats à terme	1 020	720	300	-	-	-	-	(59)
Ventes à terme	420	353	67	-	-	-	-	15
Endettement	121	-	-	-	-	-	121	(25)
Risque de change (couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur)	6 205	3 590	708	626	475	488	318	(70)
Options de change	136				14	107	15	9
Achats à terme	5 689	3 511	678	557	405	314	224	(111)
Ventes à terme	380	79	30	69	56	67	79	32
Risque de change (opérations de transaction)	238	126	30	58	24	-	-	-
Achats à terme	119	63	15	29	12	-	-	15
Ventes à terme	119	63	15	29	12	-	-	(15)
Total	9 631	5 846	1 675	684	499	488	439	(179)

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

• Au 31 décembre 2016

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

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	
	2017	2016	2017	2016
Dollar US	943	841	1 188	1 131
Livre sterling	44	37	37	33
Yen	18	13	770	952
Franc suisse	13	11	327	355
Autres	237	260	86	89

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

L'impact sur le « résultat avant impôt des entreprises intégrées » et sur les « produits / (charges) net(te)s constaté(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	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	62	(13)	(17)	(9)	(82)	(97)
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	129	171	(28)	(30)	(8)	(9)

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	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(108)	(25)	-	1	73	85
Produits / (charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	(89)	(92)	37	34	14	11

35.2.4 Risque de crédit carbone

Au 31 décembre 2017, le groupe a couvert ses achats futurs de quotas de CO2 par des achats à terme pour un nominal de 52 millions d'euros ayant une juste valeur de 13, contre un nominal de 48 millions d'euros avec une juste valeur nulle au 31 décembre 2016.

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

35.3 Valeurs de marché des instruments financiers

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

Groupe Air France-KLM

- * les valeurs de marchés des instruments financiers sont estimées sur la base des cours de marché arrêtés aux 31 décembre 2017 et 2016,
- * les montants estimés aux 31 décembre 2017 et 2016 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 2017 et 31 décembre 2016, 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>	2017		2016	
	Valeur comptable	Valeur de marché estimée	Valeur comptable	Valeur de marché estimée
Au 31 décembre				
Actifs financiers				
Prêts	459	479	357	361
Passifs financiers				
Emprunts obligataires	1 628	1 702	2 153	2 245
<i>OCEANE 2013</i>	-	-	507	559
<i>Obligataire 2012</i>	500	502	500	530
<i>Obligataire 2014</i>	607	647	609	624
<i>Obligataire € 2016</i>	400	432	400	404
<i>Obligataire \$ 2016</i>	121	121	137	128
Titres à durée indéterminée	544	251	600	289
Autres emprunts et dettes financières	1 955	1 808	1 976	2 032

Groupe Air France-KLM

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

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

<i>En millions d'euros</i>	Niveau 1		Niveau 2		Niveau 3		Total	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016
<i>Au 31 décembre</i>								
<u><i>Actifs financiers disponibles à la vente</i></u>								
Titres de participation	400	243	-	-	-	-	400	243
<u><i>Actifs de transaction</i></u>								
Valeurs mobilières de placement et comptes de trésorerie nantis	15	17	327	86	-	-	342	103
Equivalents de trésorerie	2 240	1 835	1 793	1 370	-	-	4 033	3 205
<u><i>Instruments dérivés actifs</i></u>								
Instruments dérivés de taux	-	-	22	58	-	-	22	58
Instruments dérivés de change	-	-	153	462	-	-	153	462
Instruments dérivés sur matières premières	-	-	504	276	-	-	504	276
Instruments dérivés sur ETS	-	-	13	4	-	-	13	4
Autres	-	-	5	-	-	-	5	-

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

Groupe Air France-KLM

36. ENGAGEMENTS DE LOCATIONS

36.1 Locations financement

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

36.2 Locations opérationnelles

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

<i>En millions d'euros</i>	Paiements minimaux futurs	
Au 31 décembre	2017	2016
Avions		
Echéances en		
N + 1	1 010	1 246
N + 2	917	1 122
N + 3	731	951
N + 4	587	727
N + 5	421	584
Au-delà de 5 ans	434	929
Total	4 100	5 559
Constructions		
Echéances en		
N + 1	182	204
N + 2	135	134
N + 3	110	117
N + 4	94	97
N + 5	84	82
Au-delà de 5 ans	506	689
Total	1 111	1 323

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

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

Groupe Air France-KLM

37. COMMANDES DE MATERIELS AERONAUTIQUES

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

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Au 31 décembre		
N+1	966	1 053
N+2	968	1 134
N+3	950	1 151
N+4	1 401	1 362
N+5	812	1 337
Au-delà de 5 ans	1 245	2 065
Total	6 342	8 102

Les engagements portent sur des montants en dollar US, convertis au cours de clôture de chaque période considérée. Ces montants font par ailleurs l'objet de couvertures. Au 31 décembre 2017, le montant total des engagements de commandes fermes s'élève à 7 606 millions de dollars US, contre 8 540 millions de dollars US au 31 décembre 2016.

Le nombre d'appareils en commande ferme (hors location opérationnelle) en vue d'achat au 31 décembre 2017 diminue de 19 unités par rapport au 31 décembre 2016 et s'élève à 63 appareils.

Cette évolution s'explique par la livraison de 21 appareils et par la commande de 2 appareils.

Flotte long-courrier (passage réseaux)

Le groupe a réceptionné deux Boeing 787 ainsi qu'un Boeing 777.

Flotte moyen-courrier

Le groupe a réceptionné huit Boeing 737 ainsi que deux Airbus A320.

Flotte régionale

Le groupe a reçu huit Embraer 175.

Groupe Air France-KLM

Type avion	Année de livraison	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	Au-delà de N+5	Total
Flotte long courrier – passage								
A350	au 31 décembre 2017	-	3	3	7	5	10	28
	au 31 décembre 2016	-	-	3	6	6	13	28
B787	au 31 décembre 2017	5	4	4	6	2	1	22
	au 31 décembre 2016	2	5	5	4	5	3	24
B777	au 31 décembre 2017	-	-	-	-	-	-	-
	au 31 décembre 2016	1	-	-	-	-	-	1
Flotte moyen courrier								
A320	au 31 décembre 2017	1	-	-	-	-	-	1
	au 31 décembre 2016	2	1	-	-	-	-	3
B737	au 31 décembre 2017	5	-	-	-	-	-	5
	au 31 décembre 2016	8	5	-	-	-	-	13
Flotte régionale								
EMB 175	au 31 décembre 2017	5	-	-	-	-	-	5
	au 31 décembre 2016	8	5	-	-	-	-	13
EMB 190	au 31 décembre 2017	2	-	-	-	-	-	2
	au 31 décembre 2016	-	-	-	-	-	-	-
Total	au 31 décembre 2017	18	7	7	13	7	11	63
	au 31 décembre 2016	21	16	8	10	11	16	82

Groupe Air France-KLM

38. AUTRES ENGAGEMENTS

38.1 Engagements donnés

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Au 31 décembre		
Avals, cautions et garanties donnés	287	333
Dettes garanties par des actifs nantis ou hypothéqués	4 713	5 177
Autres engagements	376	134

La ligne « commandes de biens au sol » inclue la participation du Groupe de 31 % dans le capital de Virgin Atlantic pour un montant de 220 millions de livres sterling (248 millions d'euros).

Le détail des nantissements et sûretés réelles du groupe s'établit comme suit au 31 décembre 2017 :

<i>En millions d'euros</i>	Date de départ du nantissement	Date d'échéance du nantissement	Montant de l'actif nant	Total du poste de bilan VNC	% correspondant
Immobilisations incorporelles	-	-	-	1 122	-
Immobilisations corporelles	Juillet 2004	novembre 2021	5 244	11 414	45.9%
Autres actifs financiers	Juillet 2004	Mai 2027	723	1 662	43.5%
Total			5 967	14 198	

38.2 Engagements reçus

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Au 31 décembre		
Avals, cautions et garanties reçus	228	219
Engagements de vente de titres (*)	130	130

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

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

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

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

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

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

Groupe Air France-KLM

39. PARTIES LIEES

39.1 Transactions avec les principaux dirigeants

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

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Période du 1^{er} janvier au 31 décembre		
Avantages du personnel à court terme	8,5	8,3
Avantages postérieurs à l'emploi	0,7	0,7
Indemnités de fin de contrat de travail	0,5	0,5
Paielements fondés sur des actions	0,3	0,2
Total	10,0	9,7

Au 31 décembre 2017, les administrateurs détiennent moins de 0,03 % des droits de vote.

Les jetons de présence accordés aux administrateurs, comptabilisés en charges et payés au 31 décembre 2017 s'élèvent à 0,7 million d'euros, contre 0,7 million d'euros au 31 décembre 2016.

39.2 Transactions avec les autres parties liées

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

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Au 31 décembre		
Actif		
Créances client (net)	189	62
Autres débiteurs courants	9	15
Autres actifs non courants	9	9
Total	207	86
Passif		
Dettes fournisseurs	191	68
Autres dettes courantes	154	43
Autres dettes à long terme	63	66
Total	408	177

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Au 31 décembre		
Chiffre d'affaires	268	157
Redevances aéronautiques et autres loyers	(441)	(434)
Autres charges externes	(27)	(25)
Services aux passagers	(443)	(28)
Autres	(115)	(34)
Total	(758)	(364)

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 2017 et 2016, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 350 millions d'euros et 357 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 81 millions d'euros au 31 décembre 2017, contre 41 millions d'euros au 31 décembre 2016.

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 98 millions d'euros au 31 décembre 2017, contre 104 millions d'euros au 31 décembre 2016.

Amadeus

Depuis l'exercice 2016, Amadeus ne présente plus les caractéristiques d'une partie liée.

Servair

Au titre de l'exercice clos le 31 décembre 2017, les dépenses relatives à cette activité représente 452 millions d'euros. Les transactions réalisées jusqu'au 30 décembre 2016 avec Servair et ses filiales ont été éliminées, le groupe ayant le contrôle de Servair jusqu'à cette date.

China Eastern Airlines et Delta Air Lines

Le 3 octobre 2017, Air France-KLM a annoncé l'achèvement des augmentations de capital réservées à China Eastern Airlines et à Delta Air Lines. À partir de cette date, le Groupe considère ces deux compagnies aériennes comme des parties liées.

Groupe Air France-KLM

40. TABLEAU DES FLUX DE TRESORERIE CONSOLIDE

40.1 Autres éléments non monétaires et pertes de valeur

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

<i>En millions d'euros</i>	2017	2016
Au 31 décembre		
Variation des provisions sur restructuration	(117)	(69)
Variation des provisions sur retraite et actifs de retraite	(23)	16
Perte de valeur	-	2
Modification des plans de retraites KLM (voir note 11)	1 769	-
Autres	(35)	(11)
Total	1 594	(62)

Modification des plans des retraites KLM

La ligne « Modification des plan des retraites KLM inclus la modification de régime de retraite pour le personnel navigant et de régime de retraite des pilotes Ces deux régimes de retraite sont considérés comme un régime collectif à cotisations définies et a entraîné la décomptabilisation de l'actif de retraite. (Voir note 3 et 30)

40.2 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>	2017	2016
Au 31 décembre		
Trésorerie décaissée pour les acquisitions	(9)	(18)
Trésorerie des entités acquises	-	-
Sortie nette de trésorerie	(9)	(18)

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

Au 31 décembre 2017, la perte de contrôle de filiales et la cession de titres de société non contrôlées s'analyse comme suit :

<i>En millions d'euros</i>	<i>Notes</i>	2017	2016
Au 31 décembre			
Prix de cession des actions Amadeus	11	-	201
Prix de cession des actions Servair	14	-	218
Frais sur cession des actions Servair		-	(5)
Sortie de la trésorerie de Servair		-	(71)
Prix de cession de la vente de la filiale Cobalt		1	15
Prix de cession de la vente de la filiale Aérolis		1	-
Autres cessions		6	6
Total		8	364

Groupe Air France-KLM

40.4 Transactions non monétaires

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

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

Groupe Air France-KLM

41. HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES

KPMG:

En millions d'euros		2017				2016			
		Commissaire aux comptes		Réseau		Commissaire aux comptes		Réseau	
		Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Au 31 décembre									
<i>Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés</i>		2,2	88%	0,9	90%	2,1	91%	0,9	69%
- Air France-KLM SA		0,6		-		0,6		-	
- Filiales intégrées globalement		1,6		0,9		1,5		0,9	
<i>Services autres que la certification des comptes</i>		0,3	12%	0,1	10%	0,2	9%	0,4	31%
- Air France-KLM SA		0,3		-		0,2		-	
- Filiales intégrées globalement		-		0,1		-		0,4	
Total Air France-KLM		2,5		1,0		2,3		1,3	

Deloitte & Associés:

En millions d'euros		2017				2016			
		Commissaire aux comptes		Réseau		Commissaire aux comptes		Réseau	
		Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Au 31 décembre									
<i>Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés</i>		2,0	91%	0,9	100%	2,0	95%	0,9	100%
- Air France-KLM SA		0,6		-		0,6		-	
- Filiales intégrées globalement		1,4		0,9		1,4		0,9	
<i>Services autres que la certification des comptes</i>		0,2	9%	-	0%	0,1	5%	-	0%
- Air France-KLM SA		0,2		-		0,1		-	
- Filiales intégrées globalement		-		-		-		-	
Total Air France-KLM		2,2		0,9		2,1		0,9	

42. PERIMETRE DE CONSOLIDATION

Au 31 décembre 2017, le périmètre comprend 78 sociétés consolidées et 19 sociétés mises en équivalence. Compte tenu de la participation d'Air France-KLM tant en droits de vote qu'en capital et du mode de fonctionnement du comité exécutif du groupe, Air France-KLM a le pouvoir de décider des axes financiers et opérationnels de KLM et contrôle la société. Cette dernière est consolidée, en conséquence, par intégration globale.

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

Groupe Air France-KLM

42.1 Sociétés consolidées

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AIR FRANCE SA	France	Multi activités	100	100
KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.	Pays-Bas	Multi activités	100	49
BLUE CONNECT	Ile Maurice	Passage	70	70
BLUELINK	France	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL	France	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL AUSTRALIA	Australie	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL CZ S.R.O.	République Tchèque	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL MAURITIUS	Ile Maurice	Passage	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL STRASBOURG	France	Passage	100	100
CONSTELLATION FINANCE LIMITED	Irlande	Passage	100	100
CYGNIFIC B.V.	Pays-Bas	Passage	100	49
HOP!	France	Passage	100	100
HOP! TRAINING	France	Passage	100	100
IAS ASIA INCORPORATED	Philippines	Passage	100	49
IASA INCORPORATED	Philippines	Passage	100	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES EUROPE LIMITED	Royaume-Uni	Passage	100	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Passage	100	49
INTERNATIONAL MARINE AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Passage	100	49
JOON SAS	France	Passage	100	100
KLM CITYHOPPER B.V.	Pays-Bas	Passage	100	49
KLM CITYHOPPER UK LTD	Royaume-Uni	Passage	100	49
KLM EQUIPMENT SERVICES B.V.	Pays-Bas	Passage	100	49
KLM LUCHTVAARTSCHOOL B.V.	Pays-Bas	Passage	100	49
STICHTING STUDENTENHUISVESTINGVLIEGVELD EELDE	Pays-Bas	Passage	100	49
BLUE CROWN B.V.	Pays-Bas	Cargo	100	49
MARTINAIR HOLLAND N.V.	Pays-Bas	Cargo	100	49
MEXICO CARGO HANDLING	Mexique	Cargo	100	100
SODEXI	France	Cargo	65	65
AFI KLM E&M TEARDOWN MANAGEMENT SAS	France	Maintenance	100	100
AFI KLM E&M-BGAC Line Maintenance Co.LTD	Chine	Maintenance	60	60
AIR FRANCE INDUSTRIE US	Etats Unis	Maintenance	100	100
AIR France KLM COMPONENT SERVICES CO LTD	Chine	Maintenance	100	100
AIR ORIENT SERVICES	France	Maintenance	100	100
BARFIELD INC	Etats Unis	Maintenance	100	100
BARFIELD USA LLC	Etats Unis	Maintenance	100	100
CRMA	France	Maintenance	100	100
EUROPEAN PNEUMATIC COMPONENT OVERHAUL AND REPAIR (EPCOR) B.V.	Pays-Bas	Maintenance	100	49
KLM E&M MALAYSIA SDN BHD	Malaisie	Maintenance	100	49
KLM UK ENGINEERING LIMITED	Royaume-Uni	Maintenance	100	49
REGIONAL JET CENTER B.V.	Pays-Bas	Maintenance	100	49
BLUE TEAM III SAS	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA AIRLINES B.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49
TRANSAVIA AIRLINES C.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49
TRANSAVIA COMPANY SAS	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA France SAS	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA SERVICES GmbH	Pays-Bas	Transavia	100	49
AIR FRANCE FINANCE IRELAND	Irlande	Autres	100	100
AIR FRANCE FINANCE SAS	France	Autres	100	100
AIR France KLM E&M PARTICIPATIONS SAS	France	Autres	100	100
AIR France KLM FINANCE SAS	France	Autres	100	100
AIRPORT MEDICAL SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	80	39
AIRPORT MEDICAL SERVICES C.V.	Pays-Bas	Autres	80	39

Groupe Air France-KLM

AMSTERDAM SCHIPHOL PIJPLEIDING BEHEER B.V.	Pays-Bas	Autres	60	49
AMSTERDAM SCHIPHOL PIJPLEIDING C.V.	Pays-Bas	Autres	76	49
BLUE TEAM IV SAS	France	Autres	100	100
BLUE TEAM V SAS	France	Autres	100	100
BLUE YONDER IX B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
BLUE YONDER XIV B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
BV KANTOORGEBOUWEN MARTINAIR	Pays-Bas	Autres	100	49
CELL K16 INSURANCE COMPANY	Royaume-Uni	Autres	100	0
EXECUTIVE HEALTH MANAGEMENT B.V.	Pays-Bas	Autres	45	45
INTERNATIONALE FINANCIERING EN MANAGEMENT MAATSCHAPPIJ B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM AIR CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM CATERING SERVICES SCHIPHOL B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM HEALTH SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM INTERNATIONAL CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM OLIEMAATSCHAPPIJ B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
MARTINAIR VliegSchool VliegVeld Lelystad BV	Pays-Bas	Autres	100	49
ORION-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
PELICAN	Luxembourg	Autres	100	100
PYRHELIO-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
QUASAR-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
RIGEL-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
SPICA-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
STICHTING GARANTIEFONDS KLM LUCHTVAARTSCHOOL	Pays-Bas	Autres	100	49
TRAVEL INDUSTRY SYSTEMS B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
TREASURY SERVICES KLM B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
WEBLOK B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49

42.2 Sociétés mises en équivalence

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