

Document de référence



2002-03

<u>Chiffres-clés</u>	page	2
<u>Panorama de la flotte</u>	page	6
<u>Carte du réseau SkyTeam</u>	page	8
<u>Gouvernement d'entreprise</u>	page	10
<u>Présentation du groupe</u>	page	16
<u>Faits marquants</u>		17
<u>Activité (passage, cargo, maintenance)</u>		18
<u>Flotte</u>		24
<u>Effectif et politique sociale</u>		27
<u>Politique environnementale</u>		29
<u>Evolution récente et perspectives</u>		30
<u>Gestion des risques</u>	page	31
<u>Résultats financiers</u>	page	35
<u>Comptes consolidés</u>	page	44
<u>Comptes sociaux</u>	page	102
<u>Informations complémentaires</u>	page	111
<u>Tableau de concordance</u>	page	123
<u>Glossaire</u>	page	124



Le présent document a été déposé auprès de la Commission des Opérations de Bourse le 25 juin 2003, conformément au Règlement n° 98-01. Il pourra être utilisé à l'appui d'une opération financière s'il est complété par une note d'opération visée par la Commission des Opérations de Bourse.

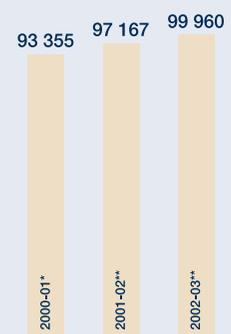


Chiffres-clés

Chiffres-clés

Trafic

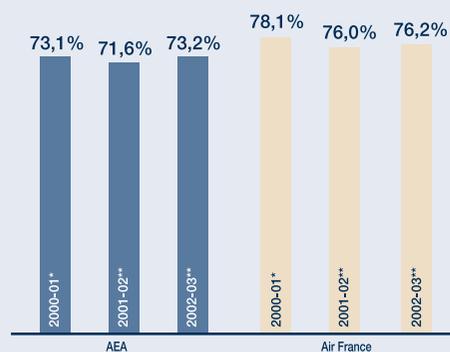
(En millions de passagers kilomètre transportés)



* Air France
** Groupe Air France

Coefficient d'occupation

(En pourcentage)

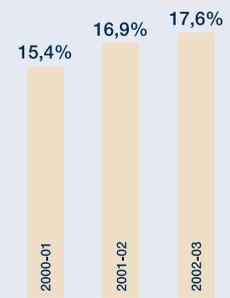


* Air France
** Groupe Air France
Sources Air France et AEA (Association des compagnies aériennes européennes)

L'année fiscale 2002-03 a été marquée par un contexte toujours difficile. Cependant, le trafic, mesuré en passagers kilomètre transportés, a progressé de 2,9% pour une offre exprimée en sièges kilomètre offerts en hausse de 2,7%. Le coefficient d'occupation s'est stabilisé à 76,2%. 42,9 millions de passagers (43,2 millions en 2001-02) ont emprunté les lignes Air France.

Part de marché

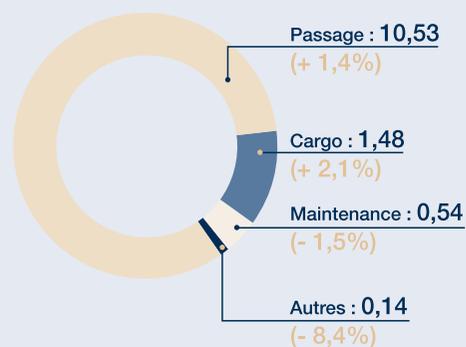
(En pourcentage de passagers kilomètre transportés)



Source AEA

Répartition du chiffre d'affaires

(En milliards d'euros)

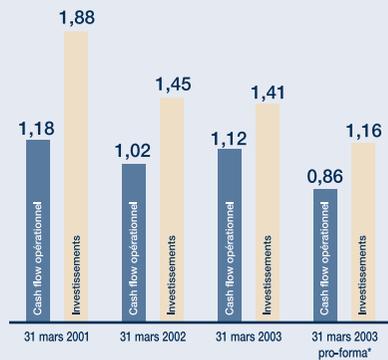


Le groupe Air France occupe la 1^{re} place parmi les compagnies aériennes européennes regroupées dans l'AEA (Association of European Airlines) devant British Airways (17,4%) et Lufthansa (17%).

L'activité passage est au cœur du métier du groupe Air France.

Investissements

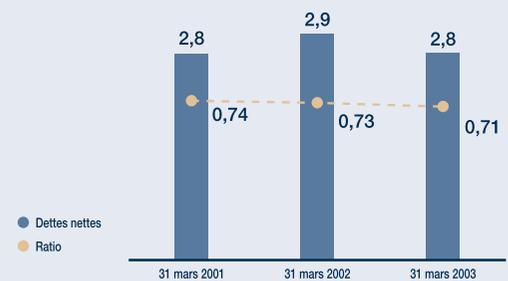
(En milliards d'euros)



* Avant l'application des normes IAS 16-SIC 23 en matière de comptabilisation du grand entretien de la flotte.

Structure financière

(En milliards d'euros)



Le groupe Air France a adapté sa politique d'investissement au contexte économique. Le cash flow opérationnel et les cessions aéronautiques (360 millions d'euros) ont permis au groupe d'autofinancer ses investissements en 2002-03.

Avec des dettes nettes de 2,86 milliards d'euros pour des fonds propres de 4,03 milliards d'euros, le groupe Air France considère qu'il bénéficie d'un des meilleurs ratios d'endettement du secteur européen (source Air France). Le groupe dispose, au 31 mars 2003, d'une trésorerie d'un milliard d'euros et d'une ligne de crédit disponible du même montant.



Résultats

Au 31 mars En millions d'euros	2001	2002	2003	2003 proforma*
Chiffre d'affaires	12 280	12 528	12 687	12 687
Excédent brut d'exploitation avant loyers opérationnels	1 610	1 650	1 992	1 738
Résultat d'exploitation	443	235	192	172
Résultat net part du groupe	421	153	120	107

* Avant l'application des normes IAS 16-SIC 23 en matière de comptabilisation du grand entretien de la flotte.

Le groupe Air France, dans un contexte économique difficile, a préservé sa rentabilité et a dégagé des résultats bénéficiaires pour la sixième année consécutive.

Répartition du capital

Au 31 mars	2001	2002	2003
Etat	55,9%	55,9%	54,4%
Salariés et anciens salariés	10,7%	11,1%	12,9%
Auto-détention	0,7%	0,7%	1,3%
Flottant	32,7%	32,3%	31,4%

Une étude TPI (titre au porteur identifiable) a été demandée en septembre 2002 à Euroclear France et menée auprès des intermédiaires financiers. A cette date, 731 412 actionnaires détenaient des actions Air France dont 729 819 actionnaires individuels (25,9% du capital) et 1 593 actionnaires institutionnels (18,9% du capital). Les actionnaires résidents français représentaient 89,5% du capital et les actionnaires non résidents 10,5% du capital. La répartition géographique des actionnaires est la suivante : France 88%, Europe hors France 7% (dont Allemagne 1,5% et Grande-Bretagne 3%), Etats-Unis 3% et le reste du monde 2%.

Flotte du groupe Air France en exploitation

Flotte principale



■ Boeing 747-400 : 13 appareils

Moteur type : CF6-80
Poussée : 57 900 lbs
Nombre de sièges : 392
Distance moyenne* : 7 614 km
Temps de vol moyen* : 9 h 30

■ Boeing 747-400 cargo : 3 appareils

Moteur type : CF6-80
Poussée : 62 100 lbs
Distance moyenne* : 8 284 km
Temps de vol moyen* : 10 h 55



■ Boeing 777-200 : 25 appareils

Moteur type : GE-90
Poussée : 90 000/94 000 lbs
Nombre de sièges : 270
Distance moyenne* : 6 936 km
Temps de vol moyen* : 8 h 50



■ Boeing 767-300 : 2 appareils

Moteur type : CF6-80 ou PW4060
Poussée : 60 000/61 500 lbs
Nombre de sièges : 210
Distance moyenne* : 5 377 km
Temps de vol moyen* : 7 h



■ Boeing 747-300 : 4 appareils

Moteur type : CF6-50
Poussée : 52 500 lbs
Nombre de sièges : 507
Distance moyenne* : 6 683 km
Temps de vol moyen* : 8 h 10



■ Airbus 330 : 10 appareils

Moteur type : CF6-80
Poussée : 72 000 lbs
Nombre de sièges : 211
Distance moyenne* : 5 655 km
Temps de vol moyen* : 7 h 25



■ Airbus 321 : 13 appareils

Moteur type : CFM56-5
Poussée : 30 000/33 000 lbs
Nombre de sièges : 195
Distance moyenne* : 746 km
Temps de vol moyen* : 1 h 35



■ Concorde : 4 appareils

Moteur type : Olympus
Poussée : 44 900 lbs
Nombre de sièges : 92
Distance moyenne* : 5 706 km
Temps de vol moyen* : 3 h 50



■ Airbus 340-300 : 22 appareils

Moteur type : CFM56-5
Poussée : 31 200/34 000 lbs
Nombre de sièges : 252
Distance moyenne* : 6 018 km
Temps de vol moyen* : 7 h 50

* Distances et temps de vol moyens du 1/04/02 au 31/03/03

au 31 mars 2003

Panorama de la flotte

Flotte régionale



■ Boeing 737-300 : 5 appareils

Moteur type : CFM56-3
Poussée : 20 000 lbs
Nombre de sièges : 131
Distance moyenne* : 1 050 km
Temps de vol moyen* : 2 h



■ Airbus 320 : 66 appareils

Moteur type : CFM56-5
Poussée : 25 000/26 500/27 000 lbs
Nombre de sièges : 164
Distance moyenne* : 819 km
Temps de vol moyen* : 1 h 40



■ Boeing 747-200 : 8 appareils

Moteur type : CF6-80
Poussée : 52 500 lbs
Nombre de sièges : 450
Distance moyenne* : 6 730 km
Temps de vol moyen* : 8 h 20

■ Boeing 747-200 cargo : 10 appareils

Moteur type : CF6-80
Poussée : 52 500 lbs
Distance moyenne* : 4 688 km
Temps de vol moyen* : 6 h 15



■ Boeing 737-500 : 25 appareils

Moteur type : CFM56-3
Poussée : 18 500 lbs
Nombre de sièges : 112
Distance moyenne* : 818 km
Temps de vol moyen* : 1 h 45



■ Airbus 319 : 39 appareils

Moteur type : CFM56-5
Poussée : 22 000 lbs
Nombre de sièges : 139
Distance moyenne* : 670 km
Temps de vol moyen* : 1 h 30



■ Saab 2000 (Brit Air, Régional) : 7 appareils

Moteur type : AE2100A
Poussée : 4 125 shp
Nombre de sièges : 52
Distance moyenne* : 388 km
Temps de vol moyen* : 1 h



■ Fokker 100 (Brit Air, Régional) : 13 appareils

Moteur type : TAY 650
Poussée : 15 100 lbs
Nombre de sièges : 100
Distance moyenne* : 508 km
Temps de vol moyen* : 1 h 15



■ BAE 146-200 (cityjet) : 12 appareils

Moteur type : ALF502-R-5
Poussée : 6 970 lbs
Nombre de sièges : 93
Distance moyenne* : 785 km
Temps de vol moyen* : 1 h 50



■ CRJ 700 (Brit Air) : 8 appareils

Moteur type : CF34-8C1
Poussée : 13 790 lbs
Nombre de sièges : 70
Distance moyenne* : 610 km
Temps de vol moyen* : 1 h 20



■ Embraer 145 (Régional) : 25 appareils

Moteur type : AE3007A1/1
Poussée : 7 621 lbs
Nombre de sièges : 50
Distance moyenne* : 566 km
Temps de vol moyen* : 1 h 15

■ Embraer 135 (Régional) : 9 appareils

Moteur type : AE3007A3
Poussée : 7 057 lbs
Nombre de sièges : 37
Distance moyenne* : 602 km
Temps de vol moyen* : 1 h 20



■ CRJ 100 (Brit Air) : 21 appareils

Moteur type : CF34-3A1
Poussée : 8 729 lbs
Nombre de sièges : 50
Distance moyenne* : 567 km
Temps de vol moyen* : 1 h 20



■ Embraer 120 (Régional) : 16 appareils

Moteur type : PW118
Poussée : 1 800 shp
Nombre de sièges : 30
Distance moyenne* : 391 km
Temps de vol moyen* : 1 h 10

Réseau SkyTeam liste des principales destinations

Amériques

- ACAPULCO
- AGUASCALIENTES
- ALBANY (USA) GA
- ALBANY (USA) NY
- ALBUQUERQUE
- ALEXANDRIA (USA)
- AMARILLO
- APPLETON
- ARUBA
- ASHEVILLE
- ATLANTA
- AUGUSTA (USA) GA
- AUSTIN
- BALTIMORE
- BATON ROUGE
- BERMUDA
- BILLINGS
- BIRMINGHAM (USA)
- BOGOTA
- BOISE
- BOSTON
- BOZEMAN
- BUENOS AIRES
- BUFFALO
- BURLINGTON (USA) VT
- BUTTE
- CALGARY
- CAMPECHE
- CANCUN
- CARACAS
- CASPER
- CAVAYNE
- CEDAR CITY
- CEDAR RAPIDS
- CHARLESTON (USA) SC
- CHARLESTON (USA) WV
- CHARLOTTE
- CHARLOTTEVILLE
- CHATTANOOGA
- CHICAGO
- CHIHUAHUA
- CINCINNATI
- CIUDAD DEL CARMEN
- CIUDAD JUAREZ
- CIUDAD OREGON
- CLARKSBURG
- CLEVELAND
- CODY
- COLIMA
- COLORADO SPRINGS
- COLUMBIA (USA) SC
- COLUMBUS
- COLUMBUS (USA) GA
- COLUMBUS (USA) OH
- CORPUS CHRISTI
- COZUMEL
- CULIACAN
- DALLAS / FORT WORTH
- DAYTON
- DAYTONA BEACH
- DENVER
- DES MOINES
- DETROIT
- DOTHAN
- DURANGO (MX)
- EL PASO
- ELUKO
- EVANSVILLE
- FAIRBANKS
- FAYETTEVILLE (USA) AR
- FAYETTEVILLE (USA) NC
- FLORENCE (USA)
- FORT-DE-FRANCE
- FORT LAUDERDALE
- FORT MYERS
- FORT WAYNE
- FRESNO
- GAINESVILLE
- GRAND CAYMAN
- GRAND JUNCTION
- GRAND RAPIDS (USA) MI
- GREAT FALLS
- GREEN BAY
- GREENSBORO / HIGH POINT
- GREENVILLE (USA) SC
- GUADALAJARA
- GUATEMALA CITY
- GUAYMAS
- GUERRERO NEGRO
- GULFPORT / BILOXI
- HARRISBURG
- HARTFORD
- HAVANE
- HELENA
- HERMOSILLO
- HONOLULU
- HOUSTON
- HUNTINGTON
- HUNTSVILLE
- IDAHO FALLS
- INDIANAPOLIS
- IXTAPA / ZIHUATANEJO
- JACKSON (USA) MS
- JACKSON (USA) WY
- JACKSONVILLE (USA) FL
- KAHULUI
- KALAMAZOO
- KALISPELL
- KANSAS CITY
- KEY WEST
- KNOXVILLE
- LA PAZ (MX)
- LAFAYETTE (USA)
- LANSING
- LAS VEGAS
- LEON / GUANAJUATO
- LEWISBURG
- LExINGTON
- LIMA
- LITTLE ROCK
- LONG ISLAND
- LORETO
- LOS ANGELES
- LOS MOCHIS
- LOUISVILLE
- LUBBOCK
- LYNCHBURG
- MACARTHUR
- MADISON
- MANCHESTER (USA)
- MANZANILLO (MX)
- MATAMOROS
- MAZATLAN
- MELBOURNE (USA)
- MEMPHIS
- MERIDA (MX)
- MERIDIAN
- MEXICALI
- MEXICO
- MIAMI
- MILWAUKEE
- MINNEAPOLIS / ST PAUL
- MISSOULA
- MOBILE
- MONCLOVA
- MONROE
- MONTERREY
- MONTGOMERY
- MONTREAL
- MORELIA
- MYRTLE BEACH
- NASHVILLE
- NASSAU
- NEW ORLEANS
- NEW YORK
- NEWBURGH
- NORFOLK (USA) VA
- OAKLAND
- OAXACA
- OKLAHOMA CITY
- OMAHA
- ONTARIO
- ORLANDO
- OTTAWA
- PANAMA CITY (PA)
- PANAMA CITY (USA)
- PASCO
- PENSACOLA
- PEORIA
- PHILADELPHIE
- PHOENIX
- PIEDRAS NEGRAS
- PITTSBURGH
- POCATELLO
- POINTE-A-PRE
- PORT-AU-PRINCE
- PORTLAND
- PORTLAND (USA)
- POZA RICA
- PROVIDENCE
- PUEBLA
- PUERTO VALLARTA
- QUERETARO
- RALEIGH / DURHAM
- RAPID CITY
- RENO
- REYNOSA
- RICHMOND (USA)
- RIO DE JANEIRO
- ROMA
- ROCKWELL
- ROCHESTER (USA) NY
- SACRAMENTO
- SALT LAKE CITY
- SAN ANTONIO (USA)
- SAN DIEGO
- SAN FRANCISCO
- SAN JOSE
- SAN JOSE (USA)
- SAN JOSE CABO
- SAN JUAN (PR)
- SAN LUIS POTOSI
- SAN SALVADOR (SV)
- SANTA ANNA
- SANTIAGO (CL)
- SANTO DOMINGO (DO)
- SAO PAULO
- SARASOTA / BRADENTON
- SAVANNAH
- SEATTLE
- SHANNON
- SHREVEPORT
- SOUTH BEND
- SPOKANE
- ST GEORGE (USA)
- ST LOUIS
- ST MARTIN
- ST THOMAS ISLAND
- SUN VALLEY
- TALLAHASSEE
- TAMPA
- TAMPICO
- TAPACHULA
- TEPIC
- TEXARKANA
- TLAJANA
- TOLEDO (USA)
- TORONTO
- TORREON
- TRI-CITIES REGIONAL
- TUCSON
- TULSA
- TWIN FALLS
- VALDOSTA
- VALPARAISO
- VANCOUVER
- VERACRUZ
- VILLAHERMOSA
- WASHINGTON
- WEST PALM BEACH
- WEST YELLOWSTONE
- WESTCHESTER COUNTY
- WICHITA
- WILKES-BARRE
- WILMINGTON (USA) NC
- WORCESTER

Europe

- AGEN
- AJACCIO
- ALGHERO
- AMSTERDAM
- ANCONA
- ANGERS
- ANGOULEME
- ATHENES (GR)
- AURILLAC
- AVIGNON
- BANGOR
- BARCELONE (ES)
- BARI
- BASTIA
- BELGRADE
- BERGERAC
- BERLIN
- BIARRITZ
- BILBAO
- BIRMINGHAM (UK)
- BOLOGNE
- BORDEAUX
- BRATISLAVA
- BREST
- BRINDISI
- BRNO
- BRUNSWICK
- BRUSSELS
- BUCHAREST
- BUDAPEST
- CAEN
- CAGLIARI
- CALVI
- CASTRES
- CATANIA
- CHAMBERY
- CLERMONT-FERRAND
- HAMBOURG
- HANOVRE
- COPENHAGUE
- ISLANDE
- DUBLIN
- DUSSELDORF
- EDINBURGH
- EPINAL
- EUROAIRPORT
- FLORENCE (IT)
- FRANCFORT
- GENES
- GENEVE
- GLASGOW (UK)
- GOTHENBURG
- HELSINKI
- KARLOVY VARY
- KIEV
- KILLEN
- KOSICE
- LA ROCHELLE
- LAMEZIA TERME
- LAMPEDUSA
- LARNACA
- LE HAVRE
- LILLE
- LIMOGES
- LISBONNE
- LJUBLJANA
- LONDRES (UK)
- LORIENT
- LYON
- MACON
- MADRID
- MALAGA
- MALTE
- MANCHESTER (UK)
- MARSEILLE
- MILAN
- MONTPELLIER
- MOSSOU
- MUNCH
- NANTES
- NAPLES (IT)
- NEWCASTLE (UK)
- NICE
- NUREMBERG
- OLBIA
- OSLO
- OSTRAVA



○ Les Hubs	Les principaux Hubs
AeroMexico	Mexico
Air France	Paris CDG
Delta	Atlanta/Cincinnati
CSA (Czech Airlines)	Prague
Alitalia	Milan-Rome
Korean Air	Séoul

- ABIDJAN
- ABU DHABI
- ACCRA
- ALGER
- BAHRAIN
- BAMAKO
- BANGUI
- BRAZZAVILLE
- CAIRE
- CASABLANCA
- CONAKRY
- COTONOU
- DAKAR
- DJIBOUTI
- DOUALA
- DUBAI
- ILE MAURICE
- JEDDAH
- JOHANNESBURG
- KINSHASA
- LAGOS
- LIBREVILLE
- LOME
- LIANDA
- MARRAKECH
- N'DJAMENA
- NAMEY
- NOUAKCHOTT

Afrique

Asie

- PALERME
- PARIS
- PARME
- PAU
- PERIGUEUX
- PEROUSE
- POITIERS
- PORTO
- PRAGUE
- QUIMPER
- REGGIO CALABRIA
- RENNES
- RIGA
- ROANNE

- ROME
- ROUEN
- SEVILLE
- SOFIA
- SOUTHAMPTON
- SPLIT
- VARSOVIE
- ST ETIENNE
- ST PETERSBOURG (RU)
- STOCKHOLM
- STRASSBOURG
- STUTTGART
- SYRACUSE
- THESSALONIKI
- TIRANA

- TOULON
- TOULOUSE
- TRIESTE
- TURIN
- VALENCE (ES)
- VARSOVIE
- VENISE
- VERONE
- VIENNE
- VILNIUS
- ZAGREB
- ZURICH

- AKRON / GANTON
- ALEPPO
- ALLENTOWN /
- BETHLEHEM / EASTON
- AMMAN
- ANCHORAGE
- AOMORI
- BANGKOK
- BANGKOK
- BEIJING
- BEYROUTH

- BUSAN
- CHEONGJU
- DAEGU
- DAMAS
- DELHI
- FUKUOKA
- GANGNEUNG
- GUNSAN
- GWANGJU
- HANOI

- HO CHI MINH-VILLE
- HONG KONG
- ISTANBUL
- JEJU
- JINJU
- KAGOSHIMA
- KUALA LUMPUR
- MANILLE
- MOKPO
- MUMBAI

- NAGASAKI
- NAGOYA
- NIIGATA
- OITA
- OKAYAMA
- OSAKA
- POHANG
- QINGDAO
- SANYA
- SAPPORO

- SEOUL
- SHANGHAI
- SHENYANG
- SINGAPOUR
- SOEKCHO
- TEHRAN
- TEL-AVV
- TIANJIN
- TOKYO
- ULAN BATOR

- ULSAN
- VLADIVOSTOK
- WON JU
- YECHON
- YEOSU



Océan Pacifique

Océan Indien



- OUAGADOUGOU
- PORT HARCOURT
- RABAT
- RIYADH
- ST-DENIS DE LA REUNION
- TANANARIVE
- TRIPOLI
- TUNIS
- YAOUNDE

- AUCKLAND
- BRISBANE
- JAKARTA
- NADI
- NOUMEA
- PAPEETE
- SYDNEY (AU)

Océanie



Gouvernement d'entreprise
Gouvernement d'entreprise

Conseil d'administration au 31 mars 2003

Conformément à la loi n° 2001-5 du 4 janvier 2001, le Conseil d'administration comprend 21 membres :

- 6 représentants de l'Etat nommés par décret ;
- 5 "personnalités qualifiées" choisies en raison de leurs compétences particulières et nommées par décret ;
- 2 représentants des actionnaires autres que l'Etat et les salariés nommés par l'Assemblée générale des actionnaires ;
- 2 représentants des salariés actionnaires nommés par l'Assemblée générale des actionnaires sur proposition de sections de salariés actionnaires ;
- 6 représentants des salariés dont :
 - 1 élu par le personnel navigant technique ;
 - 1 élu par le personnel navigant commercial ;
 - 4 élus par les autres salariés dont un représentant des cadres.

Le président du Conseil d'administration est nommé par décret, parmi les membres du Conseil et sur proposition de celui-ci. Il peut être mis fin par décret à son mandat ainsi qu'à celui des autres administrateurs nommés par décret.

Le mandat des administrateurs a une durée de 5 ans.

Outre les dispositions légales et statutaires, le fonctionnement du Conseil d'administration est régi par une charte de l'administrateur qui tient lieu de règlement intérieur. Cette charte définit les droits et obligations des administrateurs notamment en ce qui concerne les règles d'information et les conditions d'accès aux membres du Comité exécutif, les obligations auxquelles ils sont tenus en matière de confidentialité, d'assiduité, de conflits d'intérêt ou encore d'opérations sur les titres de la société et enfin, les questions sur lesquelles le Conseil doit délibérer.

Le Conseil d'administration n'a pas engagé de démarche d'évaluation de son fonctionnement. Par ailleurs, la procédure d'examen par le Conseil de la situation individuelle des administrateurs au regard des critères d'indépendance définis par le rapport Bouton n'est pas applicable dans une entreprise dont la composition et le mode de désignation des membres du Conseil résulte d'un régime spécifique défini par la loi.

Le nombre minimum d'actions d'administrateur est limité à une action pour les administrateurs autres que les administrateurs représentants de l'Etat, des salariés et des actionnaires salariés, qui ne sont pas soumis à cette obligation.

Président du Conseil d'administration

Jean-Cyril Spinetta

Administrateurs représentants de l'Etat

Jean-Pierre Aubert

Président du Conseil d'administration du CDR

Première nomination : 13 septembre 2001

Date d'échéance du mandat : 14 septembre 2006

Autres mandats : Représentant permanent du CDR au Conseil d'administration d'Exane

Pierre-Mathieu Duhamel

Directeur du Budget, Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie

Première nomination : 15 janvier 2003

Date d'échéance du mandat : 14 septembre 2006

Autres mandats : Administrateur de France Telecom, SNCF et EDF

Bruno Fareniaux

Directeur du Tourisme

Censeur jusqu'à l'Assemblée générale du 14 septembre 2001

Première nomination : 13 septembre 2001

Date d'échéance du mandat : 14 septembre 2006

Michel Guyard

Chef de l'Inspection générale de l'Aviation civile et de la Météorologie

Première nomination : 13 septembre 2001

Date d'échéance du mandat : 14 septembre 2006

Autres mandats : Administrateur d'Aéroports de Paris

Jean-Pierre Jouyet

Directeur du Trésor, Ministère de l'Economie, des Finances et de l'Industrie

Première nomination : 4 juillet 2000

Date d'échéance du mandat : 14 septembre 2006

Autres mandats : Administrateur du Crédit Lyonnais, de la Banque Centrale pour les Etats de l'Afrique de l'Ouest, de France Télévision et de la Caisse d'amortissement de la dette sociale, Censeur de la Banque de France

Gilles Ricono

Président de la première section

Conseil général des Ponts et Chaussées

Première nomination : 13 septembre 2001

Date d'échéance du mandat : 14 septembre 2006

Administrateurs “personnalités qualifiées”

Jean-Cyril Spinetta

Président-directeur général

Première nomination : 23 septembre 1997

Date d'échéance du mandat : 14 septembre 2006

Autres mandats : Administrateur d'Alitalia, représentant permanent d'Air France au Conseil d'administration du Monde Entreprises

Patricia Barbizet

Directeur général d'Artémis

Première nomination : 3 janvier 2003

Date d'échéance du mandat : 14 septembre 2006

Autres mandats : Président du Conseil de surveillance de Pinault-Printemps-Redoute, Président du Conseil de Christie's International plc, Administrateur de Bouygues, TF1 et Artémis

Jean-Marc Espalioux

Président du Directoire du groupe Accor

Première nomination : 13 septembre 2001

Date d'échéance du mandat : 14 septembre 2006

Autres mandats : Administrateur du Crédit Lyonnais et membre du Conseil de surveillance de Veolia Environnement

Francesco Mengozzi

Administrateur délégué d'Alitalia

Première nomination : 25 mars 2002

Date d'échéance du mandat : 14 septembre 2006

Pierre Weill

Président du Conseil de surveillance de TNS Sofres

Première nomination : 20 octobre 1997

Date d'échéance du mandat : 14 septembre 2006

Autres mandats : Président d'Intersearch (USA)

Administrateurs représentant les actionnaires autres que l'Etat et les salariés

Jean-François Dehecq

Président-directeur général de Sanofi-Synthelabo

Première nomination : 25 janvier 1995

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2006

Autres mandats : Administrateur de Pechiney

Pierre Richard

Administrateur délégué de Dexia

Première nomination : 20 octobre 1997

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2006

Autres mandats : Président du Conseil de surveillance de Dexia Crédit Local, Vice-Président du Conseil d'administration de Dexia Banque Belgique et de Dexia Banque Internationale au Luxembourg, Administrateur du Crédit du Nord, de la Banque Européenne d'Investissement, du journal *Le Monde* et de Generali France Holding

Administrateurs représentant les actionnaires salariés

Christian Magne

Cadre, représentant des actionnaires salariés (personnel au sol et personnel navigant commercial)

Première nomination : 14 septembre 2001

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2006

Christian Paris

Commandant de bord, représentant des actionnaires salariés (personnel navigant technique)

Censeur jusqu'à l'Assemblée générale du 14 septembre 2001

Première nomination : 14 septembre 2001

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2006

Administrateurs représentant les salariés

Hugues Gendre

Commandant de bord

Première nomination : 14 septembre 2001

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2006

Paul Laprévote

Cadre principal

Première nomination : 22 juin 1989

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2006

Daniel Mackay

Agent de maîtrise

Première nomination : 2 octobre 1997

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2006

Marie Ramon

Hôtesse navigante

Première nomination : 1^{er} août 2002

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2006

Pascal Mathieu

Cadre supérieur

Première nomination : 2 juin 1999

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2006

Yvon Touil

Cadre principal

Première nomination : 2 octobre 1997

Date d'échéance du mandat : Assemblée générale devant statuer sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2006

Commissaires du gouvernement

Michel Wachenheim

Commissaire du Gouvernement

Directeur général de l'Aviation civile

Direction générale de l'Aviation civile

Danielle Benadon

Commissaire du Gouvernement adjoint

Directrice des Transports aériens

Direction générale de l'Aviation civile

Contrôle économique et financier

Jean Peyrot

Chef de la mission de contrôle

Secrétariat général du Comité central d'entreprise

José Rocamora

Secrétariat

Jean-Marc Bardy

Directeur juridique

Au cours de l'exercice écoulé, le Conseil d'administration a tenu 7 réunions avec un taux moyen de présence de ses membres de 85%.

Comités

Le comité d'audit

Créé en 1999, il est composé de 6 administrateurs dont Jean-François Dehecq, président du comité, Pierre-Mathieu Duhamel, Pierre Richard, Christian Paris et 2 administrateurs élus par les salariés. Les administrateurs représentant les salariés et les actionnaires salariés assurent une rotation semestrielle avec un représentant du personnel navigant technique et deux représentants du personnel au sol et/ou du personnel navigant commercial. Assistent également aux réunions, le directeur général délégué aux Affaires économiques et financières, le chef de la mission de contrôle et le secrétaire du Conseil d'administration.

Les missions du comité sont l'examen des comptes consolidés, des principaux risques financiers, des résultats des travaux d'audit interne ainsi que l'examen du programme des travaux, des conclusions et recommandations des Commissaires aux comptes. Il doit veiller également à la qualité des procédures permettant le respect des réglementations boursières.

Le comité d'audit s'est réuni les 21 mai et 12 novembre 2002 et les 1^{er} avril et 5 mai 2003 avec un taux de présence de ses membres de 72%. Au cours de ces réunions, le comité a examiné les comptes annuels de l'exercice 2001-02 et les comptes semestriels et annuels de l'exercice 2002-03. Pour cela, il a auditionné les Commissaires aux comptes, le directeur des affaires comptables et le directeur de l'audit et des préventions des fraudes. Il a également revu la politique de gestion des risques de l'entreprise (notamment la politique d'assurance) et la synthèse des travaux d'audit de l'année 2002.

Une des missions du comité est également de donner un avis sur la nomination et le renouvellement du mandat des Commissaires aux comptes. A ce titre, il a émis un avis favorable sur la sélection de la société KPMG en remplacement du cabinet Constantin Associés dont le mandat était venu à expiration.

Le comité de stratégie

Créé en 1999, le comité de stratégie est composé de huit administrateurs dont Jean-Cyril Spinetta, président du comité, Patricia Barbizet, Jean-Pierre Jouyet, Michel Guyard, Christian Paris, Hugues Gendre en qualité de représentant du personnel navigant technique et 2 administrateurs élus par les salariés. Les administrateurs représentant le personnel au sol et/ou le personnel navigant commercial salariés et les actionnaires salariés assurent une rotation semestrielle.

Assistent également aux réunions, le commissaire du gouvernement et directeur général de l'Aviation civile, le chef de la mission de

contrôle, le directeur général exécutif, le directeur général délégué aux Affaires économiques et financières et le secrétaire du Conseil d'administration.

Les attributions du comité sont l'étude des orientations stratégiques concernant l'activité du groupe, les évolutions de son périmètre en matière de flotte ou de filiales, l'acquisition ou la cession d'actifs aériens ou non aériens, la politique de sous-traitance aérienne et d'alliance.

Il s'est réuni les 24 avril et 12 décembre 2002 avec un taux de présence de ses membres de 86%. Il a examiné les dossiers concernant Air Afrique, la concurrence des compagnies à bas coûts et l'évolution des alliances avec d'autres compagnies aériennes.

Le comité de rémunération

Créé en 2001, le comité de rémunération est composé de 3 administrateurs : Jean-Marc Espalioux, président du comité, Jean-Pierre Aubert et Pierre Weill. Il est chargé notamment de formuler des propositions quant au montant et à l'évolution de la rémunération du Président-directeur général. Il peut être saisi aussi pour donner un avis sur la rémunération des cadres dirigeants membres du comité exécutif ainsi que sur la politique menée en matière de plans d'options de souscription ou d'achat d'actions. Il s'est réuni le 24 février 2003.

Le comité de rémunération a proposé au Conseil d'administration qui l'a adopté, de fixer les éléments de rémunération du Président-directeur général de la façon suivante :

- une rémunération de base de 260 000 euros par an à compter du 1^{er} janvier 2002 ;
- un bonus sur objectifs pouvant représenter 60% de la rémunération de base dont une moitié est liée à la progression de l'excédent brut d'exploitation avant loyers opérationnels et du résultat net sur les trois derniers exercices et l'autre moitié est liée à la réalisation des objectifs stratégiques (part de marché, équilibre économique, satisfaction des clients et des actionnaires).

La rémunération totale versée par Air France à Jean-Cyril Spinetta, Président-directeur général, au cours de l'exercice 2002-03 s'est élevée à 348 514 euros (319 065 euros pour l'exercice 2001-02).

Il n'est pas versé de jetons de présence aux administrateurs, ni de rémunération spéciale aux membres des comités d'audit, de stratégie et de rémunération.

Comité exécutif mis en place le 2 avril 1998

Jean-Cyril Spinetta

Président-directeur général

Date d'entrée dans la société : 1997

Date d'entrée au comité exécutif : 2 avril 1998

Pierre-Henri Gourgeon

Directeur général exécutif

Date d'entrée dans la société : 1993

Date d'entrée au comité exécutif : 2 avril 1998

Philippe Calavia

Directeur général délégué Affaires économiques et financières

Date d'entrée dans la société : 1998

Date d'entrée au comité exécutif : 14 août 1998

Auguste Gayte

Directeur général délégué Coordination

Date d'entrée dans la société : 1996

Date d'entrée au comité exécutif : 2 avril 1998

Patrick Alexandre

Directeur général adjoint Commercial international

Date d'entrée dans la société : 1982

Date d'entrée au comité exécutif : 2 avril 1998

Alain Bassil

Directeur général adjoint Logistique industrielle

Date d'entrée dans la société : 1980

Date d'entrée au comité exécutif : 2 avril 1998

Christian Boireau

Directeur général adjoint Commercial France

Date d'entrée dans la société : 1980

Date d'entrée au comité exécutif : 2 avril 1998

Marc Boudier

Directeur général adjoint d'Air France Cargo

Date d'entrée dans la société : 1994

Date d'entrée au comité exécutif : 2 mai 2000

Jean-Paul Hamon

Directeur général adjoint Informatique et télécom

Date d'entrée dans la société : 1973

Date d'entrée au comité exécutif : 2 mai 2000

Pascal de Izaguirre

Directeur général adjoint Exploitation sol

Date d'entrée dans la société : 1992

Date d'entrée au comité exécutif : 3 janvier 2000

Bruno Matheu

Directeur général adjoint Marketing et Réseau

Date d'entrée dans la société : 1992

Date d'entrée au comité exécutif : 2 avril 1998

Jacques Pichot

Directeur général adjoint Politique sociale

Date d'entrée dans la société : 1998

Date d'entrée au comité exécutif : 15 septembre 1998

Gilbert Rovetto

Directeur général adjoint Exploitation aérienne

Date d'entrée dans la société : 1993

Date d'entrée au comité exécutif : 7 juin 1999

Alain Vidalon

Inspecteur général

Date d'entrée dans la société : 1973

Date d'entrée au comité exécutif : 2 avril 1998

Le comité exécutif se réunit toutes les semaines. La rémunération de ses membres s'est élevée à 3,4 millions d'euros (3,4 millions d'euros en 2001-02) dont 2,6 millions d'euros pour les dix premières rémunérations (2,5 millions d'euros en 2001-02).



Présentation du groupe
Présentation du groupe

Exercice 2002-03

3^e compagnie mondiale en termes de transport de passagers internationaux (source IATA) et **1^{er} compagnie européenne en termes de trafic** (source AEA), Air France a transporté **42,9 millions de passagers** au cours de l'exercice 2002-03 (- 1,1%) dans **83 pays** en assurant la desserte de **198 destinations**.

Avec une flotte de **360 avions** en exploitation au 31 mars 2003, dont **111 dans la flotte régionale**, le groupe Air France opère environ **1 800 vols quotidiens**.

Air France est également la **4^e compagnie aérienne mondiale pour le transport international de fret hors intégrateurs** (source Airlines Business 2002-03) et le **2^e prestataire mondial de maintenance aéronautique multiproduits** (source Air France).

Air France a fait une nouvelle fois la preuve de sa capacité de résistance aux situations de crise, et affiche des résultats positifs pour la **6^e année consécutive**. Au cours de l'exercice, le groupe a réalisé un chiffre d'affaires de **12,69 milliards d'euros** (+ 1,3%) et a dégagé un résultat net part du groupe de **120 millions d'euros** (- 21,6%).

Faits marquants

L'exercice 2002-03 s'est déroulé dans une conjoncture difficile. La crise économique, accélérée par les attentats du 11 septembre 2001 contre les tours du World Trade Center, a continué à peser sur l'activité des transporteurs aériens. Les tensions géopolitiques depuis l'été 2002 et le déclenchement du conflit en Irak le 20 mars 2003 sont venus s'ajouter au ralentissement économique. Enfin, la pneumopathie atypique pénalise depuis la fin de l'exercice le trafic vers l'Asie.

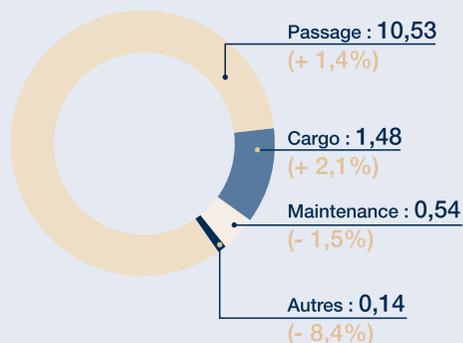
En juillet 2002, l'Etat a annoncé sa décision de lancer le processus de privatisation d'Air France. La loi n° 2003-322 du 9 avril 2003 relative aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France a été votée afin d'accompagner la privatisation d'Air France.

Air France et British Airways ont pris la décision d'arrêter, au cours de l'année 2003, l'exploitation de Concorde compte tenu de sa situation structurellement déficitaire liée principalement aux coûts de maintenance.

Conformément au Règlement 2002-10 du Comité de la Réglementation Comptable relatif à l'amortissement et à la dépréciation des actifs, Air France a appliqué au 31 mars 2003 les nouvelles normes comptables (IAS 16-SIC 23) sur le grand entretien de la flotte. L'application de ces nouvelles normes comptables a un impact positif limité : 20 millions d'euros sur le résultat d'exploitation et 13 millions d'euros sur le résultat net.

Répartition du chiffre d'affaires

(En milliards d'euros)



Activité

Le secteur mondial du transport aérien a été encore marqué tout au long de l'année par la crise économique. La guerre en Irak et l'épidémie de pneumopathie atypique sont venues s'y ajouter au 4^e trimestre. Selon IATA (International Air Transport Association), les compagnies aériennes dans leur ensemble ont perdu 25 milliards de dollars en 2001 et 2002, soit l'équivalent de la totalité des bénéfices réalisés depuis 1945, et dix milliards de dollars de pertes supplémentaires sont prévues cette année.

Les compagnies américaines, fortement dépendantes de leur marché intérieur, ont particulièrement souffert et certaines d'entre elles se sont mises sous la protection du chapitre 11 de la loi américaine sur les faillites. Malgré les subventions importantes que le gouvernement américain leur a accordées depuis septembre 2001 (8,9 milliards de dollars dont 1,5 milliard de prêts), elles ont perdu 9 milliards de dollars en 2002 après des pertes supérieures à 10 milliards de dollars en 2001. Dans le même temps, les compagnies européennes n'ont été indemnisées par leurs Etats qu'au titre des événements du 11 septembre 2001 (fermeture du ciel américain du 11 au 14 septembre 2001 et mesures de sûreté complémentaires). Air France a pour sa part reçu un peu moins de 71 millions d'euros d'indemnités.

Les compagnies asiatiques, qui avaient traversé sans dommages économiques majeurs la crise liée aux événements tragiques du 11 septembre 2001, subissent depuis mars 2003 les conséquences de l'épidémie de pneumopathie atypique, entraînant des baisses de trafic de l'ordre de 40 à 50% aussi bien à l'intérieur de l'Asie que sur l'intercontinental à partir de l'Asie.

En Europe, le secteur a également été fragilisé par ces différentes crises. Des compagnies ont disparu ou ont réduit leurs activités, favorisant une concentration du secteur européen. Les compagnies à bas coûts comme easyJet et Ryanair ont confirmé leur implantation. Depuis 2001, les quatre principales compagnies européennes (Air France, British Airways, Lufthansa et KLM) ont renforcé leur position, particulièrement sur l'international en gagnant 4,4 points de parts de marché (*source AEA*). L'ensemble des compagnies européennes a dégagé 1,8 milliard d'euros de résultats nets en 2002 (*source Air France*). Parmi elles, Air France a démontré la validité de sa stratégie en devenant, en termes de trafic, la première compagnie européenne avec une part de marché de 17,6% (*source AEA*) et en présentant, pour la sixième année consécutive, des résultats bénéficiaires de 120 millions d'euros au 31 mars 2003 après une provision de 59 millions d'euros pour l'arrêt du Concorde.

Activité passage

Une activité satisfaisante dans un contexte très difficile avec un chiffre d'affaires de 10,53 milliards d'euros (+ 1,4%) et une contribution au résultat d'exploitation de 101 millions d'euros (128 millions au 31 mars 2002)

La reprise constatée au début de l'année 2002 ne s'est pas confirmée au printemps et il a fallu attendre le mois d'août pour retrouver un trafic en croissance. Sur le premier semestre (avril-septembre 2002), le trafic a baissé de 1,2% pour une offre quasiment stable (+ 0,4%). Le coefficient d'occupation a perdu 1,3 point à 77,3%. Il reste supérieur au coefficient moyen de l'AEA (75,7%). 22,3 millions de passagers ont emprunté les lignes Air France contre 23,4 millions au premier semestre de l'exercice précédent (- 4,7%). Si les réseaux internationaux ont réalisé une bonne performance, le marché domestique, en revanche, a été particulièrement touché (- 9,8% de trafic), d'abord par la faiblesse de la demande et ensuite par l'agressivité tarifaire d'Air Lib Express.

Par rapport au second semestre 2001-02 marqué par les attentats de septembre 2001 et la baisse du trafic qui s'en est suivie, le trafic a progressé de 7,7% pour une offre en augmentation de 5,2% au second semestre 2002-03. Le coefficient d'occupation a gagné 1,7 point à 75,0%. Air France a transporté 20,6 millions de passagers (+ 3,5%). Au contexte économique difficile se sont ajoutés le déclenchement des hostilités en Irak et le début de l'épidémie de pneumopathie atypique qui ont perturbé l'activité du dernier trimestre.

Sur l'exercice, Air France a bien résisté avec un trafic en hausse de 2,9% pour une offre en augmentation de 2,7%. Le coefficient d'occupation s'est stabilisé au niveau élevé de 76,2% (+ 0,2 point).

L'activité sur l'ensemble des réseaux long-courriers a été bonne avec un taux d'occupation supérieur à 80%. Le niveau satisfaisant de l'activité moyen-courrier international sur le premier semestre de l'année a permis de compenser la dégradation du second semestre. Le marché domestique a, à l'inverse, redressé son activité au cours du second semestre.

Exercice 2002-03	Offre (SKO) ⁽¹⁾		Trafic (PKT) ⁽²⁾		Coefficient d'occupation		Chiffre d'affaires passage régulier
	En millions	Variation	En millions	Variation	En %	Variation	
Long-courrier	95 483	+ 4,0%	76 721	+ 4,4%	80,4%	+ 0,4	+ 6,7%
Moyen-courrier international	20 929	+ 1,1%	13 519	- 0,3%	64,6%	- 0,9	+ 0,4%
Moyen-courrier domestique	14 835	- 2,9%	9 720	- 4,2%	65,5%	- 0,9	- 5,5%
Total	131 247	+ 2,7%	99 960	+ 2,9%	76,2%	+ 0,2	+ 2,3%

⁽¹⁾ SKO : Siège Kilomètre Offert.

⁽²⁾ PKT : Passager Kilomètre Transporté.

En dépit de la faiblesse du 4^e trimestre, la recette unitaire au siège kilomètre offert (RSKO) du groupe Air France, calculée à partir du chiffre d'affaires passage régulier, a bien résisté avec une baisse limitée à 0,5%. Elle progresse de 1,0% hors effets défavorables de change (1,9%) et mix réseau (0,5%). Corrigée de ces mêmes effets, la recette unitaire au passager kilomètre transporté (RPKT) augmente de 0,9%.

Exercice au	31 mars 2003*	31 mars 2002*	Variation
Chiffre d'affaires total passage (en M€)	10 527	10 378	+ 1,4%
Chiffre d'affaires passage régulier (en M€)	9 713	9 491	+ 2,3%
Recette unitaire au SKO (en cts d'€)	7,38	7,42	- 0,5%
Recette unitaire au PKT (en cts d'€)	9,70	9,76	- 0,6%

* Chiffres consolidés au cours de l'exercice 2002-03.

Air France dispose d'atouts fondamentaux pour assurer sa croissance rentable et résister dans les périodes de crise.

La performance commerciale réalisée dans un contexte aussi difficile a démontré la validité de la stratégie d'Air France, fondée sur le développement de ses atouts, la flexibilité et la réactivité.

- Air France dispose d'un **réseau équilibré** qui offre une couverture naturelle de ses risques. La compagnie n'est dépendante d'aucun

marché en particulier et chaque marché a une sensibilité différente à la conjoncture économique ou internationale. Ainsi, la chute au cours du second semestre du trafic sur l'Amérique du nord et, plus tardivement sur l'Asie, s'est vue compensée par une progression sur l'Afrique, l'Amérique latine, les Caraïbes et l'Océan Indien.

La répartition du chiffre d'affaires par zone de destination souligne le caractère équilibré du réseau et, par zone de vente, son caractère international avec près de 53% des ventes réalisées hors de France.

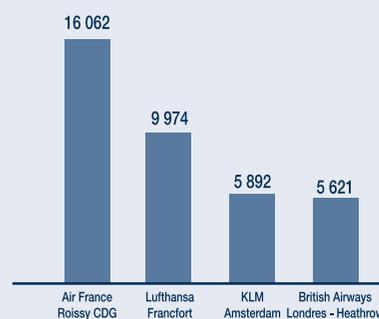
Chiffre d'affaires passage régulier Exercice 2002-03	Par destination			Par zone de vente		
	En M€	En % du total	Variation	En M€	En % du total	Variation
France	1 914	19,7%	- 5,5%	4 596	47,3%	+ 1,6%
Caraïbes et Océan Indien	994	10,2%	+ 8,3%	340	3,5%	+ 7,3%
Europe	2 567	26,5%	+ 0,4%	2 093	21,5%	+ 3,9%
Afrique et Moyen-Orient	1 098	11,3%	+12,6%	598	6,2%	+ 10,9%
Amériques du nord et latine	1 966	20,2%	+ 3,8%	1 329	13,7%	- 0,5%
Asie	1 174	12,1%	+ 4,8%	757	7,8%	- 0,5%
Total	9 713	100,0%	+ 2,3%	9 713	100,0%	+ 2,3%

• Le hub d'Air France à CDG

Quelles que soient les circonstances, le hub d'Air France à CDG apparaît comme un outil particulièrement efficace de développement pour le groupe Air France. Avec plus de 16 000 connections par semaine entre moyen et long-courriers en moins de deux heures, le hub d'Air France à CDG est le plus important d'Europe et attire des passagers du monde entier. La moitié des passagers d'Air France transitant par CDG sont en correspondance et viennent pour 40% d'Europe, pour 14% de France, le solde se ventilant de façon similaire à la répartition géographique du chiffre d'affaires (source Air France 2001-02). Au cours de l'exercice, le trafic de correspondance a progressé de 0,5% alors que le trafic de point à point diminuait de 2,3%. La recette moyenne apportée par ces passagers en correspondance à CDG a augmenté de 2,5% contre une stabilité pour celle apportée par les passagers en point à point, soulignant ainsi l'attractivité du hub de CDG pour les passagers haute-contribution (voyageant plein tarif).

Le hub d'Air France à CDG

Nombre de connections par semaine en moins de 2 heures entre les vols moyen et long-courriers



Source : Bandes OAG été 2003

- **L'alliance SkyTeam** a célébré son deuxième anniversaire en juin 2002. En deux ans, elle est devenue l'une des trois grandes alliances avec une part de marché de 12% (*source Airlines Business 2002-03*). Elle est la seule alliance à bénéficier de l'immunité anti-trust sur l'Atlantique nord et sur le Pacifique (obtenue en 2002), ce qui lui permet notamment d'élaborer une politique commerciale commune. En mariant le hub le plus efficace d'Europe (CDG) avec le hub le plus efficace du monde (Atlanta), SkyTeam offre un réseau planétaire doté d'une capacité de croissance réellement unique (voir carte du réseau SkyTeam en page 8). Dans le cadre du développement du pôle américain de l'alliance, Delta a signé un accord commercial de partage de codes sur son marché domestique avec Continental et Northwest. Cet accord sera étendu aux autres marchés et les deux compagnies américaines ont demandé à rejoindre SkyTeam. En Europe, la coopération entre Air France et Alitalia s'est renforcée par un échange de 2% du capital des deux compagnies.

Au sein de SkyTeam, les partenaires développent une coopération étroite entre leurs équipes de ventes et de gestion des recettes. Un des exemples est le lancement de l'"European AirPass SkyTeam" qui permet de voyager à travers l'Europe sur les lignes SkyTeam dans des conditions à la fois souples et économiques pour les passagers venant d'Amérique, d'Asie ou d'Afrique. Sa diffusion va s'appuyer, outre sur les forces de vente d'Air France, d'Alitalia et de CSA en Europe, sur celles de Delta aux Etats-Unis et sur celles de Korean en Asie.

- Ces atouts majeurs ont permis à la compagnie de démontrer, une nouvelle fois, sa très grande **réactivité et sa flexibilité** face à la rupture marquée par la guerre en Irak, phénomène de même ampleur que les attentats du 11 septembre 2001, et au renforcement de la concurrence des compagnies à bas coûts. En Europe, la plupart de ces compagnies opèrent à partir d'aéroports secondaires et n'entrent en concurrence avec les compagnies aériennes traditionnelles que sur les segments du trafic point à point intra-européen et domestique. Toutefois, si Air France n'est pas concurrencée par les compagnies à bas prix sur ses réseaux internationaux et sur son trafic de correspondance (qui bénéficient de ses alliances et du hub de CDG), son marché domestique a été marqué par la concurrence d'easyJet

et d'Air Lib. Dès novembre 2002, Air France repartait à l'offensive sur son marché domestique en mettant en place de nouveaux tarifs destinés à stimuler le trafic tout en préservant les recettes liées aux passagers haute contribution. Cette grille tarifaire basée sur le principe du "plus on achète tôt, moins c'est cher" a vite rencontré le succès. Le taux d'occupation et la recette unitaire au siège kilomètre offert progressent régulièrement et, depuis la fin de 2002, le réseau domestique à Orly est revenu à l'équilibre. Par ailleurs, la disparition d'Air Lib, qui a entraîné la réallocation de ses créneaux horaires en conformité avec les textes en vigueur, a contribué à fragmenter la concurrence, particulièrement en France.

Le marché européen souffre, non seulement de l'atonie économique, mais aussi d'une évolution de la demande des clients. Les passagers, y compris les passagers affaires, recherchent désormais les tarifs les plus avantageux en contrepartie d'un service plus simple sur les vols d'une durée courte. Air France a donc entrepris un travail de réflexion en vue de s'adapter aux nouvelles conditions du marché. Une nouvelle offre tarifaire inspirée de celle en pratique sur le marché domestique, couplée à une refonte du produit proposé au client, devrait être mise en service à l'automne 2003.

La situation internationale incertaine combinée à une économie ralentie avait amené Air France à être prudente pour son programme été 2003 (+ 1,8% d'offre) et à adapter sa flotte en conséquence. La compagnie a donc décidé, en novembre 2002, de reporter l'entrée en flotte de 8 avions dont 2 avions régionaux qui devaient être livrés entre novembre 2002 et mars 2003.

Air France et British Airways ont décidé de ne pas poursuivre l'exploitation du Concorde au-delà du 31 octobre 2003 du fait du décalage de plus en plus accusé entre les coûts de maintenance de l'avion et ses perspectives commerciales. Compte tenu de la perte opérationnelle de l'ordre de 50 millions d'euros en résultant, Air France a décidé d'interrompre ses vols par anticipation dès le 31 mai. En conséquence, une provision de 59 millions d'euros a été constituée dans les comptes au 31 mars 2003.

Activité cargo

Une très bonne année pour l'activité cargo avec une progression du chiffre d'affaires de 2,1% (1,48 milliard d'euros) et de la contribution au résultat d'exploitation (48 millions d'euros contre 5 millions au 31 mars 2002)

Le fret aérien constitue aujourd'hui un élément essentiel de l'économie mondiale, garant de la compétitivité des entreprises. Bien que le tonnage transporté par la voie des airs reste encore faible (0,3%) par rapport aux voies traditionnelles (terre, fer, mer), il constitue à lui seul environ 20% de la valeur totale du commerce mondial de marchandises. Et les perspectives de croissance paraissent exceptionnelles, celle-ci étant évaluée en moyenne à 6,5% par an – soit un triplement d'ici 20 ans (*source Air France*).

Le cargo est le deuxième métier du groupe Air France. Avec un chiffre d'affaires de près de 1,5 milliard d'euros, soit 11,6% du chiffre d'affaires, Air France Cargo est aujourd'hui le 4^e opérateur mondial de fret aérien (hors intégrateurs tels que Fedex et UPS). Fort d'un réseau de 202 escales dans 91 pays, le groupe a acheminé, au cours de l'année 2002-03, plus de 1 million de tonnes de fret soit 5,45 milliards de tonnes kilomètre transportées.

L'activité cargo a réalisé un bon exercice avec une progression de 2,1% du chiffre d'affaires limitée par des effets de change négatifs. L'offre exprimée en tonnes kilomètre offertes (TKO) a augmenté de 5,3% et le trafic exprimé en tonnes kilomètre transportées (TKT) de 6,4%. Le coefficient de remplissage est passé de 64,6% au 31 mars 2002 à 65,3% au 31 mars 2003. La recette unitaire à la tonne kilomètre offerte (RTKO) a diminué de 0,7% mais a progressé de 4,3% hors des effets défavorables de change de 5%. A la tonne kilomètre transportée (RTKT), elle diminue de 1,7% mais progresse de 3,3% hors effets de change.

Exercice au	31 mars 2003	31 mars 2002	Variation
Chiffre d'affaires total fret (en M€)	1 479	1 448	+ 2,1%
Chiffre d'affaires transport de fret (en M€)	1 314	1 257	+ 4,5%
Recette unitaire au TKO (en cts d'€)	15,74	15,86	- 0,7%
Recette unitaire au TKT (en cts d'€)	24,11	24,53	- 1,7%

Les réseaux Afrique et Caraïbes et Océan Indien ont été dynamiques. Le marché nord américain a été impacté par la faiblesse du dollar. La croissance de l'Asie a soutenu l'activité au cours de l'année.

Chiffre d'affaires transport de fret Exercice 2002-03	Par destination			Par zone de vente		
	En M€	En % du total	Variation	En M€	En % du total	Variation
France et Europe	141	10,8%	+ 11,0%	687	52,3%	+ 4,1%
Caraïbes et Océan Indien	154	11,7%	+ 6,2%	45	3,4%	+ 12,5%
Afrique et Moyen-Orient	157	11,9%	+ 13,8%	97	7,4%	+ 16,9%
Amériques du nord et latine	386	29,4%	- 5,6%	141	10,7%	- 20,8%
Asie	476	36,2%	+ 8,7%	344	26,2%	+ 16,2%
Total	1 314	100,0%	+ 4,5%	1 314	100,0%	+ 4,5%

Activité maintenance

Stabilité de l'activité maintenance avec une forte progression de la contribution au résultat d'exploitation (67 millions d'euros contre 26 millions au 31 mars 2002), malgré une diminution du chiffre d'affaires de 1,5%

Air France Cargo transporte le fret pour moitié dans les soutes des avions passagers et pour moitié dans sa flotte de 13 avions cargo (10 B747-200 F et 3 B747-400 ERF), ce qui permet de concilier efficacement les besoins en fréquences et en capacités. L'introduction du B747-400 ERF dans la flotte cargo a contribué à l'amélioration de la rentabilité de cette activité car cet appareil est plus performant en termes de rayon d'action et de coûts unitaires que le B747-200F qu'il remplace.

L'offre d'Air France Cargo se décline en quatre types de prestations bien adaptées aux attentes très diverses des clients du fret aérien, notamment le fret express ou l'organisation en flux tendus des secteurs en forte expansion. On trouve ainsi : Equation – pour la gestion de l'urgence, Cohésion – pour le flux tendu, Variation – pour le sur-mesure, et Dimension – pour les groupages. En juillet 2002, ces services ont reçu les certifications ISO 9001 version 2000 et Cargo 2000.

Air France est également la seule compagnie aérienne à disposer d'un hub cargo dédié à l'express (Hub Express - G1XL), situé à Roissy et fonctionnant 24h/24 ; un autre hub à Hahn, en Allemagne, complète le dispositif.

Afin d'optimiser son offre au sein de la chaîne globale de transport et de logistique, Air France Cargo associe son savoir-faire à celui des meilleurs spécialistes mondiaux. En outre, dans un souci d'efficacité et de transparence, Air France Cargo permet aux agents de fret, depuis le 20 novembre 2002, la réservation électronique de certaines de ses prestations via GF-X (Global Freight Exchange), la place de marché du fret aérien sur Internet, avec à la clé un panorama complet de l'offre pour le client et la simplification des procédures entre transitaires et compagnies.

Avec Delta Air Logistics, Air France Cargo voit en GF-X un élément fédérateur de l'alliance SkyTeam Cargo ; cet avantage devrait renforcer encore l'effet de synergie en permettant une offre de produits harmonisés sur un réseau plus vaste.

Deuxième opérateur mondial de maintenance aéronautique multi-produits, Air France a fait le choix d'assurer elle-même l'entretien de ses avions. Cependant, elle valorise son savoir-faire sous la marque Air France Industries (AFI) auprès d'une centaine de clients dans le monde. Employant environ 9 000 personnes, l'activité est présente sur les sites d'Orly, Roissy CDG, Le Bourget et Toulouse.

A travers AFI, Air France a développé un savoir-faire qui lui a permis de devenir le leader mondial sur le marché du support équipement des avions A320, A330 et A340, sur le marché du grand entretien de la famille des A320 et B747 ainsi que sur l'entretien des moteurs CFM56-5 (*source Air France*). Air France dispose aussi d'une position forte sur le support des flottes B777 et des moteurs General Electric CF6-50, CF6-80 et GE90.

Le chiffre d'affaires réalisé avec les tiers a représenté 540 millions d'euros, en baisse de 1,5% par rapport à l'année précédente à cause de la faiblesse du dollar.

Flotte

La flotte du groupe Air France totalise 381 avions au 31 mars 2003 dont 257 dans la flotte Air France et 124 dans la flotte régionale.

La flotte d'Air France

La flotte d'Air France comprend 257 avions dont 249 appareils en exploitation (245 appareils au 31 mars 2002) répartis en 148 appareils moyen-courrier, 84 appareils long-courrier, 4 Concorde et 13 cargo. La flotte subsonique a un âge moyen de 8,5 ans dont 7,4 ans pour la flotte long-courrier, 8,6 ans pour la flotte moyen-courrier et 15 ans pour la flotte cargo. Sur l'exercice, les mouvements ont représenté 17 entrées et 15 sorties.

Dans la flotte moyen-courrier, les entrées ont porté sur 1 A319-100 et 5 A320-200. Les sorties ont également porté sur 6 avions (3 A321-200 et 3 B737-300).

Dans la flotte long-courrier, 9 avions sont sortis (5 A310-200 et 300, 2 B747-200 Cargo, 1 B747-200, 1 B767-300) et 11 avions sont entrés (2 B777-200 ER, 1 B747-400, 3 B747-400 ERF (Cargo) et 5 A330-200).

Au cours de l'exercice 2002-03, Air France a engagé le renouvellement de sa flotte cargo. Cette démarche était devenue nécessaire en raison du vieillissement de la flotte dont l'âge moyen dépassait 19 ans (9 B747-200 F et 3 B747-200 SF). Dans ce cadre, trois nouveaux gros porteurs de type B747-400 ERF (*Extended Range Freighter*), dont Air France est compagnie de lancement, ont été mis en service à l'automne 2002 en contrepartie de la sortie progressive de trois anciens modèles de type B747-200 F. Le modèle introduit, le B747-400 ERF est une évolution récente du B747-400 F lancé par Boeing au début des années 90. Ses performances permettent de desservir en direct depuis CDG les principaux points du réseau asiatique (Séoul, Tokyo) avec une charge marchande presque maximale. Son économie bénéficie des gains liés à sa modernité, à une consommation carburant et à des coûts de maintenance avantageux, et d'une productivité nettement améliorée, l'escale intermédiaire nécessaire sur ces routes avec le B747-200 F étant supprimée. Le plan de flotte cargo prévoit de porter à terme le niveau de la flotte de B747-400 ERF à 5/6 appareils.

Pour tenir compte du ralentissement de la croissance, Air France a décidé, en novembre 2002, de reporter la livraison de 6 avions (2 A330-200, 2 A320-200, 1 A319-100 et 1 A321-200). Ces avions sont portés par une société ad hoc détenue par deux sociétés financières qui les a achetés à Airbus en levant des emprunts. Air France supporte les frais financiers sur cette dette et les frais de stockage au-delà de 12 mois. Les dates contractuelles de fin de stockage sont échelonnées entre novembre 2003 et avril 2004 mais Air France peut soit en prendre livraison plus tôt, soit ré-échelonner les livraisons entre juillet 2004 et avril 2005.

A la fin de l'exercice (mars 2003), s'ajoute le report de livraison de 3 nouveaux avions (A318) qui étaient attendus au début de 2004. Les investissements aéronautiques sur l'exercice ont représenté 1,15 milliard d'euros (y compris les avances sur commandes, les rechanges, les modifications et le grand entretien). Sur une flotte totale de 257 avions, 158 appareils sont détenus en pleine propriété ou en crédit-bail et 99 sont en location opérationnelle. Au 31 mars 2003, les commandes fermes s'élevaient à 48 appareils et les options à 49 appareils.

Flotte Air France au 31 mars 2003

Type d'appareil	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation	
	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002
Concorde	5	5	-	-	-	-	5	5	4	4
A340-300	8	8	6	10	8	4	22	22	22	22
A310-200/300	-	4	-	-	-	1	-	5	-	-
A330-200	2	2	1	-	7	3	10	5	10	5
B777-200	15	13	2	2	8	8	25	23	25	23
B747-400	12	12	1	1	1	-	14	13	13	13
B747-200/300	8	8	-	-	4	5	12	13	12	13
B767-300	1	1	-	1	3	3	4	5	2	4
B747-200 Cargo	5	5	1	1	4	6	10	12	10	12
B747-400 Cargo	1	-	-	-	2	-	3	-	3	-
Flotte long-courrier	57	58	11	15	37	30	105	103	101	96
A319-100	17	17	4	4	18	17	39	38	39	38
A320-100/200	43	43	6	6	17	12	66	61	66	61
A321-100/200	8	8	2	2	4	7	14	17	13	15
B737-300/500	3	2	7	8	23	26	33	36	30	35
Flotte moyen-courrier	71	70	19	20	62	62	152	152	148	149
Total	128	128	30	35	99	92	257	255	249	245

La flotte régionale

Le pôle régional dispose d'une flotte de 124 avions de moins de 100 sièges dont 111 en exploitation. Celle-ci est essentiellement organisée autour de trois familles : la famille Embraer chez Régional et la famille Bombardier chez Brit Air. cityjet, pour sa part, dispose

d'une flotte de BAE. La livraison de 2 avions régionaux a été repoussée au cours de l'exercice. Les commandes fermes s'élèvent à 14 appareils. Il n'y a pas d'option.

Flotte régionale au 31 mars 2003

Brit Air	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation
	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003
ATR42-300	1	1	-	-	2	3	3	4	-
ATR72-200		-	-	-	-	2	-	2	-
Canadair Jet 100	2	3	12	17	7	-	21	20	21
Canadair Jet 700	-	-	8	6	-	-	8	6	8
Fokker 100-100	1	1	-	-	7	7	8	8	8
Total	4	5	20	23	16	12	40	40	37

cityjet	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation
	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003
BAE 146	1	1	-	-	11	10	12	11	12
Total	1	1	-	-	11	10	12	11	12

Régional	Propriété		Crédit-bail		Location opérationnelle		Total		En exploitation
	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003	2002	2003
Embraer RJ 145	1	1	7	7	17	17	25	25	25
Embraer RJ 135	-	-	5	5	4	4	9	9	9
Embraer 120	-	-	6	6	10	12	16	18	16
Fokker 100	-	-	-	-	5	3	5	3	5
Beech 1900-D	6	-	2	12	-	4	8	16	-
Beech 1900-C	1	1	-	-	-	-	1	1	-
Saab 2000	-	-	-	-	8	8	8	8	7
Total	8	2	20	30	44	48	72	80	62
Total flotte régionale	13	8	40	53	71	70	124	131	111

Effectif et politique sociale

Une politique contractuelle menée depuis plusieurs années

Air France mène depuis plusieurs années une politique sociale fondée, principalement, sur la signature d'accords pluriannuels, le recrutement et la formation ainsi que sur l'intéressement de l'ensemble de ses salariés à l'amélioration de la rentabilité de l'entreprise.

Le 10 juillet 2002, l'Accord pour progresser ensemble (APPE) destiné au personnel au sol prenait le relais d'un accord signé en 1999. Il met l'accent sur la valorisation des ressources internes et s'inscrit dans une logique de développement durable : santé-sécurité au travail, insertion des personnes handicapées, égalité professionnelle femmes-hommes, intégration des jeunes par l'alternance.

Pour le personnel navigant commercial, l'Accord collectif PNC 2003-08 a été signé au début de 2003 et remplace l'accord qui venait à expiration en décembre 2002.

Pour le personnel navigant technique, un accord global pluriannuel avait été signé en octobre 1998. Venant à échéance en octobre 2001, il n'a pu être renouvelé à cause des événements du 11 septembre mais a été prolongé par un accord intérimaire. En octobre 2002, un accord global pluriannuel soumis par référendum aux pilotes n'a pas été ratifié et a donc nécessité la reprise des négociations. Celles-ci ont donné lieu à un nouvel accord en mai 2003 qui a été approuvé par référendum par les pilotes à 54,3% des votants en juin 2003, avec un taux de participation d'environ 71%.

Conclus pour la première fois en septembre 1999, les accords d'intéressement ont été renouvelés en septembre 2002 pour une durée de 3 ans et complétés par un accord de participation. Ils concernent l'ensemble des salariés d'Air France, en France et à l'étranger, y compris le personnel local. L'intéressement est calculé à partir de critères de performance tant financière qu'opérationnelle. L'indicateur économique retenu est le résultat d'exploitation corrigé des cessions aéronautiques ne correspondant pas à des sorties de flotte avec un seuil de déclenchement de 100 millions d'euros. La performance globale de l'entreprise est également prise en compte au travers de quatre indicateurs : ponctualité du trafic, productivité globale, qualité client et sécurité du travail.

En millions d'euros	Intéressement	Abondement
Exercice 1999-00	24,9	5,6
Exercice 2000-01	36,2	6,3
Exercice 2001-02	29,4	4,6
Exercice 2002-03	-	-

Ces deux accords consolident le dispositif mis en place par Air France pour permettre aux salariés qui le souhaitent de se constituer une épargne salariale. Les salariés peuvent, soit percevoir leur intéressement en trésorerie, soit l'investir dans 5 fonds comprenant 2 fonds en actions Air France dont 1 fonds abondé à un taux moyen de 50% et 3 fonds diversifiés (1 fonds de taux, 1 fonds mixte et 1 fonds actions).

Un accord sur l'égalité professionnelle entre les femmes et les hommes a été signé le 29 novembre 2002 avec six organisations syndicales. Il prévoit la mise en œuvre d'actions selon quatre axes : la mesure et le suivi de l'évolution de l'égalité professionnelle au sein de l'entreprise, le développement de la mixité pour quelques métiers cibles, le maintien d'un équilibre entre la vie professionnelle et la vie de famille et, enfin, la promotion de l'égalité des chances entre les hommes et les femmes.

Un plan de pré-retraite progressive (PRP) a été proposé à compter du 1^{er} avril 2003 aux salariés d'Air France âgés de plus de 55 ans exerçant une activité à temps plein. Signée avec l'Etat, cette convention offre la possibilité à 1 000 salariés de cesser progressivement leur activité et permettra 500 embauches compensatrices.

2003 "année européenne du handicap" : Air France a signé avec les syndicats un nouvel accord d'insertion sociale et professionnelle des personnes handicapées pour une durée de trois ans et prévoit de recruter 65 personnes de plus sur 3 ans. 1 315 personnes handicapées travaillent déjà dans la compagnie. Par ailleurs, le recours au secteur protégé devra être amplifié.

Enfin, Air France s'est dotée en 2001 d'une charte sociale et éthique signée avec l'ensemble des syndicats européens et la Confédération européenne des syndicats représentée par la Fédération européenne des travailleurs du transport.

Par cette charte, Air France s'engage à promouvoir et à agir dans la ligne des Conventions de l'Organisation Internationale du Travail et de sa déclaration relative aux principes et aux droits fondamentaux

au travail et des chartes sociales adoptées par la Communauté européenne et le Conseil de l'Europe. La charte s'applique à l'ensemble des salariés européens du groupe et Air France a pris l'engagement unilatéral d'appliquer ce texte aux implantations situées en dehors de la zone européenne. Elle a également pris l'engagement de veiller à ce que les principes et les droits sociaux fondamentaux soient respectés dans les entreprises sous-traitantes avec lesquelles elle entretient des relations dans le monde.

Bilan social

L'effectif moyen pondéré du groupe au 31 mars 2003 s'est élevé à 71 525 personnes, soit une hausse de 2% (+ 1,2% hors effet périmètre).

2002-03	Effectif	En % du total	Variation	Dont:	En %
Personnel au sol en France	47 006	65,7%	+ 1,4%	Cadres	12,6%
Personnel au sol à l'étranger	6 652	9,3%	+ 11,1%	Agents de maîtrise	28,3%
Total Personnels au sol	53 658	75,0%	+ 2,5%	Employés	34,2%
Personnel navigant commercial	12 938	18,1%	+ 0,4%	Navigants en ligne	23,6%
Personnel navigant technique	4 929	6,9%	+ 1,1%	Navigants instructeurs	0,9%
Total Personnels navigants	17 867	25,0%	+ 0,7%	Navigants encadrement	0,4%
Total	71 525	100,0%	+ 2,0%	Total	100,0%

Sur les trois derniers exercices, l'évolution de l'effectif moyen a été la suivante : 64 717 salariés au 31 mars 2001 après changement de périmètre et 62 886 salariés à périmètre constant, 70 101 salariés au 31 mars 2002 et 71 525 salariés au 31 mars 2003. La compagnie Air France représente 83,4% des effectifs du groupe.

Sur l'exercice, les embauches à temps plein ont représenté 1 480 personnes et les embauches à contrat à durée déterminée se sont élevées à 3 937 salariés. Si le contexte économique défavorable du secteur a provoqué un gel des embauches au sein du groupe, Air France a annoncé qu'elle tenterait, dans la mesure du possible, de participer au reclassement des anciens salariés d'Air Lib.

Politique environnementale

Une responsabilité de développement durable

En 5 ans, Air France a doublé le nombre de ses vols et son trafic a progressé de près de 70% (source AEA).

Cette croissance ne s'est pas faite au détriment de l'environnement, puisque la compagnie a su améliorer son bilan environnemental global. Depuis 1997, l'indicateur de bruit "24 heures" du trafic Air France sur CDG a ainsi chuté de 33%. Depuis 1991, la consommation par passager kilomètre des avions Air France a chuté de plus de 20%. Les émissions basse altitude ont également été significativement réduites par cycle LTO (décollage-atterrissage) moyen : depuis 1991, elles ont été divisées par 3,6 pour le monoxyde de carbone (CO) et par 2 pour les hydrocarbures imbrûlés (HC) tandis que les oxydes d'azotes (NOx) ont chuté de 25%.

Cette réussite, aussi bien commerciale qu'environnementale, s'inscrit dans la politique de développement durable menée depuis de nombreuses années par Air France. Elle est en grande partie le résultat d'une stratégie mise en œuvre il y a quelques années, combinant le hub (qui relie la France au monde entier) et la Navette (qui relie Paris aux régions), et destinée à répondre à la demande en optimisant l'exploitation de la flotte du groupe Air France.

La logique du hub – multiplication des destinations tout en limitant le nombre de vols – est commercialement très attractive et permet l'augmentation des taux d'occupation. D'un point de vue environnemental, elle se révèle tout aussi efficace. Les avions sont mieux remplis : ils polluent donc moins par passager transporté. L'impact global sur l'environnement est également moindre car les vols sont moins nombreux et les retards sont réduits, l'espace aérien étant moins encombré. Enfin, les gains de productivité induits amènent la compagnie à s'équiper avec les avions les plus modernes, beaucoup plus propres et moins bruyants.

L'exploitation en Navette améliore également le bilan environnemental : la fréquence élevée des vols (toutes les heures voire chaque demi-heure en période de pointe) permet d'utiliser des avions plus petits, mieux remplis, donc plus économes, moins polluants et moins bruyants. En outre, compte tenu des faibles distances à parcourir, ils sont exploités à charge minimale, ce qui contribue encore à réduire leur signature sonore et leur consommation.

En optimisant leurs procédures de vol, les pilotes d'Air France s'appliquent aussi à réduire les nuisances sonores lors des phases d'approche et de décollage.

Dans le cadre de sa politique environnementale, Air France privilégie la concertation locale. La compagnie participe ainsi systématiquement aux travaux des Commissions consultatives de l'environnement des principaux aéroports français. Présidées par le Préfet ou son représentant, elles regroupent les professionnels du transport aérien, les élus locaux et les associations de riverains. Ces commissions, consultées sur les incidences de l'exploitation sur les zones affectées par les nuisances de bruit, élaborent également une charte de qualité de l'environnement et en assurent le suivi.

Une organisation efficace

Au printemps 2002, Air France a décidé de structurer sa fonction Environnement en adoptant une gestion décentralisée dans les directions. L'objectif est de favoriser la mise en œuvre de toutes les synergies, à partir des méthodologies et des structures existantes, afin d'optimiser la productivité de la démarche environnement du groupe et la qualité des résultats. Les initiatives sont organisées autour d'un plan d'actions avec les correspondants environnement des directions et des filiales.

Dans le cadre de cette réorganisation, une fonction transversale QSE (Qualité-Sécurité-Environnement) a été créée au sein d'Air France Industrie. Cette nouvelle organisation est aussi en cours de déploiement au sein de la Direction générale de l'exploitation au sol et d'Air France Cargo.

Conduisant chaque direction à mieux intégrer l'environnement dans son système de management, elle favorisera les synergies entre les réseaux et les méthodologies déjà existantes afin de parvenir rapidement à un fonctionnement plus performant et à une harmonisation des meilleures pratiques.

• Maintenance

Depuis juillet 2000, Air France Industrie a mis en place une organisation transversale de management des risques industriels. Son action repose sur un réseau de correspondants couvrant chaque activité génératrice de risques, dont la mission est de détecter, d'évaluer, de réduire ou de supprimer les risques industriels. La surveillance de l'évolution des risques est réalisée à travers des audits internes et externes et des enquêtes, ou par une réévaluation du risque lorsqu'un événement survient. Les risques jugés excessifs font l'objet de plans d'actions préventives et correctives.

En 2002, cette organisation a été optimisée par la création d'une fonction transversale QSE qui intègre désormais la Délégation à la Maîtrise des Risques et de l'Environnement. Les activités industrielles générant des risques pouvant avoir un impact significatif sur l'environnement sont suivies à travers un plan triennal d'actions qui permet en particulier d'anticiper sur les évolutions réglementaires.

• **Exploitation au sol**

En janvier 2003, les correspondants environnement des escales françaises de la compagnie ont défini les priorités d'un plan d'actions environnementales qui doit être mis en œuvre dans le courant de l'année au sein de la Direction générale de l'exploitation au sol. Il s'agit notamment de renforcer le contrôle de l'utilisation des ressources naturelles et la vigilance en matière de stockage et d'utilisation des produits réglementés dans chaque escale.

Une identification et une prévention des risques

Les risques sont d'abord identifiés soit de manière spécifique pour un risque particulier (détecté par un audit ou lié à un événement), soit par l'établissement d'une cartographie de risques pour une famille de risques (l'utilisation des produits dangereux, le risque incendie, etc.).

L'évaluation repose sur deux paramètres : la gravité et l'occurrence d'apparition. Pour les risques les plus sévères, un troisième paramètre est déterminé : il s'agit de la détectabilité (capteurs de pression ou détecteurs de fumée par exemple). L'occurrence peut être déterminée à partir de l'expérience, et lorsque cette occurrence ne peut pas être déterminée, la mise en place de la détectabilité fournit des indications pour évaluer ce paramètre. Pour les risques significatifs, des moyens de protection adaptés sont mis en place pour abaisser la gravité, assistés d'une politique de prévention basée sur les procédures et sur la formation.

Dans le cadre de ses activités industrielles, Air France utilise près de 2 800 produits destinés aux processus d'entretien des avions. Près de la moitié d'entre eux est classée "substances et préparations dangereuses". Par ailleurs, les processus d'entretien et de réparation des avions donnent lieu à des rejets de substances toxiques dans l'air, l'eau et sous forme de déchets. Ces rejets sont identifiés, maîtrisés et maintenus à des limites inférieures aux limites définies par les arrêtés préfectoraux d'exploitation des différents sites.

Le coût de la plupart des actions environnementales significatives pour réduire les risques environnementaux est pris en compte dans le plan triennal et lors de l'élaboration des budgets. Il n'y a pas de montant provisionné pour faire face à ces risques.

Les dépenses destinées à prévenir les conséquences de l'activité sur l'environnement concernent notamment :

- le renouvellement de la flotte : CDG est le 1^{er} aéroport européen à instaurer le retrait des avions les plus bruyants (Chapitre 3) au taux annuel de 20%, soit pour Air France un retrait total des B747-200/300 concernés par cette mesure d'ici début 2008 ;
- la rénovation des stations de dégivrage sur les aéroports de Toulouse, de Bordeaux et d'Orly afin d'éviter les risques de pollution accidentelle. Programmés sur 3 ans, ces travaux représentent un montant total de près de 2 millions d'euros ;
- la prévention des risques de pollution et la maîtrise des rejets lors des process industriels : équipement de cuves tampons dans la salle de lavage des équipements moteurs, équipements pour éviter les pollutions accidentelles dans les évacuations pluviales (0,3 million d'euros) ;
- la poursuite du déploiement du tri sélectif des déchets dans différents sites d'Air France : à Vilgenis, dans des hangars d'Air France Industrie ;
- le remplacement de deux chaufferies à Vilgenis (0,8 million d'euros).

Air France publie chaque année un rapport environnement disponible sur le site Internet www.airfrance-finance.com.

Evolution récente et perspectives

Dans un environnement incertain, particulièrement lié à la crise causée par l'épidémie de pneumopathie atypique, Air France a pris un certain nombre de mesures pour l'exercice en cours : adaptation des capacités au trafic sur une base mensuelle, limitation des investissements nets qui devraient être inférieurs à un milliard d'euros, suspension des embauches et réduction des dépenses de fonctionnement qui s'ajoutent aux économies sur coûts variables dues à la baisse des capacités.

Par ailleurs, le groupe bénéficie d'éléments favorables comme la baisse du prix du pétrole et du dollar. Pour l'année 2003-04, Air France a couvert 67% de sa consommation de pétrole à un prix de l'ordre de 24 dollars le baril dans les conditions actuelles de marché et a retenu une parité euro/dollar de 1,10 dollar pour 1 euro pour son budget.

A cela s'ajoute l'accord pluriannuel avec les pilotes qui a été approuvé par la majorité d'entre eux par un référendum dont les résultats ont été connus le 17 juin 2003. Cet accord devrait permettre une stabilisation des relations sociales pour les trois prochaines années.

Une reprise progressive mais rapide des réservations, hors Asie, est constatée depuis avril dernier. Si elle se maintenait, elle confirmerait le scénario envisagé d'un retour de l'activité à la normale au second semestre. Dans cette hypothèse et hors incertitudes liées aux conséquences de l'épidémie de pneumopathie atypique, Air France a pour objectif un résultat d'exploitation avant cessions aéronautiques légèrement positif qui sera néanmoins affecté par les pertes de recettes consécutives aux différentes grèves du contrôle aérien.



Gestion des risques

Gestion des risques

Risques de marché

Afin de procéder à l'évaluation des risques financiers et de marché, Air France dispose d'un service de trésorerie, composé de dix personnes et rattaché au directeur financier.

Le trésorier encadre un front-office de deux personnes (taux et change), un back-office de cinq personnes (un responsable et quatre collaborateurs) et deux autres cadres en charge de la monétique, du suivi de la dette, des conditions bancaires et des relations avec les délégations d'Air France à l'étranger. La trésorerie du groupe est suivie quotidiennement et tous les mois, le service trésorerie produit un reporting complet qui inclut, entre autres, les positions de taux et de change, le portefeuille des opérations de couvertures, le récapitulatif des placements et des financements par devise et un état de suivi des limites par contrepartie. Ce reporting est transmis à la direction financière. Des réunions régulières sont organisées avec la direction générale pour faire le point sur les positions de taux et de change. Les décisions de couvertures sont prises lors de ces réunions (montant à couvrir, instrument de couverture...) puis mises en œuvre par le service trésorerie dans le respect des procédures de délégations de pouvoirs.

En matière de système informatique, la trésorerie utilise Reuters Cashflow.

Risque de change

Compte tenu de la nature de son activité, le groupe encourt des risques de change au niveau de son exploitation et de ses investissements.

Au niveau de l'exploitation, le groupe réalise environ 65% de son chiffre d'affaires en euros, 20% en dollars, 4% en yens japonais, 2% en livres sterling, 1% en francs suisses et 8% dans les autres monnaies. En face de ces revenus, la compagnie a des achats et charges externes réalisés en euros pour environ 55% et en dollars pour environ 40%. En conséquence, Air France a mis en place une politique de couverture du solde de son exposition :

- dollar : couverture systématique d'environ 30% de l'exposition nette déterminée en début d'exercice. Ce pourcentage peut être augmenté en fonction des opportunités de marché ;
- autres devises : couverture de 30 à 40% des revenus attendus sur deux à trois ans selon les opportunités de marché.

Les investissements aéronautiques sont réalisés en dollars et se concentrent sur les mois d'octobre à mars. Le principe de couverture retenu pour les investissements en avions est que, 6 mois avant les dates de livraison prévues, les investissements nets des cessions soient couverts au minimum à 40% en fonction des opportunités de marché.

La couverture de change est réalisée à travers des achats à terme et des options. Elle ne permet pas de couvrir tous les risques de change et, en particulier, une dévaluation forte de l'une des monnaies couvertes.

Risque de taux

L'endettement à long terme du groupe Air France est essentiellement lié à ses investissements aéronautiques avec une durée moyenne de 5,47 ans. Le niveau historiquement bas des taux fixes a amené le groupe à swaper une partie de sa dette à taux variable en taux fixe (600 millions d'euros environ). La position nette, après prise en compte des placements de trésorerie en OPCVM monétaires, s'élève à 2,86 milliards d'euros dont 65% à taux fixe et 35% à taux variable.

Depuis les événements du 11 septembre 2001, la trésorerie est placée dans des instruments à très court terme et liquides, comme les OPCVM monétaires, les billets de trésorerie et/ou les certificats de dépôt notés A1/P1.

Cette politique de risque de taux ne permet pas de couvrir tous les risques et, en particulier, une chute ou une remontée brutale et forte des taux. Compte tenu de l'imposition nette à taux variable, l'impact d'une hausse de 1% sur 12 mois représenterait une augmentation de 7,31% des frais financiers qui se sont élevés à 180 millions d'euros sur l'exercice 2002-03 après prise en compte des intérêts intercalaires capitalisés.

Risque sur actions

Les risques sur actions ne sont pas significatifs.

Assurance

Risque sur pétrole

Le pétrole est la seconde charge d'exploitation après les charges de personnel du groupe Air France. Sur les deux dernières années, le groupe a acheté annuellement 5,9 millions de mètres cube pour un montant de l'ordre de 1,3 milliard d'euros.

Pour limiter les conséquences des variations du prix du pétrole, le groupe Air France a mis en place une politique de couverture de prix dont les sous-jacents sont le Brent IPE et le Gasoil IPE. Elle est menée par une équipe de 7 personnes sous la responsabilité du directeur des achats et décidée lors de réunions régulières présidées par le directeur général en présence de la direction financière. Le risque dollar est géré par le service trésorerie (voir ci-dessus).

Sur la base d'une politique d'intervention systématique, le niveau de couverture minimum est de 45% de la consommation estimée sur une période de 24 mois glissants :

- 60% minimum sur 12 mois ;
- 45% minimum entre 13 et 15 mois ;
- 30% maximum entre 16 et 24 mois.

Les instruments de couverture sont essentiellement des swaps et des options. La qualité des contreparties est vérifiée par la direction financière. Un reporting hebdomadaire est fourni à la direction générale.

Risque de liquidité

Air France a signé en juillet 2001 un crédit syndiqué d'un milliard d'euros pour une durée de 5 ans, avec un pool de 15 banques internationales.

Cette ligne est totalement disponible au 31 mars 2003. Ce crédit syndiqué est accompagné de l'obligation de respecter 2 ratios, un ratio de couverture des frais financiers et un ratio d'actifs non gagés. Au 31 mars 2003, la compagnie respecte ces ratios, pouvant ainsi utiliser cette ligne de crédit à sa convenance.

Risque assurance

Dans le cadre de son activité de transporteur aérien, Air France a souscrit pour son compte et celui de ses filiales aériennes, une police d'assurances aériennes couvrant les dommages aux avions, la responsabilité vis-à-vis des passagers ainsi que la responsabilité générale vis-à-vis des tiers du fait de l'activité.

Cette police a été souscrite selon la législation française avec un apériteur français, La Réunion Aérienne et parmi les co-assureurs, des assureurs français (AXA et AFA) et une réassurance internationale. Elle couvre la responsabilité civile du groupe Air France à hauteur de 1,5 milliard de dollars. La compagnie et ses filiales françaises ont par ailleurs souscrit une assurance complémentaire de 500 millions de dollars en complément de la responsabilité civile ainsi que des garanties spécifiques contre les actes de terrorisme pour les dommages causés aux tiers à hauteur de 1 milliard de dollars.

Enfin, dans le cadre de sa politique de gestion et de financement de ses risques pour une meilleure protection de ses activités, de son personnel et de son patrimoine, Air France a souscrit différentes polices pour assurer ses sites industriels, son parc mobilier et ses activités annexes au transport aérien avec des niveaux de couvertures en fonction des garanties disponibles sur le marché et de la quantification des risques raisonnablement escomptables.

Air France a souscrit par ailleurs des couvertures spécifiques ou locales pour respecter la réglementation en vigueur dans les pays où elle a une représentation.

Après la tragédie du World Trade Center, les primes aériennes avaient fortement augmenté, notamment pour couvrir les risques de terrorisme et assimilés, engendrant un coût supplémentaire de 1,95 dollar par passager transporté. Les renouvellements des contrats au 1^{er} décembre 2002 ont permis de réduire ces montants par intégration d'une partie de ce surcoût dans la prime globale.

Autres risques

Risques de distorsion de concurrence entre transporteurs aériens communautaires et américains

A la suite des événements du 11 septembre 2001, l'ensemble des Etats sont intervenus au profit des compagnies aériennes pour compléter la couverture des dommages causés aux tiers à la surface en cas d'actes de terrorisme, ladite couverture ayant été plafonnée par le marché de l'assurance à un montant uniforme de 50 millions de dollars.

A compter de la fin de l'année 2002, les Etats Membres de l'Union européenne ont mis un terme à leur intervention et les compagnies aériennes européennes ont été dans l'obligation de souscrire des polices complémentaires auprès du marché de l'assurance à des coûts significativement élevés. Au contraire, les Etats-Unis se sont dotés d'une législation permettant aux autorités fédérales de maintenir au profit des compagnies aériennes américaines, des garanties étatiques pour la couverture des dommages aux tiers à la surface, aux passagers, aux équipages et aux avions, et à des niveaux de coûts sensiblement inférieurs à ceux qui sont supportés par les compagnies aériennes européennes.

Ajoutés aux importantes subventions qu'ils ont obtenues des autorités fédérales américaines après les événements du 11 septembre 2001, les coûts d'assurance réduits dont bénéficient les transporteurs aériens américains sont de nature à leur procurer un avantage concurrentiel important sur leurs concurrents européens, particulièrement sur les liaisons aériennes sur l'Atlantique nord.

Risques de perte de créneaux horaires

La desserte des grands aéroports européens, compte tenu de leur saturation, est subordonnée à l'obtention par tout transporteur aérien de créneaux horaires qui sont attribués dans les conditions définies par le Règlement n° 95/93 du Conseil européen du 18 janvier 1993.

En application de ce texte, la série de créneaux horaires détenus par un transporteur aérien doit être utilisée à hauteur de 80% au moins sur la période pour laquelle ils ont été attribués. A défaut, les créneaux sont perdus par ce transporteur et versés dans un "pool" regroupant les créneaux nouvellement créés, inutilisés, abandonnés par un transporteur ou devenus disponibles pour toute autre raison.

Le texte ne prévoit pas de dérogation à cette règle lorsque, par suite d'une chute brutale du trafic consécutive à des événements exceptionnels, les transporteurs aériens sont amenés à réduire sensiblement leur activité et à ne plus utiliser les créneaux à concurrence de 80% sur la période considérée. Cependant, il convient de souligner qu'à la suite des attentats du 11 septembre 2001, la Communauté européenne avait décidé de modifier le Règlement n° 95/93 pour déroger temporairement à la règle de la perte des créneaux inutilisés (Règlement n° 894/2002 du 27 mai 2002).

A la suite de la guerre en Irak et de l'épidémie de pneumopathie atypique, un projet de Règlement en date du 24 avril 2003 a été déposé par la Commission européenne auprès du Parlement et du Conseil européens pour permettre aux transporteurs aériens de conserver, à la saison été 2004, la série de créneaux horaires qui leur a été attribuée à la saison été 2003.



Résultats financiers
Résultats financiers

Evolution du périmètre

Le groupe Air France comprend, pour l'exercice clos le 31 mars 2003, 60 sociétés dont 43 font l'objet d'une intégration globale, 1 d'une intégration proportionnelle et 16 d'une mise en équivalence.

Cinq sociétés créées au cours de l'exercice font l'objet d'une première consolidation : Société Nouvelle Air Ivoire (qui a commencé ses opérations de transport aérien en avril), sa société-mère All Africa Airways, trois nouvelles filiales de Servair (Aérosur, spécialisée dans la sûreté aéroportuaire, la société de catering Mali Catering et la société de vente à bord Logair).

Par ailleurs, la première consolidation de la société Air France Services Ltd, société d'assistance passagers à l'aéroport de Londres-Heathrow, n'a pas d'impact significatif sur les comptes du groupe au 31 mars 2003.

L'achat de la société de maintenance industrielle basée à Shanghai, Reenton Development Ltd, a dégagé un écart d'acquisition de 0,4 million d'euros.

Changement de méthode

Pour l'exercice 2002-03, le groupe a adopté l'approche par composant pour la comptabilisation des opérations de grand entretien sur les cellules et les moteurs.

Jusqu'au 31 mars 2002, une provision pour grand entretien était comptabilisée au titre des grandes visites effectuées sur les cellules. Le grand entretien moteur, y compris le changement des pièces à vie limitée, était comptabilisé en charges.

Conformément aux communiqués du Conseil national de la comptabilité du 25 juillet 2002 et du 15 janvier 2003 faisant suite au Règlement sur les passifs du Comité de la Réglementation Comptable applicable aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2002 et au Règlement 2002-10 sur l'amortissement et la dépréciation des actifs applicable aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2003, Air France et ses filiales de transport aérien ont décidé d'adopter l'approche par composant dans les comptes consolidés pour

la comptabilisation du grand entretien sur les cellules et moteurs (hors pièces à durée de vie limitée) en pleine propriété et en location-financement, ce qui a également induit la comptabilisation de provisions pour restitution dans le cas des cellules et des moteurs en location opérationnelle. En conséquence, aucune provision pour grand entretien n'a été comptabilisée au 31 mars 2003 et la provision comptabilisée au 31 mars 2002 a été reprise sur le poste "réserves".

L'approche par composant consiste à mettre à l'actif du bilan les coûts de grand entretien et à les amortir sur la durée séparant deux événements de grand entretien. L'évaluation rétrospective de l'impact de ce changement de méthode a été imputée en "réserves" sur le bilan d'ouverture. Les effets de ce changement de méthode ont conduit à réduire les capitaux propres d'ouverture au 1^{er} avril 2002 de 18 millions d'euros (après effet fiscal) et à augmenter le résultat de l'exercice de 13 millions d'euros (après effet fiscal).

Résultats consolidés

Le chiffre d'affaires des trois principaux métiers du groupe, c'est-à-dire passage, fret et maintenance, a été passé en revue dans la partie Activité (pages 18 et suivantes). Est donc commenté ici le **chiffre d'affaires "autres"** qui s'établit sur l'exercice à 141 millions d'euros, contre 154 millions d'euros lors de l'exercice précédent, soit une baisse de 8,4% qui s'explique pour la plus grande partie par la cessation d'activité de la Société d'Exploitation Aéropostale (SEA) le 31 mars 2002. La SEA avait généré en 2001-02 un chiffre d'affaires tiers de 5 millions d'euros. Le chiffre d'affaires "autres" est maintenant uniquement constitué par l'activité catering du groupe Servair. Le chiffre d'affaires tiers de Servair est en retrait par rapport à l'exercice précédent du fait de la crise que traverse ce secteur qui suit de manière logique l'évolution du secteur du transport aérien. L'exercice a vu une baisse de l'activité des compagnies étrangères sur la plateforme de Roissy CDG (principale base d'activité de Servair) et la mise en œuvre d'une politique de double emport par les compagnies européennes sur leurs liaisons moyen-courrier (politique suivie également par Air France).

L'excédent brut d'exploitation avant loyers opérationnels

s'élève sur l'exercice à 1,99 milliard d'euros après changement de méthode, les nouvelles normes entraînant la baisse importante de certaines charges dorénavant immobilisées (baisse de 191 millions d'euros des coûts d'entretien aéronautique et de 63 millions d'euros des frais de personnel). Avant changement de méthode, l'excédent brut d'exploitation avant loyers opérationnels s'élève à 1,73 milliard d'euros (soit 13,7% du chiffre d'affaires) contre 1,65 milliard d'euros (13,2% du chiffre d'affaires) sur l'exercice clos le 31 mars 2002, soit une progression de 5,3%.

L'excédent brut d'exploitation (EBE)

s'est élevé à 1,47 milliard d'euros sur l'exercice sous revue (1,22 milliard d'euros avant changement de méthode) contre 1,16 milliard d'euros sur l'exercice précédent. A méthode constante, la progression est de 4,7% et l'EBE représente 9,6% du chiffre d'affaires contre 9,3% lors de l'exercice 2001-02. Au niveau consolidé, la contribution de la société Air France à l'EBE (avant changement de méthode) est de 1,12 milliard d'euros soit un niveau supérieur de 4.5% à celui de l'exercice précédent (1,07 milliard d'euros). Les filiales de transport aérien régional contribuent de manière positive à hauteur de 42 millions d'euros à comparer à une contribution positive de 36 millions d'euros l'exercice passé; cette amélioration est due pour l'essentiel à la compagnie Régional (+ 7 millions d'euros) dont le résultat opérationnel demeure toutefois négatif. Les autres filiales ont pour leur part une contribution stable par rapport à l'exercice précédent à 51 millions d'euros au total.

Les charges d'exploitation (charges externes, frais de personnel, impôts et taxes, amortissements et provisions, autres produits et charges d'exploitation) ont progressé de 1,3% à 12,53 milliards d'euros après changement de méthode et de 1,5% avant changement de méthode.

Les charges externes se sont élevées à 7,17 milliards d'euros sur l'exercice après changement de méthode, l'adoption de l'approche par composant entraînant une baisse importante des coûts d'entretien aéronautique de 191 millions d'euros du fait de leur activation au bilan. Avant changement de méthode, les charges externes s'élèvent à 7,36 milliards d'euros contre 7,46 milliards d'euros sur l'exercice précédent, soit une baisse au niveau du groupe de 1,4%. Cette maîtrise des charges externes résulte de la poursuite du plan "Performance 2003" et des mesures d'adaptation mises en place sur l'exercice face au ralentissement du trafic sur plusieurs secteurs. Il convient en outre de signaler que, sur l'exercice précédent, Air France avait bénéficié de la part de l'Etat de compensations autorisées par la Commission européenne de Bruxelles au titre de la fermeture du ciel américain pendant 4 jours (28 millions d'euros) et des nouvelles mesures de sûreté mises en place à compter du 11 septembre 2001 (pour 24 millions d'euros contre 18 millions d'euros sur le présent exercice).

Charges externes En millions d'euros	Au 31 mars 2003			Au 31 mars 2002	Evolution Avant changement de méthode
	Après changement de méthode	Changement de méthode	Avant changement de méthode		
Carburant avions	1 369	-	1 369	1 443	- 5,1%
Affrètements aéronautiques	415	-	415	639	- 35,1%
Loyers opérationnels	522	-	522	489	+ 6,7%
Redevances aéronautiques	934	-	934	882	+ 5,9%
Commissariat	319	-	319	329	- 3,0%
Frais d'escale	768	-	768	747	+ 2,8%
Coût d'entretien aéronautique	477	(191)	668	652	+ 2,4%
Frais commerciaux et de distribution	1 157	-	1 157	1 133	+ 2,1%
Autres frais	1 213	-	1 213	1 152	+ 5,3%
Total	7 174	(191)	7 365	7 466	- 1,4%

Le poste **carburant** est en baisse sur l'exercice de 5,1% par rapport à l'exercice clos le 31 mars 2002 grâce à la baisse du dollar et à la politique prudente de couverture mise en place par Air France et ce malgré l'envolée des prix du pétrole sur le dernier trimestre liée aux événements en Irak. La consommation est restée quasiment stable, l'effet dollar se chiffre à - 9,7% et l'effet prix après couverture à + 4,9%.

Les dépenses d'**affrètements aéronautiques** connaissent une réduction sensible de 224 millions d'euros (- 35,1%). La plus grande part est imputable à l'arrêt des achats de blocs de sièges sur l'Atlantique nord à Delta et Continental et à la baisse des affrètements ponctuels résultant de la politique mise en place par le groupe à la suite de la crise qui a suivi les attentats du 11 septembre 2001.

Les dépenses de **loyers opérationnels** ont progressé (+ 6,7%) lors de l'exercice pour atteindre 522 millions d'euros (489 millions d'euros en 2001-02) à la suite de la politique mise en œuvre sur le second semestre 2001-02 d'optimisation de la trésorerie du groupe. Cette politique a consisté d'une part à prendre en location opérationnelle des avions devant être initialement reçus en pleine propriété au premier semestre civil 2002 et d'autre part, à réaliser des opérations de cession-bail suivies de reprises en location opérationnelle.

Les **redevances aéronautiques** ont augmenté de 5,9% (934 millions d'euros sur le présent exercice contre 882 millions d'euros sur l'exercice précédent) sous l'effet de fortes hausses décidées en matière de redevances de routes (augmentation des tarifs Eurocontrol en avril 2002 puis janvier 2003 : + 18,6% cumulés) et de redevances aéroportuaires (en raison de la baisse du trafic, certains aéroports ont été conduits à augmenter fortement leurs redevances).

Les coûts de **commissariat** sont en légère baisse (- 3,0%) à 319 millions d'euros (329 millions d'euros en 2001-02), compte tenu du programme de réduction des coûts sur ce poste de dépenses.

Les **frais d'escaliers** s'élèvent à 768 millions d'euros sur le présent exercice, soit une légère augmentation (+ 2,8%) par rapport à l'exercice précédent (747 millions d'euros). Ces frais ont pu être contenus malgré les augmentations fortes des redevances d'utilisation de certaines installations aéroportuaires. Il convient de souligner que les dépenses liées aux incidents commerciaux ont diminué d'un exercice à l'autre malgré les difficultés rencontrées par les sociétés de sûreté et sous-traitants d'Air France, qui ont dû faire face à des conflits sociaux sur les aéroports parisiens durant les mois d'été 2002.

Les **coûts d'entretien aéronautique** s'élèvent à 477 millions d'euros après changement de méthode (adoption de l'approche par composant), soit une réduction de 191 millions d'euros. A méthode constante, ce poste s'élève à 668 millions d'euros, soit une augmentation de 2,4% sur l'exercice précédent (652 millions d'euros) en phase avec l'augmentation de la flotte Air France et l'évolution des opérations réalisées pour le compte des clients tiers.

Les **frais commerciaux et de distribution** sont en augmentation de 2,1% (1,16 milliard d'euros en 2002-03 contre 1,13 milliard d'euros en 2001-02). Cette augmentation résulte :

- de la baisse des commissions versées aux agences de voyages (dont les taux de base ont été diminués voire remis à zéro dans un grand nombre de pays) ;
- de la hausse des super-commissions versées au titre des routes en *free flow* aux partenaires de l'alliance SkyTeam pour les passagers adressés à Air France ;
- de la reprise des dépenses de publicité qui avaient été fortement réduites à la suite des événements de septembre 2001.

Les **autres frais** augmentent sur l'année de 5,3% (1,21 milliard d'euros sur le présent exercice contre 1,15 milliard d'euros sur l'exercice précédent) principalement du fait de l'augmentation importante des primes d'assurance (+ 59,3% pour Air France) et des dépenses liées à la sûreté (+ 30 millions d'euros pour Air France malgré la compensation de l'Etat de 18 millions d'euros dont 10,1 millions imputés sur le poste autres frais). L'évolution des autres postes a pu néanmoins être maîtrisée en particulier dans le domaine des honoraires et des locations de moteurs avions.

Les **frais de personnel** s'élèvent à 3,86 milliards d'euros après changement de méthode. L'adoption de l'approche par composant entraîne une baisse de 63 millions d'euros du fait de leur activation au bilan. Avant changement de méthode comptable, les frais de personnel s'élèvent à 3,92 milliards d'euros (3,90 milliards d'euros à périmètre constant) contre 3,7 milliards d'euros sur l'exercice 2001-02, soit une progression de 4,8%. La hausse des charges de personnel résulte notamment des évolutions suivantes : d'une part, un effet périmètre de 0,3 point dû à l'intégration de filiales jusqu'ici non consolidées et à l'entrée dans le périmètre de 5 nouvelles sociétés, et d'autre part, une augmentation des effectifs à périmètre constant de 1,2% essentiellement dans les filiales. L'augmentation des effectifs d'Air France a été, comme prévu, limitée (+ 0,6% pour une hausse de l'activité mesurée en siège kilomètre offert de 2,7%). Le ratio frais de personnel sur chiffre d'affaires se dégrade légèrement pour atteindre 30,9% (contre 29,8% sur l'exercice clos le 31 mars 2002). Cette évolution tient à la faible progression de l'activité et au tassement du chiffre d'affaires lié à un fort effet change négatif. Les seuils de déclenchement n'ayant pas été atteints au cours de l'exercice, aucun versement d'intéressement et/ou de participation ne sera effectué chez Air France (29,4 millions d'euros en 2001-02).

Les **impôts et taxes** dont la part principale est constituée par la taxe professionnelle, augmentent assez fortement (+14,7%) pour atteindre 187 millions d'euros sur l'exercice (contre 163 millions d'euros sur l'exercice clos le 31 mars 2002).

Les **dotations aux amortissements** se sont élevées à 1,19 milliard d'euros sur l'exercice après changement de méthode, l'adoption de l'approche par composant entraînant une augmentation de 209 millions d'euros du fait de l'amortissement des actifs inscrits au bilan tant au 1^{er} avril 2002 qu'au cours de l'exercice. Avant changement de méthode, les dotations aux amortissements s'élèvent à 986 millions d'euros, soit une progression de + 1,4% résultant de la mise en ligne de nouveaux appareils en pleine propriété ou en crédit-bail sur l'exercice ou au cours de l'exercice précédent.

Le poste **dotation et reprise de provisions** s'élève à 115 millions d'euros sur l'exercice après changement de méthode, l'adoption de l'approche par composant entraînant une augmentation de 20 millions d'euros du fait de nouvelles provisions relatives aux conditions de restitution sur les avions en location opérationnelle. Avant changement de méthode, les dotations nettes aux provisions s'élèvent à 95 millions d'euros, soit une progression de 56 millions d'euros. Cette augmentation est due à une dotation exceptionnelle aux provisions de 59 millions d'euros consécutive à la décision d'arrêter les vols du Concorde à compter du 1^{er} juin 2003.

Le poste **cessions de matériels aéronautiques** s'élève sur l'exercice à 30 millions d'euros de plus-values contre 78 millions d'euros sur l'exercice 2001-02 après un impact négatif de 5 millions dû au changement de méthode. Les cessions de l'exercice ont concerné au niveau d'Air France 4 Airbus A310, 1 Boeing 767 et 4 Airbus A340-300 (repris en location opérationnelle) et au niveau des compagnies régionales 8 Beech 1900-D et 6 CRJ 100 (repris en location opérationnelle).

Le poste **autres produits et charges** s'élève à 2 millions d'euros et inclut des gains sur exploitation conjointe de lignes passage et fret pour 5 millions d'euros (contre une perte de 16 millions d'euros pour l'exercice 2001-02), 8 millions d'euros de dépenses de redevances informatiques au titre de l'exercice 2002-03 contre 14 millions d'euros pour le précédent exercice (soit une réduction de 6 millions procédant d'un reclassement) et le produit de cession d'un terrain pour 5 millions d'euros. Sur l'exercice précédent, ce poste s'élevait à 7 millions d'euros et incluait une indemnité de 28 millions d'euros par l'Etat au titre de la perte d'exploitation liée à la fermeture de l'espace aérien américain consécutive aux événements du 11 septembre.

Le **résultat d'exploitation** s'élève à 192 millions d'euros après changement de méthode comptable et à 172 millions d'euros avant changement de méthode. Il diminue de 18,3% après changement de méthode et de 26,8% avant changement de méthode. Le résultat d'exploitation représente 1,5% du chiffre d'affaires (1,4% du chiffre d'affaires avant changement de méthode). La contribution d'Air France au résultat d'exploitation consolidé est de 162 millions d'euros ; la contribution des filiales régionales s'améliore en passant de - 10 millions d'euros à + 6 millions d'euros.

Au niveau de l'**information sectorielle**, il convient de souligner que l'activité passage a contribué pour 101 millions d'euros au résultat d'exploitation contre 128 millions d'euros l'an passé. L'activité fret

contribue de manière très positive au résultat d'exploitation avec un profit de 48 millions d'euros en forte hausse par rapport à l'an passé (5 millions d'euros). La maintenance, enfin, continue sa progression avec une contribution au résultat d'exploitation de 67 millions d'euros à comparer à une contribution l'an passé de 26 millions d'euros. Le solde, soit une contribution négative de 24 millions d'euros (contre une contribution positive de 76 millions d'euros l'exercice précédent), retrace les produits de cessions aéronautiques et le résultat des autres activités du groupe. Sur l'exercice, la détérioration est due à un montant de plus-values de cessions aéronautiques moins élevé qu'en 2001-02 et à l'imputation des provisions (59 millions d'euros) liées au retrait d'exploitation du Concorde le 1^{er} juin 2003.

Exercices clos le 31 mars	2003			2002		
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation	Immobilisations corporelles	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation	Immobilisations corporelles
Passage	10 527	101	6 978	10 378	128	7 260
Fret	1 479	48	508	1 448	5	279
Maintenance	540	67	580	548	26	659
Autres	141	(24)	96	154	76	95
Total	12 687	192	8 162	12 528	235	8 293

Les **charges de restructuration** (13 millions d'euros) correspondent principalement à la fermeture de la base du personnel navigant commercial de Nouméa à la suite de l'arrêt par Air France de l'exploitation avec ses moyens propres de la ligne Nouméa-Tokyo. Lors de l'exercice précédent, les charges de restructuration étaient relatives à l'arrêt de l'exploitation de la Société d'Exploitation Aéro postale (6 millions d'euros) et au plan de mobilité du personnel de la compagnie Régional CAE (4 millions d'euros).

Le **résultat financier** est négatif de 85 millions d'euros sur l'exercice 2002-03 en baisse de 24,1% par rapport à l'exercice passé. Les charges financières nettes (111 millions d'euros) sont stables d'un exercice à l'autre. Le résultat de change est, quant à lui, positif de

62 millions d'euros alors qu'il était négatif de 7 millions d'euros sur l'exercice 2001-02. Cette situation est due à une forte revalorisation de l'euro sur la période tant vis-à-vis du dollar américain que du yen japonais, ce qui a permis de dégager de forts écarts positifs latents sur les dettes dans ces 2 devises. La dotation nette aux provisions financières de 36 millions d'euros (contre une reprise nette de 6 millions d'euros sur l'exercice clos le 31 mars 2002) comprend une provision de 5,5 millions d'euros correspondant à la participation d'Air France dans Cordiem (portail électronique d'achat) mise en liquidation. Située à Arlington (Virginie), elle avait été créée par plusieurs grandes compagnies américaines et européennes. Les compagnies américaines n'ont pas souhaité, du fait de leurs problèmes de trésorerie, suivre les augmentations de capital de cette start-up.

Investissements et financement du groupe Air France

Les compagnies ont donc décidé d'arrêter cette activité. De même, une dotation aux provisions de 23 millions d'euros a été constituée en mars 2003 afin de tenir compte de la décote entre le cours moyen observé et le prix de revient moyen de ses titres détenus par Air France dans le cadre du programme de rachat d'actions autorisé par les assemblées générales de septembre 2001 et 2002 et du plan d'option d'acquisition d'actions destiné au personnel navigant technique.

Le résultat des **cessions de filiales et participations** de l'exercice (4 millions d'euros) correspond essentiellement à la cession des titres SITA Telecom détenus par Air France. Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2002, le groupe avait cédé les actions France Telecom reçues en échange de sa participation dans Equant N.V. Cette opération avait dégagé un profit de 23 millions d'euros.

Le **résultat courant avant impôt** atteint sur l'exercice 98 millions d'euros (78 millions d'euros avant changement de méthode). Il diminue de 28% (le résultat courant avant impôt sur le précédent exercice atteignait 136 millions d'euros).

La **part dans les résultats des sociétés mises en équivalence** s'élève sur l'exercice à 29 millions d'euros contre 31 millions d'euros sur l'exercice précédent et correspond pour une très large part aux résultats de la participation d'Air France de 23,4% dans Amadeus GTD ainsi que dans une moindre mesure aux résultats d'Alpha Airports PLC, participation détenue par le groupe Servair dans ce "caterer" britannique.

Le montant de la dotation aux amortissements des **écarts d'acquisition** (16 millions d'euros) est stable d'un exercice à l'autre, le groupe n'ayant pas connu de modification de périmètre significative.

Le **crédit d'impôt** s'élève sur l'exercice à 13 millions d'euros (20 millions avant changement de méthode). La compagnie a opté pour l'intégration fiscale à compter du 1^{er} avril 2002. Le périmètre d'intégration comprend principalement, outre Air France, Air France Finance et les compagnies aériennes françaises. L'an passé, le crédit d'impôt s'était élevé à 5 millions d'euros.

Le **résultat net part du groupe** s'établit à 120 millions d'euros (107 millions d'euros avant changement de méthode) à comparer à un résultat net part du groupe de 153 millions l'an passé. Le résultat net part du groupe est donc en baisse de 21,6% d'un exercice à l'autre (- 30,0% avant changement de méthode).

L'ensemble des **investissements corporels et incorporels** ainsi que les acquisitions de filiales et participations s'est élevé à 1,45 milliard d'euros après changement de méthode. L'activation des coûts d'entretien sur l'exercice atteint 251 millions d'euros. Avant changement de méthode, le montant des investissements s'élève donc à 1,2 milliard d'euros soit une baisse de 18,3% par rapport à l'exercice précédent (1,47 milliard d'euros) qui avait déjà connu un frein brutal par rapport à l'exercice 2000-01 (2,04 milliards d'euros).

Au niveau des **acquisitions de filiales et participations**, les investissements de l'exercice 2002-03 correspondent principalement à l'acquisition de 2% du capital d'Alitalia (qui a elle-même acquis 2% du capital d'Air France) pour 23 millions d'euros et à la poursuite de l'investissement dans Opodo pour 21 millions d'euros. Lors de l'exercice précédent, les principaux investissements avaient concerné Opodo et Cordiem.

Sur le plan des **investissements corporels**, le groupe a pris livraison d'un Boeing 747-400 ERF, de 2 B777-200 ER, d'un A 330-200 et de 2 CRJ 700 et a poursuivi ses versements d'acomptes sur les futures acquisitions prévues au plan de flotte sur les années à venir (Airbus A380, A330, A321, A320, A319 et A318, ainsi que pour les B777-300 et B747-400 ERF). Les investissements sol comprennent les travaux sur la gare de fret G1XL à Roissy CDG, sur le Hall E du terminal 2 de Roissy CDG dont l'ouverture a eu lieu en juin 2003 et la continuation des études et travaux sur la nouvelle cité des personnels navigants ainsi que sur les sites industriels de Blagnac et Villeneuve-le-Roi. Les autres investissements sol importants concernent un simulateur B777 et des matériels informatiques.

Au niveau des **cessions de filiales et participations** (8 millions d'euros) et des cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (357 millions d'euros contre 454 millions d'euros en 2001-02), le groupe a enregistré la vente des participations et avions cités dans les paragraphes "cessions de matériels aéronautiques" et "cessions de filiales et participations".

Les dividendes reçus (17 millions d'euros) concernent principalement Amadeus GTD (9 millions d'euros) et différentes autres filiales non consolidées.

Au total, les flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement se sont élevés à 1,07 milliard d'euros (823 millions d'euros avant adoption de l'approche par composant), contre 955 millions lors de l'exercice 2001-02, soit une hausse de 12,5% (- 13,8% avant changement de méthode comptable).

Ils ont été couverts à hauteur de 104% par les flux de trésorerie provenant de l'exploitation qui se sont élevés à 1,11 milliard permettant la stabilisation de l'endettement net du groupe. Ainsi, malgré deux années de crise majeure dans l'industrie du transport aérien, la dette nette du groupe Air France qui était de 2,86 milliards d'euros en mars 2001 et passée à 2,90 milliards d'euros en mars 2002, est revenue à 2,86 milliards d'euros en mars 2003. Le ratio d'endettement rapportant l'endettement net aux capitaux propres est lui aussi stable depuis deux ans : il était de 74% fin mars 2001, 73% fin mars 2002, et de 71% fin mars 2003.

Le groupe est cependant resté très actif sur le marché du financement, compte tenu d'un montant important de refinancement rendu nécessaire par l'ampleur de certaines échéances de remboursement intervenues au cours de l'exercice. Air France a ainsi remboursé pour 745 millions d'euros d'emprunts et 508 millions de dettes résultant de contrats de location-financement, soit un total de 1,25 milliard d'euros contre 325 millions d'euros en 2001-02 et 779 millions en 2000-01. Parmi les opérations arrivées à échéance, on retiendra un emprunt obligataire émis en 1993 et remboursé pour 183 millions au début 2003, et un emprunt obligataire en francs suisses émis en 1992 et remboursé pour 102 millions d'euros. Les taux d'intérêt associés à ces deux emprunts (respectivement 8,25% et 6,75%) étant élevés, le refinancement de ces deux opérations conduira à une économie de frais financiers.

Parmi les remboursements d'emprunts figurent également 300 millions d'euros au titre de la ligne de crédit d'un milliard d'euros mise en place avec un syndicat de 15 banques internationales, qu'Air France avait partiellement tirée à la suite du 11 septembre 2001. A la fin de l'exercice 2002-03, la ligne de crédit est totalement disponible à hauteur d'un milliard d'euros.

Pour faire face à ses besoins de refinancement, le groupe a levé sur l'exercice 834 millions de dettes nouvelles (contre 884 millions l'an passé parmi lesquels 300 millions de tirage sur le crédit syndiqué). Ces montants ont été couverts en quasi totalité par des opérations de financement sécurisées par des actifs aéronautiques : crédits hypothécaires sur avions, crédit-bail fiscal ou vente avec clause de réserve de propriété (VCRP). Malgré les montants en cause, le groupe en procédant par appel d'offre a trouvé sans difficulté – malgré les incertitudes qui ont caractérisé le transport aérien au cours de l'année 2002 – des partenaires financiers pour l'accompagner dans ses opérations de financement sans observer, en ce qui le concerne, d'évolution significative des conditions de financement.

Au cours de l'exercice enfin, le groupe a continué à conserver une bonne situation de liquidité : au 31 mars 2003, outre une ligne de trésorerie d'un milliard d'euros, le groupe disposait de 1,04 milliard d'euros de valeurs mobilières de placement et de 193 millions d'euros de liquidités.

La variation négative du besoin en fonds de roulement au 31 mars 2003 est liée au raccourcissement des délais de paiement fournisseurs qui ne trouve pas de contrepartie au niveau des clients, la majorité d'entre eux réglant au comptant leurs billets. A cela, se sont ajoutés un raccourcissement des délais de réservation lié aux incertitudes conjoncturelles et une baisse brutale des réservations en mars 2003 liée au conflit en Irak et à l'épidémie de pneumopathie atypique.

Résultats sociaux d'Air France

Les comptes sociaux d'Air France de l'exercice clos le 31 mars 2003 se soldent par un déficit de 218 millions d'euros contre un bénéfice de 42 millions d'euros sur l'exercice clos le 31 mars 2002. Compte tenu de la part prépondérante d'Air France au sein du groupe, les informations données précédemment relatives aux comptes consolidés rendent largement compte de l'activité.

Les principales différences qui expliquent la distorsion du résultat entre comptes consolidés et comptes sociaux sont les retraitements des postes suivants :

- immobilisations : la durée d'amortissement des avions est de 18 ans avec une valeur résiduelle de 10% dans les comptes consolidés alors que dans les comptes sociaux, la durée d'amortissement est de 20 ans, complétée d'un amortissement dérogatoire la ramenant à 13 ans. Les loyers de crédit-bail sont enregistrés directement en charges externes dans les comptes sociaux alors que dans les comptes consolidés, ils sont retraités en charges financières et en dotations aux amortissements. L'amélioration dans les comptes consolidés est de 126 millions d'euros ;
- amortissement de l'emprunt TSDI en consolidation et non dans les comptes sociaux : amélioration des comptes consolidés de 38 millions d'euros ;
- activation des frais financiers intercalaires sur les acquisitions d'immobilisations dans les comptes consolidés (non reprise dans les comptes sociaux) : amélioration des comptes consolidés de 24 millions d'euros ;
- étalement dans les comptes sociaux des provisions pour engagements sociaux et de retraite, provisionnés à 100% dans les comptes consolidés : amélioration des comptes consolidés de 22 millions d'euros.

Les autres différences portent principalement sur l'annulation des écarts de conversion dans les comptes consolidés, la possibilité d'inscrire des crédits d'impôts différés dans les comptes consolidés et sur la non-adoption, dans les comptes sociaux, de l'approche par composant dans l'attente d'une position de principe des autorités fiscales françaises sur les normes IAS/IFRS qui devrait intervenir en 2004 ou début 2005.

La société a opté pour l'intégration fiscale à compter du 1^{er} avril 2002. Un profit d'impôt de 1,8 million d'euros a été enregistré dans les comptes.

Résultats des filiales

Les activités des filiales d'Air France ou de la société Air France Finance détenue à 100% par Air France se situent dans quatre domaines complémentaires au transport aérien :

- le "catering" (commissariat aérien) avec le groupe Servair ;
- l'informatique commerciale avec une participation à hauteur de 23,4% dans le groupe Amadeus Global Travel Distribution et des participations majoritaires dans Amadeus France et Amadeus France services ;
- la maintenance aéronautique avec CRMA ;
- le transport aérien régional avec les trois sociétés Brit Air, cityjet et Régional Compagnie Aérienne Européenne.

Sur l'exercice 2002-03, la contribution des principales filiales ou sous-groupes au chiffre d'affaires et au résultat de l'ensemble consolidé est la suivante :

Au 31 mars	2003	2002	2003	2002	2003	2002
En millions d'euros	Chiffre d'affaires		Résultat d'exploitation		Résultat net ⁽¹⁾	
Groupe Servair	140,8	148,8	6,7	(2,7)	4,2	(11,2)
Pôle Amadeus	102,2	100,1	15,4	11,7	50,0	45,0
Régional CAE	355,0	329,2	(27,0)	(45,6)	(43,7)	(73,1)
Brit Air	305,7	290,5	26,9	33,5	16,4	14,5
cityjet	146,3	108,2	6,4	2,1	9,0	1,2

⁽¹⁾ Contribution aux résultats de l'ensemble consolidé avant déduction de la part des minoritaires et hors écart d'acquisition.



Comptes consolidés

Comptes consolidés

Sommaire des comptes consolidés

Compte de résultat consolidé

Exercices clos le 31 mars

En millions d'euros

	Notes	2003	2002	2001
Chiffre d'affaires	3	12 687	12 528	12 280
Charges externes	4	(7 174)	(7 466)	(7 490)
Frais de personnel	5	(3 856)	(3 738)	(3 436)
Impôts et taxes		(187)	(163)	(154)
Excédent brut d'exploitation		1 470	1 161	1 200
Amortissements d'exploitation	6	(1 195)	(972)	(915)
Provisions d'exploitation	6	(115)	(39)	62
Cessions de matériels aéronautiques		30	78	88
Autres produits et charges d'exploitation	7	2	7	8
Résultat d'exploitation		192	235	443
Charges de restructuration	8	(13)	(11)	(5)
Résultat financier	9	(85)	(112)	(137)
Cessions de filiales et participations	10	4	24	96
Résultat courant avant impôts		98	136	397
Part dans les résultats des sociétés mises en équivalence	15.1	29	31	45
Amortissements des écarts d'acquisition	13	(16)	(16)	(62)
Résultat de l'ensemble consolidé avant impôts		111	151	380
Impôts	11	13	5	45
Résultat de l'ensemble consolidé		124	156	425
Intérêts minoritaires		(4)	(3)	(4)
Résultat net - Part du Groupe		120	153	421
Résultat net par action en circulation au 31 mars (en euros)		0,55	0,69	1,91
Résultat net par le nombre moyen d'actions de la période (en euros)				
- non dilué	12	0,55	0,70	1,93
- dilué		0,55	0,70	1,93

Bilan consolidé

Actif

Au 31 mars

En millions d'euros

	Notes	2003	2002	2001
Ecarts d'acquisition	13	112	125	133
Immobilisations incorporelles	13	171	190	206
Immobilisations aéronautiques	14	7 284	7 446	7 269
Autres immobilisations corporelles	14	878	847	757
Titres des sociétés mises en équivalence	15.1	316	303	276
Autres immobilisations financières	15	260	237	267
Actif immobilisé		9 021	9 148	8 908
Stocks et encours	16	220	266	227
Créances clients	17	1 432	1 495	1 549
Créances d'impôt société	18	111	80	66
Autres débiteurs	17	592	712	549
Valeurs mobilières de placement	19	1 039	1 408	942
Disponibilités		193	255	216
Actif circulant		3 587	4 216	3 549
Total		12 608	13 364	12 457

Passif

Au 31 mars

En millions d'euros

	Notes	2003	2002	2001
Capital	20.1	1 868	1 868	1 868
Primes d'émission et de fusion	20.5	261	261	261
Réserves et résultat	20.6	1 862	1 813	1 723
Ecart de conversion		3	19	22
Capitaux propres (part du Groupe)		3 994	3 961	3 874
Intérêts minoritaires		33	29	25
Capitaux propres de l'ensemble consolidé		4 027	3 990	3 899
Provisions pour risques et charges	21	1 095	937	994
Dettes financières	22	4 147	4 616	4 073
Dettes fournisseurs		1 375	1 525	1 557
Dettes d'impôt société	23	5	22	19
Titres de transport émis et non utilisés	24	901	1 024	872
Autres créditeurs	25	1 058	1 250	1 043
Total dettes		8 581	9 374	8 558
Total		12 608	13 364	12 457

Variation des capitaux propres consolidés

	Nombre d'actions composant le capital	Capital	Primes	Réserves	Actions d'auto- contrôle	Ecart de conversion	Capitaux propres part du groupe	Intérêts mino- ritaires	Capitaux propres de l'ensemble consolidé
Avant affectation du résultat									
En millions d'euros									
Au 31 mars 2000	219 780 887	1 809	262	1 395	-	19	3 485	22	3 507
Conversion du capital en euro		59		(59)			-		-
Dividendes distribués				(34)			(34)		(34)
Imputation des frais d'augmentation de capital			(1)				(1)		(1)
Ecart de conversion						3	3	-	3
Résultat de l'exercice				421			421	4	425
Variation de périmètre							-	(1)	(1)
Au 31 mars 2001	219 780 887	1 868	261	1 723	-	22	3 874	25	3 899
Dividendes distribués				(61)			(61)	(5)	(66)
Imputation des frais de fusion				(2)			(2)		(2)
Ecart de conversion						(3)	(3)	-	(3)
Résultat de l'exercice				153			153	3	156
Variation de périmètre							-	6	6
Au 31 mars 2002	219 780 887	1 868	261	1 813	-	19	3 961	29	3 990
Dividendes distribués				(28)			(28)	(2)	(30)
Titres d'auto-contrôle					(25)		(25)		(25)
Effets des changements de méthodes (note 1-1.)				(18)			(18)		(18)
Ecart de conversion						(16)	(16)	(1)	(17)
Résultat de l'exercice				120			120	4	124
Variation de périmètre							-	3	3
Au 31 mars 2003	219 780 887	1 868	261	1 887	(25)	3	3 994	33	4 027
Dividendes proposés				17			17		

Tableau de flux de trésorerie consolidé

Exercices clos le 31 mars

En millions d'euros

	Notes	2003	2002	2001
Flux de trésorerie provenant de l'exploitation		1 115	1 017	1 179
Excédent brut d'exploitation		1 470	1 161	1 200
Autres produits et charges décaissés		(50)	(62)	(7)
Profits (Pertes) de change		(9)	(5)	(49)
C.A.F. d'exploitation		1 411	1 094	1 144
Variation du besoin en fonds de roulement		(150)	97	232
Décaissements pour restructuration		(12)	(15)	(60)
Intérêts payés		(189)	(213)	(238)
Intérêts reçus		58	61	103
Impôts décaissés		(3)	(7)	(2)
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement		(1 074)	(955)	(1 607)
Acquisitions de filiales et participations	30.2	(46)	(27)	(161)
Investissements corporels et incorporels		(1 410)	(1 448)	(1 882)
Cessions de filiales et participations		8	59	117
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		357	454	285
Dividendes reçus		17	7	34
Flux de trésorerie provenant des activités de financement		(415)	675	399
Sommes reçues à la suite d'une augmentation de capital		5	1	-
Emissions de nouveaux emprunts		834	884	387
Remboursements d'emprunts		(745)	(168)	(655)
Remboursements de dettes résultant de contrats de location-financement		(508)	(157)	(124)
Diminution (augmentation) nette des prêts		(29)	(20)	(66)
Diminution (augmentation) nette des placements		62	201	895
Dividendes distribués		(34)	(66)	(38)
Ecarts de conversion		(1)	-	-
Variation de la trésorerie		(375)	737	(29)
Trésorerie à l'ouverture	30.1	1 047	310	339
Trésorerie à la clôture	30.1	672	1 047	310

1. Règles et méthodes comptables

Les comptes consolidés du groupe sont établis conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur en France au 31 mars 2003.

1.1. Changement de méthodes comptables

Adoption de l'approche par composant pour la comptabilisation des opérations de grand entretien sur les cellules et les moteurs.

Jusqu'au 31 mars 2002, une provision pour grand entretien était comptabilisée au titre des grandes visites effectuées sur les cellules. Le grand entretien moteur, y compris le changement des pièces à vie limitée, était comptabilisé en charges.

Conformément aux communiqués du Conseil national de la comptabilité du 25 juillet 2002 et du 15 janvier 2003 faisant suite au règlement sur les passifs du Comité de la Réglementation Comptable applicable aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2002 et au règlement sur l'amortissement et la dépréciation des actifs applicable aux exercices ouverts à compter du 1^{er} janvier 2003, le groupe (Air France et ses filiales de transport aérien) a décidé d'adopter l'approche par composant dans ses comptes consolidés pour la comptabilisation du grand entretien sur les cellules et moteurs (hors pièces à durée de vie limitée) en pleine propriété et en location-financement, ce qui a également induit la comptabilisation de provisions pour restitution dans le cas des cellules et des moteurs en location opérationnelle. En conséquence, aucune provision pour grand entretien n'a été comptabilisée au 31 mars 2003 et la provision comptabilisée au 31 mars 2002 a été reprise sur le poste "réserves". L'approche par composant consiste à mettre à l'actif du bilan les coûts de grand entretien et à les amortir sur la durée séparant deux événements de grand entretien. L'évaluation rétrospective de l'impact de ce changement de méthode a été imputée en "réserves" à l'ouverture. Les effets de ce changement de méthode ont conduit à réduire les capitaux propres d'ouverture au 1^{er} avril 2002 de 18 millions d'euros (après effet fiscal) et à augmenter le résultat de l'exercice de 13 millions d'euros (après effet fiscal).

Pour des raisons pratiques, Air France n'a pas été en mesure d'évaluer l'impact de ce changement de méthode sur les comptes de l'exercice clos le 31 mars 2002 et n'a en conséquence pas présenté de comptes pro-forma retraités de l'impact du changement de méthode sur l'exercice précédent.

Par ailleurs, la compagnie constate désormais, dans le cadre de son activité industrielle de maintenance et grand entretien, un chiffre d'affaires à l'avancement pour tous les contrats à long terme significatifs d'une durée supérieure à 6 mois. Ce changement de méthode n'a pas d'impact significatif sur le résultat de l'exercice clos le 31 mars 2003, ni sur les réserves d'ouverture.

1.2. Principes de consolidation

Les sociétés d'importance significative dans lesquelles le groupe exerce un contrôle exclusif sont consolidées par intégration globale. Les sociétés d'importance significative exploitées en commun par un nombre limité de partenaires avec lesquels le groupe exerce un contrôle conjoint sont consolidées par intégration proportionnelle. Les sociétés d'importance significative dans lesquelles le groupe exerce une influence notable sur la gestion et la politique financière sont mises en équivalence; l'influence notable est présumée lorsque plus de 20% des droits de vote sont détenus.

Les sociétés qui répondent aux critères ci-dessus, mais qui ne présentent pas à leur date d'acquisition de caractère durable de détention, ne sont pas consolidées. Sont par ailleurs exclues de la consolidation les sociétés en liquidation et celles situées dans des pays ne permettant pas le transfert des fonds vers la société-mère. Ces participations sont évaluées à leur coût d'acquisition, diminué d'une dépréciation si nécessaire.

Les participations dans lesquelles le groupe a cessé d'exercer une influence notable sont déconsolidées et évaluées au plus bas de leur valeur d'équivalence à la date de sortie de périmètre ou de leur valeur d'utilité.

Toutes les transactions, ainsi que les actifs et passifs réciproques significatifs 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.

Le compte de résultat consolidé intègre les résultats des sociétés acquises au cours de l'exercice à compter de la date d'acquisition, et ceux des sociétés cédées en cours d'exercice jusqu'à leur date de cession.

1.3. Conversion des états financiers des sociétés étrangères

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

- les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la clôture de l'exercice ;
- les comptes de résultat sont convertis sur la base des taux moyens de change de l'exercice ;
- les écarts de conversion résultant de la variation entre les taux de clôture de l'exercice précédent et ceux de l'exercice en cours, ainsi que ceux provenant de la différence entre taux de change moyen et taux de change à la clôture, sont portés dans le poste "Ecart de conversion" inclus dans les capitaux propres consolidés.

Les comptes des entités étrangères non autonomes, dont l'activité est le prolongement de la société-mère, sont convertis en euros selon la méthode du cours historique.

1.4. Conversion des opérations en devises

Les transactions en devises sont converties au cours de change en vigueur au moment de la transaction ou au cours de change de la couverture qui leur est affectée.

Les actifs et passifs libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture ou au cours de la couverture qui leur est éventuellement affectée. Les différences de change correspondantes sont enregistrées au compte de résultat.

1.5. Instruments financiers de change et de taux

Le groupe utilise divers instruments financiers pour réduire son exposition aux risques de change et de taux. Il s'agit d'instruments cotés sur des marchés organisés ou de gré à gré.

Les résultats relatifs aux instruments financiers utilisés dans le cadre d'opérations de couverture sont comptabilisés de façon symétrique aux éléments couverts.

Les instruments financiers couvrant des transactions futures dont la réalisation est certaine ou probable sont considérés comme des opérations de couverture.

1.6. Chiffre d'affaires

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

Lors de leur émission, les titres de transport tant sur le passage que sur le fret sont comptabilisés en dettes, sous la rubrique "Titres de transport émis et non utilisés".

La recette représentative de la valeur des coupons de vols émis qui se révéleront non utilisés est comptabilisée en produits dès l'émission du billet par application d'un taux statistique régulièrement mis à jour et apprécié avec prudence. Dans le cadre de certains contrats de l'activité industrielle de maintenance et grand entretien, le chiffre d'affaires est comptabilisé sur la base des heures de vol déclarées par le client.

1.7. Programme de fidélisation

Un programme de fidélisation (Fréquence Plus) permet aux adhérents d'acquérir des "miles" au fur et à mesure de leurs voyages sur des vols Air France. Ces miles donnent accès à divers avantages dont des voyages gratuits sur les vols de la compagnie.

La probabilité de transformation des miles en billets primes est estimée selon une méthode statistique dont découle un taux dit de "rédemption" apprécié avec prudence.

La valeur des "miles" est estimée en fonction des conditions d'utilisation des billets gratuits. L'évaluation tient compte du coût marginal du passager transporté (catering, carburant, coût d'émission du billet...) et du chiffre d'affaires qu'aurait pu générer ce voyage en fonction de la probabilité d'occupation des sièges offerts par des passagers payants.

Les "miles" probabilisés sont comptabilisés en diminution du chiffre d'affaires et inscrits en dette au fur et à mesure de leur acquisition par les adhérents.

1.8. Information par activité et zone géographique

L'activité du groupe comprend trois secteurs : le passage, le fret et la maintenance aéronautique.

Au niveau du chiffre d'affaires, six zones géographiques sont retenues. Le chiffre d'affaires est ventilé par origine de vente et par destination.

- Ventilation par origine de vente :

Le chiffre d'affaires du secteur aérien est ventilé en fonction de la zone géographique d'émission du titre de transport.

En cas d'émission du titre de transport par une compagnie aérienne tierce, le chiffre d'affaires est affecté au secteur d'origine de la compagnie émettrice.

- Ventilation par destination :

Le chiffre d'affaires du secteur aérien est ventilé par destination en application des conventions suivantes :

- parcours sans escale : le chiffre d'affaires est affecté au réseau géographique auquel correspond le parcours ;

- parcours avec escales : le chiffre d'affaires est partagé entre les différents tronçons du parcours selon les règles standards de quotes-parts définies par IATA (calcul au passager kilomètre transporté pondéré).

Les actifs immobilisés du groupe sont essentiellement constitués de matériels aéronautiques localisés en France.

1.9. Calcul du résultat par action

Le résultat par action avant dilution est obtenu en divisant le résultat net part du groupe par le nombre moyen d'actions en circulation au cours de l'exercice. Le nombre moyen d'actions en circulation de la période et des exercices antérieurs présentés est calculé hors actions d'autodétention et actions détenues dans le cadre de plans d'option d'achat. Il est ajusté rétroactivement en cas d'émission d'actions gratuites ou à un prix inférieur à celui du marché.

1.10. Distinction entre résultat courant et extraordinaire

Le résultat courant inclut l'ensemble des produits et charges directement liés aux activités ordinaires du groupe, que ces produits et charges soient récurrents ou qu'ils résultent de décisions ou d'opérations ponctuelles. Les éléments inhabituels définis comme des produits ou des charges non récurrents par leur fréquence, leur nature et leur montant (comme les coûts de restructuration) font partie du résultat courant.

Les éléments extraordinaires sont définis de manière très restrictive et correspondent à des produits et des charges inhabituels d'une importance majeure.

1.11. Ecarts d'acquisition

Les écarts d'acquisition sont constatés au moment de la première consolidation après affectation aux différents actifs et passifs identifiables. Les écarts d'acquisition sont amortis selon le mode linéaire sur des durées déterminées au cas par cas et n'excédant pas 20 ans.

1.12. Autres immobilisations incorporelles

Le fonds de commerce résultant de l'acquisition d'UTA par la société Air France en 1990 est amorti selon le mode linéaire sur une durée de 20 ans. Les brevets et logiciels sont amortis selon le mode linéaire sur des durées variant de 1 à 4 ans.

1.13. Immobilisations corporelles

Les immobilisations corporelles sont évaluées au coût historique d'acquisition ou de fabrication.

Les intérêts financiers des capitaux utilisés pour financer les investissements, pendant la période précédant leur mise en exploitation, sont considérés comme partie intégrante du coût de revient des investissements réalisés à compter du 1^{er} avril 1997. Dans la mesure où les acomptes sur investissements ne sont pas financés par le biais d'emprunts spécifiques, le groupe retient le taux moyen d'intérêt des emprunts non affectés en cours à la clôture de l'exercice considéré.

Les immobilisations louées sont comptabilisées comme des acquisitions dès lors que les conditions des contrats correspondent à celles des locations-financement. Elles sont alors présentées à l'actif pour leur coût historique amorti. La dette correspondant au financement est inscrite au passif.

Les coûts d'entretien sont comptabilisés en charges 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 de vie à durée limitée).

1.13. a - Immobilisations aéronautiques

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

Les avions sont amortis selon le mode linéaire sur leur durée moyenne d'utilisation estimée. Depuis le 1^{er} avril 1997, cette durée est fixée à 18 ans en tenant compte d'une valeur résiduelle évaluée à 10% du coût d'acquisition.

Les aménagements et équipements commerciaux des avions acquis depuis le 1^{er} avril 1997 sont isolés du coût d'acquisition des appareils et amortis de manière linéaire sur une durée de cinq ans correspondant à leur durée d'utilisation moyenne. Les aménagements et équipements commerciaux des avions acquis antérieurement sont amortis sur la même durée que ces derniers.

Suite au changement de méthode décrit au paragraphe 1.1, à compter du 1^{er} avril 2002, les potentiels cellules et moteurs (hors pièces de vie à durée limitée) sont isolés du coût d'acquisition des appareils et amortis sur la durée courant jusqu'à l'événement suivant de grand entretien prévu.

De plus, lors des événements de grand entretien réalisés selon des spécifications et des calendriers définis par les constructeurs et les autorités gouvernementales, le coût de ces grands entretiens (cellules et moteurs hors pièces à durée de vie limitée) est inscrit à l'actif du bilan et amorti sur la durée séparant les deux événements de grand entretien.

Les pièces de rechanges aéronautiques sont présentées en immobilisations. La durée d'amortissement varie, selon les caractéristiques techniques des pièces, de 3 à 18 ans. Par ailleurs, selon les perspectives d'utilisation, une provision pour dépréciation est le cas échéant constatée pour limiter la valeur d'actif des pièces à leur valeur probable de réalisation.

1.13. b - Autres immobilisations corporelles

Les autres immobilisations corporelles sont amorties selon le mode linéaire, sur la durée d'utilisation, estimée en moyenne pour les principales catégories d'immobilisations de la manière suivante :

Constructions	30 ans
Agencements et installations	8 à 15 ans
Simulateurs de vol	10 à 20 ans
Matériels et outillages	5 à 15 ans

1.14. Immobilisations financières

Les titres de participation des sociétés non consolidées et les autres titres immobilisés figurent au bilan pour leur coût d'acquisition net des provisions pour dépréciation. Une provision pour dépréciation est constituée dès lors que la valeur d'inventaire est inférieure à la valeur d'acquisition.

La valeur d'inventaire des titres correspond à leur valeur d'utilité pour le groupe. Celle-ci est déterminée en tenant compte de la quote-part de situation nette (éventuellement réévaluée), des perspectives de rentabilité et, pour les sociétés cotées, de l'évolution du cours de bourse, lorsque celui-ci est significatif.

Les autres immobilisations financières sont évaluées au plus bas du coût d'acquisition ou de leur valeur de remboursement.

1.15. Stocks

Les stocks sont évalués au coût de revient ou à leur valeur nette de réalisation si celle-ci est inférieure. Le coût de revient correspond au coût d'acquisition ou au coût de production. Ce dernier incorpore, sur la base d'un niveau normal d'activité, les charges directes et indirectes de production.

Les coûts de revient sont calculés selon la méthode du coût moyen pondéré. Les stocks font l'objet d'une dépréciation en fonction de leur ancienneté.

1.16. Valeurs mobilières de placement

Les valeurs mobilières de placement figurent au bilan pour leur coût d'acquisition ou leur valeur de marché si celle-ci est inférieure. Dans le cas de titres cotés, cette valeur de marché est déterminée sur la base des cours de bourse à la date de clôture de l'exercice.

Les obligations sont comptabilisées à leur date d'acquisition pour le montant nominal corrigé de la prime ou de la décote. A la clôture, elles comprennent le montant des intérêts courus et non échus. Les actions de Sicav sont enregistrées à leur coût d'acquisition hors droits d'entrée. Elles sont comparées à la clôture à leur valeur liquidative. Si cette dernière est inférieure au coût d'acquisition, une provision pour dépréciation est enregistrée.

Les titres de créances négociables (certificats de dépôts et bons des sociétés financières) sont comptabilisés à leur coût d'acquisition. Les intérêts sont enregistrés en produits financiers au prorata temporis.

1.17. Actions propres

Les titres représentatifs du capital de la société-mère et détenus durablement par des sociétés consolidées sont portés en diminution des capitaux propres consolidés pour leur coût d'acquisition. Les résultats de cession sont portés en réserves consolidées.

Les titres auto-détenus dans le cadre de l'attribution de plans d'options d'achat d'actions figurent à l'actif du bilan pour leur prix de revient et font l'objet d'une dépréciation.

1.18. Engagements en matière de retraite et assimilés

Les engagements du groupe au titre des régimes de retraite à prestations définies et des indemnités de cessation de service sont déterminés sur la base de la méthode des unités de crédit projetées, 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.

Les méthodes d'évaluation sont en conformité avec les prescriptions de la norme IAS 19.

Les gains et pertes résultant des changements d'hypothèses actuarielles ne sont reconnus que lorsqu'ils excèdent 10% de la valeur la plus haute de l'engagement ou de la valeur du fonds. La fraction excédant 10% est alors étalée sur la durée moyenne résiduelle d'activité des salariés.

1.19. Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle

Suite au changement de méthode décrit au paragraphe 1.1, les coûts de restitution, dans le cas des cellules et des moteurs dans le cadre de contrats de location opérationnelle, sont provisionnés.

1.20. Frais d'émission d'emprunts et d'augmentation de capital Primes de remboursement d'emprunts

Les frais d'émission d'emprunts sont étalés sur la durée de vie des emprunts selon une méthode actuarielle. Les frais d'augmentation de capital et de fusion sont imputés sur les primes d'émission ou de fusion.

Les emprunts sont comptabilisés à leur valeur de remboursement. Les primes de remboursement ou d'émission éventuelles sont portées dans la rubrique du bilan correspondant à ces emprunts et amorties en résultat financier sur la durée de vie des emprunts.

1.21. Impôts différés

Le groupe comptabilise des impôts différés selon la méthode du report variable pour l'ensemble des différences temporaires entre les valeurs fiscales et comptables des actifs et passifs au bilan consolidé, à l'exception des écarts d'acquisitions et du fonds de commerce UTA. Les soldes nets d'impôts différés sont déterminés sur la base de la situation fiscale de chaque entité fiscale.

Les actifs nets d'impôt relatifs aux différences temporaires 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 soit dégagé au niveau de l'entité fiscale pour absorber les reports déficitaires ou les différences temporaires.

Aucun impôt n'est comptabilisé sur les réserves non distribuées des entités consolidées sauf si une distribution est envisagée à court terme ou si le groupe ne contrôle pas la distribution de ces réserves.

1.22. Trésorerie du tableau des flux

La trésorerie comprend les disponibilités, les dépôts à court terme et les concours bancaires courants d'une durée inférieure à 3 mois dès l'origine et sans risque de variation de valeur significative.

2. Evolution du périmètre de consolidation

Le groupe comprend, pour l'exercice clos le 31 mars 2003, 60 sociétés dont 43 ont fait l'objet d'une intégration globale, 1 d'une intégration proportionnelle et 16 d'une mise en équivalence. La liste des sociétés incluses dans le périmètre de consolidation est présentée en note 32.

Cinq sociétés créées au cours de l'exercice font l'objet d'une première consolidation : Société Nouvelle Air Ivoire, qui a commencé ses opérations en avril, sa société-mère All Africa Airways, trois nouvelles filiales de Servair (Aérosur, spécialisée dans la sûreté aéroportuaire, la société de catering Mali Catering et la société de vente à bord Logair).

L'achat en mai 2002 de la société de maintenance industrielle basée à Shanghai, Reenton Development Ltd, a dégagé un écart d'acquisition de 0,4 million d'euros.

Par ailleurs, la première consolidation de la société Air France Services Ltd, société d'assistance à Londres Heathrow, est sans incidence significative sur le résultat de l'exercice.

La transmission universelle de patrimoine de la Société d'Exploitation Aéropostale à Air France au 1^{er} avril 2002 n'a pas d'impact sur les comptes consolidés du groupe.

3. Informations sectorielles

3.1. Informations par secteur d'activité

Exercices clos le 31 mars En millions d'euros	2003			2002		
	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation	Immobilisations corporelles	Chiffre d'affaires	Résultat d'exploitation	Immobilisations corporelles
Passage	10 527	101	6 978	10 378	128	7 260
Fret	1 479	48	508	1 448	5	279
Maintenance	540	67	580	548	26	659
Autres	141	(24)	96	154	76	95
Total	12 687	192	8 162	12 528	235	8 293

3.2. Analyse du chiffre d'affaires par zone géographique de vente

Exercice clos le 31 mars 2003 En millions d'euros	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien		Europe Afrique du nord		Afrique Moyen- Orient		Amériques Polynésie		Asie Nouvelle Calédonie		Total
	France métropolitaine										
Passage régulier	4596 (47,3%)	340 (3,5%)	2093 (21,5%)	598 (6,2%)	1329 (13,7%)	757 (7,8%)					9713
Autres recettes passage	451 (55,4%)	26 (3,2%)	196 (24,1%)	39 (4,8%)	63 (7,7%)	39 (4,8%)					814
Total passage	5047 (47,9%)	366 (3,5%)	2289 (21,7%)	637 (6,1%)	1392 (13,2%)	796 (7,6%)					10527
Transport de fret	368 (28,0%)	45 (3,4%)	319 (24,3%)	97 (7,4%)	141 (10,7%)	344 (26,2%)					1314
Autres recettes fret	47 (28,4%)	10 (6,1%)	45 (27,3%)	9 (5,5%)	34 (20,6%)	20 (12,1%)					165
Total fret	415 (28,1%)	55 (3,7%)	364 (24,6%)	106 (7,2%)	175 (11,8%)	364 (24,6%)					1479
Maintenance	533 (98,7%)	-	-	-	-	7 (1,3%)					540
Autres	122 (86,5%)	18 (12,8%)	-	1 (0,7%)	-	-					141
Total	6117 (48,1%)	439 (3,5%)	2653 (20,9%)	744 (5,9%)	1567 (12,4%)	1167 (9,2%)					12687

Exercices clos le 31 mars 2002 En millions d'euros	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien		Europe Afrique du nord		Afrique Moyen- Orient		Amériques Polynésie		Asie Nouvelle Calédonie		Total
	France métropolitaine										
Passage régulier	4524 (47,7%)	317 (3,3%)	2014 (21,2%)	539 (5,7%)	1336 (14,1%)	761 (8,0%)					9491
Autres recettes passage	592 (66,7%)	25 (2,8%)	139 (15,7%)	34 (3,8%)	61 (6,9%)	36 (4,1%)					887
Total passage	5116 (49,3%)	342 (3,3%)	2153 (20,7%)	573 (5,5%)	1397 (13,5%)	797 (7,7%)					10378
Transport de fret	354 (28,2%)	40 (3,2%)	306 (24,3%)	83 (6,6%)	178 (14,2%)	296 (23,5%)					1257
Autres recettes fret	132 (69,1%)	5 (2,6%)	19 (10,0%)	4 (2,1%)	22 (11,5%)	9 (4,7%)					191
Total fret	486 (33,6%)	45 (3,1%)	325 (22,4%)	87 (6,0%)	200 (13,8%)	305 (21,1%)					1448
Maintenance	548 (100,0%)	-	-	-	-	-					548
Autres	136 (88,3%)	18 (11,7%)	-	-	-	-					154
Total	6286 (50,2%)	405 (3,2%)	2478 (19,8%)	660 (5,3%)	1597 (12,7%)	1102 (8,8%)					12528

Sous l'effet de l'évolution de l'activité et des devises, la part du chiffre d'affaires total vendu sur le marché domestique a baissé de 50,2% à 48,1%.

3.3. Analyse du chiffre d'affaires du transport aérien par zone géographique de destination

Exercice clos le 31 mars 2003 En millions d'euros	France métropolitaine	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Europe Afrique du nord	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Total
Passage régulier	1 914 (19,7%)	994 (10,2%)	2 567 (26,5%)	1 098 (11,3%)	1 966 (20,2%)	1 174 (12,1%)	9 713
Fret	31 (2,4%)	154 (11,7%)	110 (8,4%)	157 (11,9%)	386 (29,4%)	476 (36,2%)	1 314
Total	1 945 (17,6%)	1 148 (10,4%)	2 677 (24,3%)	1 255 (11,4%)	2 352 (21,3%)	1 650 (15,0%)	11 027

Exercice clos le 31 mars 2002 En millions d'euros	France métropolitaine	Antilles Caraïbes Guyane Océan Indien	Europe Afrique du nord	Afrique Moyen- Orient	Amériques Polynésie	Asie Nouvelle Calédonie	Total
Passage régulier	2 026 (21,3%)	918 (9,7%)	2 558 (26,9%)	975 (10,3%)	1 894 (20,0%)	1 120 (11,8%)	9 491
Fret	94 (7,5%)	145 (11,5%)	33 (2,6%)	138 (11,0%)	409 (32,5%)	438 (34,9%)	1 257
Total	2 120 (19,7%)	1 063 (9,9%)	2 591 (24,1%)	1 113 (10,4%)	2 303 (21,4%)	1 558 (14,5%)	10 748

S'agissant du chiffre d'affaires du transport aérien, il est constaté :

- la part réalisée sur le marché domestique a sensiblement baissé (17,6%, soit - 2,1 points) du fait de la détérioration de la conjoncture économique et de la concurrence au premier semestre de l'exercice ;
- le chiffre d'affaires réalisé à destination de l'Europe est quasiment stable (24,3%, soit + 0,2 point) ;
- la part de l'Asie (15,0%) augmente de 0,5 point (principalement dans l'activité Fret) comme celle de la zone Caraïbes-Océan Indien (10,4%) ;
- les recettes réalisées sur la destination Afrique Moyen-Orient sont celles qui progressent le plus (11,4%, soit + 1 point).

4. Charges externes

Exercices clos le 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002	Evolution
Carburant avions	1 369	1 443	- 5,1%
Affrètements aéronautiques	415	639	- 35,1%
Loyers opérationnels	522	489	+ 6,7%
Redevances aéronautiques	934	882	+ 5,9%
Commissariat	319	329	- 3,0%
Frais d'escale	768	747	+ 2,8%
Coût d'entretien aéronautique	477 ⁽¹⁾	652	- 26,8% ⁽¹⁾
Frais commerciaux et de distribution	1 157	1 133	+ 2,1%
Autres frais	1 213	1 152	+ 5,3%
Total	7 174 ⁽²⁾	7 466	- 3,9% ⁽²⁾

⁽¹⁾ 668 millions d'euros avant changement de méthode soit une progression de 2,4%. (Note 1.1.).

⁽²⁾ 7 365 millions d'euros avant changement de méthode soit une diminution de 1,4%. (Note 1.1.).

Cette baisse hors changement de méthode résulte notamment des postes suivants :

- les dépenses de carburant sont en recul de 5,1% du fait d'une consommation quasi stable, d'un effet dollar favorable de 9,7% et enfin d'une hausse du prix d'acquisition après couverture de 4,9% ;
- le poste affrètement est en forte baisse (35,1%) soit - 224 millions d'euros dont la majorité est imputable au passage en *free flow* avec Delta sur l'Atlantique nord et pour le solde à la baisse des affrètements ponctuels et réguliers, traduction d'une amélioration des conditions d'exploitation (plus grande régularité, meilleure ponctualité) et d'un moindre recours à la sous-traitance.

A l'inverse, les principaux postes en hausse sont les suivants :

- le poste loyers opérationnels progresse de 6,7% du fait de la politique du groupe après le 11 septembre de recourir plus fréquemment à ce type de moyens ;
- l'augmentation des redevances de 5,9% résulte des augmentations élevées décidées en avril 2002 et janvier 2003 par les organismes de contrôle aérien et les autorités aéroportuaires ;
- le poste "autres frais" augmente de 5,3% en raison de la très forte hausse des postes assurances et sûreté (près de 80%).

5. Frais de personnel et effectifs

5.1. Frais de personnel

Exercices clos le 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002	Evolution
Par nature de coût			
Salaires et traitements	2 815	2 748	+ 2,4%
Cotisations aux régimes de retraite	236	240	- 1,7%
Autres charges sociales	805	750	+ 7,3%
Total	3 856 ⁽¹⁾	3 738	+ 3,2% ⁽¹⁾
Par zone géographique			
France	3 583	3 464	+ 3,4%
Territoires d'Outre-Mer	17	22	- 22,7%
Etranger	256	252	+ 1,6%
Total	3 856 ⁽¹⁾	3 738	+ 3,2% ⁽¹⁾

⁽¹⁾ 3 919 millions d'euros avant changement de méthode soit une progression de + 4,8%. (Note 1.1).

La hausse de 4,8% des charges de personnel (avant changement de méthode comptable) résulte notamment des évolutions suivantes :

- un effet périmètre de 0,3 point dû à l'intégration de filiales jusqu'ici non consolidées du fait de leur taille et à l'entrée dans le périmètre de 5 nouvelles sociétés ;
- une augmentation des effectifs à périmètre constant de 1,2%, essentiellement dans les filiales.

5.2. Effectifs moyens

Exercices clos le 31 mars	2003	2002	Evolution ⁽¹⁾
Personnel navigant technique	4 929	4 875	+ 1,1%
Personnel navigant commercial	12 938	12 882	+ 0,4%
• dont personnel affecté en France	12 590	12 550	+ 0,3%
• dont personnel affecté à l'étranger et dans les TOM	348	332	+ 4,8%
Personnel au sol	53 658	52 344	+ 2,5%
• dont personnel affecté en France	47 006	46 356	+ 1,4%
• dont personnel affecté à l'étranger et dans les TOM	6 652	5 988	+ 11,1%
Total	71 525	70 101	2,0%
Cadres	8 980	8 619	+ 4,2%
Agents de maîtrise et techniciens	20 217	19 384	+ 4,3%
Employés	24 461	24 341	+ 0,5%
Navigants en ligne	16 910	16 828	+ 0,5%
Navigants instructeurs	644	608	+ 5,9%
Navigants encadrement	313	321	- 2,5%

⁽¹⁾ + 1,2% à périmètre constant.

L'effectif pris en compte est l'effectif moyen payé pondéré par le temps de présence.

A périmètre constant la progression des effectifs est de 1,2%. Après intégration de filiales jusqu'ici non consolidées du fait de leur taille et l'intégration de 5 nouvelles sociétés, la progression est de 2,0%. L'augmentation des effectifs de la maison-mère a été, comme prévu, très limitée (0,6% pour une hausse de l'activité mesurée en équivalents sièges-kilomètre offerts de + 2,7%).

5.3. Rémunérations des organes d'administration et de direction

La rémunération du comité exécutif comprend les rémunérations directes et indirectes versées par des sociétés du groupe. Elles s'élèvent à 3,4 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2003 et concernent 14 personnes présentes pendant 12 mois (3,4 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2002 pour 14 personnes présentes pendant 12 mois et une personne pendant neuf mois).

Les membres du Conseil d'administration ne perçoivent pas de jetons de présence au titre de leur fonction d'administrateur.

6. Amortissements et provisions d'exploitation

Exercices clos le 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002	Evolution
Dotation nette aux amortissements	1 195 ⁽¹⁾	972	+ 22,9% ⁽¹⁾
- Immobilisations incorporelles	37	35	+ 5,7%
- Immobilisations aéronautiques	1 017 ⁽²⁾	802	+ 26,8% ⁽²⁾
- Autres immobilisations corporelles	141	135	+ 4,4%
Dotation nette aux provisions d'exploitation	115 ⁽³⁾	39	N.S
- Immobilisations	57 ⁽⁴⁾	2	N.S
- Stocks	(9)	11	N.S
- Créances	5	37	N.S
- Risques et charges	62	(11)	N.S
Total	1 310 ⁽⁵⁾	1 011	+ 29,6% ⁽⁵⁾

⁽¹⁾ 986 millions d'euros avant changement de méthode soit une progression de 1,4%. (Note 1.1.).

⁽²⁾ 808 millions d'euros avant changement de méthode soit une progression de 0,7%. (Note 1.1.).

⁽³⁾ Dont 59 millions d'euros au titre de l'arrêt d'exploitation de Concorde.

⁽⁴⁾ 36 millions d'euros avant changement de méthode. (Note 1.1.).

⁽⁵⁾ 1 021 millions d'euros avant changement de méthode et provisions Concorde soit une progression de 1%.

7. Autres produits et charges d'exploitation

Les autres produits et charges d'exploitation incluent des gains sur exploitation conjointe de lignes passage et fret pour 5 millions d'euros (contre une perte de 16 millions d'euros pour l'exercice 2001-02), 8 millions d'euros de dépenses de redevances informatiques au titre de l'exercice 2002-03 (14 millions d'euros pour l'exercice précédent) et le produit de cession d'un terrain pour 5 millions d'euros.

Sur l'exercice 2001-02, ce poste incluait une indemnité de 28 millions d'euros au titre de la perte d'exploitation liée à la fermeture pendant quatre jours de l'espace aérien américain à la suite des événements du 11 septembre 2001.

8. Charges de restructuration

Les charges de restructuration (13 millions d'euros) correspondent principalement à la fermeture de la base du personnel navigant commercial de Nouméa, suite à l'arrêt par Air France de l'exploitation des lignes entre la Nouvelle Calédonie et le Japon avec ses propres moyens.

Lors de l'exercice précédent, ces charges de restructuration étaient relatives à l'arrêt de l'exploitation de la Société d'Exploitation Aéro postale (6 millions d'euros) et au plan de mobilité du personnel de la compagnie Régional CAE (4 millions d'euros).

9. Résultat financier

Exercices clos le 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002	Evolution
Frais financiers	(161)	(168)	- 4,2%
- Intérêts sur emprunts	(108)	(103)	+ 4,9%
- Intérêts sur contrat de location-financement	(72)	(90) ⁽¹⁾	- 20,0%
- Intérêts intercalaires capitalisés	25	33	- 24,2%
- Autres charges financières	(6)	(8)	- 25,0%
Produits financiers	50	57	- 12,3%
- Intérêts sur titres de placement	23	29	- 20,7%
- Résultats sur titres de placement	15	15	0,0%
- Autres produits	12	13 ⁽¹⁾	- 7,7%
Charge nette	(111)	(111)	0,0%
Résultat de change	62	(7)	N.S
Dotation nette aux provisions	(36)	6	N.S
Total	(85)	(112)	- 24,1%

⁽¹⁾ Après compensation de 12 millions d'euros de produits financiers générés par les dépôts liés aux locations financement précédemment comptabilisés en autres produits financiers.

La dotation nette aux provisions financières qui s'élève à 36 millions d'euros (contre une reprise nette de 6 millions d'euros sur l'exercice clos le 31 mars 2002) comprend principalement une dotation sur la participation dans la société Cordiem pour 5,5 millions d'euros du fait de la liquidation de cette société dont l'activité consistait à être un portail d'achats. Située à Arlington (Virginie), elle avait été créée par un certain nombre de grandes compagnies américaines et européennes. De même, étant donné le cours de bourse moyen du titre Air France en mars 2003, une dotation aux provisions de 23 millions d'euros a été enregistrée dans les comptes afin de tenir compte de la décote entre les cours moyens d'achat de ces titres détenus par Air France dans le cadre des options d'achat des pilotes.

Le taux utilisé pour déterminer le montant des intérêts intercalaires est de 5,51% pour l'exercice clos le 31 mars 2003 (6,49% pour l'exercice clos le 31 mars 2002).

Le résultat de change inclut un gain de change latent net de 71 millions d'euros (perte de 2 millions d'euros au 31 mars 2002). Le poste "Autres produits financiers" inclut les dividendes reçus des sociétés non consolidées pour 3 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2003 (3 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2002).

10. Cessions de filiales et participations

Le résultat des cessions de filiales et participations de l'exercice (4 millions d'euros) correspond essentiellement à la cession de titres SITA Telecom détenus par Air France.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 2002, le groupe avait cédé les actions France Telecom reçues en échange de sa participation dans Equant N.V. Le résultat de cette opération était un profit de 23 millions d'euros.

11. Impôts

La compagnie a opté pour l'intégration fiscale à compter du 1^{er} avril 2002. Le périmètre d'intégration comprend principalement Air France, Air France Finance et les compagnies aériennes régionales françaises.

11.1. Analyse de la charge d'impôt

Exercices clos le 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Charge d'impôt courant	(9)	(5)
(Charge)/produit d'impôt différé	22	10
(Charge)/produit total d'impôt	13	5

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

11.2. Taux effectif d'impôt

L'écart entre le taux normal d'imposition en France et le taux effectif d'impôt s'explique comme suit :

Exercices clos le 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Résultat net part du groupe	120	153
Intérêts minoritaires	4	3
Amortissements des écarts d'acquisition	16	16
Part dans les résultats des sociétés mises en équivalence	(29)	(31)
Impôts	(13)	(5)
Résultat taxable au taux courant	98	136
Taux d'impôt	35,43%	35,43%
Impôt théorique	(35)	(48)
Différences permanentes	(4)	(2)
Résultat taxé à des taux réduits	4	(4)
Effets des réductions d'actifs d'impôts non reconnus	45	93
Actifs d'impôts non reconnus	-	(32)
Différences taux d'impôt France/Juridictions étrangères	3	(1)
Autres	-	(1)
Impôts consolidés	13	5
Taux effectif d'impôt	13,27%	3,68%

11.3. Impôts différés comptabilisés au bilan

Exercices clos le 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Pertes fiscales	243	132
Moins-values à long terme	10	9
Provisions pour retraite	198	196
Charges à répartir	(53)	(47)
Plus-values de cession intragroupe	35	9
Provisions réglementées	(388)	(350)
Différence entre les bases fiscales et les valeurs consolidées des immobilisations	44	102
Autres	17	23
Impôts différés actifs nets comptabilisés (note 18)	106	74
Pertes fiscales	-	-
Moins-values à long terme	-	-
Provisions pour retraite	-	-
Charges à répartir	-	-
Plus-values de cession intragroupe	-	-
Provisions réglementées	-	3
Différence entre les bases fiscales et les valeurs consolidées des immobilisations	-	3
Autres	-	16
Impôts différés passifs nets comptabilisés (note 23)	-	22

Les actifs nets d'impôt sont limités aux capacités de chaque entité fiscale à recouvrer ses actifs dans un avenir proche.

11.4. Actifs d'impôt non constatés

Les actifs et passifs d'impôt non reconnus, liés aux différences temporaires et aux déficits fiscaux, sont reportables selon l'échéancier suivant, en base :

Exercices clos le 31 mars

Base taxable en millions d'euros

	2003	2002*
Différences temporaires actives/(passives) nettes	5	34
Déficits reportables ayant une échéance	211	236
De N + 1 à N + 3	127	16
De N + 4 à N + 5	84	220
Au-delà de 5 ans		
Déficits indéfiniment reportables	50	154
Base taxable au taux normal	266	424
Crédits d'impôt à taux réduits	4	3

** Suite à des erreurs de report de chiffres dans l'annexe aux comptes consolidés de l'exercice 2001-02, certains montants relatifs aux postes ci-dessus pour l'exercice 2001-02 ont été corrigés dans la présente annexe.*

Ces actifs d'impôt non reconnus sont représentatifs d'économies d'impôt futures et, au 31 mars 2003, correspondent pour l'essentiel aux déficits reportables des filiales antérieurs à l'intégration fiscale.

12. Résultat par action

Exercices clos le 31 mars

En actions	2003	2002
Nombre moyen pondéré :		
- actions ordinaires émises	219 780 887	219 780 887
- actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat	(1 249 464)	(1 249 464)
- actions propres achetées dans le cadre du plan de rachat d'actions	(1 262 371)	(843 346)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	217 269 052	217 688 077
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	217 269 052	217 688 077

Les résultats retenus pour le calcul du résultat par action s'analysent comme suit :

Exercices clos le 31 mars

En millions d'euros	2003	2002
Résultat net part groupe (retenu pour le calcul du résultat de base par action)	120	153
Résultat retenu pour le calcul du résultat dilué par action	120	153

13. Ecarts d'acquisition et immobilisations incorporelles

Exercices clos le 31 mars

En millions d'euros

	2003			2002		
	Valeurs brutes	Amortissements et provisions	Valeurs nettes	Valeurs brutes	Amortissements et provisions	Valeurs nettes
Fonds de commerce	365	229	136	364	210	154
Ecarts d'acquisition	216	104	112	213	88	125
Autres immobilisations incorporelles	148	113	35	130	94	36
Total	729	446	283	707	392	315

Les écarts d'acquisition concernent principalement les compagnies aériennes régionales acquises entre mars et septembre 2000. Ceux-ci sont amortis sur une période de 10 ans. Ils ont fait l'objet d'un amortissement exceptionnel de 47 millions d'euros au cours de l'exercice clos le 31 mars 2001.

L'évolution des écarts d'acquisition de 3 millions d'euros est principalement due :

- à la reprise de l'activité de la compagnie Air Ivoire pour 3,1 millions d'euros ;
- à l'acquisition de Reenton pour 1,2 million d'euros (dont 0,8 million d'euros d'écart d'acquisition propre au groupe Reenton) ;
- et à la réduction de 1,5 million d'euros suite au versement reçu au titre de l'exercice d'une garantie sur une filiale.

L'évolution de la valeur nette des immobilisations incorporelles s'analyse comme suit :

Exercices clos le 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Solde en début de période	315	339
Acquisitions	21	27
Dotations aux amortissements des écarts d'acquisition	(16)	(16)
Dotations aux amortissements des autres immobilisations incorporelles	(37)	(35)
Cessions	(2)	-
Effets des variations de périmètre	-	1
Variations de change	-	-
Transferts	2	(1)
Solde en fin de période	283	315

14. Immobilisations corporelles

En millions d'euros	Immobilisations aéronautiques				Autres immobilisations corporelles				Total
	Avions en propriété	Avions location financement	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Autres	Total	
Valeurs brutes au 31 mars 2002	7 295	2 524	1 888	11 707	1 002	567	686	2 255	13 962
Changement de méthode (note 1.1)	215	61	(46)	230	-	-	-	-	230
Acquisitions	516	102	549	1 167	27	29	114	170	1 337
Cessions	(773)	(126)	(386)	(1 285)	(6)	(14)	(41)	(61)	(1 346)
Variations de périmètre	-	-	-	-	2	5	7	14	14
Variations de change	-	-	-	-	-	-	(1)	(1)	(1)
Transferts	535	(332)	(203)	-	24	6	(34)	(4)	(4)
Valeurs brutes au 31 mars 2003	7 788	2 229	1 802	11 819	1 049	593	731	2 373	14 192
Amortissements au 31 mars 2002	2 984	705	572	4 261	554	415	439	1 408	5 669
Changement de méthode (note 1.1)	127	75	(34)	168	-	-	-	-	168
Dotations aux provisions Concorde	-	-	45	45	-	-	-	-	45
Dotations aux amortissements	554	158	305	1 017	50	32	59	141	1 158
Reprises sur cessions	(339)	(233)	(384)	(956)	(5)	(13)	(40)	(58)	(1 014)
Variations de périmètre	-	-	-	-	-	2	4	6	6
Variations de change	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	14	(14)	-	-	1	(1)	(2)	(2)	(2)
Amortissements au 31 mars 2003	3 340	691	504	4 535	600	435	460	1 495	6 030
Valeurs nettes au 31 mars 2003	4 448	1 538	1 298	7 284	449	158	271	878	8 162
Valeurs brutes au 31 mars 2001	7 401	2 338	1 605	11 344	931	508	629	2 068	13 412
Acquisitions	342	196	787	1 325	38	43	113	194	1 519
Cessions	(672)	(42)	(249)	(963)	(12)	(14)	(39)	(65)	(1 028)
Variations de périmètre	-	-	-	-	32	11	16	59	59
Variations de change	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	224	32	(255)	1	13	19	(33)	(1)	-
Valeurs brutes au 31 mars 2002	7 295	2 524	1 888	11 707	1 002	567	686	2 255	13 962
Amortissements au 31 mars 2001	2 959	579	537	4 075	505	394	412	1 311	5 386
Dotations aux amortissements	367	128	307	802	51	29	55	135	937
Reprises sur cessions	(339)	(10)	(257)	(606)	(10)	(13)	(34)	(57)	(663)
Variations de périmètre	-	-	-	-	12	7	5	24	24
Variations de change	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Transferts	(3)	8	(15)	(10)	(4)	(2)	1	(5)	(15)
Amortissements au 31 mars 2002	2 984	705	572	4 261	554	415	439	1 408	5 669
Valeurs nettes au 31 mars 2002	4 311	1 819	1 316	7 446	448	152	247	847	8 293

La valeur nette des avions assortis d'une clause de réserve de propriété s'élève à 356 millions d'euros au 31 mars 2003 (277 millions d'euros au 31 mars 2002).

La valeur nette des autres immobilisations corporelles financées par location financement est de 78 millions d'euros au 31 mars 2003 (82 millions d'euros au 31 mars 2002).

15. Immobilisations financières

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Titres mis en équivalence	316	303
Titres de participation dans des sociétés non consolidées	125	94
Prêts et créances rattachées aux participations	107	96
Immobilisations financières diverses	98	112
Autres immobilisations financières	330	302
Dépréciations	(70)	(65)
Valeurs nettes	260	237
<i>Dont part à moins d'un an</i>	25	32

Les titres de participation dans des sociétés non consolidées sont représentatifs de titres dont la détention est estimée utile et durable par le groupe, mais qui ne représentent pas une importance significative, ou de titres de sociétés dans lesquelles le groupe n'exerce pas d'influence notable. L'évolution de ce poste résulte de l'acquisition de 2% du capital d'Alitalia et de la poursuite de l'investissement dans Opodo.

Les immobilisations financières diverses sont essentiellement constituées de dépôts de garantie et de prêts (1% logement, Comité Central d'Entreprise, personnel, etc.).

15.1. Titres mis en équivalence

La part du groupe dans la situation nette et le résultat des sociétés mises en équivalence s'analyse comme suit :

Au 31 mars En millions d'euros	Amadeus GTD	AFPL	Alpha Airports PLC	Autres	Total
Au 31 mars 2001	169	31	62	14	276
Ecart de conversion	-	1	(4)	(1)	(4)
Distribution	-	-	(2)	-	(2)
Variation de périmètre	-	-	-	9	9
Résultat des entités	31	-	(6)	(2)	23
Ajustement	3	7	(2)	-	8
Part dans les résultats des sociétés mises en équivalence	34	7	(8)	(2)	31
Transferts	-	(7)	-	-	(7)
Au 31 mars 2002	203	32	48	20	303
Ecart de conversion	-	(7)	(5)	(2)	(14)
Distribution	(9)	-	(3)	-	(12)
Variation de périmètre	-	-	-	-	-
Résultat des entités	33	-	4	(1)	36
Ajustement	3	(10)	-	-	(7)
Part dans les résultats des sociétés mises en équivalence	36	(10)	4	(1)	29
Transferts	-	10	-	-	10
Au 31 mars 2003	230	25	44	17	316

Aux 31 mars 2003 et 2002, le groupe Amadeus est détenu à 23,4% par Air France, 18,3% par Iberia, 18,3% par Lufthansa et 40% par le public.

La société Air France Partners Leasing est détenue à hauteur de 45% par le groupe aux 31 mars 2003 et 2002. Les autres actionnaires sont des établissements financiers.

Alpha Airports PLC est détenue à 27,3% par Servair, 31% par des investisseurs institutionnels et 42% par le public.

15.2. Comptes simplifiés des principales sociétés mises en équivalence

Les comptes publiés des principales sociétés mises en équivalence sont présentés ci-dessous.

Dans le cadre de la consolidation des comptes du groupe, les comptes des sociétés mises en équivalence font l'objet de retraitements liés principalement aux opérations internes réalisées entre Air France et ces sociétés (cessions d'actifs).

Amadeus GTD (comptes consolidés)

Compte de résultat

Exercice clos le 31 décembre

En millions d'euros

	2002	2001
Chiffre d'affaires	1 856	1 785
Résultat d'exploitation	307	265
<i>Dont dotations nettes aux provisions et amortissements</i>	<i>(184)</i>	<i>(158)</i>
Résultat net	147	133

Bilan

Au 31 décembre

En millions d'euros

	2002	2001
Actif immobilisé	913	909
Actif circulant	567	483
Total de l'actif	1 480	1 392
Capitaux propres	623	592
Dettes financières	326	271
Autres dettes	531	529
Total du passif	1 480	1 392

Alpha Airports PLC (Comptes consolidés)

Compte de résultat

Exercice clos le 31 janvier

En millions d'euros

	2003	2002
Chiffre d'affaires	608	708
Résultat d'exploitation	33	18
Dont dotations nettes aux provisions et amortissements	(15)	(20)
Résultat net	19	(22)

Bilan

Au 31 janvier

En millions d'euros

	2003	2002
Actif immobilisé	102	123
Actif circulant	76	107
Total de l'actif	178	230
Capitaux propres	74	73
Dettes financières	10	38
Autres dettes	94	119
Total du passif	178	230

AFPL (Comptes sociaux)

Compte de résultat

Exercice clos le 31 décembre

En millions d'euros

	2002	2001
Chiffre d'affaires	26	32
Résultat d'exploitation	2	-
Dont dotations nettes aux provisions et amortissements	(24)	(28)
Résultat net	1	-

Bilan

Au 31 décembre

En millions d'euros

	2002	2001
Actif immobilisé	70	113
Actif circulant	23	21
Total de l'actif	93	134
Capitaux propres	59	68
Dettes financières	28	48
Autres dettes	6	18
Total du passif	93	134

15.3. Opérations réalisées par le groupe avec les principales sociétés mises en équivalence

Les opérations les plus significatives réalisées par le groupe avec les principales sociétés mises en équivalence sont les suivantes :

Au 31 mars Dans les comptes du groupe Air France	2003		2002	
	Amadeus GTD	AFPL	Amadeus GTD	AFPL
Compte de résultat				
Chiffres d'affaires	118	-	116	-
Charges externes	188	27	170	32
Bilan				
Immobilisations financières	-	-	-	-
Autres débiteurs	23	-	23	-
Dettes financières	-	-	-	-
Autres créditeurs	34	2	33	2

• *Redevances perçues et versées au titres des systèmes de réservation (Amadeus)*

Amadeus GTD SA assure, au travers de ses filiales, la commercialisation, le développement et la production d'un système de réservation informatisé.

Le groupe perçoit des commissions de distribution au titre de ses prestations de distribution des produits Amadeus, d'assistance en ligne et de formation auprès des agences de voyage, par le biais de sa filiale Amadeus France, société de distribution pour le marché français. Par ailleurs, le groupe perçoit également des commissions d'Amadeus pour les émissions réalisées dans ses propres agences. Ces redevances s'élèvent à 118 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2003 (116 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2002).

Par ailleurs, le groupe verse à Amadeus GTD SA, des commissions de réservation au titre de l'utilisation du système de réservation. Ces coûts s'élèvent à 188 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2003 (170 millions d'euros durant l'exercice 2001-02).

• *Locations opérationnelles auprès d'AFPL*

Le groupe loue des appareils à sa filiale Air France Partners Leasing sous forme de locations opérationnelles. Ces coûts pour l'exercice clos le 31 mars 2003 s'élèvent à 27 millions d'euros (32 millions d'euros au titre de l'exercice précédent).

15.4. Titres de participation dans des sociétés non consolidées

La valeur nette comptable des titres de participation dans des sociétés non consolidées s'élève à 106 millions d'euros et se décompose comme suit :

Au 31 mars En millions d'euros	Valeur nette	% d'intérêt	Capitaux propres	Résultat	Date de clôture
Opodo	48	22,9%	104	(75)	décembre-01
Alitalia	23	2,0%	1 675	93	décembre-02
Austrian Airlines	11	1,5%	514	43	décembre-02
Voyages Fram	9	8,7%	153	5	décembre-01
Autres	15	-	-	-	-

16. Stocks et encours

Au 31 mars En millions d'euros	2003	2002
Rechanges aéronautiques	172	166
Autres approvisionnements	61	60
Encours de production	52	101
Valeur brute	285	327
Dépréciations	(65)	(61)
Valeur nette	220	266

La valeur brute comptable des stocks faisant l'objet d'une dépréciation s'élève à 170 millions d'euros au 31 mars 2003 (189 millions d'euros au 31 mars 2002).

17. Créances clients et autres débiteurs

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Clients passage	618	737
Clients fret	231	266
Clients maintenance	271	147
Compagnies aériennes	291	290
Autres clients	110	146
Dépréciations	(89)	(91)
Créances clients ⁽¹⁾	1432	1495
Fournisseurs débiteurs	150	164
Etat	83	79
Groupe et associés	10	135
Débiteurs divers	177	176
Comptes de régularisation	176	163
Dépréciations	(4)	(5)
Autres débiteurs ⁽²⁾	592	712
	-	-
	-	-

⁽¹⁾ Dont part à plus d'un an.

⁽²⁾ Dont part à plus d'un an.

18. Créances d'impôt société

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Impôt courant	5	6
Impôt différé (note 11.3)	106	74
Total	111	80
<i>Dont part à plus d'un an</i>	104	74

19. Valeurs mobilières de placement

La valeur de marché est présentée en note 26.5.

Valeur nette

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Echéance à plus de trois mois dès l'origine et/ou soumis à risque de taux		
Actions propres (note 20.2)	11	24
Titres de créances négociables	279	209
Obligations	-	-
Sicav	-	-
Dépôts	3	11
Sous-total	293	244
Echéance à moins de trois mois dès l'origine et sans risque de taux		
Titres de créances négociables	44	582
Sicav	672	498
Dépôts	30	84
Sous-total équivalent de trésorerie	746	1 164
Total	1 039	1 408

20. Capitaux propres

20.1. Capital social

Aux 31 mars 2003 et 2002, le capital social de la société Air France s'élève à 1 868 millions d'euros, divisé en 219 780 887 actions entièrement libérées de 8,50 euros de valeur nominale.

20.2. Répartition du capital et des droits de vote

Au 31 mars	En% du capital		En% des droits de vote	
	2003	2002	2003	2002
Etat français	54,4	55,9	55,1	56,3
Salariés et anciens salariés ⁽¹⁾	12,9	11,1	13,1	11,2
Actions détenues par Air France ⁽²⁾	1,3	0,7	-	-
Autres	31,4	32,3	31,8	32,5
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

⁽¹⁾ Personnel et anciens salariés identifiés dans des fonds ou par un code Sicovam.

⁽²⁾ L'Assemblée Générale Mixte du 28 septembre 1999 a adopté un plan d'acquisition d'actions en faveur des PNT pour un nombre maximum de 3 525 000 actions. Dans ce cadre, la société Air France détient 1 249 464 de ses propres actions.

Chaque action confère un droit de vote à son détenteur.

Aux 31 mars 2003 et 2002, la part du capital et des droits de vote détenue par les membres du comité exécutif est, à notre connaissance, inférieure à 0,5%.

20.3. Autodétention

Aux 31 mars 2003, Air France détenait 1 635 034 de ses propres actions (0,7% du capital) dans le cadre du programme de rachat d'actions autorisé par l'Assemblée générale du 25 septembre 2002.

20.4. Autres titres donnant accès au capital

Aux 31 mars 2003, il n'existe pas de titres donnant accès au capital de la société Air France.

20.5. Primes d'émission, de fusion et d'apport

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

20.6. Réserves

Les réserves distribuables comprennent principalement la part des résultats de la société-mère qui a été affectée par les assemblées générales ordinaires des actionnaires et les réserves des plus-values à long terme taxées à un taux réduit. Les autres réserves enregistrent les résultats accumulés des filiales consolidées.

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Réserves distribuables	599	587
Report à nouveau	-	-
Autres réserves	1 168	1 073
Actions d'autodétention	(25)	-
Résultat net – part du groupe	120	153
Total	1 862	1 813

21. Provisions pour risques et charges

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Provisions pour retraite, indemnités de départ à la retraite et de cessation de service	581	576
Provisions pour entretien avions	-	202
Provisions pour restitution d'avions en location opérationnelle	307	-
Provisions pour restructuration	11	4
Provisions pour litiges avec les tiers	39	67
Autres provisions pour risques et charges	157	88
Total	1 095	937
<i>Dont part à court terme</i>	<i>193</i>	<i>115</i>

L'évolution de ces provisions se décompose comme suit :

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Solde en début de période	937	994
Dotations		
- Exploitation	206	155
- Financier	22	4
- Restructuration	8	8
Reprises pour consommation		
- Exploitation	(151)	(188)
- Financier	(1)	(18)
- Restructuration	(7)	(8)
Reprises de provisions devenues sans objet		
- Exploitation	(19)	(9)
Effets des changements de méthodes ⁽¹⁾	82	-
Transferts	21	-
Effets des variations de périmètre	(3)	(1)
Solde en fin de période	1 095	937

⁽¹⁾ Correspondant à la constitution à l'ouverture de la provision pour restitution d'avions en location opérationnelle (270 millions d'euros) et l'annulation de la provision pour grand entretien des cellules existante au 31 mars 2002 (188 millions d'euros).

21.1. Provisions pour retraite en France

La société Air France maintenait au bénéfice de son personnel au sol un régime de retraite autonome géré au sein de la Caisse de Retraite Air France (CRAF). Ce régime a été fermé et intégré à l'AGIRC-ARCCO au 1^{er} janvier 1993. Lors de cette intégration, les pensions en cours de paiement et les droits acquis par les salariés en activité ont été réglés par un accord d'entreprise :

- les pensionnés au 31 décembre 1992 continuent de bénéficier d'une garantie globale de ressources, revalorisée en fonction du point Air France, dont sont déduites les pensions extérieures pour leur valeur réelle (sécurité sociale, ainsi qu'ARCCO et AGIRC pour leur valeur reconstituée par ces organismes) ;
- les salariés et anciens salariés non encore retraités au 31 décembre 1992 se voient reconnaître une pension supplémentaire, exprimés en points Air France, indépendante des pensions des régimes extérieurs.

La CRAF conserve donc l'obligation d'assurer une prestation vis à vis des retraités et des actifs ayant cotisé jusqu'au 31 décembre 1992. Le fonds de retraite constitué par la société Air France étant insuffisant pour couvrir les engagements, un régime chapeau a été mis en place. Ce régime géré au sein de la CRAF, est financé conjointement par la société Air France et la CRAF, selon les modalités suivantes :

- la CRAF prend à sa charge à compter du 1^{er} janvier 1993 et jusqu'à épuisement du fonds de réserves, 50% de la charge résultant de la différence entre le montant des retraites payées et les revenus du fonds ;
- la société Air France s'engage à verser une contribution équivalente, puis à l'épuisement des réserves de la CRAF, à assurer l'intégralité des prestations.

La société Air France n'a pas d'obligation complémentaire en ce qui concerne les droits acquis après le 1^{er} janvier 1993.

Le tableau ci-dessous permet de rapprocher l'évaluation des engagements au titre de la CRAF et les provisions constituées dans les comptes consolidés :

Au 31 mars	2003	2002
En millions d'euros		
Droits accumulés	877	851
Valeur de marché du fonds	590	624
Droits accumulés supérieurs au fonds	(287)	(227)
Ecarts actuariels non reconnus	25	100
Engagements provisionnés au bilan	312	327
<i>Dont part à court terme</i>	17	17

La charge au titre de la CRAF est de 10 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2003 (2 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 mars 2002).

Au 31 mars	2003	2002
En millions d'euros		
Charges d'actualisation	(45)	(45)
Amortissement de l'écart actuariel	3	9
Rendement attendu du fonds	32	34
Charge nette	(10)	(2)

Le taux de rendement effectif du fonds de la CRAF s'élève à 0,7% au titre de l'exercice clos le 31 mars 2003.

Les versements par ailleurs effectués par Air France à la CRAF s'élèvent à 24 millions d'euros au titre de l'exercice clos le 31 mars 2003.

Les hypothèses retenues pour l'évaluation des engagements de retraite sont les suivantes :

Au 31 mars	2003	2002
Taux d'actualisation brut	5,25%	5,50%
Taux d'augmentation du point CRAF	1,20%	1,20%

21.2. Engagements de retraite à l'étranger et indemnités de cessation de service en France et à l'étranger

En dehors des engagements de retraite en France, il existe dans le groupe, différents régimes de retraite pour le personnel employé à l'étranger ou d'indemnités de cessation de service.

Les principaux engagements de retraite à l'étranger se situent :

- aux Etats-Unis, où des plans de retraite à prestations définies ont été mis en place et font l'objet de financements externes excédentaires ;
- au Royaume-Uni, où les employés de la délégation locale et des filiales locales d'Air France bénéficient de prestations de retraite complémentaire gérées au sein de fonds de pension dédiés ;
- au Japon (indemnités de cessation de service et fonds de pension complémentaire).

Des régimes d'indemnités de départ à la retraite ou de cessation de service existent par ailleurs dans la plupart des délégations à l'étranger.

Pour le personnel employé en France, les engagements sont de deux natures :

- indemnités de départ à la retraite pour la totalité du personnel ;
- indemnités spéciales de départ à la retraite pour le personnel navigant commercial.

Les montants comptabilisés au bilan sont les suivants :

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Valeur actualisée des obligations	650	639
Juste valeur des actifs des régimes	(371)	(452)
Valeur actualisée des obligations non financées	279	187
Profits (pertes) actuariels non comptabilisés	(37)	37
Excédents non reconnus	18	19
Obligations nettes des filiales	9	6
Obligations nettes au bilan	269	249

Au 31 mars 2003, une évaluation actuarielle de ces engagements a été réalisée pour l'ensemble des régimes significatifs identifiés, selon la méthode des unités de crédits projetés. Les calculs intègrent :

- des probabilités de maintien dans le groupe pour le personnel actif, des probabilités de mortalité et des estimations d'évolution des salaires ;
- des hypothèses de départ à la retraite variant entre 51 et 65 ans pour le personnel des sociétés françaises, des hypothèses de départ à la retraite pour le personnel des sociétés étrangères et le personnel sous conventions étrangères qui tiennent compte des contextes économiques et démographiques locaux ;
- des taux d'actualisation permettant de déterminer la valeur actuelle des engagements. Le taux d'actualisation est de 5,25% pour les sociétés françaises au 31 mars 2003. Il est compris entre 2% et 10% pour les sociétés étrangères et le personnel sous conventions étrangères ;
- une hypothèse de rentabilité pour les fonds investis en garantie des plans de retraite, qui varie entre 4 et 15%.

Les charges comptabilisées se décomposent comme suit :

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Droits acquis au cours de l'exercice	(29)	(38)
Effet de l'actualisation	(35)	(34)
Amortissement de l'écart actuariel	1	1
Rendement attendu des placements	34	36
Charge nette des filiales	(9)	(6)
Charge nette	(38)	(41)

Les hypothèses retenues pour l'évaluation des engagements d'indemnités de départ à la retraite et de cessation de service sont les suivantes :

Au 31 mars	2003		2002	
	France	Etranger	France	Etranger
Taux d'actualisation brut	5,25%	2 à 10%	5,50%	2,5 à 12%
Taux d'augmentation brut des salaires	2,8 à 5,1%	2 à 9%	3,2 à 5%	2 à 9%

Le groupe ne publie pas les éléments de réconciliation des soldes de bilan, ni le détail des taux de rendement effectifs des différents plans.

22. Dettes financières

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Titres à durée indéterminée	169	216
Emprunts obligataires	187	475
Emprunts location financement	1 413	1 814
Autres emprunts à long terme	1 914	1 688
Intérêts courus non échus	47	51
Prime de remboursement des obligations	-	-
Dettes financières à long terme ⁽¹⁾	3 730	4 244
Dettes financières à court terme dès l'origine		
Billets de trésorerie	150	-
Concours bancaires court terme et assimilés	267	372
Dettes financières à court terme	417	372
Total des dettes financières	4 147	4 616
<i>⁽¹⁾ Dont part à moins d'un an</i>	548	762

Le montant des emprunts faisant l'objet de garanties s'élève à 2 622 millions d'euros (2 553 millions d'euros au 31 mars 2002).

Air France a signé le 8 août 2001 l'ouverture d'une ligne de crédit syndiqué revolving multidevises d'un montant d'un milliard d'euros et d'une durée de cinq ans, non utilisée au 31 mars 2003. Par ailleurs, le groupe bénéficie de lignes de crédit moyen terme de 45 millions d'euros (dont 11 millions d'euros tirés au 31 mars 2003) dont les échéances varient entre octobre 2003 et octobre 2006.

22.1. Titres à durée indéterminée (TDI)

La société Air France a réalisé deux émissions de TDI reconditionnés : la première en juin 1989 et la seconde en mai 1992, pour des montants respectifs d'environ 381 millions d'euros et 395 millions d'euros.

Au cours de l'exercice 1998-1999, la première émission a été restructurée : les titres d'origine ont été rachetés aux porteurs et, en substitution, un emprunt à durée indéterminée non subordonné a été contracté dans les mêmes conditions financières (Euribor + 0,38% sur 114 millions d'euros et 10% sur 267 millions d'euros). Le contrat d'émission prévoit le paiement d'un intérêt symbolique à partir du 23 juin 2004. Cet emprunt a été titrisé par le prêteur sous forme de parts de fonds commun de créances dont la société Air France peut à tout moment racheter la part résiduelle.

Les TDI émis en 1992 sont assortis d'une rémunération de 10,06%. Les intérêts ne sont pas subordonnés mais leur paiement peut être suspendu par décision du Conseil d'administration si la perte nette consolidée est supérieure à 30% des fonds propres et si aucun dividende n'est versé. Ces TDI sont qualifiés de reconditionnés à la suite de la conclusion lors de l'émission d'une convention avec un trust qui s'est engagé, par des contrats distincts conclus avec les souscripteurs, à racheter la totalité des titres au bout de 15 ans moyennant le versement initial par la société Air France d'une somme de 94 millions d'euros et à ne percevoir qu'un intérêt symbolique à partir de la seizième année.

A l'origine, les deux émissions de TDI ont été comptabilisées au passif pour leur montant net des fonds versés aux trusts, soit 281 millions d'euros pour les TDI 1989 et 301 millions d'euros pour les TDI 1992. L'emprunt à durée indéterminée, substitué aux TDI 1989, est comptabilisé à l'identique.

Les intérêts payés par la société Air France sur le montant nominal de la dette levée sont comptabilisés en frais financiers. Les intérêts produits par les obligations à zéro coupon sont constatés en diminution des frais financiers et, en contrepartie, en diminution de l'emprunt. Le solde de l'emprunt net est amorti sur une durée de 15 ans. Le régime fiscal des TDI et de l'emprunt à durée indéterminée a été approuvé par le Service de la Législation Fiscale et autorise la déduction des intérêts payés à concurrence des montants nets effectivement perçus.

22.2. Emprunts obligataires

Au 31 mars

En millions d'euros

	Nominal	2003	2002
Emprunts libellés en euros	EUR		
Emprunt 1993 à 8,25%	229	-	183
Emprunt 1993 à 7,5%	229	167	167
Autres emprunts		20	23
Total emprunts obligataires libellés en euros		187	373
Emprunts libellés en francs suisses	CHF		
Emprunt 1992 à 6,75%	150	-	102
Total emprunts obligataires libellés en francs suisses		-	102
Intérêts courus non échus		9	9
Prime de remboursement des obligations		-	-
Total emprunts obligataires		196	484

• **Emprunt obligataire à 7,5% de 1993 libellé en euros**

- Prix d'émission : 228 675 000 euros par émission de 300 000 obligations de 762,25 euros de nominal
- Intérêt annuel : 7,5% soit 57,17 euros par obligation, payable le 14 juin de chaque année
- Durée totale de l'emprunt : 10 ans
- Amortissement normal : remboursement au pair, in fine le 14 juin 2003
- Solde au 31 mars 2003 : 167 millions d'euros
- Un swap de devises portant sur 100 millions de francs suisses a été mis en place au cours de l'exercice clos le 31 mars 1999

22.3. Analyse par échéance

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Echéances en		
N + 1	548	762
N + 2	354	475
N + 3	489	370
N + 4	538	546
N + 5	270	852
Au-delà de 5 ans	1 531	1 239
Total	3 730	4 244

22.4. Analyse par devise

La répartition de l'ensemble des emprunts à long terme par devise après prise en compte des instruments financiers dérivés, s'analyse comme suit :

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Euro	3 252	3 416
Dollar US	374	497
Franc suisse	68	173
Yen	29	158
Autres	7	-
Total	3 730	4 244

23. Dettes d'impôt société

La dette d'impôt se ventile comme suit :

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Impôt courant	5	-
Impôt différé (note 11.3)	-	22
Total	5	22
<i>Dont part à plus d'un an</i>	-	22

24. Titres de transport émis et non utilisés

Ce poste comprend pour l'essentiel, le montant des titres de transport non utilisés pour 693 millions d'euros au 31 mars 2003 (811 millions d'euros au 31 mars 2002) et le montant de l'engagement au titre du programme de fidélisation Fréquence Plus pour 90 millions d'euros au 31 mars 2003 (117 millions d'euros au 31 mars 2002).

25. Autres créiteurs

Les autres créiteurs comprennent pour l'essentiel les rémunérations dues au personnel et les charges sociales correspondantes ainsi que les résultats de cessions internes vis-à-vis des sociétés mises en équivalence (Amadeus GTD et AFPL) présentées en dettes diverses.

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Dettes sociales	467	495
Dettes fiscales	166	145
Dettes diverses	425	610
Total	1 058	1 250
<i>Dont part à plus d'un an</i>	1	1

26. Instruments financiers

26.1. 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 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Swap payeur de taux variable	181	63
Swap payeur de taux fixe	1 209	592

Ces instruments ont différents objets :

- Couverture d'un risque de prix lié aux dettes financières à taux fixes :

En contractant une dette à taux fixe, l'entreprise est exposée à un risque d'opportunité en cas de baisse des taux.

Compte tenu de la situation des taux sur le marché par rapport aux taux d'intérêts fixes sur certaines dettes, le groupe a conclu des swaps de taux prêteur du taux fixe.

- Couverture d'un risque de cash flow lié aux dettes financières à taux variables :

Le groupe a souhaité fixer le taux de certaines dettes à taux variables et a conclu des swaps de taux emprunteur du taux fixe.

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

- Actifs et passifs financiers à taux fixes :

Au 31 mars En millions d'euros	Bases		Taux d'intérêt moyen	
	2003	2002	2003	2002
Actifs financiers à taux fixes	15	39	7,02%	6,49%
Titres à durée indéterminée	144	185	10,04%	10,04%
Emprunts obligataires	99	322	6,88%	7,07%
Autres dettes financières à long terme	1 609	1 280	4,82%	5,15%
Dettes financières à court terme	-	-	-	-
Passifs financiers à taux fixes	1 852	1 787	6,36%	6,59%

- Actifs et passifs à taux variables :

Au 31 mars En millions d'euros	Bases		Taux d'intérêt moyen	
	2003	2002	2003	2002
Actifs financiers à taux variables	403	852	2,84%	3,99%
Titres à durée indéterminée	25	31	3,74%	4,57%
Emprunts obligataires	88	153	1,57%	3,53%
Autres dettes financières à long terme	1 697	2 199	4,31%	4,90%
Dettes financières à court terme	417	372	2,80%	3,48%
Passifs financiers à taux variables	2 227	2 755	3,96%	4,70%

26.2. Risques de change

- **Opérations courantes**

Bien que la monnaie de comptabilisation du groupe soit l'euro, une part des cash flow est libellée dans des devises autres, telles que le dollar US, le yen, la livre sterling, le franc suisse.

L'activité commerciale génère des revenus et des coûts en devises. Le groupe a pour politique de gérer par des couvertures le risque de change lié aux excédents ou aux déficits de trésorerie prévus dans chacune des devises principales (dollars, yens, devises européennes hors zone euro). Les couvertures se font par le biais de ventes, d'achats à terme ou de stratégies d'options.

- **Investissements aéronautiques**

Les investissements aéronautiques sont libellés en dollar US. Le groupe se couvre en fonction des anticipations d'évolution du dollar par le biais d'achats ou de ventes à terme ou de stratégies d'options.

- **Dettes à long terme**

Certains emprunts sont libellés en devises afin de diversifier les sources de financement et de tenir compte des excédents de trésorerie générés par certaines devises. Pour se prémunir contre les variations de taux de change sur certains de ces emprunts, des swaps de devises ont été conclus. Ces couvertures sont spécifiquement adossées aux emprunts correspondants.

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

Au 31 mars

Montants nominaux en millions d'euros

	2003	2002
Couvertures d'opérations d'exploitation		
Ventes à terme		
- Yen	204	225
- Franc suisse	102	-
Echéances - mini	avril 2003	mai 2002
- maxi	octobre 2006	mars 2005
Achats à terme		
- Dollar US	37	-
Echéances - mini	avril 2003	-
- maxi	septembre 2003	-
Options de change		
- Livre sterling	96	-
- Yen	4	66
Echéances - mini	avril 2003	avril 2002
- maxi	septembre 2004	mars 2003
Couvertures d'investissements aéronautiques		
- Achats à terme	30	-
- Ventes à terme	-	64
- Options d'achats	200	-
Echéances - mini	avril 2003	avril 2002
- maxi	novembre 2003	juin 2002
Couvertures des dettes financières		
- Swap de devises	72	86
Echéances - mini	juin 2003	juin 2003
- maxi	janvier 2004	janvier 2004

26.3. Risques liés au prix du carburant

Dans le cadre de ses activités courantes, le groupe est amené à intervenir sur les marchés pétroliers afin d'optimiser le coût moyen d'approvisionnement en 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 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Swaps	202	399
Options	764	606
Echéances - mini	avril 2003	avril 2002
- maxi	mars 2005	décembre 2004

26.4. Gestion du risque de contrepartie

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

- les placements financiers temporaires ;
- les instruments dérivés ;
- les comptes clients.

- Les placements financiers sont diversifiés. Ils concernent des titres de premier rang et sont négociés avec des banques, elles-mêmes de premier rang.
- Les transactions du groupe sur les produits dérivés ont pour seul objet de réduire son exposition globale aux risques de change et de taux naissant de ses activités normales. Elles sont limitées aux marchés organisés ou à des opérations de gré à gré avec des opérateurs de premier plan sans risque de contrepartie.
- 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.

Au 31 mars 2003, le groupe n'a pas identifié de risque de contrepartie significatif.

26.5. Valeur de marché des instruments financiers

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

- les valeurs de marchés estimées ne prennent pas en considération l'effet des variations ultérieures de taux d'intérêt et de cours de change ;
- les montants estimés aux 31 mars 2003 et 2002 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. 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*

Les swaps de change et de taux sont spécifiquement adossés aux emprunts. Les valeurs de marché des emprunts et prêts ont donc été déterminées après prise en compte des swaps adossés.

Les emprunts, autres dettes financières et prêts à taux variables ont été retenus pour leur valeur comptable.

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

• *Instruments financiers hors bilan*

La valeur de marché des instruments financiers hors bilan correspond aux montants qui seraient payés ou reçus pour résilier ces engagements aux 31 mars 2003 et 2002, évalués sur la base des taux de marché à la clôture.

Les valeurs de marché ainsi déterminées sont présentées dans le tableau ci-après :

Au 31 mars En millions d'euros	Valeur nette comptable	Valeur de marché estimée	Valeur nette comptable	Valeur de marché estimée
	2003		2002	
Bilan				
Titres de participation	104	90	72	66
Prêts				
- Taux fixes	4	4	2	2
- Taux variables	11	11	4	4
Valeurs mobilières de placement	1 039	1 039	1 408	1 408
Emprunts obligataires				
- Taux fixes	99	105	322	335
- Taux variables	88	88	153	153
Titres à durée indéterminée	169	182	216	298
Autres emprunts et dettes à long terme				
- Taux fixes	1 609	1 723	1 280	1 340
- Taux variables	1 697	1 697	2 199	2 199
Autres emprunts et dettes à court terme	417	417	372	372
Hors bilan ⁽¹⁾				
Instruments de gestion de trésorerie				
- Options de change	-	(9)	-	(4)
- Contrats à terme de devises	-	-	-	(1)
- Swaps de change	-	33	-	8
Instruments sur matières premières				
- Swaps et options sur produits pétroliers	-	29	-	59

⁽¹⁾ Pour les instruments financiers hors bilan, les montants mentionnés en valeur de marché représentent le gain ou la perte latente aux 31 mars 2003 et 2002.

27. Engagements de locations

27.1. Locations financement

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Avions		
Paiements minimaux par échéance :		
N + 1	202	418
N + 2	162	221
N + 3	134	179
N + 4	258	178
N + 5	174	298
Au-delà de 5 ans	644	743
Total	1574	2037
Part représentative d'intérêts	229	301
Dettes locations financement avions	1345	1736
Constructions		
Paiements minimaux par échéance :		
N + 1	11	11
N + 2	11	11
N + 3	11	11
N + 4	11	11
N + 5	10	12
Au-delà de 5 ans	21	32
Total	75	88
Part représentative d'intérêts	11	16
Dettes locations financement constructions	64	72
Dettes locations financement matériels	4	6
Total dettes locations financement	1413	1814

27.2. Locations opérationnelles

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Avions		
Paiements minimaux par échéance :		
N + 1	465	501
N + 2	466	483
N + 3	404	440
N + 4	328	399
N + 5	257	337
Au-delà de 5 ans	439	586
Total	2359	2746

Le groupe ne publie pas, pour des raisons pratiques, l'échéancier des paiements minimaux relatifs aux autres locations opérationnelles.

28. Commandes de matériels aéronautiques

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

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
N + 1	661	1 008
N + 2	1 065	765
N + 3	849	1 143
N + 4	530	752
N + 5	301	502
Au-delà de 5 ans	740	1 157
Total	4 146	5 327

Les engagements portent sur des montants en dollar US. Ils sont convertis au cours de clôture de chaque exercice considéré.

La politique mise en place pour adapter la flotte du groupe à la nouvelle conjoncture économique et géopolitique a connu deux phases pendant l'exercice 2002-03. Le premier trimestre s'est inscrit dans la prolongation des mesures prises fin 2001 portant essentiellement sur la flotte long-courrier sans nouvel ajustement majeur. A partir de l'été 2002, l'absence de signes de reprise et une aggravation de la crise spécifique des marchés domestiques et européens ont conduit le groupe à engager une nouvelle série de mesures.

Dans ce contexte, l'adaptation du carnet de commandes a porté principalement sur la flotte moyen-courrier et a compris deux mesures majeures :

- **Le report de la mise en exploitation** de 12 mois en moyenne de 8 appareils livrables sur l'hiver 2002-03 (4 appareils de la famille A320, 2 A330-200 et 2 Embraer 145).

Cette mesure a été motivée par un ajustement à la baisse du programme et la volonté de préserver les ressources en trésorerie de la compagnie. Les appareils ont été cédés par les constructeurs à deux sociétés financières auxquelles le groupe achètera ces appareils lors de leur mise en exploitation (contrat d'achat à terme). Ces appareils sont stockés dans l'intervalle sur des sites appropriés. En termes contractuels, les appareils stockés sont maintenus dans le carnet de commandes avec substitution des sociétés financières aux constructeurs.

Air France négocie la prolongation de la durée de stockage pour quatre de ces appareils.

Air France ne détient aucun titre de participation dans les deux sociétés financières qui détiennent les avions. En conséquence, celles-ci n'ont pas été consolidées au 31 mars 2003, conformément à la réglementation en vigueur. Air France ne dispose pas des comptes de ces sociétés et n'est donc pas en mesure de les présenter dans ses notes annexes. Néanmoins, si ces deux sociétés avaient été consolidées, il en aurait résulté au niveau du bilan du groupe une augmentation des dettes financières et des immobilisations aéronautiques de 257 millions de dollars US. Par ailleurs, les charges d'intérêts résultant de cette opération ont été comptabilisées par Air France sur la période.

- **Aménagement du plan de livraisons des A318.**

Le contrat signé avec Airbus en 1999 prévoyait un rythme d'introduction rapide des 15 commandes fermes, 9 sur l'hiver 2003-2004 et 6 sur l'hiver 2004-2005. Cette orientation avait été prise dans l'optique d'une rationalisation accélérée de la flotte moyen-courrier autour de la famille Airbus A320.

Les négociations engagées avec Airbus ont abouti à un accord portant sur un report de 3 des 9 appareils livrables avant l'été 2004.

28.1. Livraisons de l'exercice

Au titre des acquisitions en propriété, le groupe a pris livraison en octobre 2002 d'1 A330-200, le 3^e de la commande, d'1 cargo B747-400 ERF en octobre 2002 et de 2 B777-200 ERF respectivement en avril et mai 2002. Les compagnies régionales ont pris livraison de 2 CRJ 700. Ces engagements portent sur les types d'appareils suivants :

Type d'avion	Année de livraison		N + 1	N + 2	N + 3	N + 4	N + 5	Au-delà de 5 ans
A 318	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	5	3	4	3	-	-
		Options	-	-	3	4	3	-
	Au 31 mars 2002	Commandes fermes	-	8	5	2	-	-
		Options	-	-	-	6	4	-
A 319	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
		Options	-	6	4	1	-	6
	Au 31 mars 2002	Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
		Options	-	6	6	4	1	-
A 320	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	2	2	1	-	-	-
		Options	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2002	Commandes fermes	2	-	-	-	-	-
		Options	-	-	-	-	-	-
A 321	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	1	-	-	-	-	-
		Options	-	-	1	-	1	-
	Au 31 mars 2002	Commandes fermes	1	3	-	-	-	-
		Options	-	-	-	1	-	1
A 330	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	3	1	1	-	-	-
		Options	-	1	3	2	-	-
	Au 31 mars 2002	Commandes fermes	4	2	-	-	-	-
		Options	-	1	2	2	-	-
A 380	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	-	-	-	3	2	5
		Options	-	-	-	-	2	2
	Au 31 mars 2002	Commandes fermes	-	-	-	-	3	7
		Options	-	-	-	-	-	4
B 747	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	-	-	1	-	-	-
		options	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2002	Commandes fermes	1	-	1	-	-	-
		Options	-	1	1	1	1	-
B 777	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	-	4	6	-	-	-
		Options	-	-	-	-	3	7
	Au 31 mars 2002	Commandes fermes	2	-	4	6	-	-
		Options	-	-	-	-	2	8
Embraer 145	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	2	3	3	2	-	-
		Options	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2002	Commandes fermes	2	3	-	3	2	-
		Options	-	-	-	-	-	-
CRJ 700	Au 31 mars 2003	Commandes fermes	3	1	-	-	-	-
		Options	-	-	-	-	-	-
	Au 31 mars 2002	Commandes fermes	4	2	-	-	-	-
		Options	-	-	-	-	-	-

29. Autres engagements

29.1. Engagements donnés

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Engagements d'achats, de souscriptions de titres	3	35
Engagements de cessions de titres	(2)	(8)
Total	1	27
Avals, cautions et garanties donnés	224	118
Actifs nantis ou hypothéqués	1 209	739

29.2. Engagements reçus

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Avals, cautions et garanties reçus	151	185
Autres	6	17

29.3. Litiges et procès

A la connaissance de la société, il n'existe pas de/d'autre litige, arbitrage ou fait exceptionnel susceptible d'avoir ou ayant eu dans un passé récent, une incidence significative sur la situation financière, le résultat, l'activité et le patrimoine de la société et du groupe.

• Litige 39^e heure

Avant qu'elle ne soit ramenée à 35 heures, la durée hebdomadaire de travail fixée par le règlement du personnel au sol avait été portée en janvier 1995 de 38 à 39 heures dans le cadre du plan intitulé "Reconstruire Air France".

A partir de 1999, plus de 4 000 salariés ont contesté devant les tribunaux cette modification de la durée hebdomadaire du travail et réclamé le paiement de la 39^e heure hebdomadaire travaillée.

Au mois de septembre 2002, la Cour de cassation a rendu plusieurs arrêts faisant droit à l'argumentation de la société. Ces décisions devraient mettre un terme aux procédures en cours. Aucune provision n'a été constituée à ce titre.

• Litige Hall

Au mois de juin 2000, plusieurs agents de voyages domiciliés dans l'Etat de Caroline du Nord aux USA, ainsi que l'association professionnelle dont ils sont membres (*Association of Retail Travel Agents*), ont assigné devant un Tribunal Federal de cet Etat plusieurs grandes compagnies aériennes américaines pour entente illicite à la suite de la réduction en 1999 des commissions qui leur étaient versées par ces compagnies pour l'émission de titres de transport. Les mêmes agents de voyages ont progressivement attiré dans la procédure au cours de l'année 2002, trois grandes compagnies aériennes européennes dont Air France.

Au plan procédural, l'action des agents de voyages s'est vue reconnaître par le Tribunal saisi, le caractère d'un recours collectif (*class action*). Le montant des dommages et intérêts réclamés solidairement aux compagnies aériennes, au titre des préjudices allégués, est de 17,5 milliards de dollars, montant qui peut être triplé en application de la législation américaine relative aux ententes.

La société Air France estime infondé le grief d'entente illicite formulé à son encontre et entend demander au Tribunal saisi, sa mise hors de cause. Aucune provision n'a été constituée à ce titre.

• Litige entre la société Servair et des salariés de cette société

Un nombre important de salariés de Servair a, au cours de l'année 2000 et début 2001, saisi les juridictions prud'homales de demandes tendant au paiement de rappel de salaire. Selon les demandeurs, le temps de repas pris dans le restaurant d'entreprise s'analysait comme une période pendant laquelle le salarié est sous astreinte de l'employeur et devait être rémunéré comme un temps de travail effectif. Servair estimait au contraire que le temps de repas s'analysait comme une interruption du temps de travail qui n'ouvrait pas droit à rémunération.

La Cour d'appel, dans un arrêt du 8 novembre 2001, a confirmé la position retenue par Servair.

D'autres actions représentant un total de 471 demandes individuelles qui avaient été initiées par les salariés de Servair sur cette même problématique, sont toujours pendantes devant les tribunaux. L'entreprise n'a constitué aucune provision au titre de ces désaccords.

30. Tableau de flux de trésorerie

30.1. Trésorerie

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002
Disponibilités	193	255
Equivalents de liquidités (note 19)	746	1 164
Concours bancaires court terme et assimilés (note 22)	(267)	(372)
Trésorerie	672	1 047

30.2. Acquisition de filiales et participations

Les investissements de l'exercice 2002-03 correspondent principalement à l'acquisition de 2% du capital d'Alitalia pour 23 millions d'euros et à la poursuite de l'investissement dans Opodo pour 21 millions d'euros.

Lors de l'exercice 2001-02, les principaux investissements avaient concerné Opodo et Cordiem.

31. Evénements postérieurs à la clôture

Aucun événement significatif n'est à signaler à ce titre.

32. Périmètre de consolidation au 31 mars 2003

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
AIR FRANCE SERVICES LTD	Room 229 - Terminal 2 Office Block London Heathrow Airport - Hounslow MDDX TW6 1RR - Grande-Bretagne	Etrangère	7 000 000 gbp	100	100	Intégration globale	31 décembre
AMADEUS FRANCE	2-8 avenue du Bas Meudon 92445 Issy les Moulineaux	348 702 457	1 600 €	74	66	Intégration globale	31 mars
AMADEUS FRANCE SERVICES	2-8 avenue du Bas Meudon 92445 Issy les Moulineaux	356 305 326	2 880 016 €	42	57	Intégration globale	31 mars
AMADEUS GLOBAL TRAVEL DISTRIBUTION	Salvador de Madariaga 1 28046 Madrid - Espagne	Etrangère	27 898 000 €	23	36	Mise en équivalence	31 décembre
CRMA	ZA de la Clef de Saint-Pierre BP 10F - 78996 Elancourt	312 139 215	1 300 000 €	100	100	Intégration globale	31 mars
GIE ITAB 320	45, rue de Paris 95747 Roissy CDG Cedex	347 907 636	-	100	100	Intégration globale	31 mars
HEATHROW CARGO HANDLING	Building 558-Shoreham road West Heathrow Airport - Hounslow MDDX TW6 3RN - Grande-Bretagne	Etrangère	800 000 gbp	50	50	Mise en équivalence	31 décembre
REENTON DEVELOPMENT LIMITED	Guangdong Investment Tower, 11 th Floor 148 Connaught Road Central Hong Kong	Etrangère	10 000 hkd	51	51	Intégration globale	31 décembre
SODEXI	14 rue des Voyelles - BP 10301 Bat. AFE 3512 - Zone Fret 4 95703 Roissy CDG Cedex	347 960 825	2 400 000 €	60	60	Intégration globale	31 mars
Sous groupe AIR FRANCE FINANCE							
AIR FRANCE FINANCE	45, rue de Paris 95747 Roissy CDG Cedex	341 178 697	153 272 000 €	100	100	Intégration globale	31 mars
AIR AUSTRAL	BP 611 97473 Saint Denis de la Réunion	323 650 945	1 674 000 €	36	36	Mise en équivalence	31 mars
AIR FRANCE FINANCE IRELAND	69/71 st Stephen's Green Dublin 2 Irlande	Etrangère	3 502 508 usd	100	100	Intégration globale	31 décembre
AIR FRANCE PARTNAIRS LEASING NV	130 Schottegativeg Oost Curaçao- Antilles Néerlandaises	Etrangère	60 209 180 usd	45	45	Mise en équivalence	31 décembre
ALL AFRICA AIRWAYS	Les Cascades, Edith Cavell Street Port-Louis - Maurice	Etrangère	6 697 487 usd	51	51	Intégration globale	31 décembre
BRIT AIR	Aéroport BP 156 29204 Morlaix	927 350 363	23 483 376 €	100	100	Intégration globale	31 mars
CITY JET	Swords Campus, Balheary Road Swords Co. Dublin - Irlande	Etrangère	5 079 968 €	100	100	Intégration globale	31 mars

Comptes consolidés

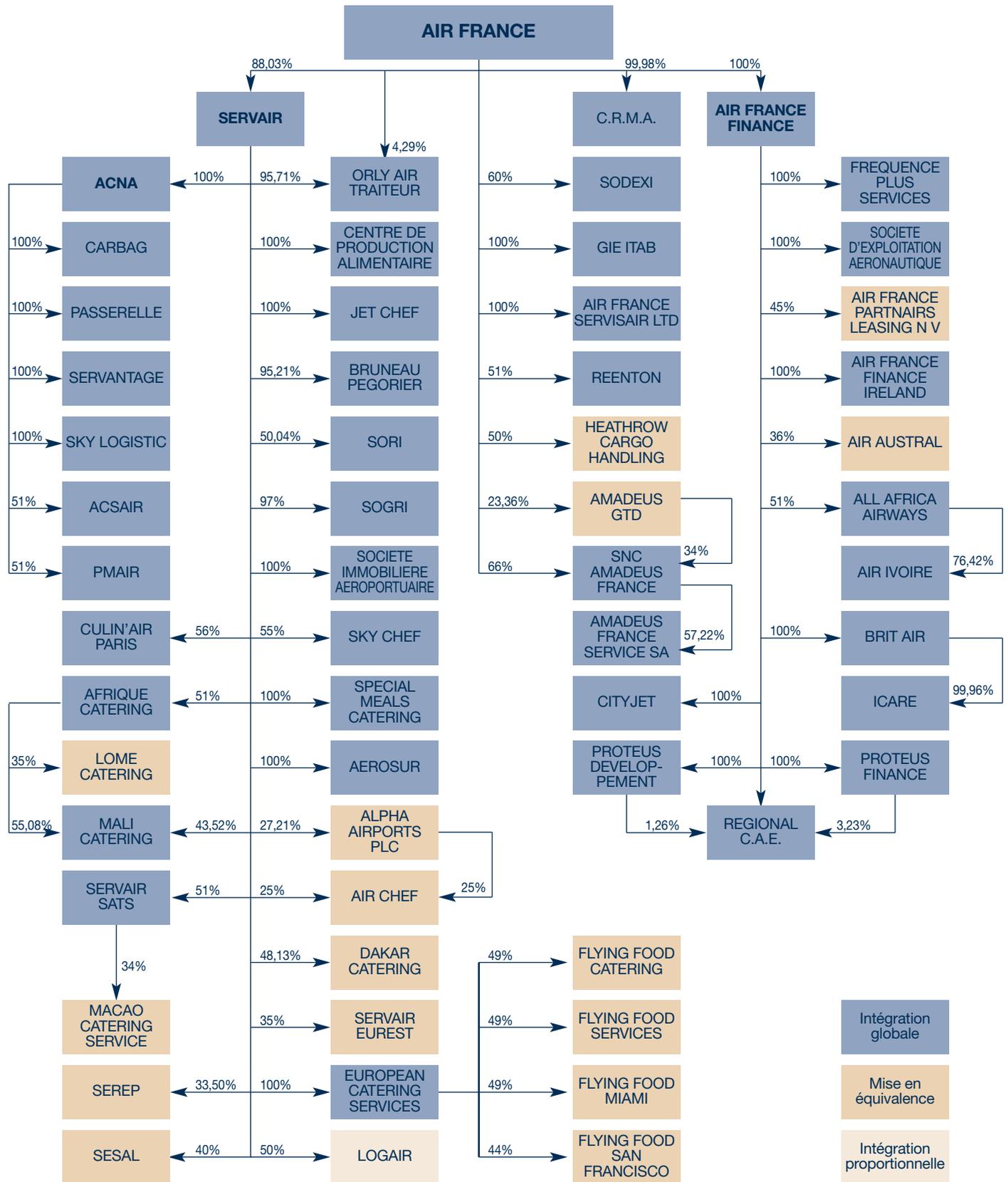
	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
FREQUENCE PLUS SERVICES	51/59 avenue Ledru Rollin 94 200 Ivry sur Seine	347 944 259	2 288 000 €	100	100	Intégration globale	31 mars
ICARE	Aéroport BP 156 29204 Morlaix	380 582 346	1 035 488 €	100	100	Intégration globale	31 mars
PROTEUS DEVELOPPEMENT	Aéroport de Dijon Bourgogne 21600 Longvic	399 132 554	5 559 063 €	100	100	Intégration globale	31 mars
PROTEUS FINANCE	Zone industrielle La Plaine - BP 134 42163 Andrezieux	428 865 141	40 000 €	100	100	Intégration globale	31 mars
REGIONAL COMPAGNIE AERIENNE EUROPEENNE	Aéroport de Nantes Atlantique 44340 Bouguenais	335 351 920	100 000 000 €	100	100	Intégration globale	31 mars
SOCIETE D'EXPLOITATION AERONAUTIQUE	45, rue de Paris 95747 Roissy CDG Cedex	379 316 276	38 112 €	100	100	Intégration globale	31 mars
SOCIETE NOUVELLE AIR IVOIRE	Place de la République - Abidjan Côte d'Ivoire	Etrangère	3 600 000 000 xof	39	76	Intégration globale	31 décembre
Sous groupe SERVAIR							
SERVAIR (Cie d'exploitation des services auxiliaires aériens)	4 place de Londres Roissypole 95726 Roissy CDG Cedex	722 000 395	52 386 208 €	88	88	Intégration globale	31 décembre
ACNA	Bat. 3416 Modules 100 et 200 BP 10605 95724 Roissy CDG Cedex	382 587 558	250 000 €	88	100	Intégration globale	31 décembre
ACSAIR	Le Ronsard - Paris Nord 2 22 avenue des Nations - BP 50379 Villepinte - 95942 Roissy CDG Cedex	437 568 702	1 500 000 €	45	51	Intégration globale	31 décembre
AEROSUR	Le Ronsard - Paris Nord 2 22 avenue des Nations - BP 50379 Villepinte - 95942 Roissy CDG Cedex	432 219 940	40 000 €	88	100	Intégration globale	31 décembre
AFRIQUE CATERING	4 place de Londres Roissypole BP 10701 95726 Roissy CDG Cedex	403 236 714	450 000 €	45	51	Intégration globale	31 décembre
AIR CHEF	Via Venezia Guilia 5/a Milano Italie	Etrangère	1 500 000 €	28	25	Mise en équivalence	31 décembre
ALPHA AIRPORTS GROUP PLC	Europa House - 804 Bath road Cranford Middlesex TW5 9US Grande Bretagne	Etrangère	17 068 000 gbp	24	27	Mise en équivalence	31 janvier

32. Périmètre de consolidation au 31 mars 2003 (suite)

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
BRUNEAU PEGORIER	15 rue de la Grande Borne 77 990 Le Mesnil Amelot	572 129 377	1 365 500 €	84	95	Intégration globale	31 décembre
CARBAG	12 chemin des Gliettes 95000 Le Thillay	382 587 558	10 000 €	88	100	Intégration globale	31 décembre
CENTRE DE PRODUCTION ALIMENTAIRE	16 rue de la Grande Borne 77990 Le Mesnil Amelot	380 885 129	1 500 000 €	88	100	Intégration globale	31 décembre
CULIN'AIR PARIS	8 rue des acacias 77230 Villeneuve sous Dammartin	430 048 959	914 760 €	49	56	Intégration globale	31 décembre
DAKAR CATERING	PO Box 8431 Aéroport de Dakar Yoff Dakar - Sénégal	Etrangère	215 000 000 cfa	42	48	Mise en équivalence	31 décembre
EUROPEAN CATERING SERVICES	The Corporation Trust Company 1209 Orange Street Wilmington DE 19801 USA	Etrangère	4 860 000 usd	88	100	Intégration globale	31 décembre
FLYING FOOD CATERING	1209 Orange Street City of Wilmington 400 - State of Delaware USA	Etrangère	920 000 usd	43	49	Mise en équivalence	31 décembre
FLYING FOOD MIAMI	1650 N.W - 70 th Avenue Miami, Florida 33299 USA	Etrangère	6 000 000 usd	43	49	Mise en équivalence	31 décembre
FLYING FOOD SAN FRANCISCO	810 Malcom Road Burlingame California 94010 USA	Etrangère	3 000 000 usd	39	44	Mise en équivalence	
FLYING FOOD SERVICES	1209 Orange Street - City of Wilmington 400 - State of Delaware USA	Etrangère	450 000 usd	43	49	Mise en équivalence	31 décembre
JET CHEF	Zone d'aviation d'affaires 93350 Aéroport du Bourget	382 587 541	380 000 €	88	100	Intégration globale	31 décembre
LOGAIR	4 place de Londres Roissypole 95726 Roissy CDG Cedex	443 014 527	40 000 €	44	50	Intégration proportionnelle	31 décembre
LOME CATERING SA	Aéroport de Lomé BP 3688 TOGO	Etrangère	100 000 000 cfa	16	35	Mise en équivalence	31 décembre
MACAU CATERING SERVICES	Catering Building Macau International Airport Pac On Taipa - Macao	Etrangère	16 000 000 mop	15	34	Mise en équivalence	31 décembre
MALI CATERING	Aéroport de Bamako Sénou BP E3803 - Bamako MALI	Etrangère	350 000 000 cfa	63	99	Intégration globale	31 décembre
ORLY AIR TRAITEUR	1 rue du Pont des Pierres 91320 Wissous	384 030 680	5 700 000 €	89	100	Intégration globale	31 décembre

	Adresse	Siren	Capital	% d'intérêt	% de contrôle	Méthode de consolidation	Date de clôture
PASSERELLE	Route du Midi Bat. 3441 - BP 10605 95724 Roissy CDG Cedex	433 032 828	7 500 €	88	100	Intégration globale	31 décembre
PMAIR	Bat. 3416 - Route du Midi 93290 Tremblay	437 927 882	8 000 €	45	51	Intégration globale	31 décembre
SEREP	PO Box 8431 Aéroport de Dakar Yoff Dakar - Sénégal	Etrangère	30 600 000 cfa	29	33	Mise en équivalence	31 décembre
SERVAIR EUREST	Avenida 11 de Septiembre Poligono Mas Blau 08820 El Prat de Llobregat Barcelona - Espagne	Etrangère	710 797 €	31	35	Mise en équivalence	31 décembre
SERVAIR SATS	PO Box 3 Singapour Changi Airport 918141 Singapour	Etrangère	1 040 000 sgd	45	51	Intégration globale	31 décembre
SERVANTAGE	12 chemin des Gliettes 95000 Le Thillay	424 657 179	37 500 €	88	100	Intégration globale	31 décembre
SESAL	Aéroport Léon Mba PO Box 20303 Libreville - Gabon	Etrangère	250 000 000 cfa	35	40	Mise en équivalence	31 décembre
SOCIETE IMMOBILIERE AEROPORTUAIRE	4 place de Londres Roissypole BP 10701	722 003 795	1 905 000 €	88	100	Intégration globale	31 décembre
SKYCHEF	International Airport PO Box 450 Victoria - Point Larue Mahé - Seychelles	Etrangère	312 500 scr	48	55	Intégration globale	31 mars
SKYLOGISTIC	BP 121 69125 Lyon St Exupéry Aéroport	423 049 089	37 500 €	88	100	Intégration globale	31 décembre
SOGRI	Aéroport de Cayenne Rochambeau 97351 Matoury	320 750 763	225 000 €	85	97	Intégration globale	31 décembre
SORI	Zone de fret Nord Aéroport Pôle Caraïbes 97139 Abymes	322 055 187	50 000 €	44	50	Intégration globale	31 décembre
SPECIAL MEALS CATERING	16 rue de la Grande Borne 77990 Le Mesnil Amelot	429 627 474	7 622 €	88	100	Intégration globale	31 décembre

Groupe Air France au 31 mars 2003



Rapport des Commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre assemblée générale, nous avons procédé au contrôle des comptes consolidés de la société Air France S.A. relatifs à l'exercice clos le 31 mars 2003, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

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

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France : ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du patrimoine, de la situation financière, ainsi que du résultat de l'ensemble constitué par les entreprises comprises dans la consolidation.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 1 de l'annexe consolidée qui expose deux changements de méthodes comptables :

- la comptabilisation du grand entretien faisant suite à l'application à compter du 1^{er} avril 2002 du règlement CRC n° 2000-06 sur les passifs et de l'avis CNC 2002-07 relatif aux amortissements et dépréciation d'actifs ;
- la comptabilisation d'un chiffre d'affaires à l'avancement pour tous les contrats à long terme significatifs d'une durée supérieure à six mois relatifs à l'activité industrielle de maintenance de la société.

Par ailleurs, nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport de gestion du groupe, conformément aux normes professionnelles applicables en France. Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 20 juin 2003
Les Commissaires aux Comptes

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.
Jean-Luc Decornoy

Deloitte Touche Tohmatsu - Audit
Pascal Pincemin



Comptes sociaux

Comptes sociaux

Sommaire des comptes sociaux

Compte de résultat	103
Bilan	104
Tableau des filiales et participations	106
Tableau des résultats des 5 derniers exercices	108
Rapport général des Commissaires aux comptes	109
Rapport spécial des Commissaires aux comptes	110

Les comptes sociaux inclus dans le présent document de référence ne sont pas complets. Les éléments omis ne contiennent pas d'informations significatives de nature à éclairer le jugement du lecteur.

Compte de résultat

Exercices clos le 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002	2001
Produits d'exploitation			
Chiffres d'affaires	11 731	11 671	11 638
Production immobilisée	49	81	90
Reprises sur provisions et amortissements	188	174	199
Transfert de charges	127	129	41
Autres produits	3	33	12
Total produits d'exploitation	12 098	12 088	11 980
Charges d'exploitation			
Consommations de l'exercice en provenance de tiers	7 380	7 545	7 519
Impôts et taxes et versements assimilés	141	134	124
Charges de personnel	3 436	3 314	3 112
Dotations aux amortissements et provisions	892	800	736
Autres charges	181	225	262
Total charges d'exploitation	12 029	12 018	11 752
Résultat d'exploitation	69	70	228
Quote part des opérations faites en commun	12	(9)	(6)
Produits financiers	578	623	1 007
Charges financières	685	752	1 158
Résultat financier	(106)	(129)	(151)
Résultat courant avant impôt	(25)	(68)	71
Produits exceptionnels	541	834	737
Charges exceptionnelles	735	724	603
Résultat exceptionnel	(194)	110	134
Impôts sur les bénéfices	(2)	0	0
Résultat	(218)	42	205

Bilan

Actif

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002	2001
Immobilisations incorporelles	29	31	30
Immobilisations corporelles	5 883	5 850	5 673
dont immobilisations aéronautiques	4 709	4 642	4 583
Immobilisations financières	759	771	736
Actif immobilisé	6 671	6 652	6 439
Stocks et encours	163	213	190
Créances d'exploitation dont :	1 674	1 629	1 640
Créances clients et comptes rattachés	1 362	1 335	1 383
Autres créances d'exploitation	311	294	257
Créances diverses	451	337	360
Valeurs mobilières de placement	989	1 347	916
Disponibilités	164	253	194
Actif circulant	3 442	3 779	3 301
Comptes de régularisation et assimilés	424	469	428
Total	10 538	10 900	10 168

Passif

Au 31 mars

En millions d'euros

	2003	2002	2001
Capitaux propres			
Capital	1 868	1 868	1 868
Primes d'émission et de fusion	261	261	261
Réserves	649	635	490
Report à nouveau	0	0	0
Résultat de l'exercice	(218)	42	205
Provisions réglementées et subventions d'investissement	1 086	989	967
Total capitaux propres	3 647	3 795	3 792
Provisions pour risques et charges	822	795	795
Dettes			
Dettes financières	2 848	2 875	2 376
Dettes d'exploitation dont :	2 970	3 111	2 927
Dettes fournisseurs et comptes rattachés	1 317	1 342	1 332
Titres de transport émis et non utilisés	902	1 029	871
Autres dettes d'exploitation	751	740	724
Dettes diverses	36	104	44
Total dettes	5 854	6 090	5 346
Comptes de régularisation et assimilés	215	220	236
Total	10 538	10 900	10 168

Tableau des filiales et participations

Sociétés ou groupes de sociétés En milliers d'euros	N° Siren	Capital	Capitaux propres autres que capital	Quote-part de capital détenue
A) Renseignements détaillés sur chaque titre dont la valeur brute excède 15 millions d'euros				
1 - Filiales (détenues à plus de 50%)				
Air France Finance (Roissy)	341 178 697 ⁽¹⁾	153 272	(90 621)	100,00%
dont filiales détenues par Air France Finance				
Brit Air	927 350 036	23 483	27 591	100,00%
CityJet	-	5 080	(14 699)	100,00%
Régional CAE	335 351 920	100 000	(124 378)	95,51%
Servair (Roissy)	722 000 395 ⁽²⁾	52 386	53 934	88,03%
2 - Participations (détenues à moins de 50%)				
Amadeus GTD (Espagne)	⁽²⁾	27 898	447 355	23,36%
Alitalia (Italie)	⁽²⁾	1 433 035	241 997	2,00%
B) Renseignements globaux concernant les autres filiales et participations				
1 - Filiales				
a) Filiales françaises (ensemble)				
b) Filiales étrangères (ensemble)				
2 - Participations				
a) Sociétés françaises (ensemble)				
b) Sociétés étrangères (ensemble)				

⁽¹⁾ Comptes sociaux au 31 mars 2003.

⁽²⁾ Comptes consolidés au 31 décembre 2002.

⁽³⁾ Provisions sur créances et provisions pour risques et charges.

Comptes sociaux

Valeur comptable des titres détenus		Prêts & avances consentis par la Cie et non remboursés	Montant des cautions & avals donnés par la Cie	Chiffre d'affaires H.T. du dernier exercice	Bénéfice net ou perte du dernier exercice	Dividendes encaissés par la Cie au cours de l'exercice	Observations Ecart de réévaluation ou provision
Brut	Net						
200 193	0	275 435	-	-	(91 798)	-	3 706 ⁽³⁾
96 054	96 054	-	-	359 861	4 313	513	
1 270	1 270	-	-	153 624	4 634	-	
148 820	0	207 919	214 360	423 015	(69 575)	-	44 080 ⁽³⁾
87 778	87 778	5 000		489 541	833		
15 095	15 095			1 856 320	147 087	9 008	
21 707	21 707			4 748 435	93 143		
10 455	5 161	9 128				1 203	3 110 ⁽³⁾
6 974	1 424	8 142	1 148			-	13 413 ⁽³⁾
3 526	3 214	1 847				177	1 847 ⁽³⁾
26 961	25 985	2 960				933	4 490 ⁽³⁾

Résultats de la société au cours des cinq derniers exercices

Exercices clos le 31 mars	1999	2000	2001	2002	2003
1. Capital en fin d'exercice					
Capital social (en euros)	1 633 959 890	1 809 290 532	1 868 137 539	1 868 137 539	1 868 137 539
Nombre d'actions ordinaires existantes	198 482 857	219 780 887	219 780 887	219 780 887	219 780 887
Nombre maximal d'actions à dividende prioritaire	0	0	0	0	0
Nombre maximal d'actions futures à créer					
. Par conversion d'obligations	6 886 853	0	0	0	0
. Par exercice de droits de souscription	12 779 461	0	0	0	0
2. Opérations et résultats de l'exercice (en milliers d'euros)					
Chiffre d'affaires hors taxes	8 852 702	10 067 422	11 637 679	11 670 871	11 730 679
Résultat avant impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions	572 437	902 434	866 772	771 375	626 975
Impôts sur les bénéfices	15	0	0	0	(1 777)
Participation des salariés due au titre de l'exercice	0	0	0	0	0
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions	154 766	182 455	205 169	41 917	(217 624)
Résultat distribué	0	33 369	61 013	21 690	13 014
3. Résultats par action (en euros)					
Résultat après impôts, participation des salariés, mais avant dotations aux amortissements et provisions	2,88	4,11	3,94	3,51	2,86
Résultat après impôts, participation des salariés et dotations aux amortissements et provisions	0,78	0,83	0,93	0,19	(0,99)
Dividende attribué à chaque action	0	0,14	0,22	0,10	0,06
4. Personnel					
Effectif moyen des salariés employés pendant l'exercice	48 921	52 213	55 777	59 296	59 731
Montant de la masse salariale de l'exercice (en milliers d'euros)	1 979 546	2 102 244	2 301 741	2 443 904	2 528 771
Montant des sommes versées au titre des avantages sociaux de l'exercice (en milliers d'euros) (Sécurité Sociale, œuvres sociales, etc...)	775 217	773 919	810 047	869 692	907 126

Rapport général des Commissaires aux comptes

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée générale, nous vous présentons notre rapport relatif à l'exercice clos le 31 mars 2003, sur :

- le contrôle des comptes annuels de la société Air France S.A., tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- les vérifications spécifiques et les informations prévues par la loi.

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

Opinion sur les comptes annuels

Nous avons effectué notre audit selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences permettant d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes annuels ne comportent pas d'anomalies significatives. Un audit consiste à examiner, par sondages, les éléments probants justifiant les données contenues dans ces comptes. Il consiste également à apprécier les principes comptables suivis et les estimations significatives retenues pour l'arrêté des comptes et à apprécier leur présentation d'ensemble. Nous estimons que nos contrôles fournissent une base raisonnable à l'opinion exprimée ci-après.

Nous certifions que les comptes annuels sont, au regard des règles et principes comptables français, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine de la société à la fin de cet exercice.

Sans remettre en cause l'opinion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 1 de l'annexe aux comptes annuels qui expose deux changements de méthodes comptables :

- la première application du règlement CRC n° 2000-06 sur les passifs du 7 décembre 2000 et ses conséquences sur le compte de résultat et les capitaux propres à l'ouverture ;
- la comptabilisation d'un chiffre d'affaires à l'avancement pour tous les contrats à long terme significatifs d'une durée supérieure à six mois relatifs à l'activité industrielle de maintenance de la société.

Vérifications et informations spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par la loi. Nous n'avons pas d'observations à formuler sur la sincérité et la concordance avec les comptes annuels des informations données dans le rapport de gestion du Conseil d'administration et dans les documents adressés aux actionnaires sur la situation financière et les comptes annuels.

En application de la loi, nous nous sommes assurés que les diverses informations relatives aux prises de participation et de contrôle, à l'identité des détenteurs du capital ou des droits de vote et aux participations réciproques vous ont été communiquées dans le rapport de gestion.

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 20 juin 2003

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.
Jean-Luc Decornoy
Associé

Deloitte Touche Tohmatsu - Audit

Pascal Pincemin
Associé

Rapport spécial des Commissaires aux comptes sur les conventions réglementées

En notre qualité de commissaire aux comptes de votre société, nous vous présentons notre rapport sur les conventions réglementées.

Conventions autorisées au cours de l'exercice

En application de l'article L. 225-40 du Code de commerce, nous avons été avisés des conventions qui ont fait l'objet de l'autorisation préalable de votre Conseil d'administration.

Il ne nous appartient pas de rechercher l'existence éventuelle d'autres conventions mais de vous communiquer, sur la base des informations qui nous ont été données, les caractéristiques et les modalités essentielles de celles dont nous avons été avisés, sans avoir à nous prononcer sur leur utilité et leur bien-fondé. Il vous appartient, selon les termes de l'article 92 du décret du 23 mars 1967, d'apprécier l'intérêt qui s'attachait à la conclusion de ces conventions en vue de leur approbation.

Nous avons effectué nos travaux selon les normes professionnelles applicables en France ; ces normes requièrent la mise en œuvre de diligences destinées à vérifier la concordance des informations qui nous ont été données avec les documents de base dont elles sont issues.

Convention de participation croisée avec Alitalia

- Personne concernée : Monsieur M. Mengozzi, administrateur d'Air France et d'Alitalia.
- Nature, objet et modalités : une convention a été conclue avec Alitalia, dans le cadre de l'accord "Cross shareholding Agreement" par lequel les sociétés Air France et Alitalia sont convenues d'une prise de participation croisée à 2% du capital social, qui a été réalisée en janvier 2003.

Votre Conseil d'administration du 18 novembre 2002 a autorisé cette convention.

Conventions approuvées au cours d'exercices antérieurs dont l'exécution s'est poursuivie durant l'exercice

Par ailleurs, en application du décret du 23 mars 1967, nous avons été informés que l'exécution des conventions suivantes, approuvées au cours d'exercices antérieurs, s'est poursuivie au cours du dernier exercice.

Convention d'avance de trésorerie à Sodetraf

- Nature et objet : votre société a accordé une avance de trésorerie à la société Sodetraf pour un montant de 3 109 960 euros.
- Modalités : cette avance de trésorerie n'est pas rémunérée.

Convention d'avance de trésorerie à Sofpag

- Nature et objet : votre société a accordé une avance de trésorerie à la société Sofpag pour un montant de 1 847 174 euros.
- Modalités : cette avance de trésorerie n'est pas rémunérée.

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 20 juin 2003

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.
Jean-Luc Decornoy
Associé

Deloitte Touche Tohmatsu - Audit
Pascal Pincemin
Associé



Informations complémentaires
Informations complémentaires

Historique

1933: Naissance d'Air France par le regroupement de 5 compagnies aériennes françaises.

1945: Nationalisation d'Air France.

1946: Ouverture de la ligne Paris-New York en DC4 avec un temps de trajet de 23 heures 45 minutes.

1959-1960: Mise en service des premières Caravelle et des premiers Boeing 707, ces derniers permettant de réduire la durée du trajet Paris-New York à 8 heures.

1976: Mise en service de Concorde, d'abord sur Paris-Rio, Paris-Caracas et Paris-Washington puis l'année suivante sur Paris-New York, reliant les deux villes en 3 heures 45 minutes.

1990: Acquisition d'UTA, créée en 1963.

1992: Fusion d'Air France et d'UTA. Air France détient ainsi 72% d'Air Inter en cumulant la participation d'UTA avec la sienne.

1996: Air Inter devient Air France Europe.

1997: Fusion-absorption d'Air France et d'Air France Europe.

1999: Succès de l'ouverture du capital d'Air France avec la participation de 2,4 millions de particuliers, d'institutionnels internationaux et de 72% des salariés. Première cotation sur le Règlement Mensuel le 22 février 1999.

2000: Lancement de SkyTeam et de SkyTeam Cargo, les alliances dont Air France est membre fondateur avec Aeromexico, Delta et Korean.

Création du pôle régional avec l'acquisition de Regional Airlines, Flandre Air, Proteus, Brit Air et cityjet.

2001: Accord de "ciel ouvert" entre la France et les Etats-Unis. Alitalia et CSA rejoignent SkyTeam.

2002: SkyTeam est la seule alliance au monde à bénéficier de l'immunité anti-trust sur ses lignes transatlantiques et transpacifiques.

2003: Air France fête ses 70 ans.

Renseignements à caractère général

Dénomination

Dénomination sociale: Société Air France

Nom commercial: Air France

Siège social

45, rue de Paris

95745 - Roissy Charles-de-Gaulle

Forme juridique

Société anonyme à conseil d'administration.

Législation

Elle est régie par le Code de l'aviation civile et, dans tout ce qui n'est pas contraire à celui-ci, par la législation française sur les sociétés anonymes ainsi que par les dispositions applicables de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

En application du Code de l'aviation civile, les points suivants peuvent être soulignés:

- la compagnie est soumise au contrôle général du ministre chargé de l'aviation civile et à un contrôle économique et financier (article L. 342-1);
- l'Etat nomme 11 des 21 membres du Conseil d'administration (article R. 342-1);
- le statut du personnel est soumis à l'approbation des ministres de tutelle.

Durée

Date de constitution: 23 avril 1947

Date d'expiration: 3 juillet 2045 sauf dissolution anticipée ou prorogation.

Objet social (article 2 des statuts)

La société a pour principal objet d'assurer l'exploitation de transports aériens. Elle peut créer ou gérer des entreprises présentant un caractère annexe par rapport à son activité principale ou prendre des participations dans des entreprises de ce genre.

Registre du commerce et des sociétés

Code APE

Registre du Commerce et des Sociétés de Bobigny : 552 043 002
Code APE : 621 Z

Consultation des documents juridiques

Les documents juridiques et sociaux relatifs à la société Air France peuvent être consultés au siège social, 45, rue de Paris - 95 747 Roissy Charles-de-Gaulle ou être demandés au numéro vert 0800 320 310.

Exercice social

L'exercice social commence le 1^{er} avril et se termine le 31 mars de l'année suivante.

Répartition des bénéfices

Après approbation des comptes et constatation de l'existence d'un bénéfice distribuable, l'assemblée générale décide soit sa distribution totale ou partielle, le solde dans le second cas étant affecté à un ou plusieurs postes de réserves, soit son affectation en totalité à un ou plusieurs postes de réserves.

Assemblées générales

- Convocation

Les assemblées générales sont convoquées dans les conditions prévues par la loi. Elles se réunissent au siège social ou dans tout autre lieu précisé dans l'avis de convocation.

- Admission

Tout actionnaire a le droit de participer aux assemblées générales sur justification de son identité et de son inscription sur le registre des actions nominatives de la société ou de l'immobilisation de ses titres auprès de son intermédiaire financier cinq jours avant la réunion. Tout actionnaire peut se faire représenter par son conjoint ou un autre actionnaire.

- Droits de vote

A chaque action est attaché un droit de vote unique.

Identification des titulaires de titres au porteur

L'assemblée générale du 25 septembre 1998 a autorisé la société à faire usage des dispositions légales prévues en matière d'identification des détenteurs de titres conférant immédiatement ou à terme le droit de vote dans ses assemblées d'actionnaires. Cette faculté a été exercée en septembre 2002 (voir page 5).

Seuils légaux et statutaires de détention

Conformément à la possibilité prévue par l'article L. 233-7 du Code de commerce, l'article 13 des statuts de la société prévoit que toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui vient à détenir, directement ou indirectement 0,5% au moins des droits de vote de la société ou un multiple de ce pourcentage inférieur à 5% est tenu d'en informer la société par lettre recommandée avec avis de réception dans un délai de 15 jours à compter du franchissement. Au-delà de 5% et sans limitation, cette déclaration est renouvelée dans les mêmes conditions chaque fois qu'un nouveau seuil de 1 % des droits de vote est franchi. Ces obligations s'appliquent pour des franchissements à la hausse comme à la baisse.

Les obligations statutaires ci-dessus ne préjugent pas de l'obligation légale d'informer la société, ainsi que le Conseil des marchés financiers dans un délai de 5 jours de bourse, du franchissement des seuils de 5%, 10%, 20%, 33^{1/3}%, 50% et 66^{2/3}% du capital et des droits de vote. En outre, le dépassement des seuils de 10% et 20% du capital et des droits de vote entraîne l'obligation d'informer Air France, le Conseil des marchés financiers et la Commission des opérations de bourse, dans un délai de 15 jours, des objectifs poursuivis pour les 12 mois à venir.

Cette information se fait dans les conditions et sous les sanctions prévues par l'article L. 233-14 du Code de commerce. De plus, en cas de non respect de cette obligation d'information et à la demande d'un ou plusieurs actionnaires détenant 5% au moins du capital ou des droits de vote, les actions excédant les seuils soumis à déclaration, sont privées du droit de vote pour toute assemblée d'actionnaires qui se tiendrait jusqu'à l'expiration d'un délai de deux ans suivant la date de régularisation.

En outre, tout actionnaire venant à détenir plus de 2% des droits de vote de la société est tenu d'inscrire ses titres sous la forme nominative dans un délai de 15 jours à compter du franchissement de seuil.

Changements statutaires sous condition suspensive du transfert de la majorité du capital social au secteur privé

Les modifications statutaires soumises à l'approbation de l'assemblée générale des actionnaires s'inscrivent dans la perspective d'une privatisation d'Air France. A ce titre, ces modifications sont soumises à la condition suspensive du transfert de la majorité de son capital social au secteur privé.

Ces modifications ont un double objet :

- supprimer les anciennes dispositions statutaires résultant de textes législatifs ou réglementaires qui ne seront plus applicables à la compagnie du fait de sa privatisation et mettre les nouvelles dispositions statutaires en harmonie avec le droit des sociétés commerciales ;
- introduire dans les nouveaux statuts les dispositions de la loi n° 2003-322 du 9 avril 2003 relative aux entreprises de transport aérien et notamment à la société Air France.

Modifications statutaires résultant de la loi du 9 avril 2003

La loi du 9 avril 2003 a introduit dans le Code de l'aviation civile un dispositif de protection de la nationalité des transporteurs aériens dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé.

En effet, l'évolution dans le temps de l'actionnariat d'une entreprise de transport aérien dont les titres sont admis aux négociations sur un marché réglementé peut risquer de remettre en cause sa licence d'exploitation de transporteur aérien communautaire – dont le maintien est conditionné par une détention majoritaire du capital et un contrôle effectif par des intérêts communautaires – ou les droits de trafic dont elle bénéficie, en tant que transporteur aérien français, en vertu des accords internationaux bilatéraux conclus par la France avec des Etats tiers à l'Union européenne.

Les articles L. 360-1 à L. 360-4 nouveaux du Code de l'aviation civile autorisent les entreprises de transport aérien français cotées en bourse à introduire dans leurs statuts un dispositif leur donnant la possibilité de suivre et de contrôler leur actionnariat et également de mettre en demeure certains actionnaires de céder tout ou partie de leurs titres en cas de risque pour leur nationalité.

Ce dispositif a été transposé dans les nouveaux statuts de la société Air France. Il s'appliquera dès que l'Etat aura transféré la majorité du capital social au secteur privé.

Dispositions statutaires nouvelles

a) Connaissance et suivi de l'actionnariat

- Les articles 9 et suivants des nouveaux statuts fixent les conditions dans lesquelles le Conseil d'administration pourra ou devra décider, soit d'abaisser le seuil de mise au nominatif obligatoire de 2% (seuil

actuel) à 10 000 actions, soit d'imposer la forme exclusivement nominative à l'ensemble des actions de la société.

- L'article 10 définit les informations qui devront être fournies à la société par les actionnaires, personnes physiques ou personnes morales, soumis à l'obligation de mise au nominatif de leurs titres. Parmi ces informations figurent celle relative à la nationalité de l'actionnaire.
- L'article 11 précise les conditions dans lesquelles le Conseil d'administration pourra exercer son droit d'agréer les nouveaux actionnaires.

b) Mise en demeure de céder et cession obligatoire des actions

- L'article 14 précise les informations que la société devra publier et diffuser pour informer le public du franchissement du seuil de 45% du capital ou des droits de vote par des actionnaires autres que les actionnaires français. C'est en effet à partir de ce seuil que la société sera en droit de mettre en œuvre la procédure de mise en demeure et de cession forcée des titres afin de protéger sa nationalité.

- Les articles 15 et 16 sont relatifs respectivement à la mise en demeure de céder et à la cession des titres en infraction.

c) Composition du Conseil d'administration

L'article 17 des nouveaux statuts précise la nouvelle composition du Conseil d'administration telle qu'elle résulte des dispositions du droit commun et des dispositions de l'article 2 de la loi du 9 avril 2003 précitée.

Mise en harmonie des statuts avec les dispositions du droit des sociétés commerciales

L'article 1 ainsi que les articles 18 à 35 des nouveaux statuts tendent à harmoniser les anciennes dispositions statutaires avec le droit des sociétés commerciales. Il en est ainsi notamment, pour :

- l'objet social qui a été élargi par rapport au texte antérieur lequel résultait d'une rédaction restrictive issue de la loi de 1948 instituant la Compagnie nationale Air France ;
- la durée du mandat des administrateurs qui est portée de 5 à 6 ans ;
- le nombre d'actions minimum que les administrateurs doivent posséder ;
- la rémunération des administrateurs ;
- la limite d'âge des dirigeants sociaux.

Renseignements relatifs au capital

Capital

Au 31 mars 2003, le capital social s'élève à 1 868 137 539,50 euros divisé en 219 780 887 actions de 8,50 euros de nominal entièrement libérées sous forme nominative ou au porteur, au choix du titulaire.

Opérations d'augmentation du capital autorisées par l'assemblée générale

L'Assemblée générale mixte du 25 septembre 2002 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 26 mois à compter de la date de l'Assemblée, à émettre des valeurs mobilières donnant accès immédiatement ou à terme au capital dans les conditions suivantes.

Nature de l'opération	Montant maximal des émissions
Augmentation de capital par émission d'actions : <ul style="list-style-type: none"> • avec droit préférentiel de souscription • sans droit préférentiel de souscription 	300 millions d'euros
Emissions de créances donnant accès au capital	1 milliard d'euros
Augmentation de capital par incorporation de réserves et/ou de primes	300 millions d'euros
Augmentation de capital réservée à l'épargne salariale	3% du capital existant au moment de l'émission

Autorisation de rachat d'actions de la société

Au 31 mars 2002, la société détenait 172 324 actions au prix moyen de 15,15 euros conformément au programme de rachat d'actions autorisé par l'Assemblée générale mixte du 14 septembre 2001. L'Assemblée générale mixte du 25 septembre 2002 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 18 mois, à opérer en Bourse sur ses propres actions conformément au programme de rachat d'actions visé par la COB le 4 septembre 2002 sous le numéro 02-984. Le prix maximum d'achat a été fixé à 32 euros et le prix minimum de vente à 12 euros.

Le nombre d'actions pouvant être détenues est au plus égal au maximum fixé par la loi, soit 10% du capital. Cependant, la société s'est engagée à ne pas acquérir plus de 5% de son capital. Au cours de l'exercice, la société a fait usage de cette autorisation en vue de la régularisation du cours de bourse et a acheté 1 474 900 actions au prix de revient moyen de 15,06 euros par action et a cédé 12 190 actions au prix moyen de 16,77 euros par action. Au 31 mars 2003, la compagnie détenait 1 635 034 actions au prix de revient moyen de 15,06 euros par action.

Air France a conclu avec SG Securities Paris un contrat de liquidité conforme à la charte de déontologie de l'Association Française des Entreprises d'Investissement approuvée par la Commission des Opérations de Bourse et qui a été déposé auprès de celle-ci le 10 septembre 2001. Au 31 mars 2003, le solde des titres détenus dans le cadre du contrat de liquidité s'élevait à 52 219 actions au prix de revient unitaire de 10,16 euros.

Compte tenu de l'évolution des marchés, il est demandé à l'Assemblée générale mixte du 10 juillet 2003 de renouveler cette autorisation avec un prix maximum d'achat fixé à 25 euros par action. A titre purement indicatif, la société a fixé le prix minimum de vente à 8,50 euros par action, étant précisé que ce prix minimum est susceptible d'être modifié en fonction des conditions de marché.

La société détient également 1 249 464 actions conformément à l'autorisation qui lui a été accordée par l'Assemblée générale en date du 28 septembre 1999 afin de pouvoir mettre en œuvre le plan d'option d'achat d'actions prévu par l'Accord global pluriannuel d'octobre 1998 pour les personnels navigants techniques ayant accepté l'échange salaire-actions.

Plan d'option d'acquisition d'actions

L'Assemblée générale mixte du 28 septembre 1999 a autorisé l'attribution d'options d'acquisition d'actions aux personnels navigants techniques ayant accepté l'échange salaire-actions. Le Conseil d'administration du 30 mai 2000 a mis en œuvre ce plan :

- Nombre de bénéficiaires : 2 787 personnels navigants techniques
- Nombre d'options : 3 516 596
- Nombre maximum d'actions pouvant être acquises : 3 516 596
- Prix d'exercice des options : 15,75 euros
- Modalités d'exercice : entre le 30 mai 2005 et le 30 mai 2007 à raison d'une action pour une option.

Dans le cadre de ce plan, le nombre d'options détenues par les 10 plus gros attributaires s'élève à 79 465 options.

Il n'y a pas d'option conférée aux dirigeants de la compagnie sur des actions Air France.

Titres donnant accès au capital

Au 31 mars 2003, il n'existe pas de titres donnant accès au capital. Il n'y a pas eu de changement depuis cette date.

Evolution du capital depuis 5 ans

	Montant des variations de capital		Montants successifs du capital (en euros)	Nombre cumulé d'actions
	Nominal (en euros)	Primes		
Au 31 mars 1999			1 633 959 890	198 482 857
Création de 19 272 492 actions par exercice de BSA 95 à 78 FF (11,89 euros)	158 655 913	70 513 739		
Création de 2 025 538 actions par remboursement anticipé d'ORA	16 674 729	173 346 599		
Au 31 mars 2000			1 809 290 532	219 780 887
Conversion du capital en euros	-	-	58 847 007	-
Au 31 mars 2001			1 868 137 540	219 780 887
Au 31 mars 2002			1 868 137 540	219 780 887
Au 31 mars 2003			1 868 137 540	219 780 887

Il n'y a pas eu de changement depuis le 31 mars 2003.

Répartition du capital et des droits de vote

Au 31 mars	En % du capital			En % des droits de vote		
	2003	2002	2001	2003	2002	2001
Etat	54,4	55,9	55,9	55,1	56,3	56,3
Salariés et anciens salariés ⁽¹⁾	12,9	11,1	10,7	13,1	11,2	10,8
Air France (auto-détention) ⁽²⁾	1,3	0,7	0,7	-	-	-
Autres	31,4	32,3	32,7	31,8	32,5	32,5

(1) Personnel et anciens salariés identifiés dans des fonds ou par un code Sicovam, dont 38 341 actions détenues par les membres du Comité exécutif.

(2) Y compris 1 249 464 actions acquises au cours de l'exercice clos le 31 mars 2000 dans le cadre d'un plan d'acquisition d'actions en faveur du personnel navigant technique ainsi que 52 219 actions acquises dans le cadre d'un contrat de liquidité avec SG Securities Paris.

A la connaissance de la compagnie, aucun actionnaire ou groupe d'actionnaires autre que l'Etat et les salariés ne détenait au 31 mars 2003, directement ou indirectement, individuellement, ou de concert, 5% ou plus du capital ou des droits de vote. A la même date, la part détenue par les membres du Comité exécutif était inférieure à 0,5% du capital. Air France n'a pas connaissance de l'existence de pactes d'actionnaires.

Dans le cadre du plan d'acquisition d'actions en faveur du personnel navigant technique, l'Etat a procédé en mai 2003 à une distribution de 896 488 actions gratuites qui a ramené sa participation dans la société à 53,9% et a porté la participation des salariés et anciens salariés à 13,4%. Air France a réalisé une enquête TPI qui a dénombré 731 412 actionnaires à la date du 10 septembre 2002 (voir tableau de répartition du capital page 5).

Relations avec les actionnaires

L'Etat actionnaire

A l'issue de l'Assemblée générale en date du 14 septembre 2001, le Conseil d'administration a été élargi conformément à la loi n° 2001-5 du 4 janvier 2001 de 18 à 21 membres par création d'un poste supplémentaire pour la représentation des salariés actionnaires et de deux postes pour la représentation des actionnaires autres que l'Etat et les salariés. Le nombre de censeurs a été ramené à cette occasion de 3 à 1 poste. Les représentants des actionnaires autres que l'Etat et les salariés et les représentants des actionnaires salariés siègent aux côtés des représentants de l'Etat, des personnalités qualifiées et des représentants des salariés, conformément aux dispositions de la loi n° 83-675 du 26 juillet 1983 relative à la démocratisation du secteur public.

Le contrôle de l'Etat

Le contrôle de l'Etat sur le fonctionnement de la société Air France est prévu par l'article L. 342-1 du Code de l'aviation civile : Air France est soumis au contrôle général du ministre chargé de l'aviation civile et à un contrôle économique et financier prévu par le décret n° 55-733 du 26 mai 1955. Par ailleurs, la société est également soumise au contrôle de la Cour des comptes et au contrôle parlementaire.

Le décret n° 2001-534 du 21 juin 2001, portant modification du Code de l'aviation civile, précise que le décret du 9 août 1953 relatif au contrôle de l'Etat sur les entreprises publiques ne s'applique plus à la société Air France et supprime notamment les contrôles et autorisations préalables en matière d'investissement et transfère au Conseil d'administration la fixation de la rémunération des mandataires sociaux.

Politique d'information

Air France a mis en place une communication régulière avec ses actionnaires. La compagnie publie les chiffres du trafic tous les mois. Elle présente ses résultats tous les trimestres. Des avis financiers sont publiés trimestriellement dans le cadre d'un large plan média.

Le service Communication financière est à la disposition de toutes les personnes souhaitant s'informer sur le groupe. Un numéro vert est à leur disposition (0800 320 310) ainsi qu'un site Internet (www.airfrance-finance.com) qui, à travers deux espaces dédiés respectivement aux actionnaires individuels et aux investisseurs institutionnels, permet à chacun de trouver l'information la mieux adaptée à ses besoins.

A l'occasion de la publication des résultats du premier et du troisième trimestres, Air France organise des conférences web en français et en anglais pour l'ensemble des professionnels. A l'occasion des résultats semestriels et annuels, des réunions de journalistes et d'analystes ont lieu à Paris et à Londres. Cette dernière est doublée d'une conférence web pour les analystes qui ne peuvent se déplacer à Londres. Les différentes présentations sont disponibles sur le site Internet de la société. L'enregistrement audiovisuel des présentations des comptes semestriels et annuels est également disponible sur ce site.

Le groupe va également à la rencontre des investisseurs institutionnels lors de roadshows en Europe, aux Etats-Unis et en Asie. Des réunions d'information sont organisées pour les actionnaires individuels en province. Au cours de l'exercice 2002-03, Air France a participé à des réunions à Tours et à Rennes ainsi qu'au salon "Actionaria" de Paris (en novembre).

Un comité consultatif des actionnaires comprenant 15 membres a été mis en place en 2000 avec pour objectif d'aider la compagnie à améliorer sa communication financière. Il s'est réuni 4 fois au cours de l'exercice et a travaillé sur différents sujets dont le site Internet, le rapport annuel et la lettre aux actionnaires. Le comité consultatif dispose d'une rubrique sur le site Internet et d'une boîte aux lettres.

Par ailleurs, un club d'actionnaires a été créé dès juin 1999. Il recense environ 35 000 actionnaires individuels qui reçoivent quatre lettres trimestrielles et les documents relatifs à l'assemblée. Des visites de site sont également organisées régulièrement et les membres du club sont invités directement aux réunions de province.

Les actionnaires salariés sont informés également par une lettre trimestrielle et par un intranet. Le numéro vert est également à leur disposition. Des actions de formation à la bourse et des forums sur des thèmes liés à l'actionnariat salarié sont organisés régulièrement.

Au cours de l'exercice, Air France a reçu de l'UJJEJ le prix pour la lettre aux actionnaires et le prix spécial pour le dispositif éditorial. Air France a été nommé à l'occasion du Prix Cristal pour la partie développement durable de son rapport annuel 2001-02.

Air France met également à la disposition de ses actionnaires inscrits au nominatif pur un service géré par la Société Générale, mandataire de la compagnie. Il s'agit du serveur vocal Nomilia au 0825 820 000 et du service Nominet par Internet qui permettent aux actionnaires de consulter leurs avoirs, d'être informés des mouvements opérés sur leur compte-titres, d'être mis en relation avec un télé-conseiller et de passer des ordres de bourse.

Calendrier indicatif

- Vers le 10 de chaque mois : publication des chiffres de trafic du mois précédent.
- Août 2003 : résultats du premier trimestre de l'exercice 2003-04.
- 18 novembre 2003 : publication du résultat du 1^{er} semestre de l'exercice 2003-04 et réunion de presse.
- 19 novembre 2003 : réunion SFAF à Paris et réunion d'analystes à Londres.
- Février 2004 : publication des résultats du 3^e trimestre de l'exercice 2003-04.
- Mai 2004 : publication du résultat annuel de l'exercice 2003-04.

Marché du titre

Air France est cotée uniquement au Premier Marché d'Euronext Paris-SA, au SRD, code 3112. Le titre fait partie de l'indice SBF 120. L'action est référencée dans le DJ Stoxx 600 et le DJ Eurostoxx et l'ASPI Eurozone (*Arese sustainable performance indexes*). Ce dernier est un indice boursier éthique qui rend compte des performances boursières

d'entreprises européennes sélectionnées selon les critères de responsabilité sociale.

Le service des transferts et le paiement des coupons sont assurés par la Société Générale, 32, rue du Champ de Tir - BP 81236 - 44312 - Nantes Cedex 3.

Dividendes

Aucun dividende n'a été versé au titre des exercices 1997-98 et 1998-99. Il a été distribué un dividende de 0,14 euro par action (0,21 euro après avoir fiscal) au titre de l'exercice 1999-00, un dividende de 0,22 euro par action (0,33 euro après avoir fiscal) au titre de l'exercice 2000-01, un dividende de 0,10 euro (0,15 euro après avoir fiscal) au titre de l'exercice 2001-02, et un dividende de 0,06 euro (0,09 euro après avoir fiscal) au titre de l'exercice 2002-03.

Les dividendes non réclamés dans les cinq ans de leur mise en paiement sont prescrits et reversés à l'Etat.

Cours de bourse et volumes de transactions sur 18 mois

	Jours de bourse	Cours moyen (en euros)	Cours extrêmes (en euros)		Volumes en titres	Montant (en millions d'euros)
			Plus haut	Plus bas		
2001						
Décembre	18	16,23	17,10	14,55	5 190 785	82,5
2002						
Janvier	22	17,55	18,40	16,06	7 675 913	135,3
Février	20	18,21	19,19	17,21	7 483 106	136,6
Mars	20	20,44	21,19	18,55	10 693 142	218,3
Avril	21	19,81	20,77	18,45	8 532 721	167,9
Mai	22	18,96	20,15	18,06	10 503 183	198,6
Juin	20	16,71	18,60	14,52	8 653 167	143,7
Juillet	23	14,76	17,34	12,40	7 991 589	118,4
Août	22	13,81	15,30	12,55	8 836 969	122,3
Septembre	21	10,63	13,80	7,23	11 185 709	113,3
Octobre	23	9,08	11,85	7,09	16 781 319	145,8
Novembre	21	11,99	13,35	10,35	12 108 177	147,0
Décembre	20	10,50	12,95	9,01	10 274 050	111,0
2003						
Janvier	22	9,40	10,59	8,06	8 499 981	79,9
Février	20	8,76	9,89	8,01	8 179 541	76,3
Mars	21	8,98	10,70	7,47	11 739 373	105,8
Avril	20	9,77	10,45	8,17	7 784 380	75,9
Mai	21	11,02	11,93	9,95	9 444 881	104,3

Source Euronext

Environnement réglementaire

Environnement législatif et réglementaire du transport aérien

L'aviation commerciale est régie par des conventions internationales que chaque Etat s'engage à appliquer dans son espace aérien après les avoir ratifiées. Trois grands textes constituent la base du régime juridique et réglementaire de l'aviation commerciale : la Convention de Varsovie, la Convention de Chicago, et la Convention de Rome qui n'a pas été ratifiée par la France.

La Convention de Varsovie (1929)

Au mois de mai 1999, une nouvelle convention a été adoptée par plus de 50 Etats. Elle tend vers une meilleure protection des victimes pour les dommages qu'elles subissent. Ainsi à la présomption de faute instituée par la Convention de Varsovie de 1929, la nouvelle convention substitue une responsabilité objective pour les dommages ne dépassant pas un certain seuil, soumis périodiquement à révision. Enfin, s'agissant de l'action en réparation, la règle relative à la compétence territoriale des tribunaux a été élargie.

La nouvelle convention n'étant pas encore entrée en vigueur, Air France ainsi que plusieurs compagnies aériennes, ont adopté dans le cadre de IATA, un régime plus favorable aux passagers (l'Inter Carrier Agreement). Ce régime prévoit la suppression des limites pécuniaires de responsabilité en cas de dommages corporels et une responsabilité sans faute du transporteur pour tout dommage à concurrence de 100 000 droits de tirage spéciaux (DTS), sauf à prouver la faute de la victime. Par ailleurs, l'Union Européenne a adopté un régime d'indemnisation propre aux compagnies ressortissantes d'un Etat Membre. Ce régime, entré en vigueur le 17 octobre 1998, est similaire à celui de l'Inter Carrier Agreement.

La Convention de Chicago (1944)

Cette convention pose les bases de fonctionnement juridique, réglementaire et technique de l'aviation commerciale en soumettant les Etats qui l'ont ratifiée au même régime juridique et en les chargeant d'appliquer ce régime dans leur espace aérien respectif ainsi que dans leurs relations avec leurs partenaires.

La Convention de Chicago a créé l'Organisation Aéronautique Civile Internationale (OACI), devenue en 1947 la branche aéronautique de l'ONU, au sein de laquelle les Etats établissent la réglementation internationale technique de la navigation aérienne.

IATA

Parallèlement à ce cadre réglementaire inter-étatique, les compagnies aériennes ont créé IATA (International Air Transport Association) en 1945. Cette association a pour mission d'établir une réglementation professionnelle et de fournir à ses membres un cadre servant à la fixation et au respect de l'application des tarifs, ainsi que divers services d'aide commerciale ou financière.

La législation européenne

Le 1^{er} avril 1997, il a été créé un espace unique européen au sein duquel toutes les compagnies aériennes européennes peuvent librement opérer et notamment effectuer du cabotage. Par ailleurs, le capital d'une compagnie aérienne d'un Etat Membre peut désormais être possédé, sans restriction, par tout ressortissant d'un autre Etat Membre sous réserve qu'il ne soit pas le prête-nom d'une personne d'un Etat tiers à l'Union Européenne.

Ce régime ne remet en cause ni l'adhésion des Etats Membres à l'OACI, ni le respect des règles de la Convention de Chicago. Il crée une situation réglementaire homogène pour tous les transporteurs européens et élimine la nécessité de tout accord bilatéral entre Etats Membres.

Le régime législatif et réglementaire français

Le régime juridique applicable au transport aérien est fixé par le Code de l'aviation civile qui regroupe les règles applicables aux aéronefs, aux aérodromes, au transport aérien proprement dit et aux personnels navigants.

Autres aspects juridiques concernant l'activité d'Air France

Affectation des créneaux

L'accès aux principaux aéroports internationaux est réglementé par l'attribution de créneaux horaires ou "slots". Le terme "créneaux" correspond à l'autorisation pour un transporteur d'atterrir ou de décoller, sur un aéroport, à une heure et à un jour donnés. La réglementation de l'accès par les créneaux concerne la plupart des aéroports européens (Londres, Paris, Francfort, Milan, Madrid, Amsterdam, etc.) et asiatiques (Bangkok, Tokyo, Hong Kong, Singapour, etc.).

Aux Etats-Unis, sauf à John F. Kennedy Airport (New York) et O'Hare Airport (Chicago), elle est remplacée par une autre réglementation fondée sur l'attribution de portes d'embarquement ou "gates" (Los Angeles, San Francisco).

Pour les aéroports de l'Union Européenne, le Règlement n° 95/93 du Conseil européen en date du 18 janvier 1993 prévoit que l'Etat Membre responsable d'un aéroport coordonné, après avoir consulté les transporteurs aériens utilisant régulièrement l'aéroport en question, ainsi que leurs organisations représentatives et les autorités aéroportuaires, procède à la désignation d'un coordonnateur chargé de l'attribution des créneaux et de la surveillance de leur utilisation. Il s'agit d'une personne physique ou morale qui possède une connaissance approfondie de la coordination en matière de planification des mouvements d'appareils des transporteurs aériens.

Les créneaux sont attribués deux fois par an, à l'occasion de la préparation du programme des vols de la saison IATA concernée (saison été d'avril à octobre et saison hiver de novembre à mars), par le coordonnateur de l'aéroport, selon le processus suivant :

- les compagnies soumettent au coordonnateur leurs demandes de créneaux cinq mois avant le début de chaque saison ;
- le coordonnateur attribue en priorité les créneaux aux demandes qui correspondent à des mouvements historiques ou "droits du grand-père" ;
- une fois les créneaux attribués, le coordonnateur communique à toute partie intéressée un certain nombre d'informations relatives aux créneaux demandés : historiques et attribués, ventilés par compagnie aérienne et classés par ordre chronologique pour tous les transporteurs, ainsi que des informations sur les créneaux en suspens et encore disponibles ;

- un "pool" est constitué, qui regroupe, pour chaque période de coordination, les créneaux nouvellement créés, inutilisés, abandonnés par un transporteur ou devenus disponibles pour toute autre raison ;
- le coordonnateur attribue enfin ces créneaux pour moitié aux nouveaux arrivants et pour l'autre moitié aux opérateurs historiques proportionnellement aux créneaux déjà attribués ; les créneaux restants sont attribués selon la même procédure.

Un créneau attribué mais non utilisé est repris et réattribué à une compagnie. Compte tenu de la priorité donnée aux utilisateurs historiques et des plans de croissance de l'ensemble des compagnies, les demandes de créneaux correspondant à des nouveaux créneaux ne sont que rarement satisfaites sur les aéroports saturés.

A l'issue de cette attribution préalable (pré-coordination), une conférence qui regroupe la quasi-totalité des coordonnateurs et des compagnies est organisée afin que les compagnies puissent notamment :

- gérer simultanément l'obtention de créneaux sur plusieurs aéroports ; en effet, quand un vol relie deux aéroports coordonnés, les créneaux obtenus sur chaque aéroport doivent être compatibles entre eux ;
- s'échanger entre elles des créneaux lorsque les solutions proposées directement par les coordonnateurs ne sont pas satisfaisantes.

La priorité accordée aux utilisateurs historiques donne sur les plateformes saturées un avantage commercial décisif aux compagnies qui détiennent le meilleur portefeuille de créneaux tant sur le plan de la qualité que de la quantité.

Responsables du document de référence et responsables du contrôle des comptes

Personne qui assure la responsabilité du document de référence

Jean-Cyril Spinetta
Président-directeur général

Responsable de l'information financière

Dominique Barbarin
Tél. + 33 1 41 56 88 60 - Email : dobarbarin@airfrance.fr

Attestation

A ma connaissance, les données du présent document de référence sont conformes à la réalité; elles comprennent toutes les informations nécessaires aux investisseurs pour fonder leur jugement sur le patrimoine, l'activité, la situation financière, les résultats et les perspectives du groupe; elles ne comprennent pas d'omissions de nature à en altérer la portée.

Jean-Cyril Spinetta

Responsables du contrôle des comptes

Commissaires aux comptes titulaires

Deloitte Touche Tohmatsu – Audit
185, avenue Charles-de-Gaulle
92200 - Neuilly-sur-Seine
représenté par Pascal Pincemin
Nommé pour 6 exercices par l'Assemblée générale
du 25 septembre 1998
Date du premier mandat : 25 septembre 1998

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.
1, cours de Valmy
92923 - Paris La Défense
représenté par Jean-Luc Decornoy
Nommé pour 6 exercices par l'Assemblée générale
du 25 septembre 2002
Date du premier mandat : 25 septembre 2002

Commissaires aux comptes suppléants

B.E.A.S.
7/9 Villa Houssaye
92200 - Neuilly-sur-Seine
représenté par Philippe Vassor
Nommé pour 6 exercices par l'Assemblée générale
du 25 septembre 1998.
Date du premier mandat : 25 septembre 1998

SCP Jean-Claude André et Autres
Les Hauts de Villiers - 2 bis rue de Villiers
92300 Levallois-Perret
Nommé pour 6 exercices par l'Assemblée générale
du 25 septembre 2002
Date du premier mandat : 25 septembre 2002

Avis des Commissaires aux comptes sur le document de référence

En notre qualité de Commissaires aux comptes de la société Air France S.A. et en application du Règlement COB 98-01, nous avons procédé, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à la vérification des informations portant sur la situation financière et les comptes historiques données dans le présent document de référence.

Ce document de référence a été établi sous la responsabilité de M. Jean Cyril Spinetta. Il nous appartient d'émettre un avis sur la sincérité des informations qu'il contient portant sur la situation financière et les comptes.

Nos diligences ont consisté, conformément aux normes professionnelles applicables en France, à apprécier la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes, à vérifier leur concordance avec les comptes ayant fait l'objet d'un rapport. Elles ont également consisté à lire les autres informations contenues dans le document de référence, afin d'identifier le cas échéant les incohérences significatives avec les informations portant sur la situation financière et les comptes, et de signaler les informations manifestement erronées que nous aurions relevées sur la base de notre connaissance générale de la société acquise dans le cadre de notre mission. Ce document ne contient pas de données prévisionnelles isolées résultant d'un processus d'élaboration structuré.

Les comptes consolidés pour l'exercice clos le 31 mars 2003 arrêtés par le Conseil d'administration, ont fait l'objet d'un audit par nos soins, selon les normes professionnelles applicables en France, et ont été certifiés sans réserve, mais avec une observation relative à deux changements de méthodes comptables sur la comptabilisation du grand entretien et sur la comptabilisation de certains contrats à long terme relatifs à l'activité industrielle de maintenance de la société. Les comptes annuels pour l'exercice clos le 31 mars 2003 arrêtés par le Conseil d'administration, ont fait l'objet d'un audit par nos soins, selon les normes professionnelles applicables en France, et ont été certifiés sans réserve, mais avec une observation relative à deux changements de méthodes comptables sur la première application du Règlement CRC n° 2000-06 sur les passifs et sur la comptabilisation de certains contrats à long terme relatifs à l'activité industrielle de maintenance de la société. Les comptes annuels et les comptes consolidés pour les exercices clos les 31 mars 2002 et 2001 arrêtés par le Conseil d'administration, ont fait l'objet d'un audit par Constantin Associés et Deloitte Touche Tohmatsu – Audit, selon les normes professionnelles applicables en France, et ont été certifiés sans réserve ni observation.

Sur la base de ces diligences, nous n'avons pas d'observation à formuler sur la sincérité des informations portant sur la situation financière et les comptes, présentées dans ce document de référence.

Paris La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 25 juin 2003

KPMG Audit
Département de KPMG S.A.
Jean-Luc Decornoy
Associé

Deloitte Touche Tohmatsu - Audit
Pascal Pincemin
Associé

Honoraires des Commissaires aux comptes

Examen des comptes individuels et consolidés

En milliers d'euros	Réseau Deloitte Touche Tohmatsu		Réseau KPMG	
	Montant	%	Montant	%
Audit				
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	675,9	95%	775,3	100%
Autres missions accessoires et autres missions d'audit	-	-	-	-
Sous-total	675,9	95%	775,3	100%
Autres prestations				
Juridique, fiscal, social	20,3	3%	-	-
Technologie de l'information	-	-	-	-
Audit interne	-	-	-	-
Autres	19	3%	-	-
Sous-total	39,3	5%	-	-
Total groupe intégré Air France	715,2	100%	775,3	100%

Tableau de concordance

Tableau de concordance

Cette table de concordance renvoie aux rubriques requises par l'instruction d'application du Règlement n° 98-01 de la COB.

Attestation des responsables

• Attestation du responsable du document	page	121
• Avis des responsables du contrôle des comptes	page	122
• Politique d'information	page	117

Renseignements de caractère général

• Renseignements de caractère général concernant l'émetteur	page	112
• Renseignements de caractère général concernant le capital	page	115
• Répartition actuelle du capital et des droits de vote	page	116
• Tableau d'évolution du capital sur 5 ans	page	116
• Tableau d'évolution des cours de bourse et volumes des transactions sur 18 mois	page	118
• Dividendes	page	118

Activité du groupe

• Présentation de la société et du groupe	page	18
• Chiffres-clés	page	2
• Politique d'investissement	page	41

Risques de l'émetteur

• Risques de marché	page	32
• Risques juridiques	pages	94 et 119
• Assurance et couverture des risques	page	33
• Autres risques	page	34

Comptes de l'émetteur

• Comptes consolidés	page	44
• Comptes sociaux	page	102
• Engagements hors-bilan	page	91
• Honoraires des Commissaires aux comptes	page	122

Gouvernement d'entreprise

• Composition et fonctionnement des organes d'administration et de direction	pages	11 et 15
• Composition et fonctionnement des comités	page	14
• Intérêt des dirigeants dans le capital	page	116
• Dix premières rémunérations	page	59
• Conventions réglementées	page	110

Evolution récente et perspectives

• Evolution récente et perspectives	page	30
-------------------------------------	------	----

Glossaire

Glossaire

Les termes "Air France", la "compagnie" ou la "société", tels qu'utilisés dans ce document de référence et selon le contexte, se réfèrent à Société Air France S.A. Les termes "groupe" ou "groupe Air France" se réfèrent à Air France et à ses filiales, prises conjointement.

AEA

Association of European Airlines.

Aéroport coordonné

Aéroport pour lequel l'attribution des créneaux horaires est effectuée par un coordonnateur selon des règles établies à l'avance. Tous les grands aéroports de l'Union Européenne sont coordonnés.

Cellule

Avion sans les moteurs.

Classe avant

Partie avant de l'appareil (ou pont supérieur sur un Boeing B747), où sont situées les classes à "haute contribution", type classe affaires ou première classe.

Coefficient d'occupation - Activité passage

Passagers kilomètre transportés (PKT) divisés par les sièges kilomètre offerts (SKO).

Coefficient de remplissage - Activité cargo

Tonnes kilomètre transportées (TKT) divisées par les tonnes kilomètre offertes (TKO).

Commissions interlines

Commissions reversées par une compagnie aérienne à une autre lorsque cette dernière a effectué une vente pour le compte de la première.

Exercice IATA

Exercice social de nombreuses compagnies aériennes, dont Air France, débutant le 1^{er} avril et s'achevant le 31 mars de l'année suivante. Ces exercices permettent de mieux suivre l'évolution de l'activité en fonction des "saisons" définies par IATA, à savoir une saison d'hiver et une saison d'été.

Hub d'Air France à CDG

Terme utilisé dans le sens de plate-forme de correspondance où les départs et les arrivées sont programmés pour réduire au maximum le temps de transit. Le hub d'Air France à Roissy Charles-de-Gaulle (CDG) est organisé en six vagues successives d'arrivées et de départs par jour pour multiplier les possibilités de correspondance pour les clients de la compagnie.

IATA

International Air Transport Association.

Libertés aériennes

Droits dont dispose une compagnie aérienne, par le biais d'un traité bilatéral, d'opérer dans l'espace aérien et sur le territoire d'un Etat autre que son Etat d'origine. Elles peuvent être résumées ainsi :

- 1) Départ de l'Etat d'origine, droit de survoler l'espace aérien de l'Etat étranger.
- 2) Départ de l'Etat d'origine, droit d'effectuer une escale technique sans débarquer ou embarquer des passagers dans l'Etat étranger ("droit de transit").
- 3) Départ de l'Etat d'origine, droit de débarquer dans l'Etat étranger des passagers en provenance de leur Etat d'origine.
- 4) Départ de l'Etat étranger, droit d'embarquer des passagers à l'étranger pour les débarquer dans leur état d'origine.
- 5) Départ de l'Etat d'origine, droit de débarquer et d'embarquer des passagers dans deux Etats étrangers successifs.
- 6) Départ d'un Etat étranger, droit d'y embarquer des passagers pour les débarquer dans l'Etat d'origine puis dans un autre Etat étranger.

7) Départ d'un Etat étranger, droit d'y embarquer des passagers pour les débarquer dans un autre Etat étranger, sans passer par l'Etat d'origine.

8) Départ de l'Etat d'origine, droit d'embarquer des passagers dans l'Etat étranger, pour les débarquer dans une autre ville de ce même Etat étranger ("cabotage").

Passager kilomètre transporté (PKT)

Unité de compte correspondant au nombre de passagers transportés multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

OACI

Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Recette unitaire - Activité passage

Recette pour un siège offert sur un kilomètre (RSKO).

Recette pour un passager payant transporté sur un kilomètre (RPKT).

Recette unitaire - Activité cargo

Recette pour une tonne offerte au kilomètre (RTKO).

Recette pour une tonne transportée sur un kilomètre (RTKT).

Saison d'été

Définie par IATA comme la période allant du dernier samedi de mars au dernier samedi d'octobre. A la saison d'été correspond un programme de vols d'été sur 7 mois.

Saison d'hiver

Définie par IATA comme la période allant du premier dimanche qui suit le dernier samedi d'octobre au vendredi précédant le dernier samedi de mars. A la saison d'hiver correspond un programme de vols d'hiver sur 5 mois.

Siège kilomètre offert (SKO)

Unité de compte correspondant au nombre de sièges disponibles pour le transport de passagers multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

Sous-flotte

Ensemble des avions d'un même type ayant exactement les mêmes caractéristiques techniques et commerciales (moteurs, configuration cabine...).

Tonne kilomètre offerte (TKO)

Unité de compte correspondant au nombre de tonnes disponibles pour le transport de fret multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

Tonne kilomètre transportée (TKT)

Unité de compte correspondant au nombre de tonnes transportées multiplié par le nombre de kilomètres parcourus.

Trafic point à point

Trafic entre deux aéroports à l'exclusion des passagers prolongeant leur voyage par une correspondance.

Tronçon

Sur un vol ayant plusieurs escales, section du vol entre deux escales. Sur un vol bi-tronçon, il y a une escale entre le point de départ et le point d'arrivée.

Type d'avion

Avions d'un même modèle. Exemple : le Boeing B747 est un type d'avion composé de sous-types B747-100, B747-200, B747-300, B747-400.

Document édité par la Communication financière d'Air France
45, rue de Paris – 95747 Roissy CDG Cedex

Ce document est disponible
sur le site Air France : www.airfrance-finance.com
et sur le site de la COB : www.cob.fr

Création et réalisation : **alliance design**
Crédit photos : Photothèque Air France, Philippe Boulze, Philippe Delafosse,
Patrick Delapierre, Alain Ernoult, Martial Communication, X.

