

## BILAN ACTIF CONSOLIDE

### Comptes consolidés

	Notes	Montants bruts	Amortissements	Dépréciations	31/12/2019	Montants bruts	Amortissements	Dépréciations	31/12/2018
<b>Ecart d'acquisition</b>									
<b>Capital souscrit non appelé</b>									
Immobilisations incorporelles	1	1 121 685	580 391		541 294	783 332	360 394		422 938
Immobilisations corporelles	2	117 488 026	33 229 472		84 258 554	105 081 386	31 098 642		73 982 744
Immeubles de placement									
Titres mis en équivalence									
Titres de participation		2 190			2 190	2 190			2 190
Autres créances financières		1 342 881			1 342 881	1 003 512			1 003 512
Intérêts courus non échus									
Autres actifs financiers									
Immobilisations financières	3	1 345 071			1 345 071	1 005 702			1 005 702
<b>Actif immobilisé</b>		<b>119 954 782</b>	<b>33 809 863</b>		<b>86 144 919</b>	<b>106 870 421</b>	<b>31 459 036</b>		<b>75 411 384</b>
Stocks et en-cours	4	2 538 166			2 538 166	2 566 352			2 566 352
Créances clients et comptes rattachés	5	7 071 699		424 642	6 647 057	5 722 875		391 597	5 331 278
Actifs d'impôts différés		7 166 213			7 166 213	7 723 141			7 723 141
Autres créances	5	5 714 579			5 714 579	9 497 189			9 497 189
Créances hors exploitation	5	1 574 888			1 574 888	1 017 664			1 017 664
Trésorerie		2 749 897			2 749 897	3 137 371			3 137 371
<b>Actif Circulant</b>		<b>26 815 442</b>		<b>424 642</b>	<b>26 390 800</b>	<b>29 664 592</b>		<b>391 597</b>	<b>29 272 995</b>
<b>Actifs disponibles à la vente</b>									
<b>TOTAL ACTIF</b>		<b>146 770 224</b>	<b>33 809 863</b>	<b>424 642</b>	<b>112 535 719</b>	<b>136 535 013</b>	<b>31 459 036</b>	<b>391 597</b>	<b>104 684 380</b>

**BILAN PASSIF CONSOLIDE****Comptes consolidés**

	Notes	31/12/2019	31/12/2018
Capital social		3 217 365	3 217 365
Primes d'émission, de fusion, d'apport		1 938 293	1 938 293
Réserves		18 284 367	13 485 820
Résultat groupe		3 891 165	5 921 689
Subventions d'investissement			
Provisions réglementées		0	0
Ecart de conversion sur résultat			
Réserves de conversion			
<b>Capitaux propres - Part du groupe</b>		<b>27 331 190</b>	<b>24 563 167</b>
<b>Intérêts minoritaires</b>			
<b>Autres fonds propres</b>			
<b>Impôts différés passif</b>			
<b>Provisions pour risques et charges</b>	<b>8</b>	<b>138 880</b>	<b>218 071</b>
Emprunts et dettes financières	<b>9</b>	57 291 786	54 638 838
Dettes fournisseurs et comptes rattachés		15 003 314	13 644 833
Dettes fiscales et sociales		5 096 510	5 011 270
Dettes sur immobilisations et comptes rattachés			
Autres dettes		7 674 039	6 608 203
<b>Dettes</b>		<b>85 065 649</b>	<b>79 903 144</b>
<b>Comptes de régularisation</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Passifs destinés à la vente</b>			
<b>TOTAL PASSIF</b>		<b>112 535 719</b>	<b>104 684 381</b>

**COMPTE DE RESULTAT CONSOLIDE****Comptes consolidés**

	Notes	31/12/2019	31/12/2018
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>11</b>	<b>75 967 129</b>	<b>70 383 406</b>
Total Autres produits d'exploitation		14 523 653	7 957 895
Reprises amortissements exploitation			
Reprises provisions exploitation		161 485	41 080
Compte de liaison exploitation		0	0
<b>Produits d'Exploitation</b>	<b>12</b>	<b>14 685 138</b>	<b>7 998 975</b>
Achats et variation de stocks		7 887 669	7 847 096
Autres achats et charges externes		28 000 822	25 686 895
Impôts et taxes		17 669 345	16 063 398
Charges de personnel		14 756 653	13 414 198
Dotations aux amortissements exploitation		9 554 721	8 273 630
Dotations aux provisions exploitation		48 900	44 189
Autres charges d'exploitation		6 673 526	424 064
<b>Charges d'Exploitation</b>		<b>84 591 636</b>	<b>71 753 470</b>
<b>Résultat d'Exploitation</b>		<b>6 060 632</b>	<b>6 628 911</b>
<b>Quote part de résultat sur opérations faites en commun</b>		<b>-605 000</b>	<b>-605 000</b>
Produits Financiers		1 026 215	1 439 076
Charges Financières		1 905 830	1 978 045
<b>Résultat Financier</b>	<b>13</b>	<b>-879 615</b>	<b>-538 969</b>
<b>Résultat exceptionnel</b>	<b>14</b>	<b>-568 803</b>	<b>-448 042</b>
<b>Résultat courant avant impôt</b>		<b>4 007 214</b>	<b>5 036 900</b>
Impôts dus sur les bénéfiques et assimilés		0	
Impôts différés		116 048	-884 789
<b>Résultat Net des Entreprises Intégrées</b>		<b>3 891 165</b>	<b>5 921 689</b>
Quote-part résultats des mises en équivalence			
Dotations aux amortissements des écarts d'acq.			
<b>Résultat Net de l'Ensemble Consolidé</b>		<b>3 891 165</b>	<b>5 921 689</b>
<b>Résultat Net part du groupe</b>		<b>3 891 165</b>	<b>5 921 689</b>
<b>Résultat hors groupe</b>			

**CAIRE**



A handwritten signature in blue ink, consisting of a large, stylized initial 'M' followed by a surname and a horizontal line.

**Note annexe aux Etats Financiers consolidés**

**du 31 décembre 2019**

## **SOMMAIRE**

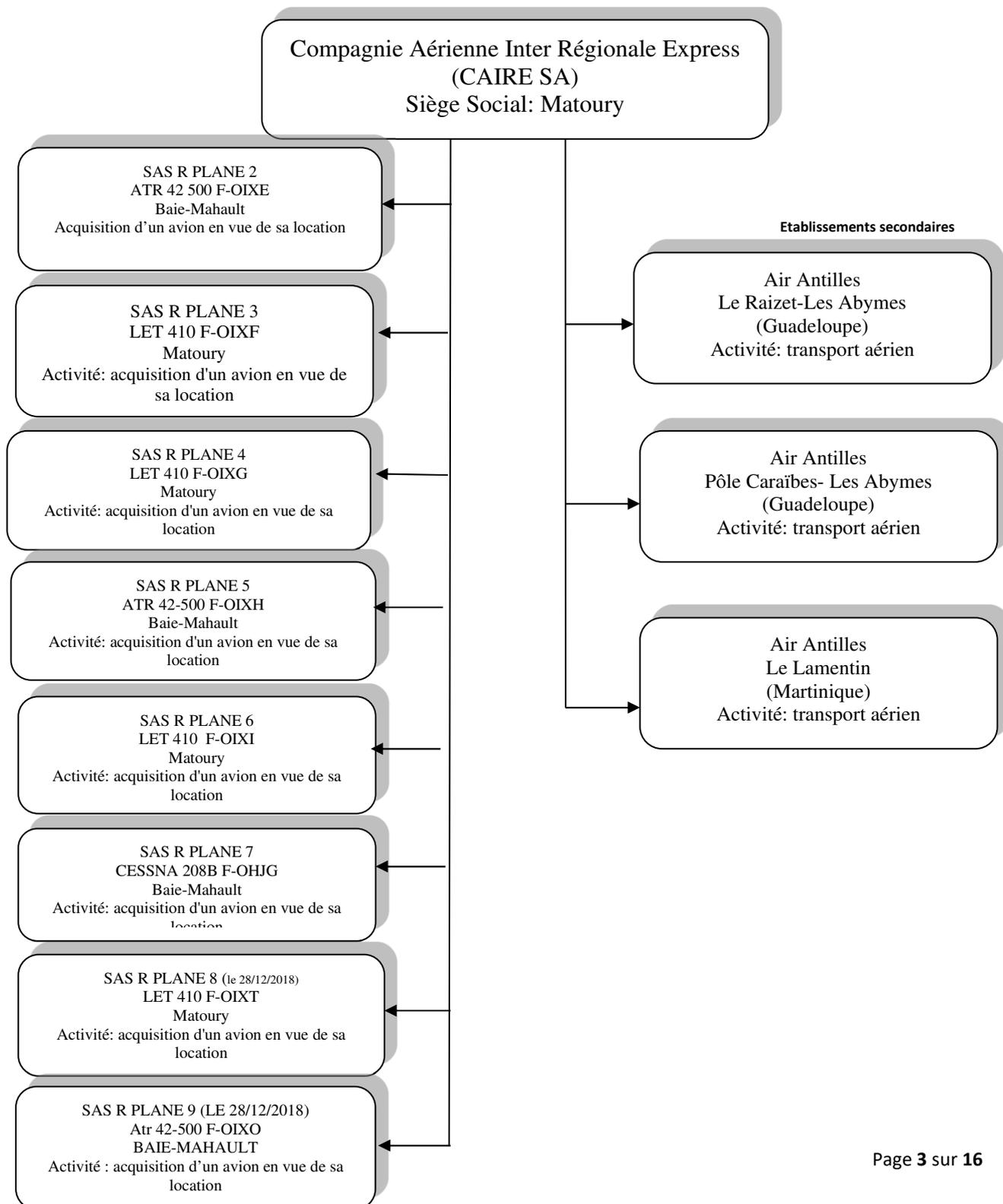
### **NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDÉS**

- 1.1. Périmètre du Groupe CAIRE**
- 1.2. Faits marquants**
- 1.3. Principes, règles et méthodes comptables**
- 1.4. Notes sur le bilan et le compte de résultat**

## NOTES AUX ETATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

### 1.1. Présentation du périmètre du Groupe CAIRE

Le groupe CAIRE est formé de la société CAIRE, société-mère, d'une filiale détenue directement à 100% et d'entités contrôlées. L'organigramme juridique du Groupe CAIRE est le suivant :



La société CAIRE (Compagnie Aérienne Inter Régionale Express) est une compagnie aérienne de transport régionale opérant sur la Guyane Française, les Antilles et le bassin Caraïbéen. Son activité consiste :

- Pour partie à assurer une mission de délégation de service public sur le territoire de la Guyane Française contribuant ainsi au désenclavement du territoire
- A opérer des opérations commerciales de transport de personnes et marchandises par des lignes régulières sur le territoire des Antilles et de l'arc Caraïbéen.

Les états financiers consolidés sont établis en euros.

## **1.2. Faits marquants de l'exercice 2019**

### **1. Le renforcement du contrat « ACMI » avec WINAIR**

Depuis mars 2018, Air Antilles opère pour le compte de la Winair des vols entre Sint Maarten et l'ABC (Aruba, Bonaire, Curaçao).

Commencé de manière modeste, le programme s'est brusquement accéléré après la faillite le 26 février 2019 de la compagnie Nationale de Curaçao : INSEL Air

Le programme de vol mobilise aujourd'hui trois ATR d'Air Antilles qui opèrent sur un réseau de 8 escales de la compagnie Winair.

Le partenariat en ACMI avec la compagnie WINAIR représente désormais plus de 5.000 heures de vol au titre de l'exercice 2019.

### **2. Partage de code avec AIR France sur la destination CAYENNE**

Suite au départ définitif de la zone Antilles de la compagnie Norwegian l'accord de code share entre Air Antilles et Air France, un temps suspendu, a repris son cours normal. A compter du 1<sup>er</sup> avril 2019, la société a racheté des blocs de 20 sièges sur chacun des vols AF sur la Guyane qui ont bien été vendus.

### **3. Caribsky**

Le programme Caribsky continue sa lancée.

Depuis le début de l'année le réseau de la compagnie s'est enrichi des escales du réseau de Winair.

Désormais Air Antilles offre à sa clientèle 22 destinations, ce qui la place au premier rang des compagnies régionales.

#### **4. Activités à la Guyane :**

Après une année 2018 marquée par une reprise sensible en Guyane, l'année 2019 s'est inscrite dans une poursuite de la reprise.

#### **5. Remplacement moteur avion d'ATR suite à un sinistre**

Suite au sinistre feu moteur intervenu courant 2018 sur l'un des moteurs d'un ATR, la compagnie a procédé à l'acquisition d'un nouveau moteur de type PW127 inscrit à l'actif pour un coût global de 1,6 M€. Cette acquisition a été financée par un emprunt moyen terme d'1 M€ auprès de la banque.

#### **6. Chantier exceptionnel de révision**

La compagnie a dû engager un nouveau chantier moteur inattendu sur un moteur ATR PW127 sorti tout juste d'une révision générale. Une autre révision générale a eu lieu après 3.000 heures de vol seulement, au lieu des 12.000 initialement prévues.

Le coût de ce chantier non prévu de 1,4 M€, porté à l'actif a été intégralement autofinancé.

#### **7. Arrivée d'un avion en Spare**

L'utilisation intensive de la flotte des 6 ATR concomitamment au respect du programme d'entretien des aéronefs a occasionné des incidents commerciaux liés aux tensions d'exploitation. Afin de revenir à une situation normale et ainsi résorber ces incidents commerciaux à la fois coûteux et dommageables pour la Compagnie, CAIRE a inscrit en liste de flotte un avion supplémentaire de type ATR 42-500 pris en location.

#### **8. Vente de l'ATR 42-500 F-OIXH**

Comme prévu et en concordance avec la politique de renouvellement de la flotte, l'avion de type ATR 42-500 immatriculé F-OIXH numéro de série 831 a été vendu le 15 novembre 2019.

#### **9. Poursuite du programme de renouvellement de la flotte**

La structure de portage R-PLANE 5 SAS a cédé l'avion ATR 42-500 F-OIXH le 15 novembre 2019. Concomitamment à cette cession, CAIRE a poursuivi l'exploitation de cet aéronef au travers un contrat de location avec le nouveau propriétaire.

Poursuivant sa stratégie de croissance et de renouvellement de sa flotte, la société CAIRE a courant septembre 2019 réservé un nouvel avion ATR 72-600 auprès de son partenaire la société NAC AVIATION. Cet avion venant en remplacement d'un des ATR-42 était initialement

attendu pour une mise en service en fin d'année 2020. Compte tenu des incidences de la crise sanitaire sur les chaînes de production dans l'industrie aéronautique, la livraison de cet avion est désormais reportée au courant du second semestre 2021.

La demande d'agrément fiscal est en cours d'instruction et une demande de financement a été introduite auprès des banques partenaires de CAIRE.

Dans ce même objectif, CAIRE a, le 16 décembre 2019, fait l'acquisition en location-financement de deux nouveaux avions de type TWIN OTTER DHC 6-400 series afin de renforcer la desserte des îles du Nord, dont un en remplacement d'un avion de type TWIN OTTER DHC 6-300. Ainsi, CAIRE a cédé concomitamment à ces acquisitions, un des anciens avions TWIN OTTER DHC 6-300.

### **1.3. Principes, règles et méthodes comptables**

#### **1.3.1. Principes comptables et méthodes d'évaluation**

Les comptes consolidés ont été établis selon le référentiel français conformément aux règles et méthodes relatives aux comptes consolidés approuvées par arrêté du 22 juin 1999 portant homologation du règlement 99-02 du Comité de Réglementation Comptable et le cas échéant en référence aux règles internationales ou à des règles internationalement connues.

La consolidation est réalisée à partir des comptes sociaux des sociétés du Groupe arrêtés au 31 décembre 2019.

Les comptes consolidés au 31 décembre 2019 ont été élaborés et présentés conformément aux règles et principes généralement applicables en la matière et dans le respect du principe de prudence.

La méthode de base retenue pour l'entrée et l'évaluation des éléments inscrits en comptabilité générale est la méthode des coûts historiques.

Le Groupe applique la méthode de la décomposition des composants

La méthodologie utilisée est résumée dans le tableau suivant qui décompose les différents types d'avion dont la compagnie est propriétaire (TWIN OTTER, CESSNA, ATR 72) en différentes parties (CELLULE, CHECK, TRAIN D'ATTERISSAGE, MOTEUR, GRANDE REVISION OVH ET HSI) composant l'ensemble de l'avion et dont la durée d'entretien est bien définie suivant le cahier des charges techniques des constructeurs (De Havilland, Cessna, Avion de Transport Régional)

**CAIRE - Etats Financiers consolidés au 31 décembre 2019**

	TYPES D'AVION	APPLICATION METH DES COMPOSANTS					
		Nature du composant	Cycles	HDV (FH)	Durée d'amortissement en année	répartition cout de l'avion en %	
J A R 2 3	TWIN OTTER	CELLULE + AILES			15	29%	
		CHECK CORROSION			5	16%	
		TRAIN D'ATERISSAGE			15	6%	
		REVISION TRAIN			5	2%	
		MOTEUR			15	7%	
		MOTEUR OVH			2	20%	
		MOTEUR LCF			4	20%	
	CESSNA	CELLULE			10	69%	
		TRAIN D'ATERISSAGE			10	6%	
		REVISION TRAIN	31 000		10	2%	
		MOTEUR			10	7%	
		GRAND REVISION (OVH)		3 000	4	16%	
	LET 410	CELLULE			15	50%	
		GRANDE VISITE CHECH P4	2 400		2	2%	
		CHECK R1			4	10%	
		TRAIN D'ATERISSAGE			15	5%	
		MOTEUR			15	19%	
		GRAND REVISION (OVH)		3 000	4	14%	
	P A R T 1 4 5	ATR 42-500	CELLULE			20	54%
			CHECK A			2	2%
			CHECK C			4	2%
TRAIN D'ATERISSAGE					20	5%	
REVISION TRAIN			18 000		8	3%	
MOTEUR					20	6%	
GRAND REVISION (HSI) droit				8 000	4	5%	
GRAND REVISION (HSI) gauche				8 000	4	5%	
PIECES VIE LIMITE LCF				8 000	4	6%	
GRAND REVISION (OVH) droit				14 000	8	6%	
GRAND REVISION (OVH) gauche				14 000	8	6%	
ATR 42-600		CELLULE			20	57%	
		CHECK A			2	2%	
		CHECK C			4	2%	
		TRAIN D'ATERISSAGE			20	5%	
		REVISION TRAIN	18 000		8	3%	
		MOTEUR			20	10%	
		GRAND REVISION (HSI) droit		8 000	4	2%	
		GRAND REVISION (HSI) gauche		8 000	4	2%	
		PIECES VIE LIMITE LCF		8 000	4	5%	
		GRAND REVISION (OVH) droit		14 000	8	6%	
	GRAND REVISION (OVH) gauche		14 000	8	6%		
ATR 72-600	CELLULE			20	74%		
	CHECK A			2	1%		
	CHECK C			4	1%		
	TRAIN D'ATERISSAGE			20	3%		
	REVISION TRAIN	18 000		8	2%		
	MOTEUR			20	6%		
	GRAND REVISION (HSI) droit		8 000	4	1%		
	GRAND REVISION (HSI) gauche		8 000	4	1%		
	PIECES VIE LIMITE LCF		8 000	4	3%		
	GRAND REVISION (OVH) droit		14 000	8	4%		
	GRAND REVISION (OVH) gauche		14 000	8	4%		

**Comparabilité des comptes**

La comparabilité des comptes consolidés est assurée par la permanence des méthodes d'évaluation et de présentation.

**1.3.2. Méthodes de consolidation**

Les sociétés du Groupe sont consolidées selon la méthode de l'intégration globale.

L'intégration globale revient à intégrer à 100 % poste par poste, avec constatation des droits des actionnaires minoritaires et après élimination des opérations intra-groupes. La méthode de l'intégration globale est appliquée aux états financiers des entreprises dans lesquelles le groupe CAIRE exerce directement ou indirectement un contrôle exclusif.

L'intégration proportionnelle consiste à intégrer dans les comptes de l'entreprise consolidante la fraction représentative de ses intérêts dans les comptes de l'entreprise consolidée, après retraitements éventuels ; aucun intérêt minoritaire n'est donc constaté.

La mise en équivalence consiste à substituer à la valeur comptable des actions de la filiale détenues par la société mère, la part correspondante dans les capitaux propres de la filiale (résultat compris). Les titres mis en équivalence représentent la valeur des actions détenues par la mère dans les filiales consolidées par mise en équivalence. Cette valeur correspond à la quote-part des capitaux propres des filiales qui revient à la société mère.

La consolidation par mise en équivalence intervient lorsque la société mère exerce une influence notable sur la gestion et la politique financière de sa filiale. L'influence notable est présumée lorsqu'une société dispose, directement ou indirectement, d'une fraction au moins égale au cinquième des droits de vote de cette entreprise.

Une entreprise contrôlée (contrôle exclusif ou conjoint) ou sous influence notable n'intégrera le périmètre de consolidation du Groupe que si elle présente, seule ou avec d'autres, un intérêt significatif par rapport à l'image fidèle que doivent donner les comptes consolidés.

Les entreprises sont consolidées sur la base de leurs comptes sociaux. Les comptes sociaux des entreprises consolidées sont tous d'une durée de 12 mois.

<b>Entité juridique (*)</b>	<b>Pays</b>	<b>Méthode d'intégration(**)</b>	<b>Pourcentage d'intérêt</b>
C.A.I.R.E SA	France	I.G	100
SAS RPLANE 2	France	I.G	100
SAS RPLANE 3	France	I.G	100
SAS RPLANE 4	France	I.G	100
SAS RPLANE 5	France	I.G	100
SAS RPLANE 6	France	I.G	100
SAS RPLANE 7	France	I.G	100
SAS RPLANE 8	France	I.G	100
SAS RPLANE 9	France	I.G	100

(\*) Les SAS RPLANE sont des structures juridiques distinctes (ou entités ad hoc) contrôlées de manière exclusive et créées spécifiquement pour gérer l'acquisition d'aéronefs et leurs mise en location à une entité située en outre-mer. La SAS fonctionne comme une structure autopilotée et les décisions de gestion y sont prédéterminées.

Le cadre juridique de l'opération fait naître des options croisées (promesse d'achat – promesse de vente). Ces options à prix fixes sont exerçables à l'issue d'une période de 5 ans. Ces options croisées entre les SAS RPLANE 5, RPLANE 6, RPLANE 7 et CAIRE ont été exercées respectivement le 02 février 2016, le 21 décembre 2016 et le 28 décembre 2016.

(\*\*) I.G : Méthode de l'Intégration Globale

### **1.3.3. Retraitements de consolidation**

Les retraitements suivants sur les comptes sociaux ont été effectués :

- Les comptes réciproques entre les sociétés intégrées ainsi que les résultats internes à l'ensemble consolidé sont éliminés.
- Il n'y a pas de passif comptabilisé au titre de la provision pour départ en retraite dans les comptes sociaux ni dans les comptes consolidés. Le groupe n'a pas appliqué la méthode préférentielle du règlement CRC 99-02.

Ci-après les principales hypothèses retenues :

<b>Hypothèses actuarielles</b>	
Age départ retraite	65 ans
Probabilité de vie au terme	Table de mortalité INSEE
Probabilité d'être présent dans la société au terme	Taux annuel de rotation du personnel : 9,20% jusqu'à 55 ans, 0% au-delà
Evolution des salaires (inflation comprise)	2,5%
Charges sociales patronales	39%
Taux de rendement financier (inflation comprise)	5%
<b>Données récapitulatives du passif social (charges sociales patronales incluses)</b>	
Cadres	227 443
Non cadres	185 170
Total	412 613

- Les écritures passées dans les comptes individuels pour des raisons fiscales (amortissements dérogatoires) sont éliminées.
- Les contrats de crédit-bail sont retraités selon la méthode préférentielle préconisée par le règlement CRC 99-02.
- La situation fiscale différée a été prise en compte sur l'ensemble des retraitements de consolidation.

- Comptabilisation du crédit d'Impôts Investissements

Conformément à la Note d'information ANC du 11 janvier 2011, le produit de crédit d'impôt est comptabilisé, dans les comptes individuels de CAIRE, en diminution de l'impôt sur les bénéfices. Cette présentation fait l'objet d'un retraitement dans les comptes consolidés qui procède à un reclassement du crédit d'impôt en subvention d'exploitation conformément à la doctrine.

#### **1.4. Prise en compte de l'évènement COVID-19 dans les comptes consolidés**

- *Information au titre d'un évènement post-clôture*

*La crise sanitaire liée au Covid-19 et la promulgation de l'état d'urgence sanitaire par la loi n° 2020-290 du 23 mars 2020 constituent un évènement postérieur au 31 décembre 2019 qui n'a pas donné lieu à un ajustement des comptes annuels clos au 31 décembre 2019, c'est-à-dire que les actifs et passifs, les charges et produits mentionnés respectivement au bilan et au compte de résultat au 31 décembre 2019 sont comptabilisés et évalués sans tenir compte de cet évènement et de ses conséquences.*

- Information au titre de l'impact de l'épidémie de Covid-19 sur l'activité du Groupe postérieurement à la clôture de l'exercice

Conformément aux dispositions du PCG sur les informations à mentionner dans l'annexe, l'entreprise constate que cette crise sanitaire a un impact significatif sur son activité depuis le 1er janvier 2020, sans toutefois remettre en cause la continuité d'exploitation.

En raison de la nature même de l'activité, le Groupe CAIRE a dû suspendre l'exploitation de l'ensemble de ses lignes régulières à compter du 24 mars 2020 jusqu'au 21 mai 2020, date de redémarrage des premiers vols réguliers sur le marché francophone. Au cours de cette période intercalaire seuls, les réquisitions et le transport du fret (en mode dégradé) étaient assurés.

- Incidences :

Eu égard à une situation extrêmement évolutive, il est difficile d'en estimer les impacts financiers. A la date d'arrêté des comptes du groupe au 31/12/2019, celui-ci n'est pas en mesure de chiffrer, à ce stade, l'impact de la crise sur son patrimoine, sa situation financière et son résultat.

L'entreprise a toutefois mis en action un plan de continuité de l'activité en utilisant les mesures suivantes :

- Sécurisation des résultats et de la trésorerie par la mise en œuvre d'un programme de réduction des coûts et le recours aux mesures d'état d'urgence autorisant le report de certaines échéances sociales et fiscales ;
- Recours à l'activité partielle pour l'ensemble du personnel au sol et navigant de la compagnie ;
- Demande et obtention de prêts garantis par l'Etat auprès des partenaires financiers du Groupe ;
- Renégociation des termes et de l'application des accords de covenants bancaires de manière à éviter tous risques de défaut pour une période allant jusqu'au 31 décembre 2021 ;
- Ouverture de discussions avec les IRP dans le cadre du CSE afin de parvenir à la mise en place d'un accord de performance collective destiné à pérenniser les emplois et l'outil de production pendant et à la sortie de la crise sanitaire.

Eu égard à ces mesures et à la situation de l'entreprise à la date de l'arrêté des comptes le 31 juillet 2020, l'entreprise estime que la poursuite de son exploitation n'est pas remise en cause.

## **1.5. Notes sur le bilan et le compte de résultat**

### **1.5.1. Le Bilan**

#### **Immobilisations incorporelles**

Les immobilisations sont évaluées à leur coût d'acquisition et font l'objet d'un amortissement linéaire sur la durée d'utilité prévue.

- |                                       |           |
|---------------------------------------|-----------|
| ▪ Logiciels et licences informatiques | 2 à 3 ans |
| ▪ Autres                              | 1 an      |

#### **Immobilisations corporelles**

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées à leur coût historique diminué du cumul des amortissements et du cumul des pertes de valeur. Le coût historique inclut le coût d'acquisition ou le coût de production, les coûts directement attribuables pour disposer de l'immobilisation dans son lieu et dans ses conditions d'exploitation.

L'amortissement est calculé de manière linéaire sur la durée de vie d'utilité prévue. Les durées d'utilisation sont revues à chaque clôture.

L'actif est déprécié lorsque la plus grande valeur entre la valeur actuelle et la valeur vénale est inférieure à la valeur nette comptable.

Les principales durées d'amortissement (linéaire) sont les suivantes :

- |                                      |            |
|--------------------------------------|------------|
| - Matériel et pièces détachées       | 4 à 5 ans  |
| - Matériel de transport terrestre    | 3 à 5 ans  |
| - Aéronefs de type :                 |            |
| ○ ATR 42-500                         | 20 ans     |
| ○ ATR 42-600                         | 20 ans     |
| ○ LET – 410                          | 15 ans     |
| ○ Twin-Otter                         | 10 ans     |
| - Autres immobilisations corporelles | 2 à 10 ans |

Les avions sont évalués en fonction de comparables de marché et par rapport à l'actualisation de leurs profits futurs. Une provision pour dépréciation d'actif est enregistrée si la valeur de marché est durablement inférieure à la valeur comptable des actifs sous-jacents.

#### **Valorisation des pièces détachées avions :**

- **Pièces achetées neuves** (notamment chez ATR) : Sur la base du prix figurant sur la « Price List », elles sont amortissables jusqu'à concurrence de 50 % de la valeur « Price List ». Ces pièces sont amorties sur une durée de 4 à 5 ans, correspondant à la durée d'utilisation par le groupe.

- **Pièces achetées d'occasion** : Ces pièces ne sont pas amorties puisqu'elles auront toujours le même prix sur le marché de l'occasion. Les coûts de réparation et de maintenance sur ces pièces sont passés directement en charges.

### **Immobilisations financières**

Les titres de participation figurent au bilan pour leur prix d'acquisition par le groupe et sont dépréciés lorsque leur valeur actuelle, appréciée notamment sur la base de valeurs de référence ou de perspectives de résultats futurs, le justifie.

Les titres mis en équivalence figurent au bilan à la valeur correspondant à la quote-part des capitaux propres des filiales qui revient à la société mère.

### **Stocks des autres approvisionnements :**

La méthode d'évaluation retenue est le coût moyen unitaire pondéré (CMUP). Les frais d'approche sur les stocks sont déterminés à partir d'un pourcentage calculé sur la base des éléments de la comptabilité et viennent majorer la valorisation du stock suivi par Amasis, logiciel de gestion du stock de pièces.

### **Créances d'exploitation**

Les créances sont valorisées à leur valeur nominale. Une provision pour dépréciation est constituée lorsque la valeur probable de réalisation est inférieure à la valeur comptable.

### **Impôts différés**

Les impôts différés sont comptabilisés au titre des différences temporaires d'impositions, des retraitements de consolidation ou de la constatation de déficits reportables. L'enregistrement des impôts différés est constaté au regard de la situation fiscale de l'entreprise, dans le respect du principe de prudence.

A la clôture des comptes, les impôts différés actifs et passifs sont d'abord compensés au niveau de chacune des entités rentrant dans le périmètre de consolidation. Il en ressort un impôt différé net actif ou passif porté respectivement à l'actif circulant et au poste provision pour charges au passif des comptes consolidés.

Les impôts différés actifs relatifs aux déficits reportables des sociétés R-Plane 2, R-Plane 3, R-Plane 4, R-Plane 5, R-Plane 6, R-Plane 7, R-Plane 8 et R-Plane 9 sont activés au bilan dans leur totalité. Le Groupe estime qu'ils seront consommés grâce aux bénéfices imposables attendus de CAIRE SA sur les prochaines années.

Le produit d'impôts différés sur retraitement conso au titre de l'exercice 2019 enregistré dans les comptes est de : - 116 K€

Le solde d'impôts différés de 7 166 K€ au 31 décembre 2019 correspond exclusivement au report à nouveau de N-1 et représente le solde net des impôts différés résultant des différences temporaires, des retraitements consolidés et de la constatation des déficits reportables traités antérieurement.

Le solde d'impôts différés, pour 7 166 K€ au 31 décembre 2019, est essentiellement constitué :

- De retraitements conso de l'année : 116 K€
- De Stock déficits reportables : 6.923 K€
- D'autres retraitements conso dont différences temporaires, écart de conversion, crédit-bail : 127 K€

### **Trésorerie et équivalents de trésorerie**

Cette rubrique comprend les soldes en banque, les fonds de caisse et les autres placements à court terme très liquides, assortis d'une échéance à l'origine inférieure ou égale à trois mois.

Disponibilités et dépôts à court terme :

En raison de leur caractère court terme et leur échéance les disponibilités et dépôts à terme ne présentent pas de risque de valeur.

### **Capitaux propres consolidés**

Les comptes courants d'associés présentant un caractère de réserves sont inclus aux capitaux propres consolidés.

Ces comptes courants sont exclusivement destinés à la souscription d'une augmentation capital par voie de compensation d'égal montant dans le délai de 5 ans de la réalisation de l'investissement éligible aux dispositions de l'article 199 undecies B du CGI.

### **Provisions pour risques et charges**

Les risques et charges, nettement précisés quant à leur objet, que des événements survenus ou en cours rendent probables, entraînent la constitution de provisions.

Les provisions pour risques et charges sont des passifs dont l'échéance ou le montant n'est pas fixé de façon précise. Elles sont évaluées pour le montant correspondant à la meilleure estimation de la sortie de ressources nécessaire à l'extinction de l'obligation.

### **Dettes financières**

L'acquisition en 2018 de l'ATR 72-600 FOMYN, ouvrait droit à la TVA Non Perçue Récupérable (NPR) prévues aux dispositions de l'article 295 A du CGI d'un montant de 1.718 K€. La créance résultant de ce crédit de TVA NPR avait fait l'objet d'un crédit relais en préfinancement à hauteur de 1.646 K€. La créance de TVA NPR correspondante a été encaissée au cours du 1er semestre 2019 et est venue rembourser le crédit relais correspondant.

L'acquisition en 2019 en location-financement de deux Twin-Otter DHC 6-400 Series respectivement immatriculés FOMYR et FOMYS, ouvre droit à un crédit d'impôt d'un montant de 4.418 K€ conformément aux nouvelles dispositions prévues à l'article 244 quater W du CGI. Ce crédit d'impôt fait l'objet d'un crédit relais court terme en préfinancement de 2.194 K€ sur l'un des contrats et d'un aménagement du montant des loyers sur le second contrat de location-financement.

### **Fournisseurs et autres créditeurs**

En raison de leur caractère court terme, les valeurs historiques retenues dans les comptes consolidés sont des estimations raisonnables de leur valeur de marché.

**1.4.2. Le Compte de Résultat**

**Chiffre d'affaires consolidé**

Le chiffre d'affaires intègre les taxes aéroportuaires (taxes d'aéroport, taxes de l'aviation civile, taxes de solidarité, R.O.C, RSTCA etc...).

Le chiffre d'affaires comptabilisé est un chiffre d'affaires au transport et non à l'émission. A la clôture de l'exercice, les billets émis et non transportés sont identifiés dans un compte de produit constaté d'avance placé au passif du bilan. En corollaire, les commissions portant sur la vente des billets non transportés sont identifiées dans un compte de charge constaté d'avance à l'actif du bilan. Les billets périmés à la date de clôture sont constatés en chiffre d'affaires.

**Résultat d'exploitation**

Le résultat d'exploitation correspond à l'ensemble des charges et produits ne résultant pas des activités financières, des sociétés mises en équivalence, des activités arrêtées ou en cours de cession et de l'impôt.

**Remarques sur la ventilation du chiffre d'affaires en HT et TTC :**

Tableau de la ventilation du chiffre d'affaires (en hors taxes et TTC) = 75 967 130 € TTC

<b>Nature du chiffre d'affaires</b>	<b>Montant TTC</b>	<b>Taux</b>
Prestations de services	75 327 618	99,16%
Produits des activités annexes (*)	639 512	0,84%
<b><i>TOTAL CA TTC</i></b>	<b>75 967 130</b>	<b>100.00 %</b>
<b><i>Dont TAXES passagers</i></b>	13 009 220	
<b><i>TOTAL CA HORS TAXES</i></b>	<b>62 957 910</b>	

**Remarque sur les produits annexes (\*)**

Les produits annexes sont composés de refacturation de personnel mis à disposition et de handling.

Les produits annexes sont composés de :

- Redevances utilisation licence informatique : 330 K€
- Refacturation du personnel mis à disposition : 119 K€
- Participation marketing sur contrats commerciaux : 87 K€
- Refacturation quote-part frais montage crédit-bail avions : 70 K€
- Refacturation Assistance et Handling : 24 K€

- Divers : 9 K€

### **Résultat financier**

Le résultat financier est constitué essentiellement d'opérations sur titres de participation et de la quote-part des apports investisseurs virée au résultat financier à raison d'1/7<sup>ème</sup> par exercice (la durée d'engagement minimum de location des aéronefs entre les entités ad hoc et CAIRE étant de 7 ans) minorée des charges d'emprunts.

### **Résultat exceptionnel**

Les charges et produits exceptionnels sont constitués d'éléments qui en raison de leur nature, de leur caractère inhabituel et de leur non récurrence ne peuvent être considérés comme inhérents à l'activité opérationnelle du Groupe.

### **Résultat par actions**

Le résultat de base par action est calculé selon le référentiel français. Il est obtenu en divisant le résultat net consolidé par le nombre moyen pondéré d'actions en circulation au cours de l'exercice.

### **Instruments financiers à terme**

N/A

### **Honoraires relatifs à la mission de commissariat aux comptes de l'exercice 2019**

- Au titre du contrôle légal des comptes annuels : 70 000 €
- Au titre de l'examen limité des comptes sociaux et consolidés intermédiaires : 19 000 €
- Services autres que la certification des comptes (SACC attestations) : 10 000 €

### **Comptabilisation et présentation du CICE**

Le CICE a été remplacé à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2019 par un allègement de cotisations patronales pérenne, ciblé sur les bas salaires.

L'impact de la réforme du CICE se traduit donc mécaniquement au poste de charges sociales par une diminution liée aux nouveaux dispositifs d'allègements mis en place.

Carte du réseau de la Compagnie Aérienne Inter Régionale Express 2019

