

AIR FRANCE KLM

Résultats annuels 2005-06

18 mai 2006



Sommaire

Introduction

Jean-Cyril Spinetta

Activité

Pierre-Henri Gourgeon

Résultats

Philippe Calavia

Stratégie et perspectives

Jean-Cyril Spinetta
Leo van Wijk

Nos très bons résultats 2005-06...

- + Chiffre d'affaires : 21,4 Md€ (+10%)
 - Forte progression des recettes passage et cargo
- + Résultat d'exploitation : 936 m€ (+69%)
 - Marge d'exploitation en amélioration de 1,6 point à 4,4%
- + Un free cash flow supérieur à 1 milliard d'euros
- + Un résultat net par action de 3.47 € et un dividende de 30 cts d'€

...illustrent la réussite de notre fusion

- + Les résultats annuels confirment l'avantage compétitif du groupe...
- + ...illustrent le succès opérationnel et financier de la fusion...
- + ...et confirment la pertinence de notre stratégie de croissance rentable

AIR FRANCE KLM

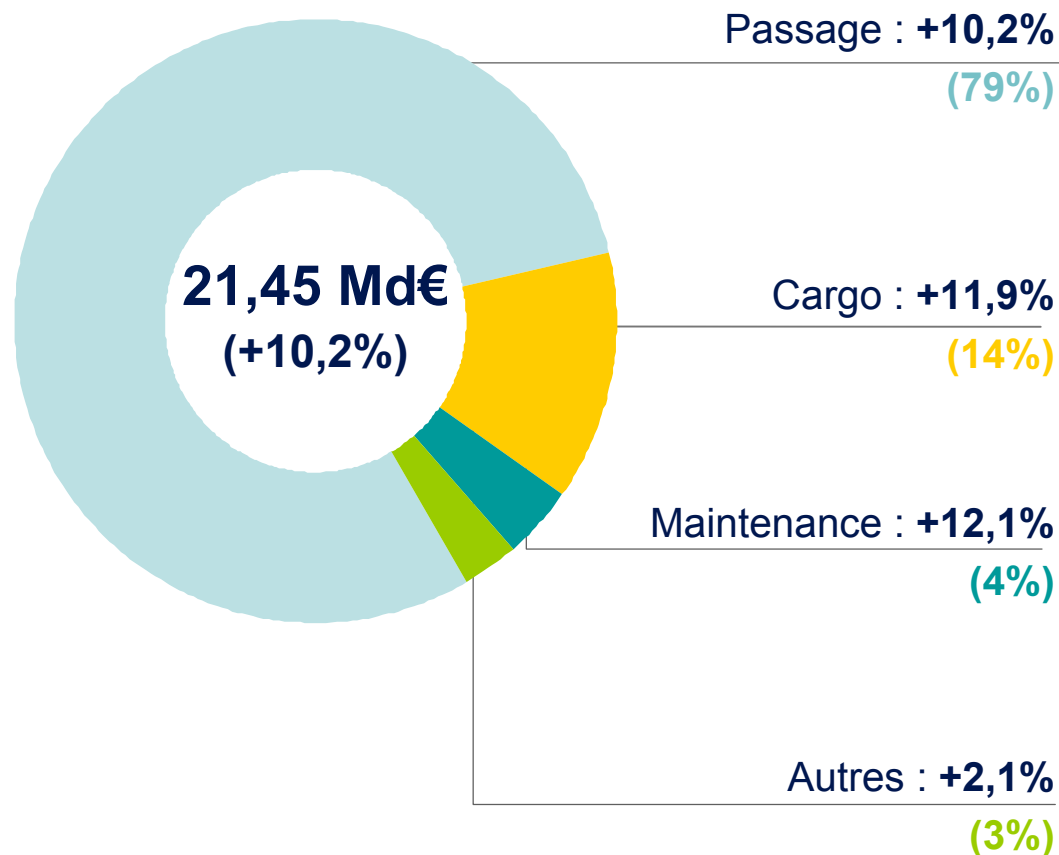
Une activité
extrêmement dynamique

Pierre-Henri Gourgeon



Activité en hausse dans l'ensemble des métiers

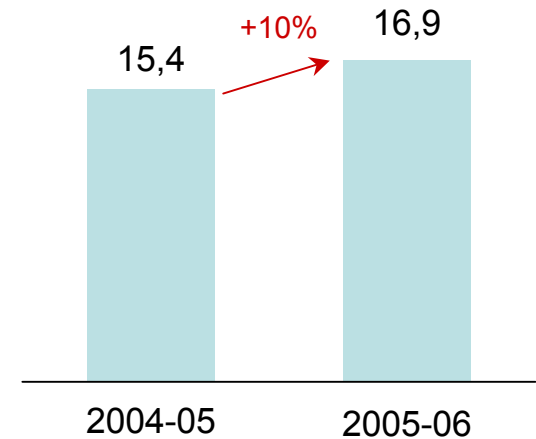
Chiffre d'affaires en Md€
Exercice 2005-06



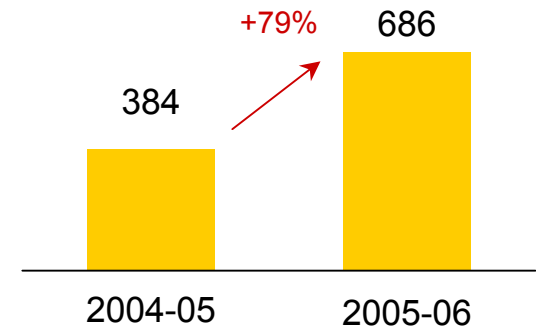
Activité passage

- + Un contexte favorable
 - Une demande soutenue
- + Air France-KLM : une excellente performance
 - Bonne performance de l'ensemble des réseaux
 - Renforcement du trafic affaires
 - Progression de la recette unitaire
 - Retour aux bénéfices du réseau moyen-courrier
 - Amélioration de la rentabilité de l'activité passage

Chiffre d'affaires total passage
(en Md€)



Résultat d'exploitation passage
(en m€)



Forte progression de l'activité et du coefficient d'occupation...

4^{ème} trimestre

SKO

Coefficient d'occupation

78,3%

+ 7,5%

+ 0,4 pt

78,7%

PKT

+ 8,2%

T4 2004-05

T4 2005-06

Exercice (avril-mars)

70 millions de passagers (+6,4%)

SKO

Coefficient d'occupation

78,9%

+ 6,2%

+ 1,7 pt

80,6%

PKT

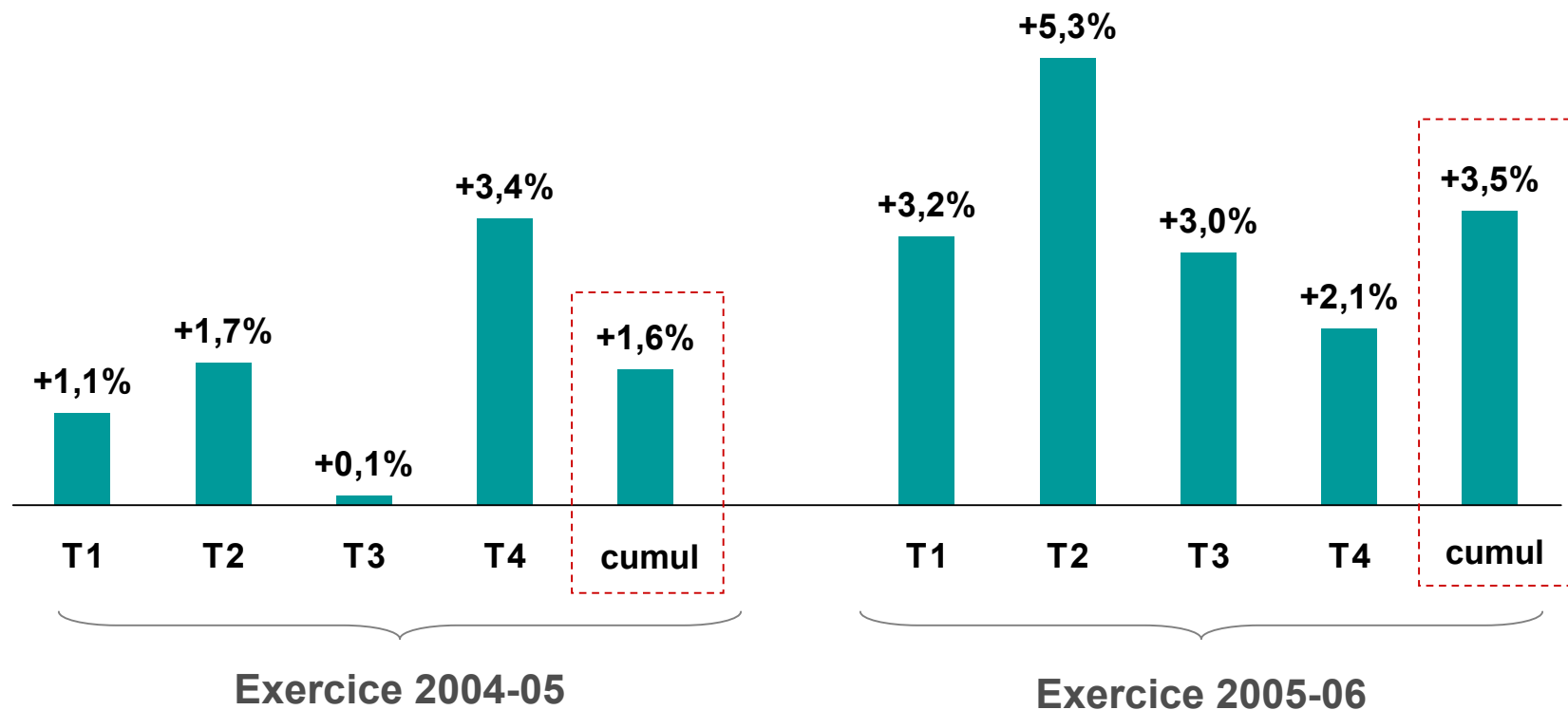
+ 8,6%

2004-05

2005-06

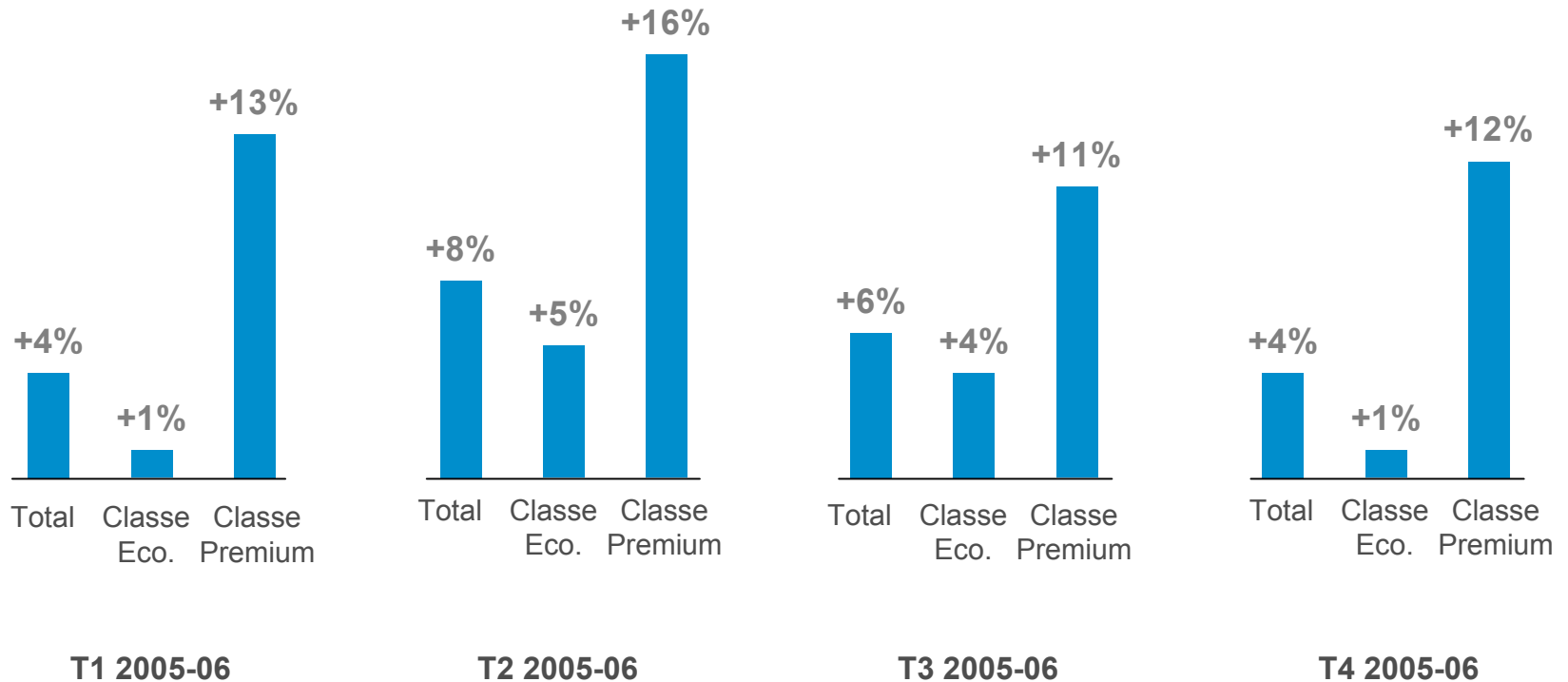
...avec une hausse de la recette unitaire hors change

■ RSKO hors change (total réseau)



Forte progression de la recette unitaire haute contribution...

■ RSKO hors change (réseau long-courrier)

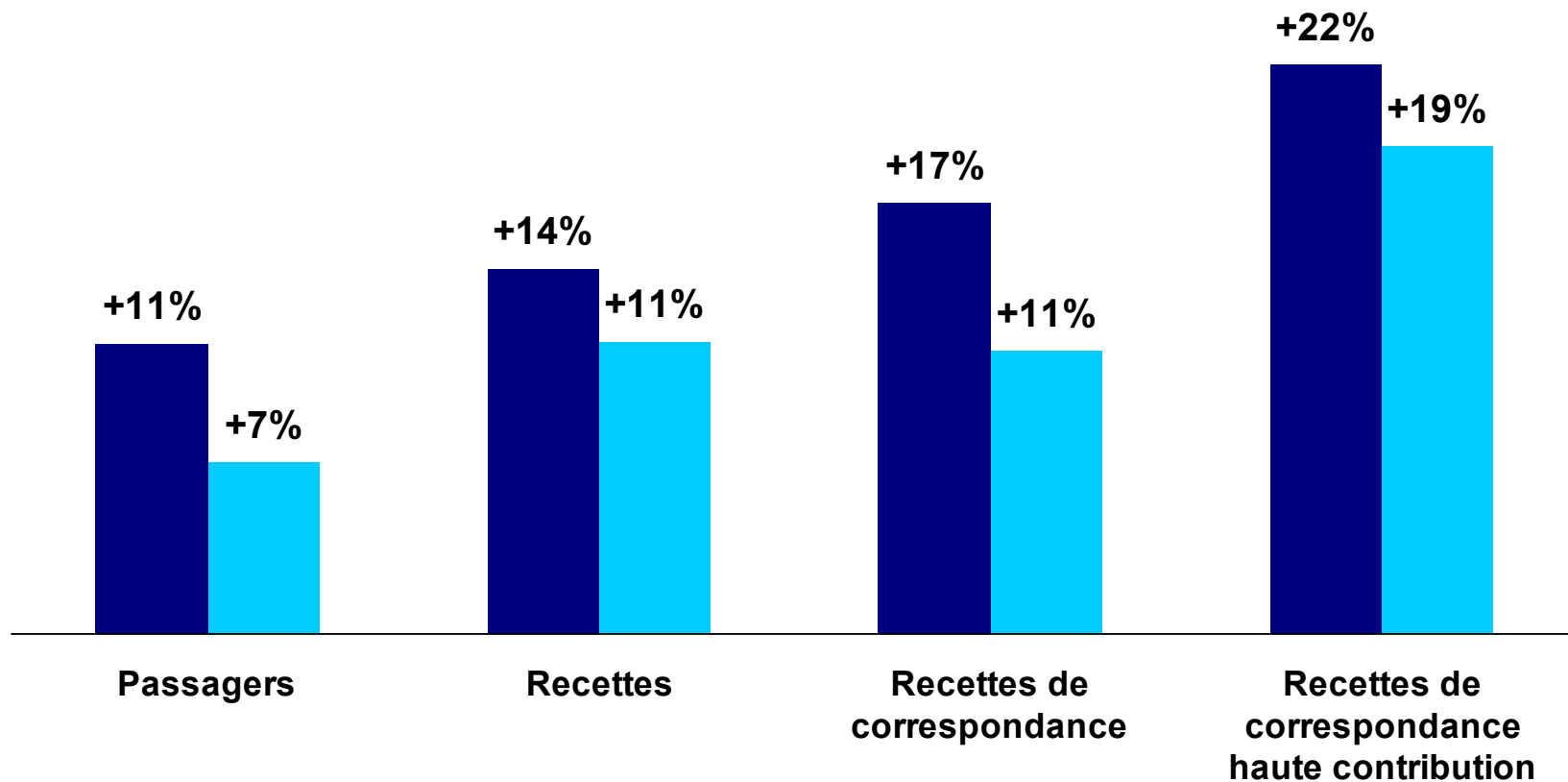


...soutenue par notre stratégie multi-hubs

Trafic long-courrier à CDG et AMS
(Exercice 2005-06)

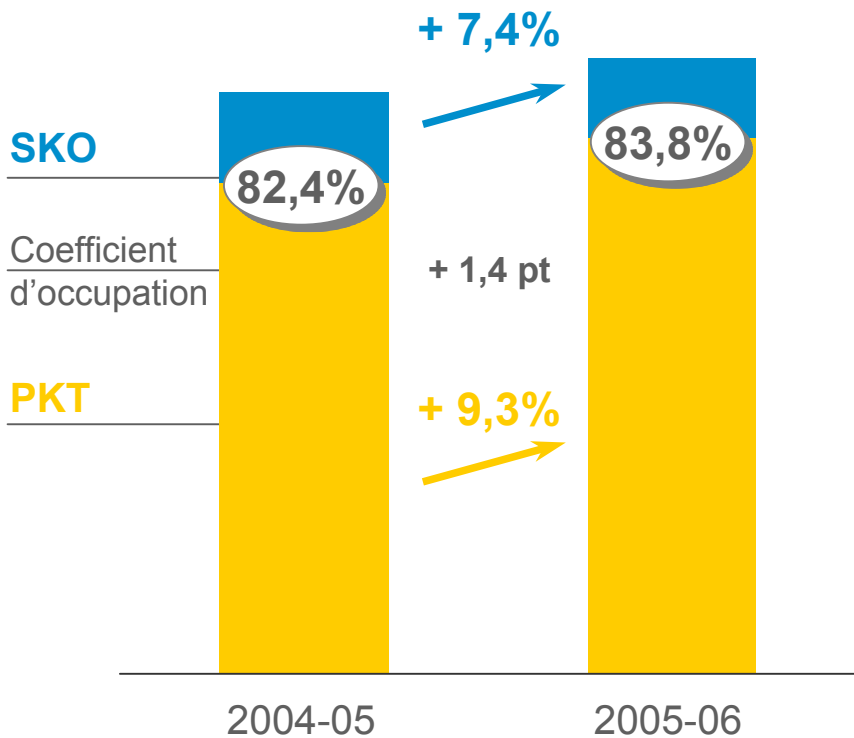
■ Air France

■ KLM

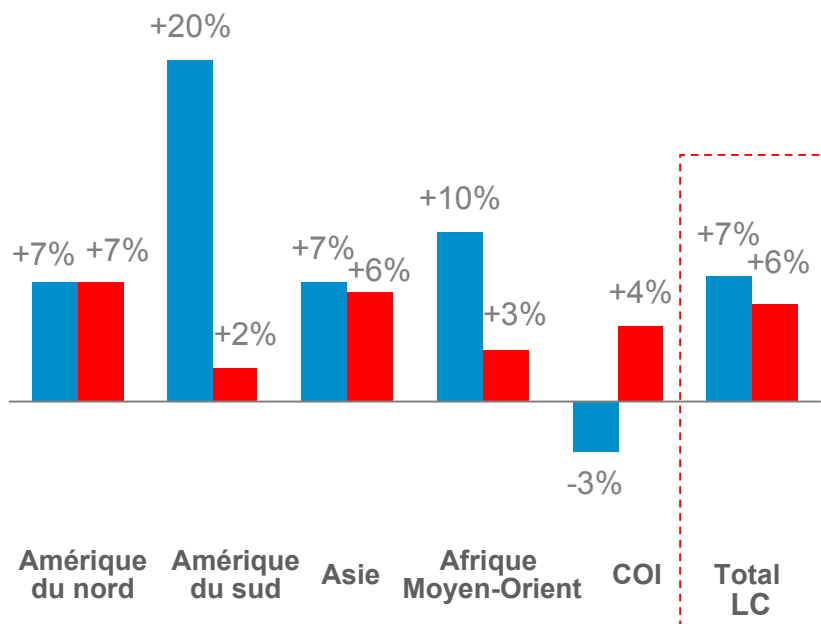


Des niveaux records sur le long-courrier...

Réseau long-courrier

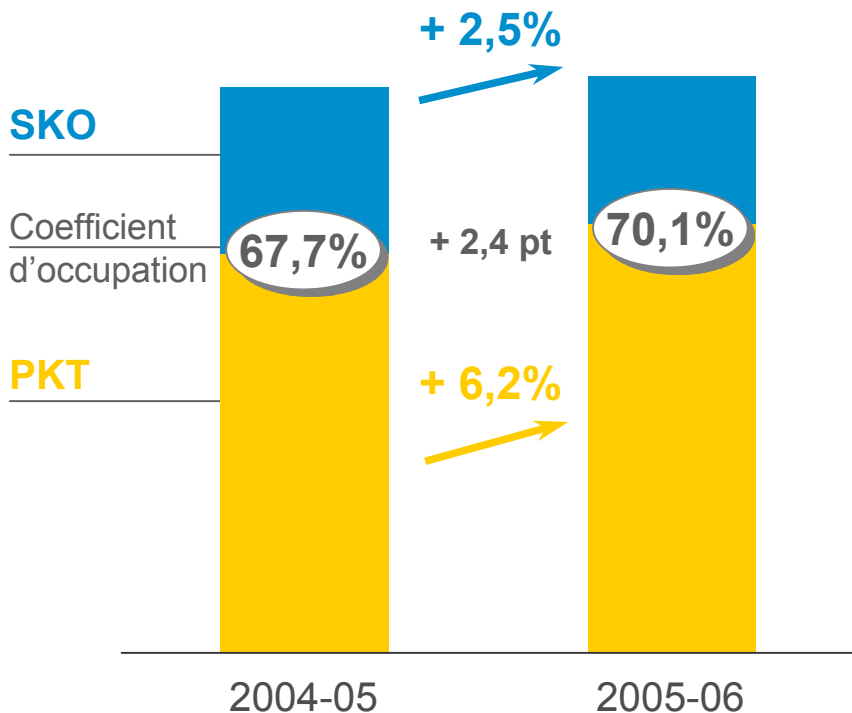


■ Offre en SKO ■ RSKO hors change

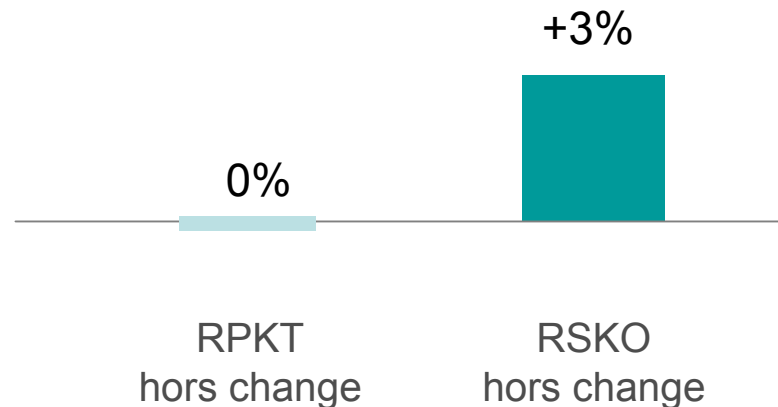


...et une excellente performance du réseau européen

Réseau moyen-courrier (y/c France)



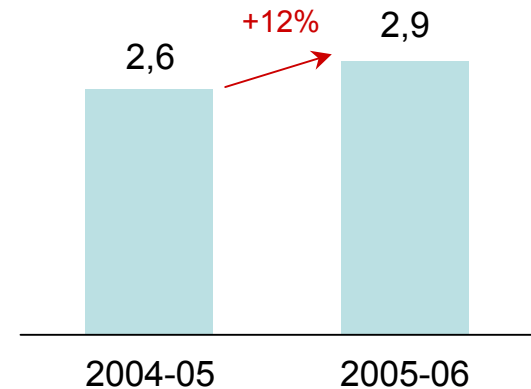
Recettes unitaires (Exercice 2005-06)



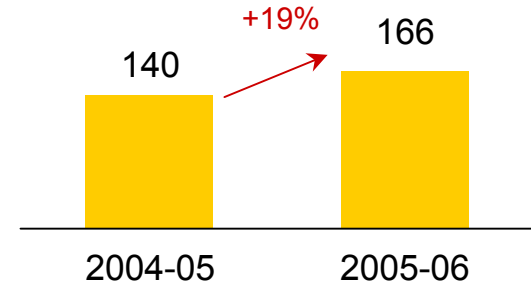
Activité cargo

- + Un environnement contrasté
 - Une demande mondiale soutenue
 - Une faiblesse des exportations européennes
 - Un renforcement de la concurrence
- + Air France-KLM : une performance satisfaisante grâce à la forte hausse du yield...
- + ...et les premiers effets de la nouvelle organisation

Chiffre d'affaires total cargo
(en Md€)

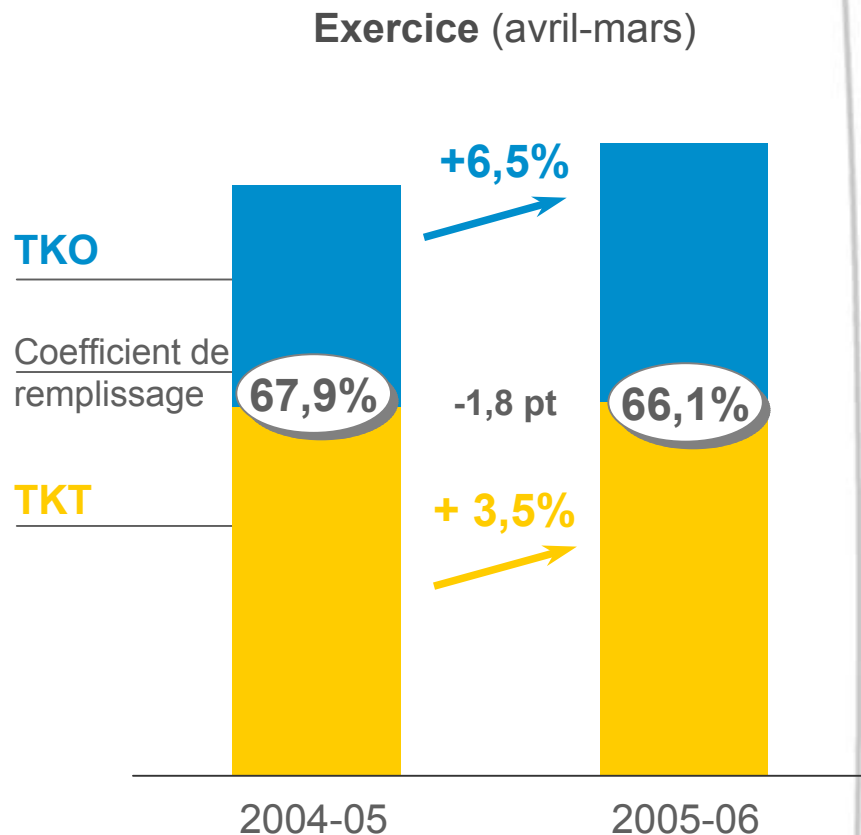
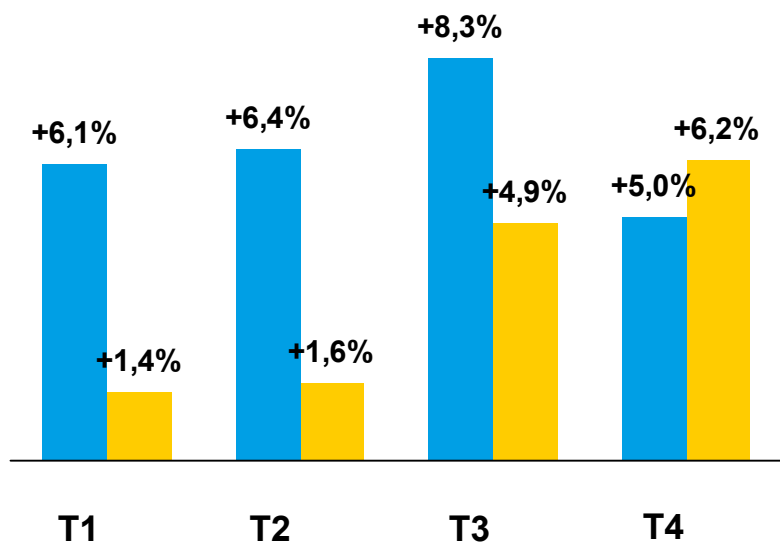


Résultat d'exploitation cargo
(en m€)



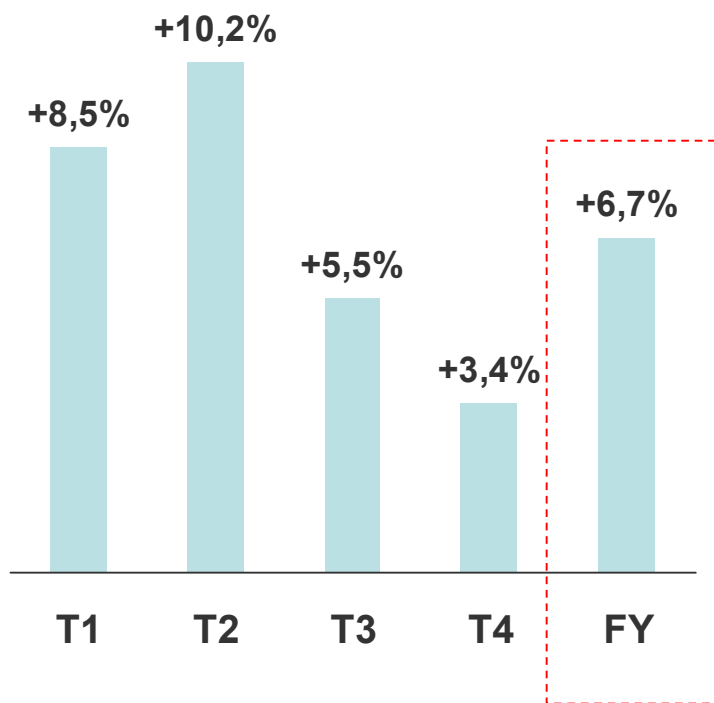
Une amélioration du trafic au second semestre

- Offre en TKO
- Trafic en TKT

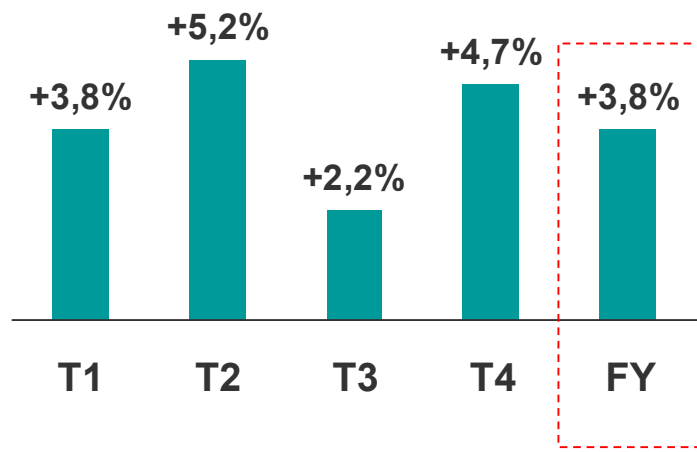


Très bon niveau de recette unitaire

Recette unitaire à la TKT hors change



Recette unitaire à la TKO hors change



Activité maintenance

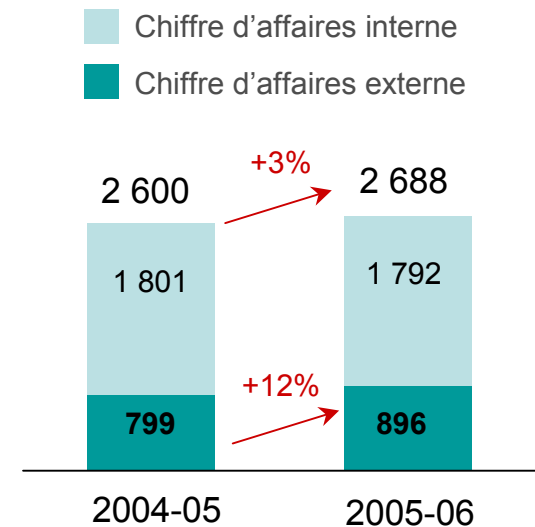
+ Contexte

- ▶ Un marché actif (38,3 Md\$ en 2005)
- ▶ Une concurrence vive y compris de la part des constructeurs.
- ▶ Poursuite de la consolidation des acteurs

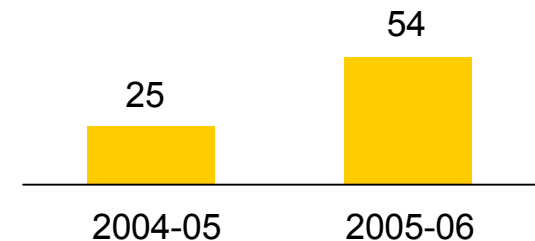
+ Air France-KLM

- ▶ Une activité de support d'équipements (révision & logistique) en développement
- ▶ Démarrage des révisions en interne des moteurs CFM56-7, CF6-80E1 et GE90
- ▶ Poursuite des synergies achats

Chiffre d'affaires maintenance
(en m€)



Résultat d'exploitation maintenance
(en m€)



Autres activités

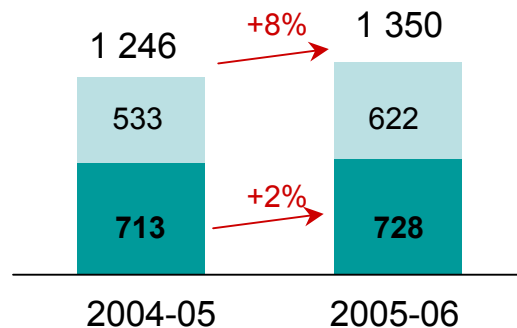
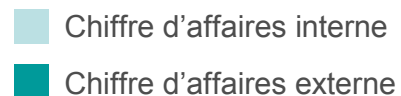
+ Activité Catering

- ▶ Un chiffre d'affaires tiers de 260 m€

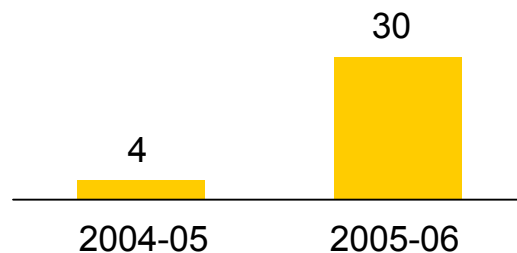
+ Activité charter de Transavia

- ▶ Un chiffre d'affaires de 468 m€ (+14%)

Chiffre d'affaires autres (en m€)



Résultat d'exploitation autres (en m€)



AIR FRANCE KLM

Des résultats
en forte hausse

Philippe Calavia



Traitement comptable du surplus des fonds de pension de KLM

+	La reconnaissance du surplus des fonds de retraite de KLM était sujette à débat au sein de la profession comptable	
+	Dans cette attente, Air France-KLM n'avait reconnu dans ses comptes 2004-05 que 424 m€ d'écart d'acquisition négatif lors du passage aux IFRS	424
+	Sur la base des interprétations actuelles des autorités et des commissaires aux comptes, le surplus des fonds de pension a été reconnu entièrement dans les comptes	
	Reprise de la part de l'écart d'acquisition négatif lié au surplus	622
	Revue du plafonnement et de la revalorisation des plans	306
		<hr/>
	→ Impact total sur la situation nette au 1 avril 2004	1 352
	→ Diminution des charges de retraites 2004-05 (avant impôts)	70

Un 4^{ème} trimestre à l'équilibre

en m€

	31 mars 2006	31 mars 2005 nouveau pro forma*	variation	31 mars 2005 pro forma publié
Chiffre d'affaires	5 197	4 610	+12,7%	4 610
Charges d'exploitation courantes	(5 201)	(4 640)	+12,1%	(4 659)
Résultat d'exploitation	(4)	(30)	ns	(49)
<i>Marge d'exploitation</i>	<i>(0,1%)</i>	<i>(0,7%)</i>	<i>+0,6 pt</i>	<i>(1,1%)</i>
<i>Marge d'exploitation ajustée**</i>	<i>1,0%</i>	<i>0,5%</i>	<i>+0,5 pt</i>	<i>0,0%</i>
Autres produits et charges non courants	(9)	(7)		(5)
Résultat des activités opérationnelles	(13)	(37)		(54)
Coût de l'endettement financier net	(53)	(52)		(53)
Impôts	72	81		64
Résultat net part du groupe	7	10		(25)

* Comptes pro forma 2004-05 en IFRS intégrant la reprise du surplus des fonds de pension

** résultat d'exploitation courant ajusté de la part des frais financiers des loyers opérationnels (34%)

Des résultats annuels en forte progression

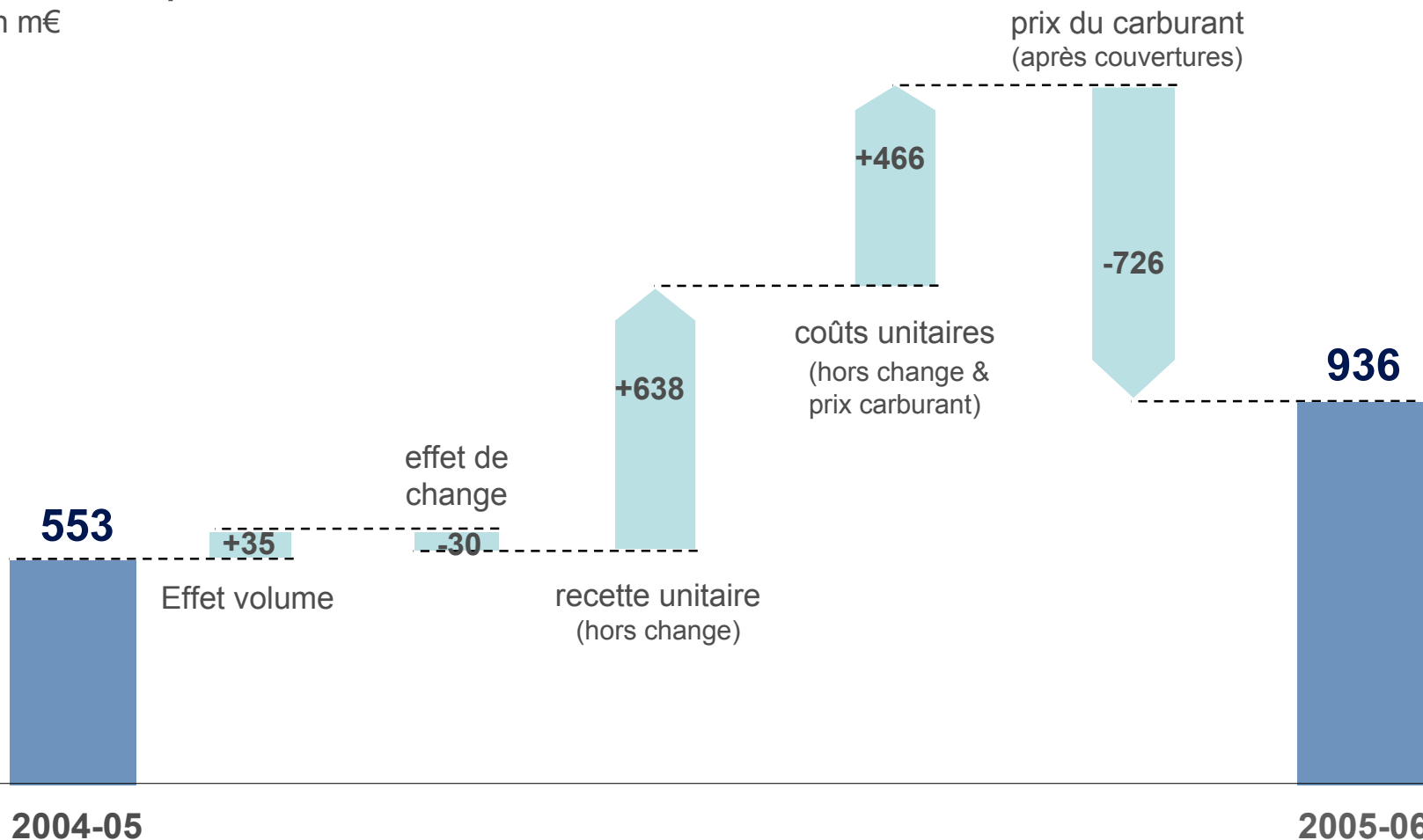
en m€	2005-06	2004-05 nouveau pro forma*	variation	2004-05 pro forma publié
Chiffre d'affaires	21 448	19 467	+10,2%	19 467
Charges d'exploitation courantes	(20 512)	(18 914)	+8,4%	(18 984)
Résultat d'exploitation	936	553	+69,3%	483
<i>Marge d'exploitation</i>	4,4%	2,8%	+1,6 pt	2,5%
<i>Marge d'exploitation ajustée**</i>	5,4%	3,8%	+1,6 pt	3,5%
Autres produits et charges non courants	519	1 378	ns	516
Résultat des activités opérationnelles	1 455	1 931	ns	999
Coût de l'endettement financier net	(224)	(229)		(230)
Impôts	(256)	(133)		(146)
Résultat net part du groupe	913	1 704	ns	706
Résultat net hors retraitement des pensions	913	706	+29,3%	706

* Comptes pro forma 2004-05 en IFRS intégrant la reprise du surplus des fonds de pension

** résultat d'exploitation courant ajusté de la part des frais financiers des loyers opérationnels (34%)

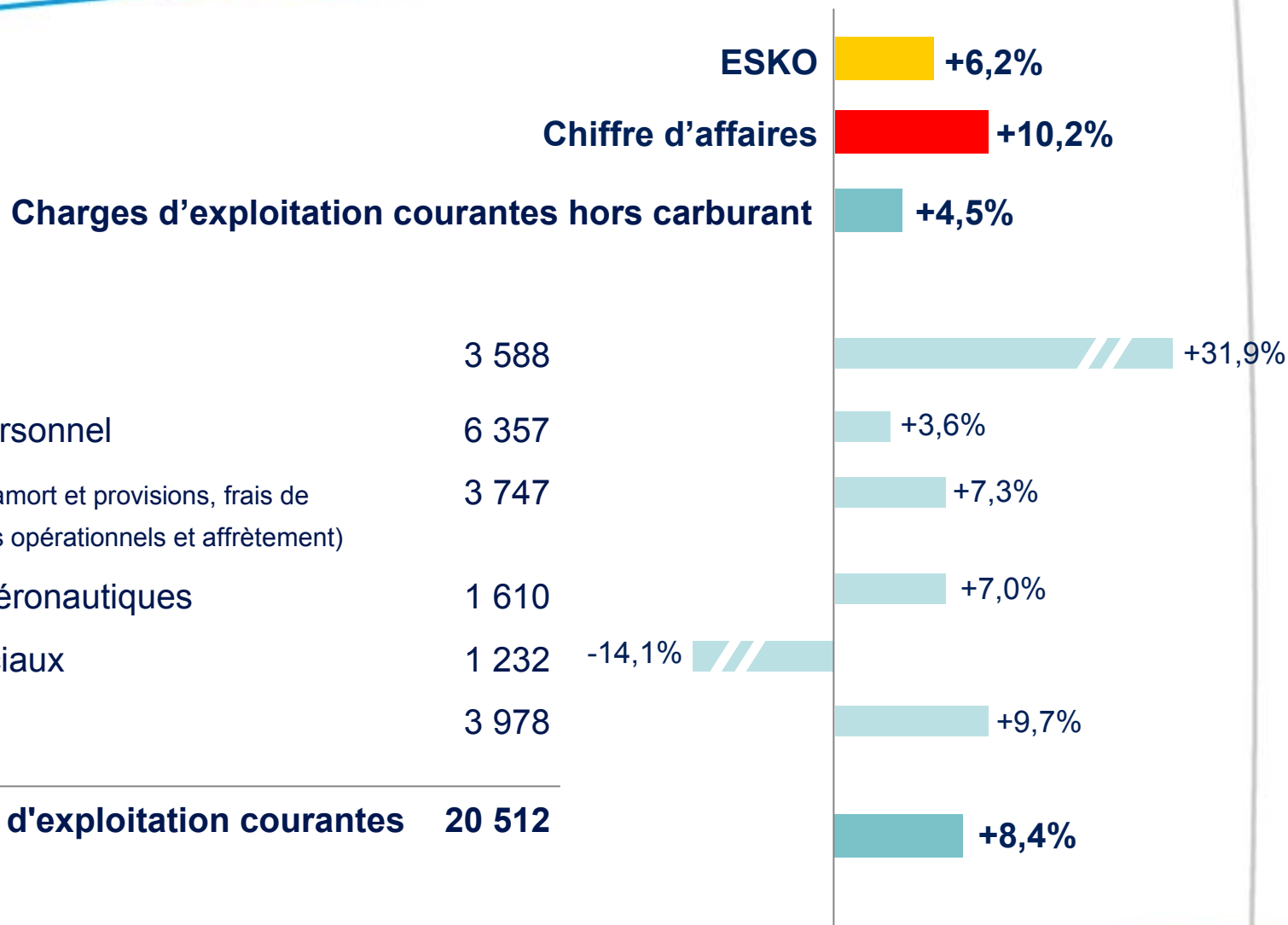
Analyse de l'évolution du résultat d'exploitation

Résultat d'exploitation
en m€



Des charges d'exploitation maîtrisées

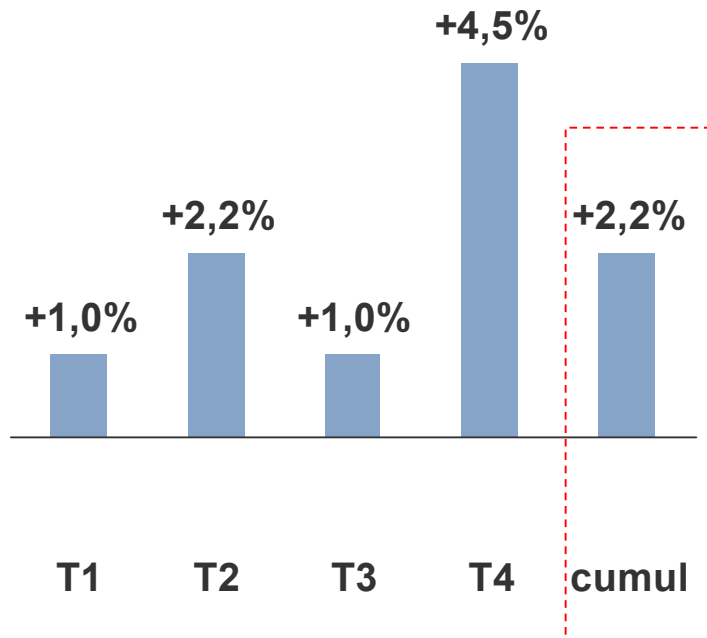
Exercice 2005-06
en m€



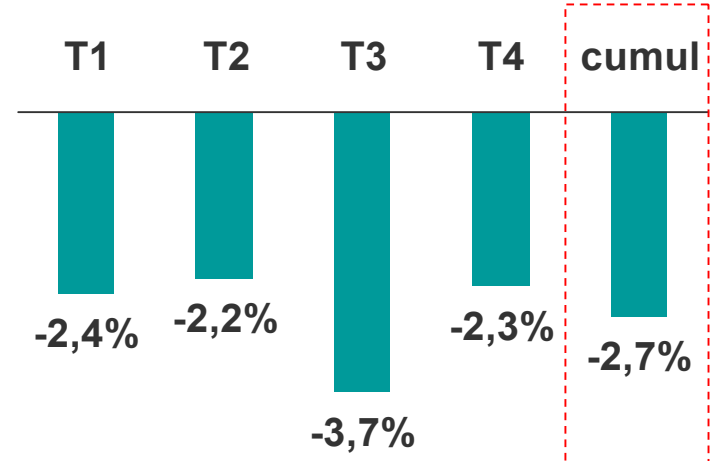
Baisse des coûts unitaires à change et pétrole constants

Variations pro forma

Coûts unitaires à l'ESKO



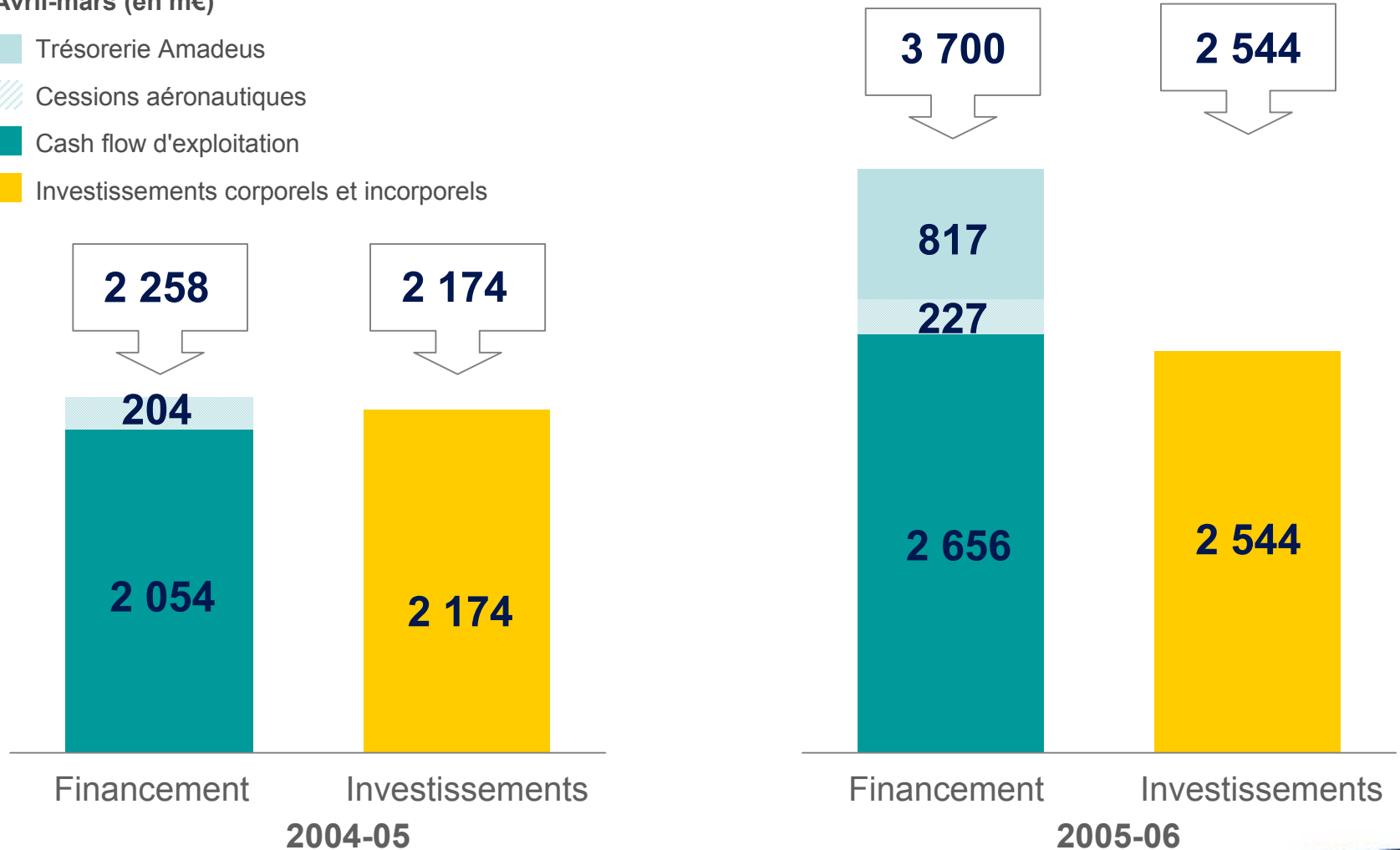
Coûts unitaires à l'ESKO (hors effets de change et prix carburant)



Un cash flow disponible supérieur à 1 milliard d'euros

Avril-mars (en m€)

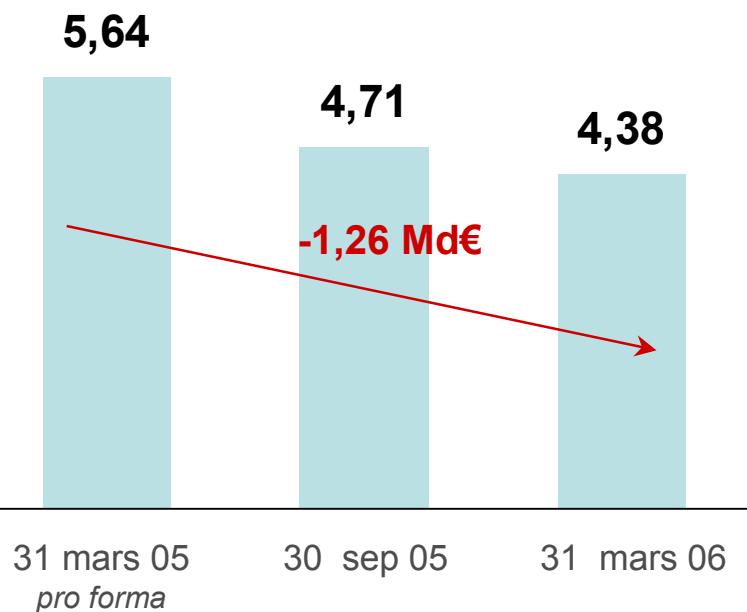
- Trésorerie Amadeus
- Cessions aéronautiques
- Cash flow d'exploitation
- Investissements corporels et incorporels



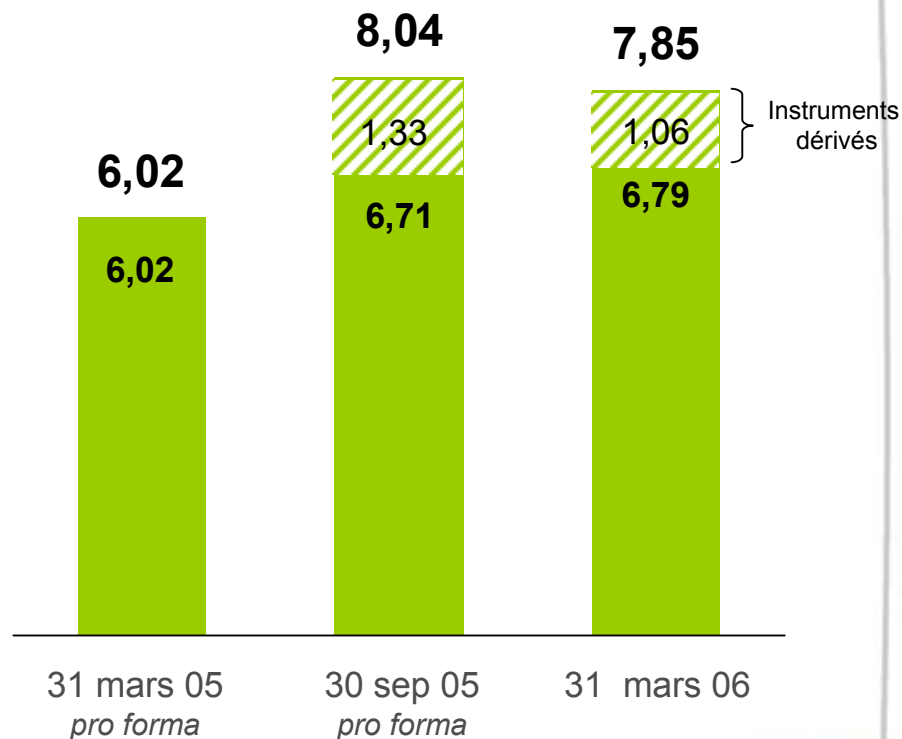
Poursuite de la baisse de l'endettement net...

Ratio d'endettement
au 31 mars 2006 : **0,56**

Endettement financier net
(en milliards d'euros)

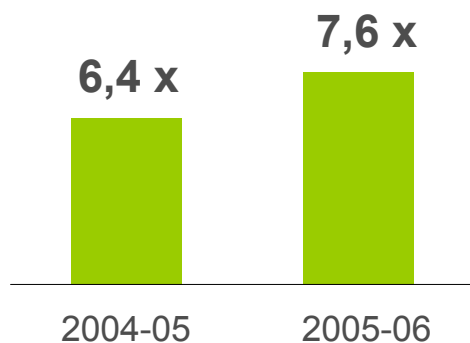


Capitaux propres
(en milliards d'euros)

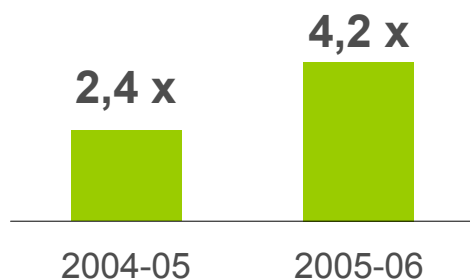


...et renforcement de la situation financière

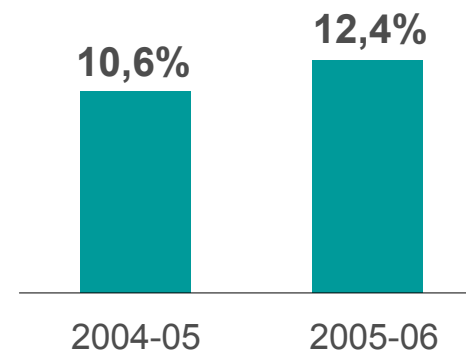
EBITDAR / frais financiers nets ajustés*



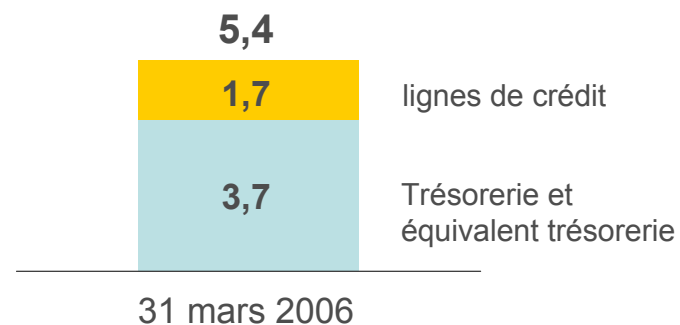
EBIT / frais financiers nets



Marge de cash flow opérationnel



Cash disponible (en Md€)



* ajustés de la part des frais financiers des loyers opérationnels (34%)

AIR FRANCE KLM

Stratégie et perspectives

Jean-Cyril Spinetta

Leo van Wijk



Nos ambitions

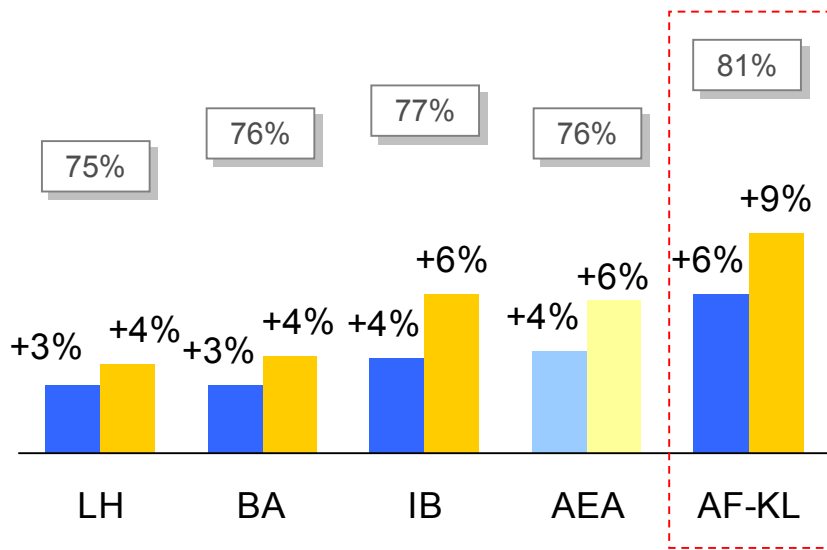
- ✦ Conforter le leadership d'Air France-KLM
- ✦ Renforcer les atouts économiques du Groupe
- ✦ Poursuivre la stratégie de croissance rentable

Air France-KLM confirme son leadership...

Exercice 2005-06

■ Offre en SKO ■ Trafic en PKT

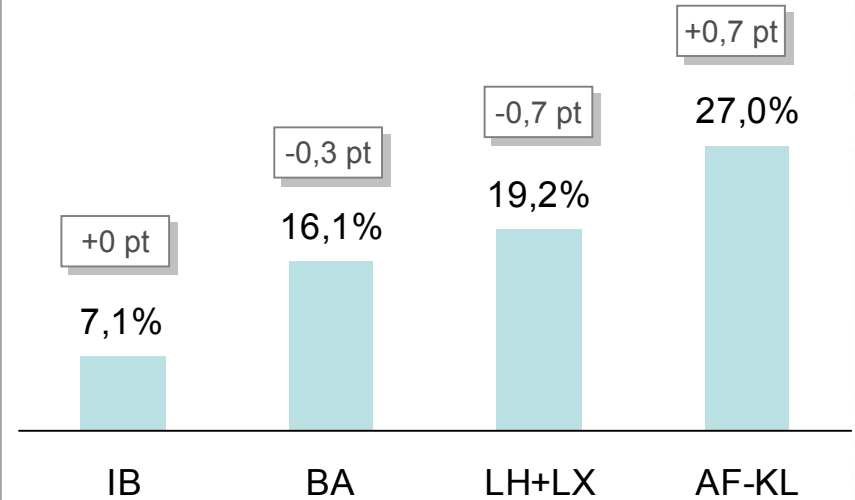
xx% Coefficient d'occupation



sources : compagnies, AEA

Exercice 2005-06

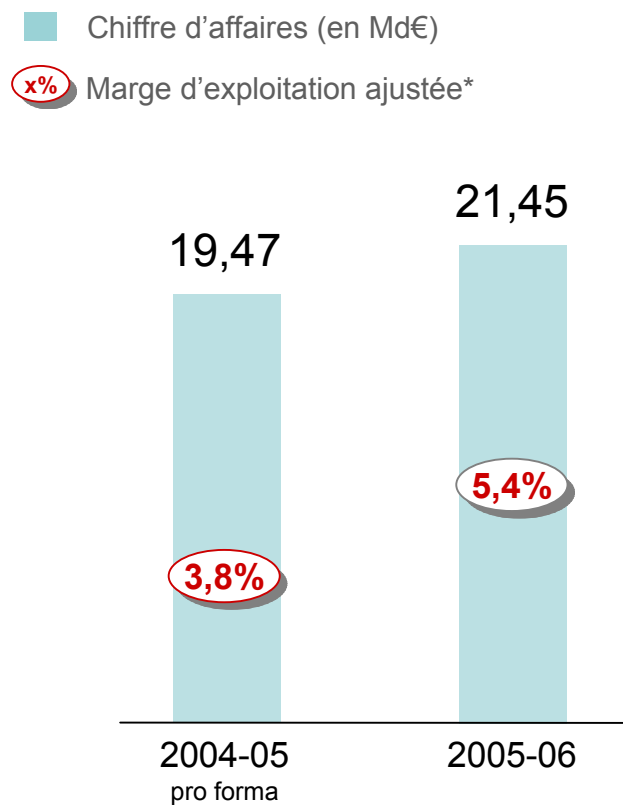
Parts de trafic dans l'AEA



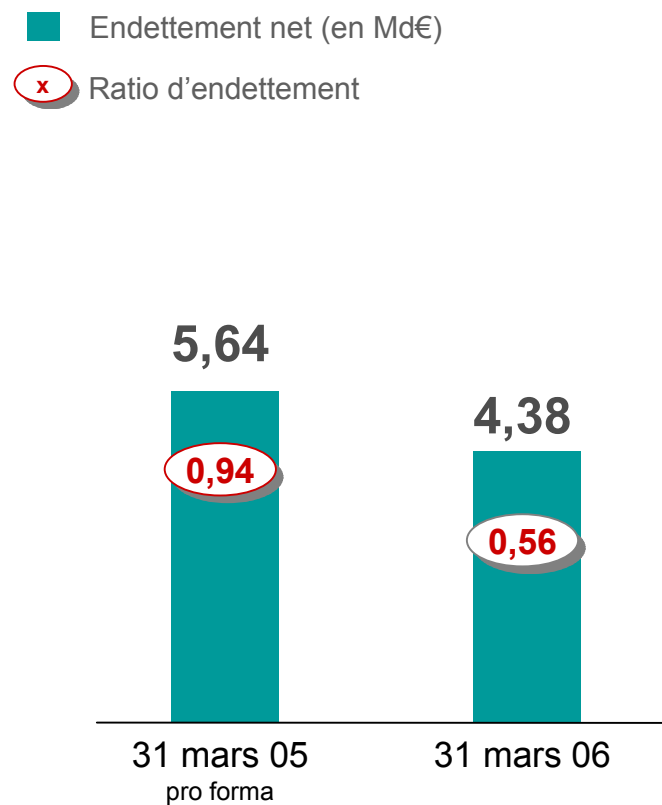
source : AEA

...avec des bases économiques renforcées

Une rentabilité améliorée



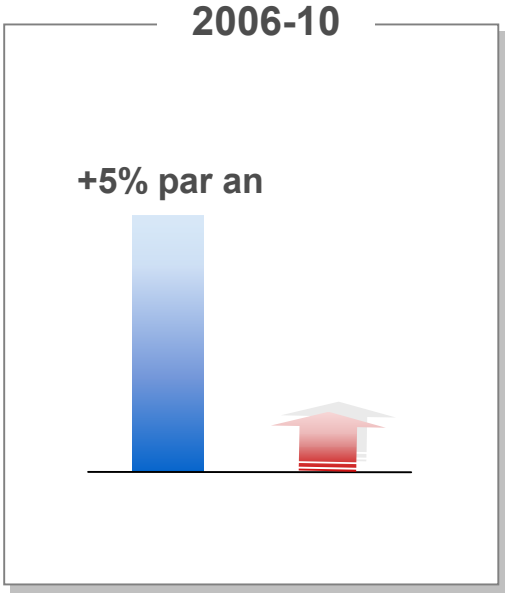
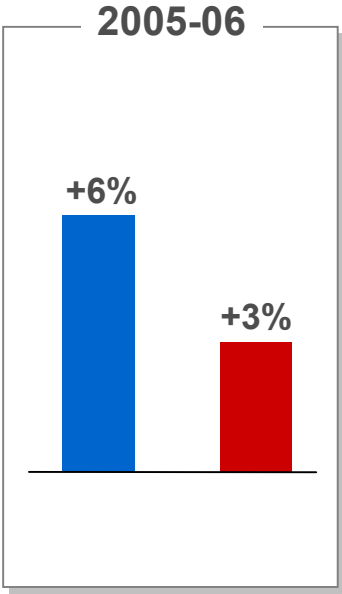
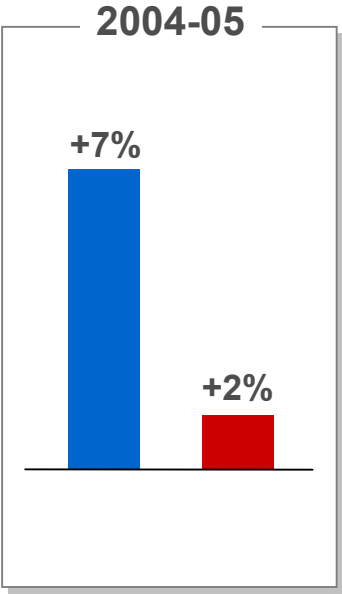
Une structure financière renforcée



* Résultat d'exploitation courant ajusté de la part des frais financiers des loyers opérationnels (34%)

Poursuivre notre stratégie de croissance rentable

- Offre en SKO
- RSKO hors change



Les fondamentaux de notre croissance

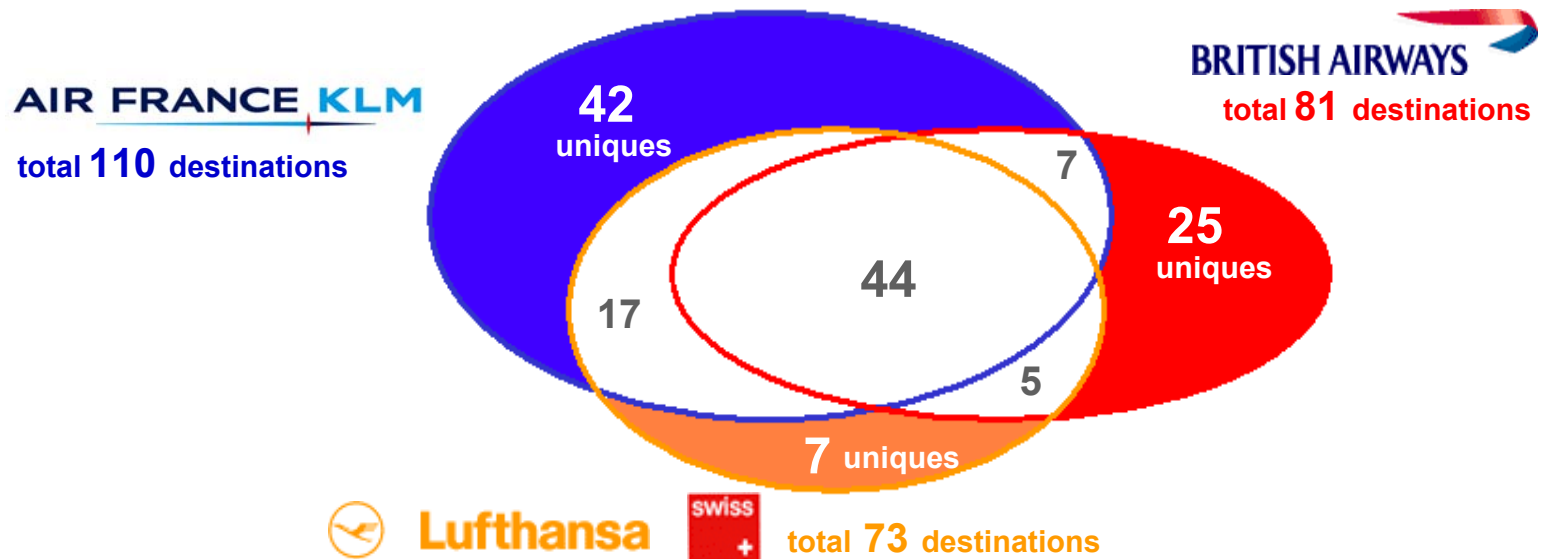
- ✦ Le réseau le plus puissant
- ✦ Un réseau équilibré qui permet de cibler la croissance
- ✦ Deux hubs coordonnés implantés sur des plate-formes aéroportuaires avec des capacités de développement
- ✦ Des outils de fidélisation efficaces



Une offre attractive permettant de maintenir un bon niveau de recette unitaire

Air France-KLM : le réseau le plus puissant pour relier l'Europe au reste du monde

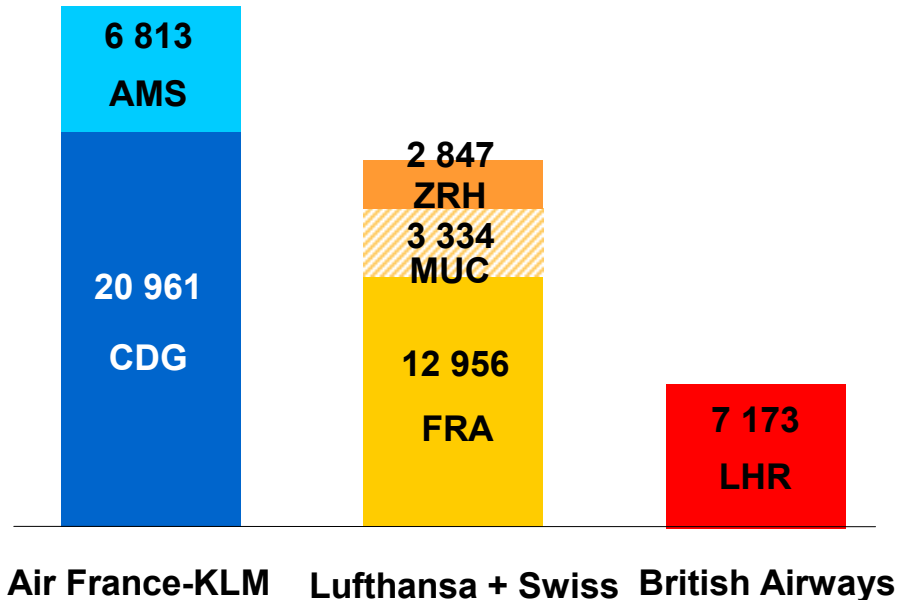
Destinations long-courrier (été 2006) desservies par Air France-KLM, Lufthansa, Swiss et British Airways



- + 38% des destinations d'**AIR FRANCE KLM** ne sont desservies ni par **BRITISH AIRWAYS**, ni par **LUFTHANSA SWISS**
- + Les destinations où les trois opèrent (44) ne représentent que 40% du réseau d'**AIR FRANCE KLM**, contre 54% pour **BRITISH AIRWAYS** et 60% pour **LUFTHANSA SWISS**.

Une stratégie multi-hubs pour optimiser les destinations en concurrence...

Nombre d'opportunités correspondances long-courrier/moyen-courrier en moins de deux heures (été 2006)

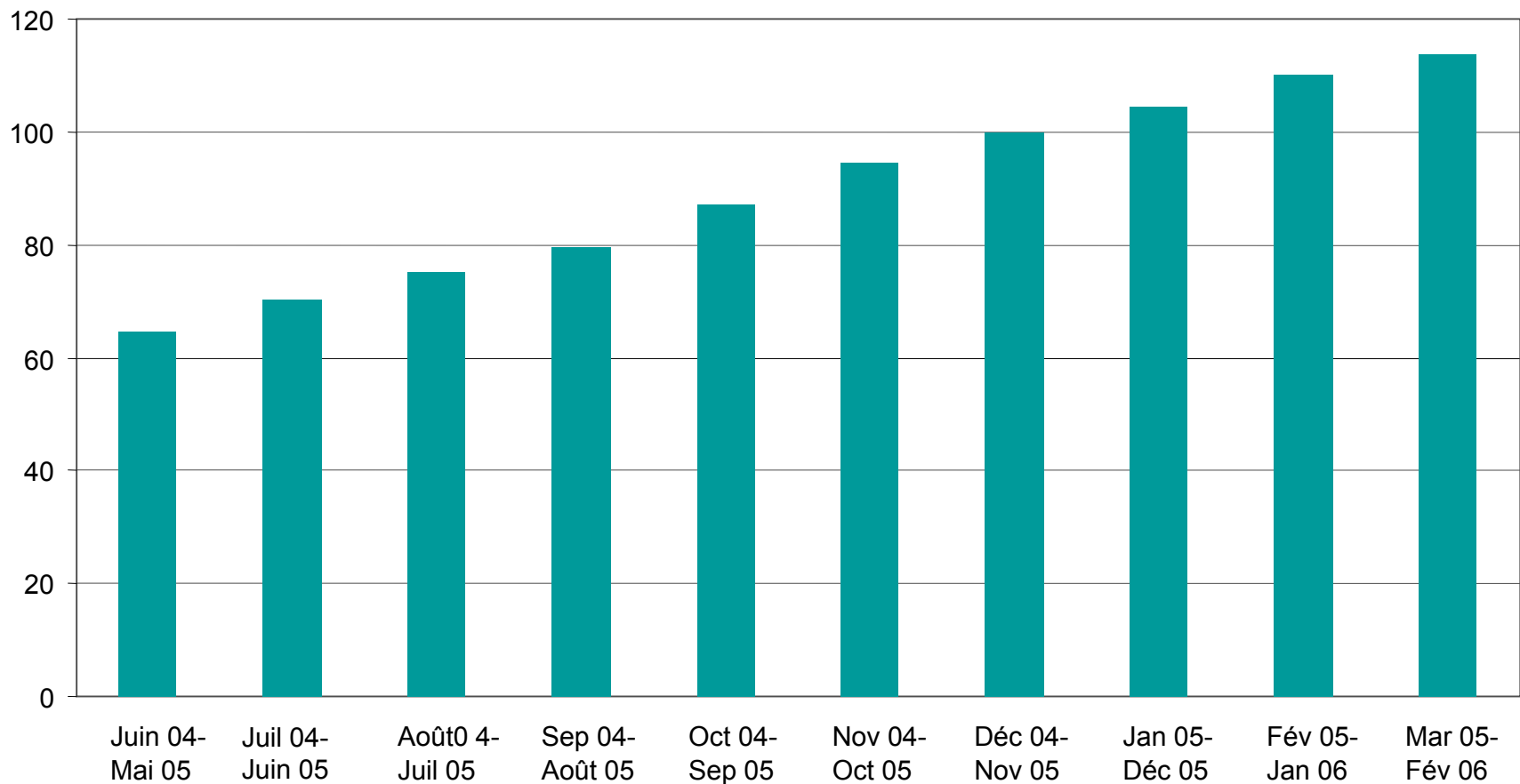


- + Une offre élargie en termes d'horaires...
 - ▶ New York : 11 vols quotidiens
 - ▶ Washington : 4 vols quotidiens
 - ▶ Montréal : 4 vols quotidiens
 - ▶ Sao Paulo : 2 vols quotidiens
 - ▶ Tokyo : 4 vols quotidiens
 - ▶ Beijing : jusqu'à 4 vols quotidiens
 - ▶ Dubaï : jusqu'à 4 vols quotidiens
 - ▶ Johannesburg : 2 vols quotidiens
- + ...et de tarifs grâce à la combinaison tarifaire

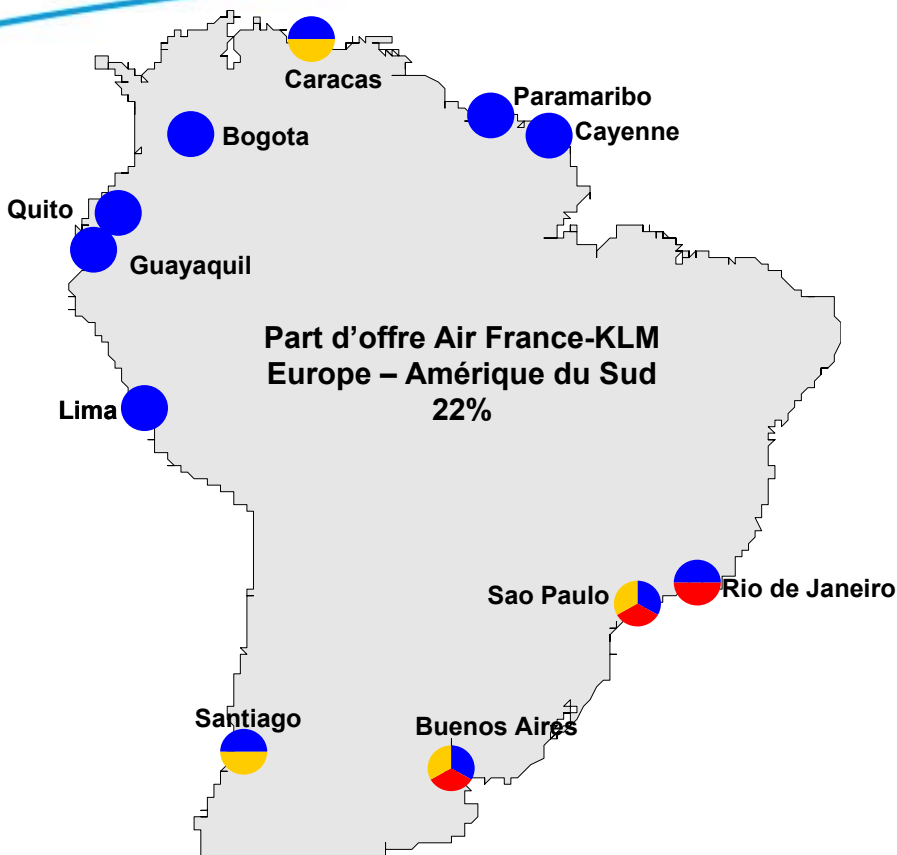
Source : bande OAG du 9 mai 2006 (semaine 36)

...grâce à la combinaison tarifaire

Recettes liées à la combinaison tarifaire en m€
12 mois glissants



L'exemple de l'Amérique du sud : une position de leader de plus en plus solide et rentable



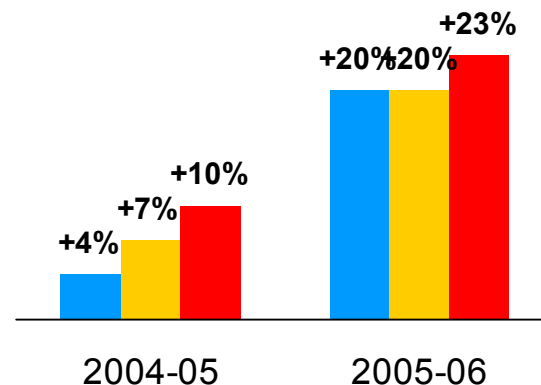
Vols Europe-Long Courrier operating directs ou avec stop

- Destinations desservies par Air France-KLM
- Destinations desservies par British Airways
- Destinations desservies par Lufthansa

Source : Bande OAG du 21/02/2006 semaine 36

Réseau Amérique du sud

- Offre en SKO
- Trafic en PKT
- Recettes passage hors change



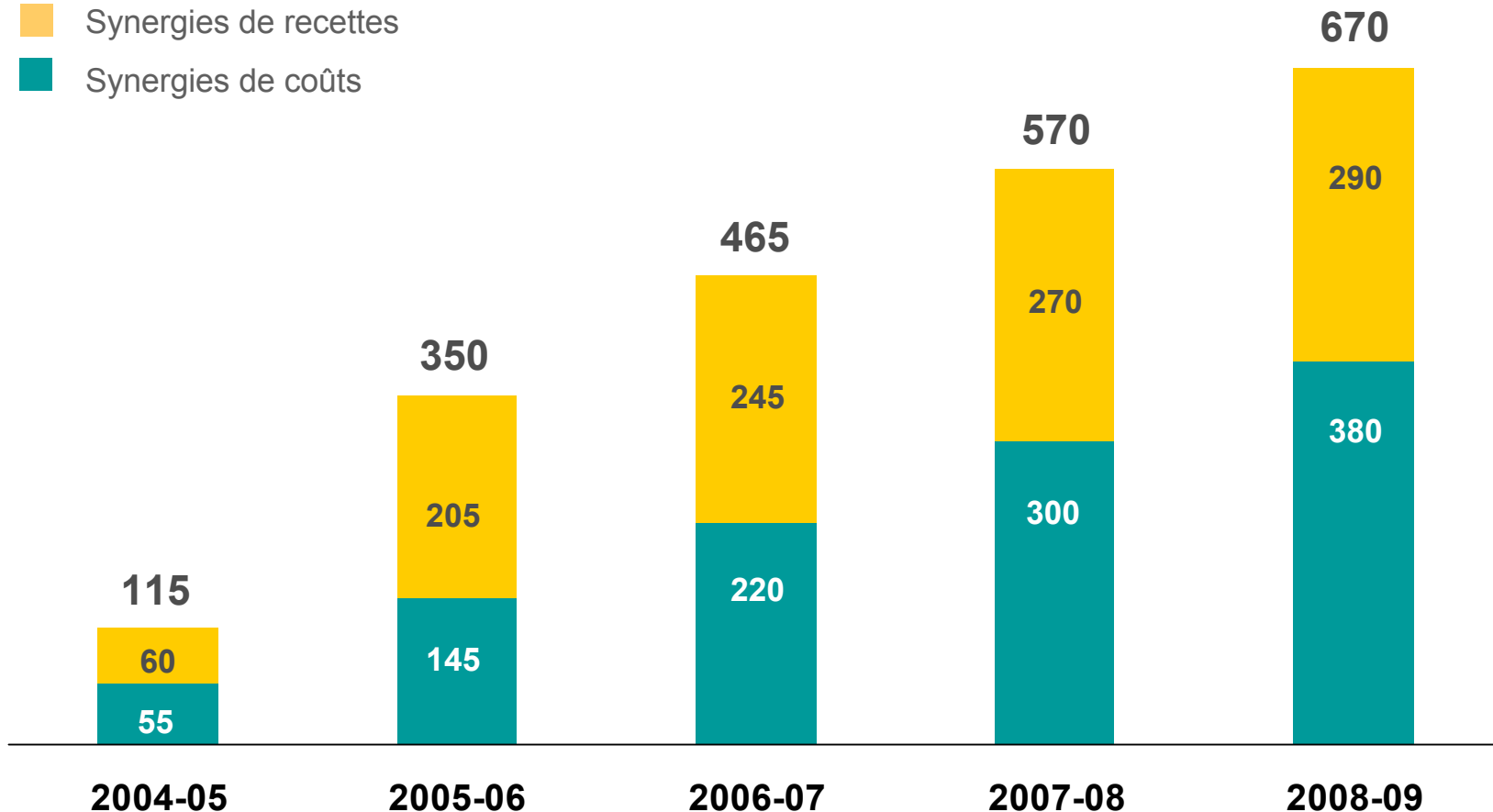
Les moteurs de l'amélioration de la rentabilité

- + Les synergies
- + La maîtrise des coûts et la productivité
- + Les investissements
- + Les relations sociales

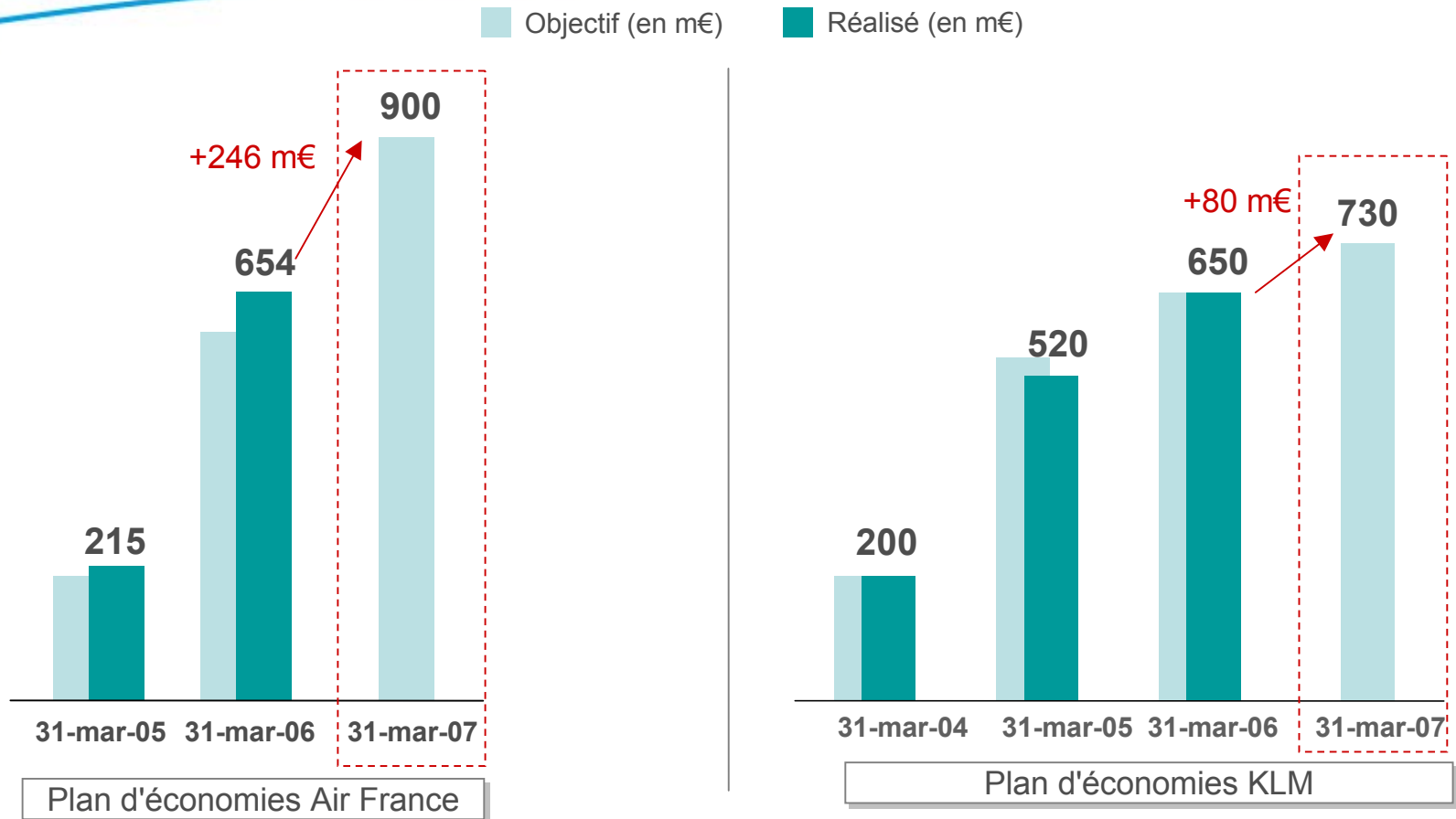
Des synergies de coûts qui montent en puissance

en m€

- Synergies de recettes
- Synergies de coûts



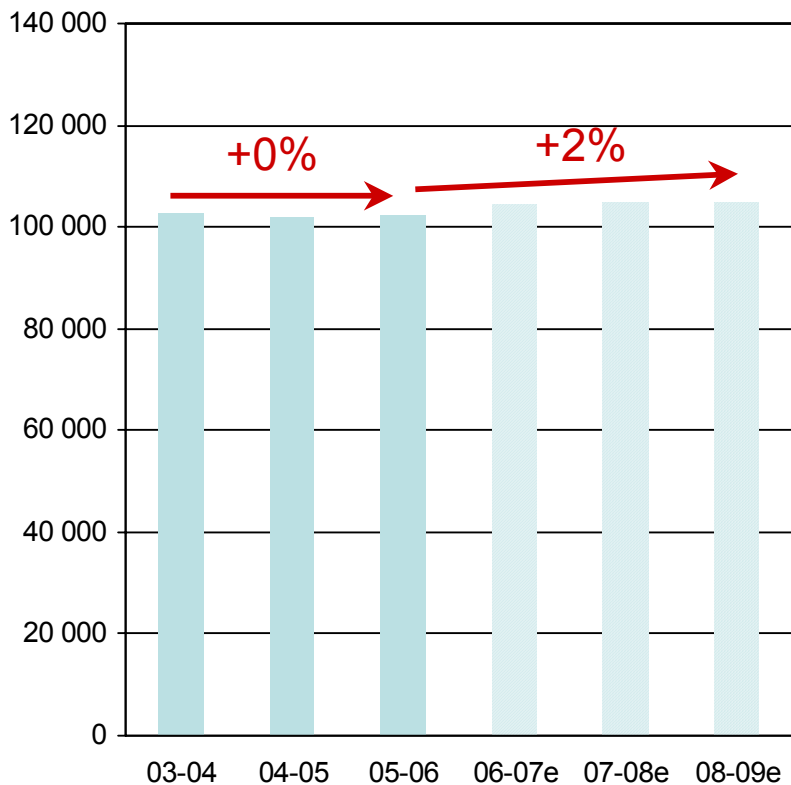
Des efforts continus en matière de contrôle des coûts



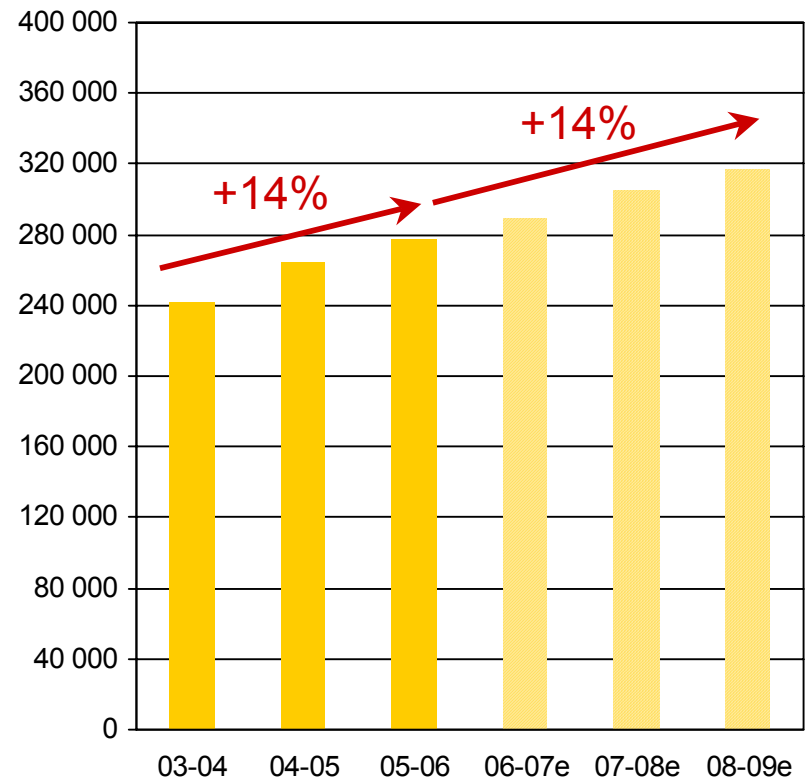
De nouvelles initiatives sont en préparation pour poursuivre les améliorations de coûts déjà réalisées

Améliorer la productivité : une stabilité des effectifs dans un contexte de croissance

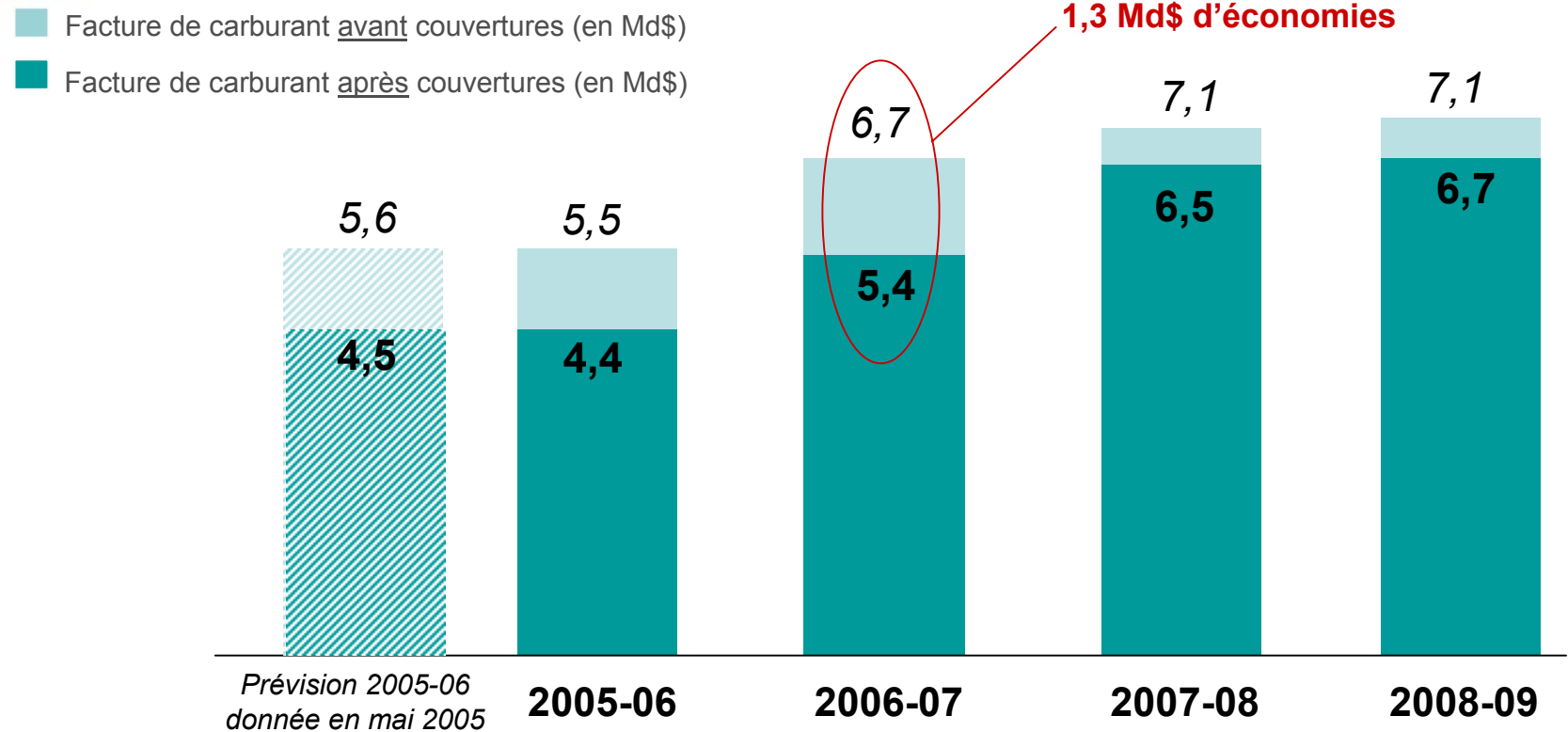
Effectifs
en équivalent temps plein



Production
en ESKO



Les couvertures pétrolières : amortir les surcoûts et la volatilité du carburant

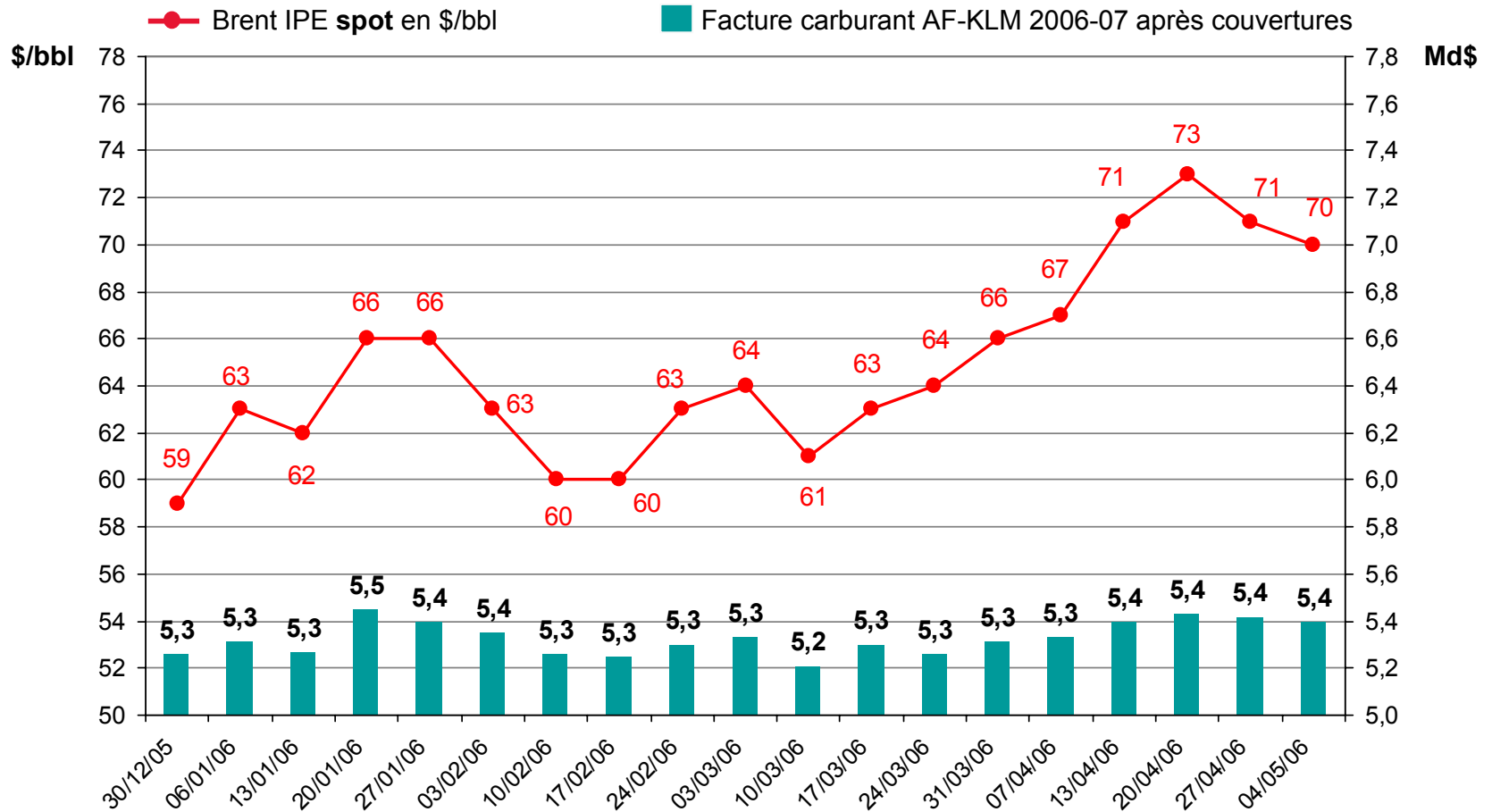


Prix du marché (\$/bbl)*	59	72	72	70
Consommation couverte	85%	77%	37%	21%
Prix moyen couvert (\$/bbl)	39	50	52	47

* courbe à terme au 4 mai 2006

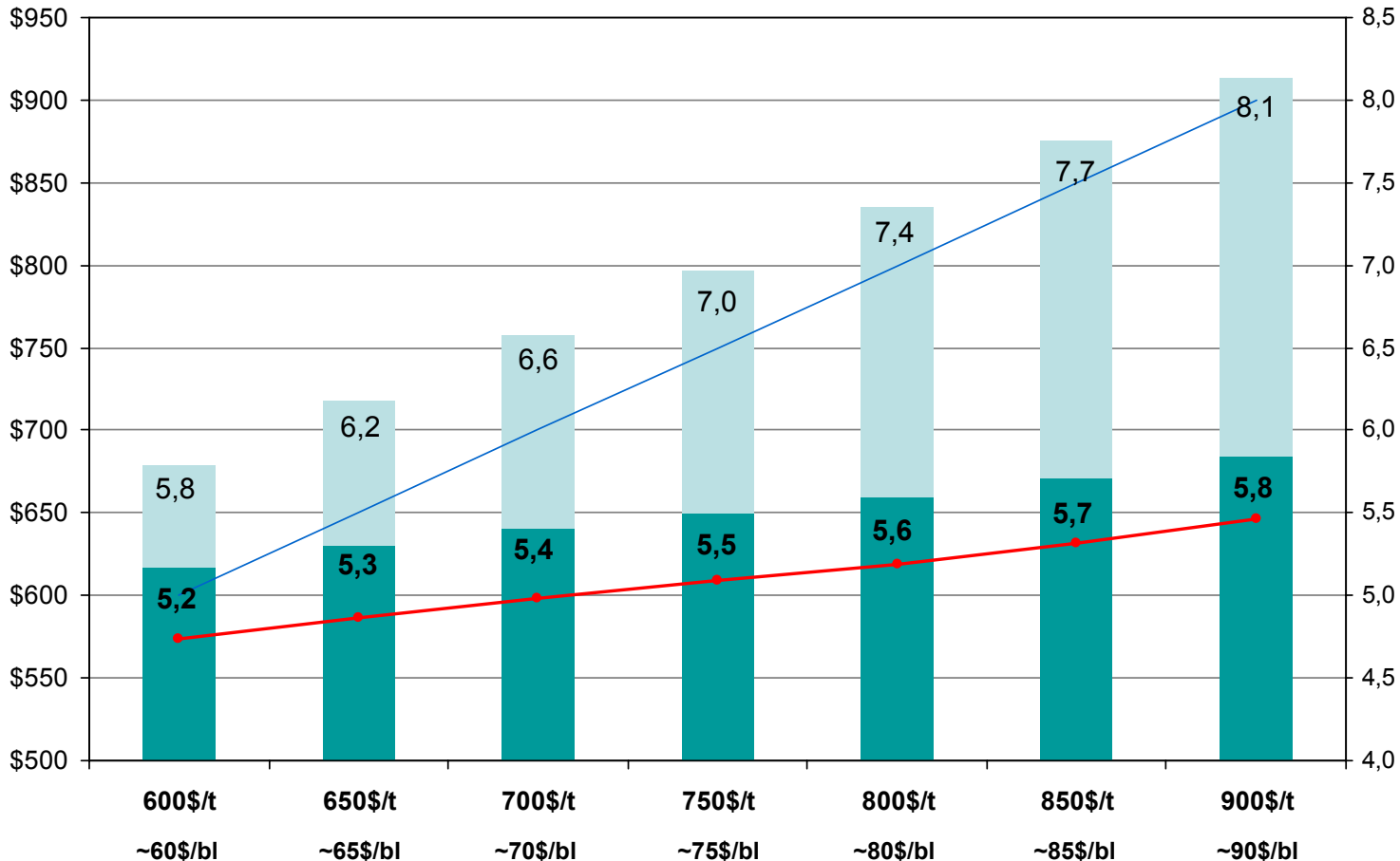
Un exemple : la facture carburant 2006-07

Évolution hebdomadaire de la facture carburant 2006-07 depuis fin décembre 2005



Sensibilité au prix du carburant

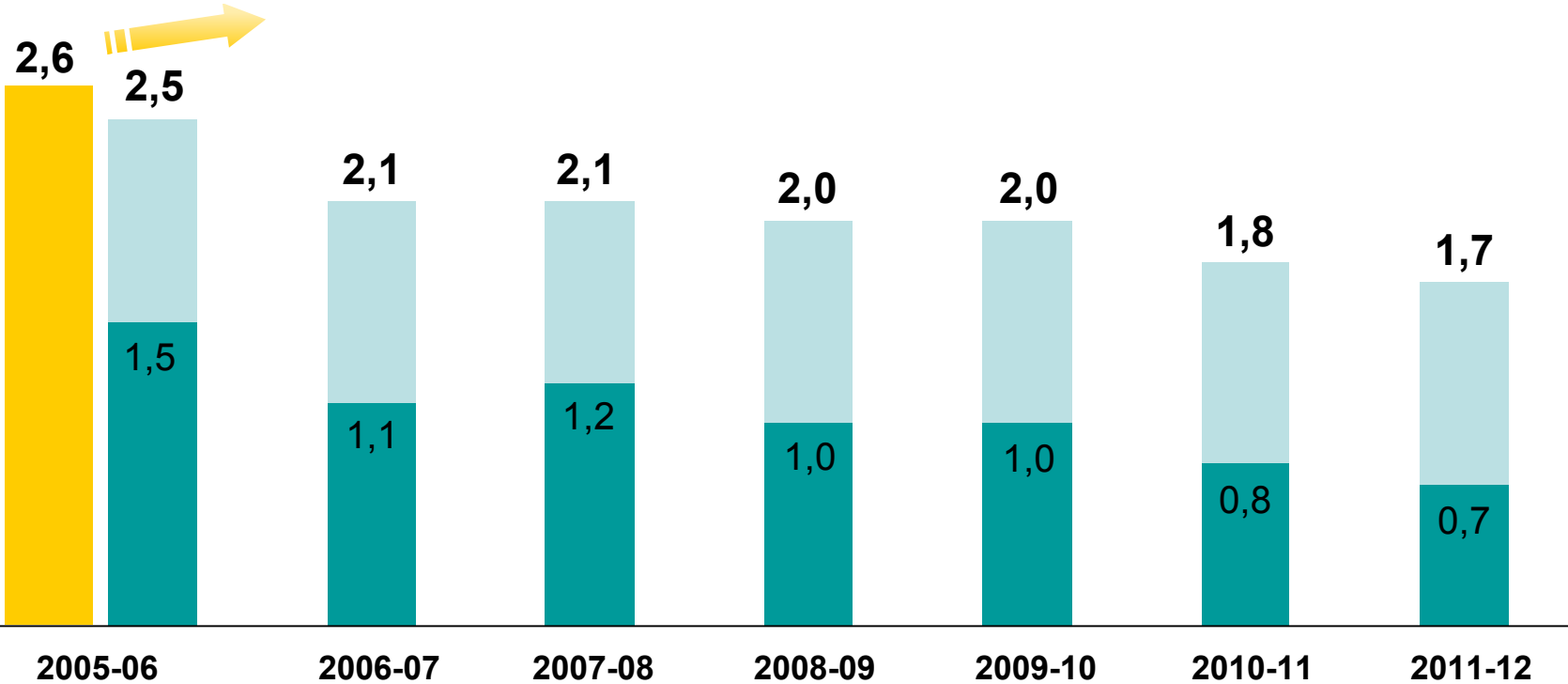
- Prix de marché du Jet fuel (\$/t)
- Prix d'achat final Air France-KLM (\$/t)
- Facture de carburant avant couvertures (en Md\$)
- Facture de carburant après couvertures (en Md\$)



Forte amélioration attendue du cash flow libre

en Md€

- Investissements flotte
- Autres investissements
(capitalisation des frais de maintenance,
pièces de rechange et investissements au sol)
- Cash flow d'exploitation



Des investissements flotte générateurs d'économies substantielles

+ Flotte passagers

- ▶ Remplacement des B747-200/300 par des B777-300ER sur le réseau Caraïbes & Océan Indien
 - ▶ Amélioration des coûts unitaires d'exploitation jusqu'à 15%
- ▶ Introduction des 777-300ER chez KLM
- ▶ Remplacement des B767-300ER par des A330-200
 - ▶ Amélioration des coûts unitaires d'exploitation jusqu'à 6%

+ Flotte cargo

- ▶ Remplacement des B747-200F par des B777F et des B747-400ERF
 - ▶ Amélioration des coûts unitaires d'exploitation de 13 à 23%

Visibilité sociale grâce à la politique contractuelle

+ Air France

- ▶ Ensemble du personnel
 - ▶ Accords de transposition des statuts signés en avril 2006
- ▶ Personnel au sol et personnel navigant commercial
 - ▶ Accord salarial sur 2 ans signé en mars 2006
- ▶ Personnel navigant technique
 - ▶ Accord sur 3 ans signé en mai 2006

+ KLM

- ▶ Accord pluriannuel signé avec toutes les catégories de personnels en juin 2005 couvrant la période janvier 2005 – mars 2007

AIR FRANCE KLM

Perspectives pour l'exercice 2006-07

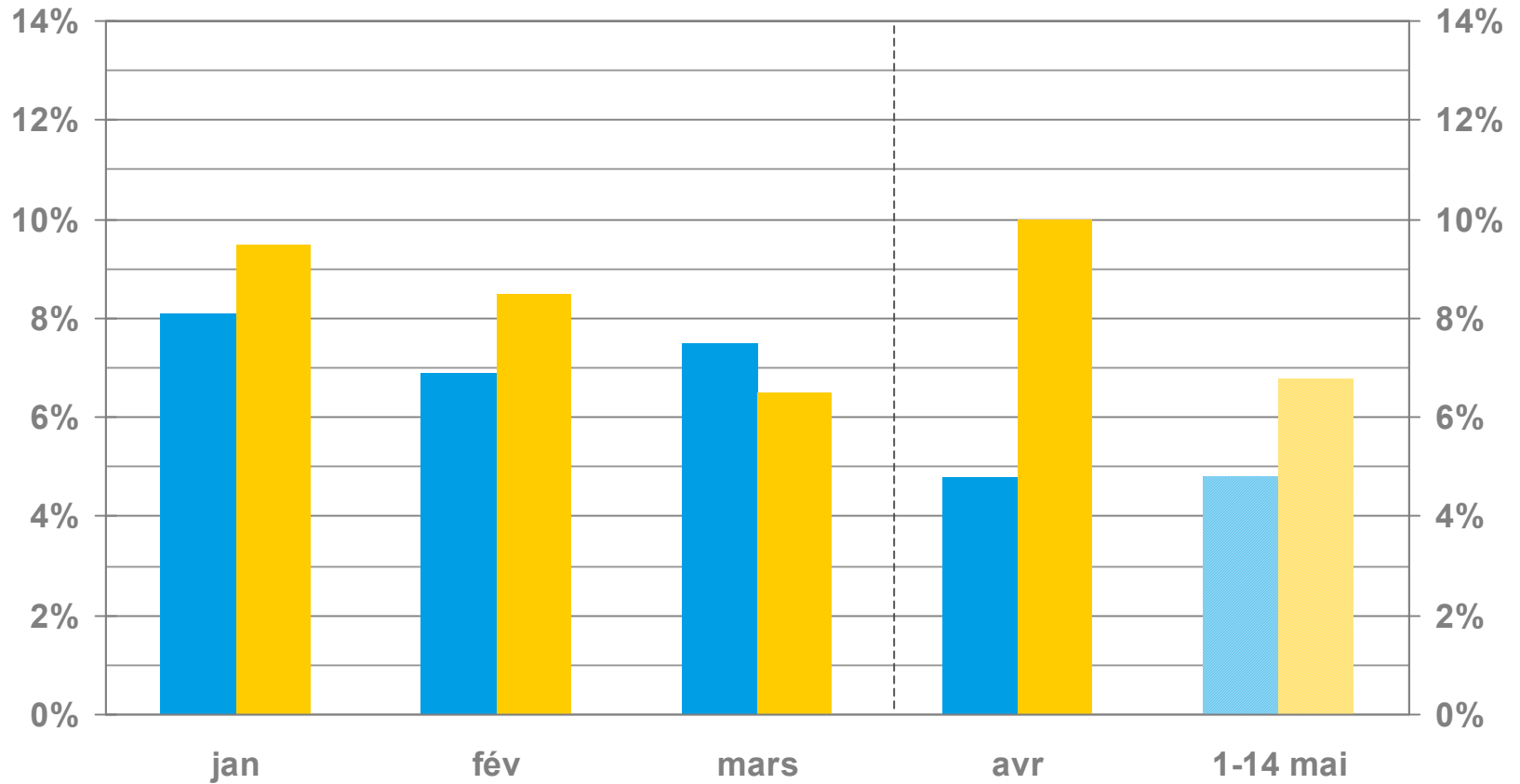


KLM



Un début d'année favorable et des réservations bien orientées

■ Offre ■ Trafic



Les hypothèses retenues pour l'exercice 2006-07

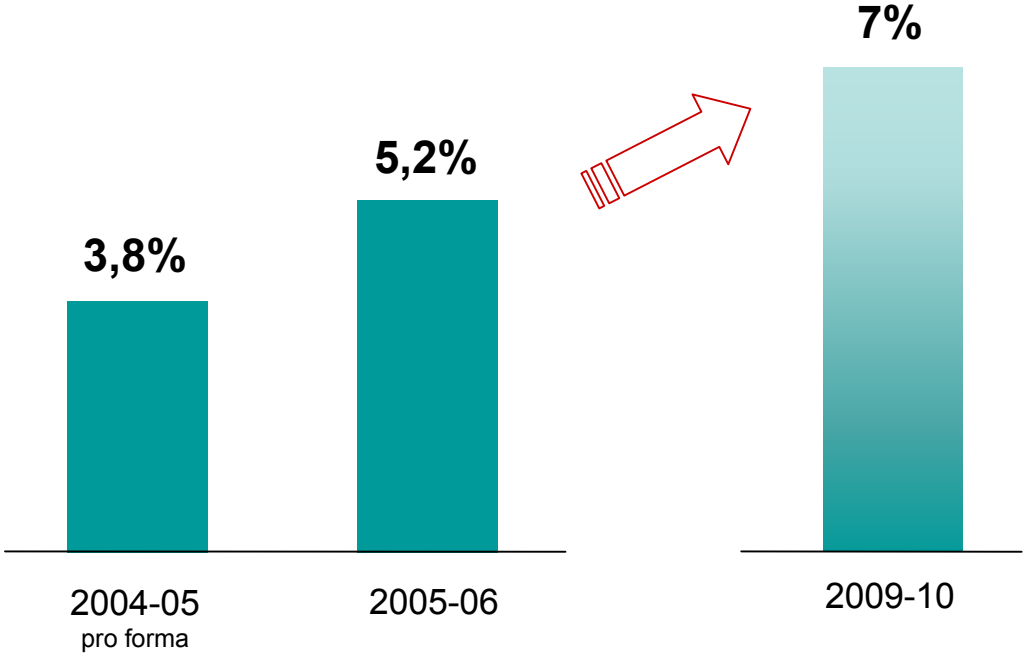
- + Offre en croissance de 5%
- + Hausse de la recette unitaire hors change
- + Parité du dollar retenue : $1\text{€} = 1,22\text{\$}$
- + Une facture pétrolière de 4,4 milliards d'euros pour un prix du jet fuel de 700\$ la tonne (~70\$ par baril)

Objectif de résultat pour l'exercice 2006-07

Un objectif de résultat d'exploitation
au moins égal à celui de l'exercice 2005-06

Objectif à moyen terme : un RoCE de 7%

■ Retour sur Capitaux Employés après impôts



AIR FRANCE KLM

Annexes



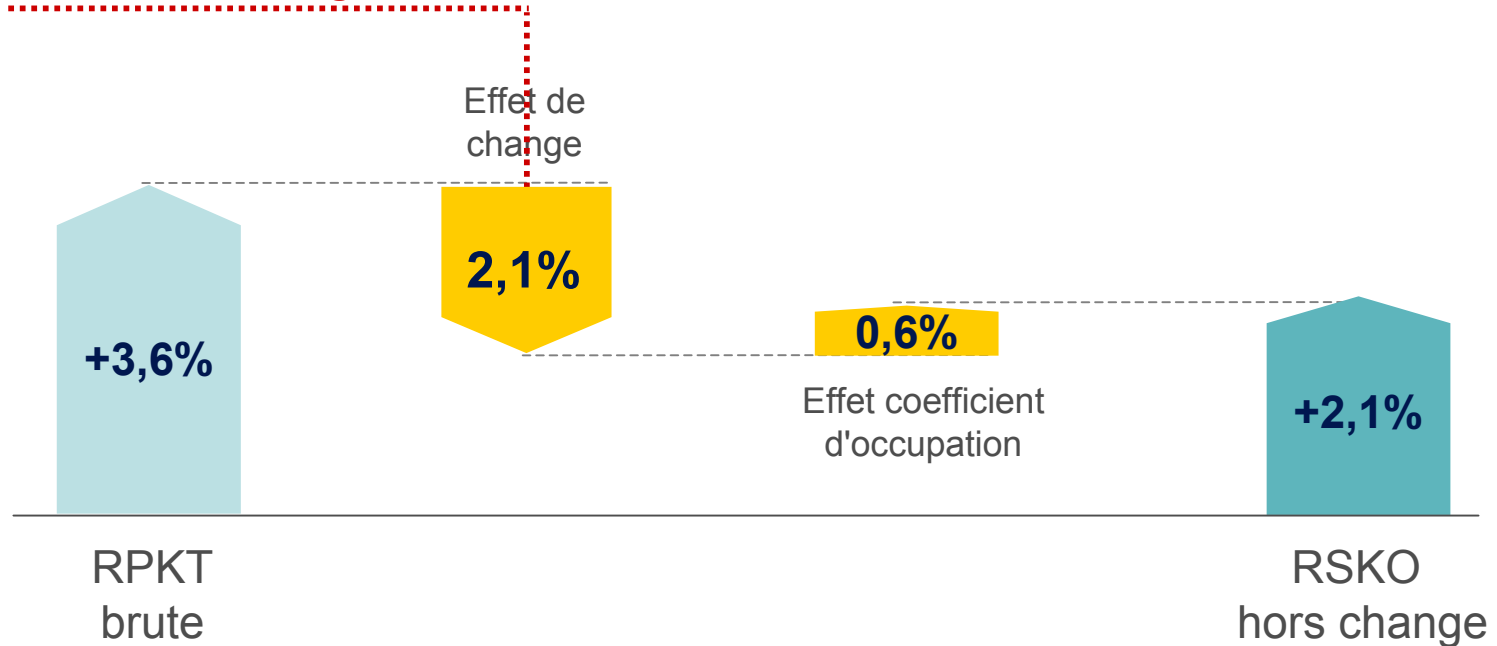
Évolution de la recette unitaire au 4^{ème} trimestre

4^{ème} trimestre 2005-06

RPKT : 8,43 cts d'€

RSKO : 6.64 cts d'€

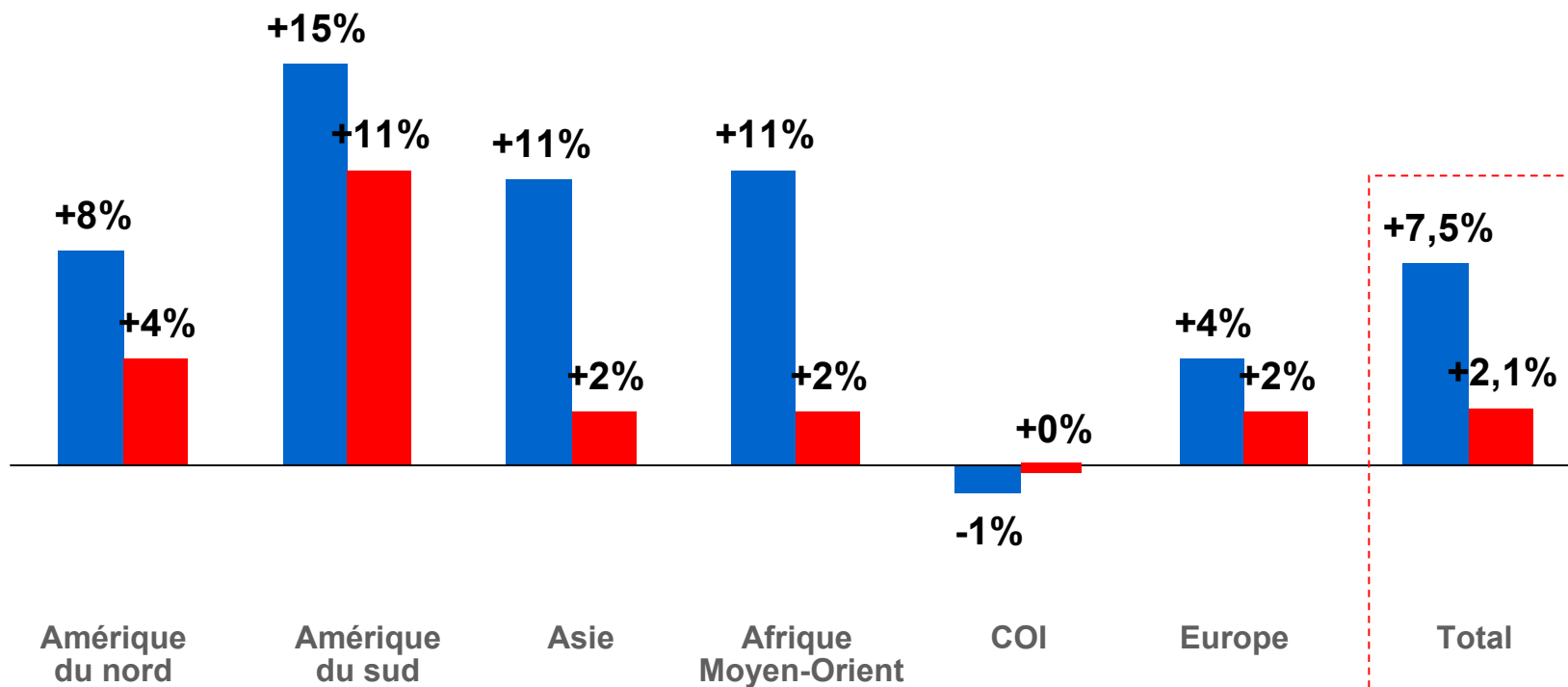
RPKT hors change : +1,5%



Performance par réseau au 4^{ème} trimestre

4^{ème} trimestre 2005-06

■ SKO ■ RSKO hors change



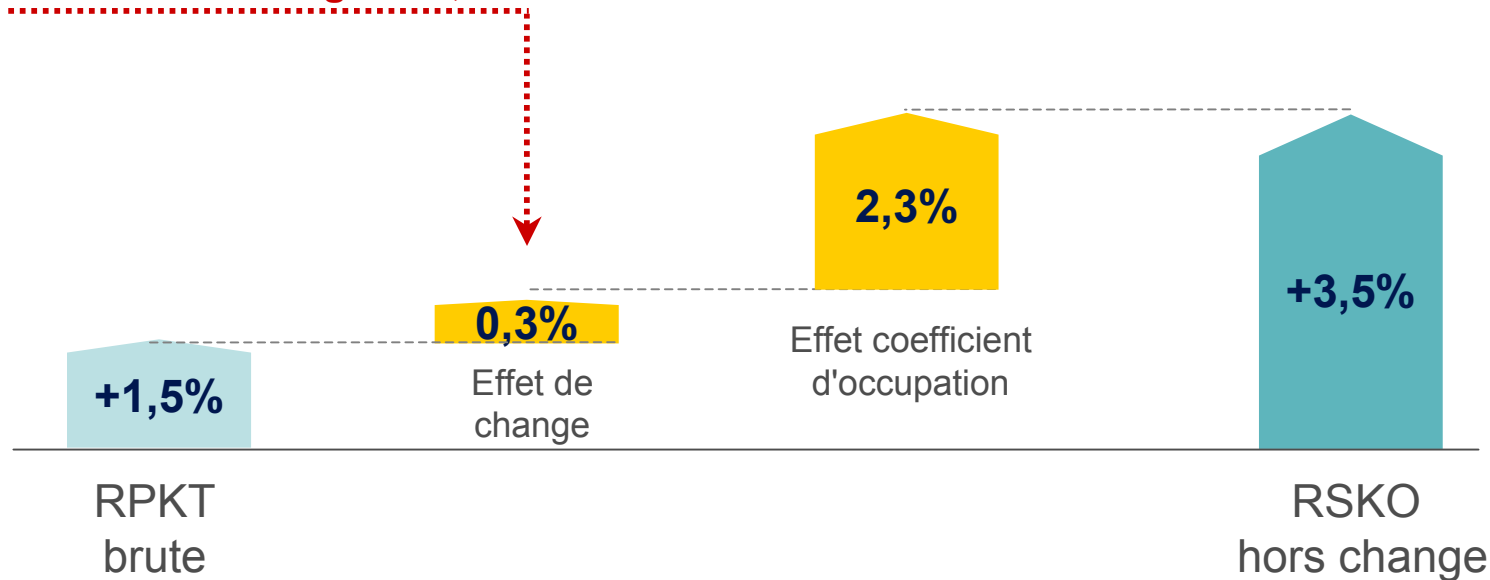
Évolution de la recette unitaire sur l'exercice 2005-06

Exercice 2005-06

RPKT : 8,40 cts d'€

RSKO : 6,78 cts d'€

RPKT hors change : +1,2%

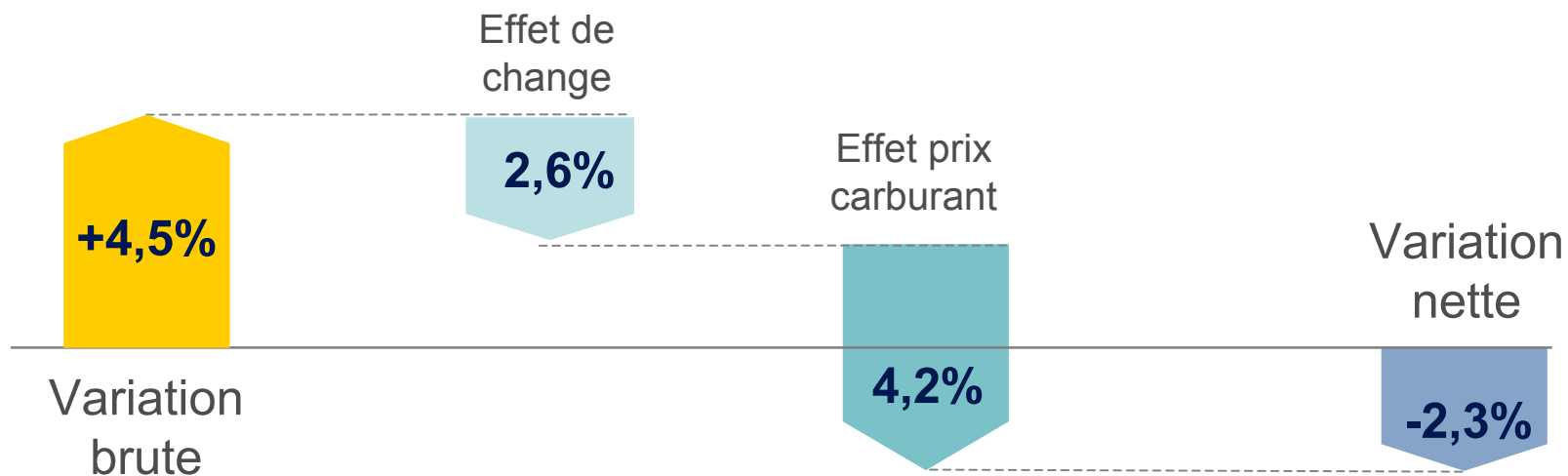


* Hausse affaiblie par l'effet du passage à la commission zéro (environ 1,5 pt)

Évolution des coûts unitaires du 4^{ème} trimestre

4^{ème} trimestre 2005-06

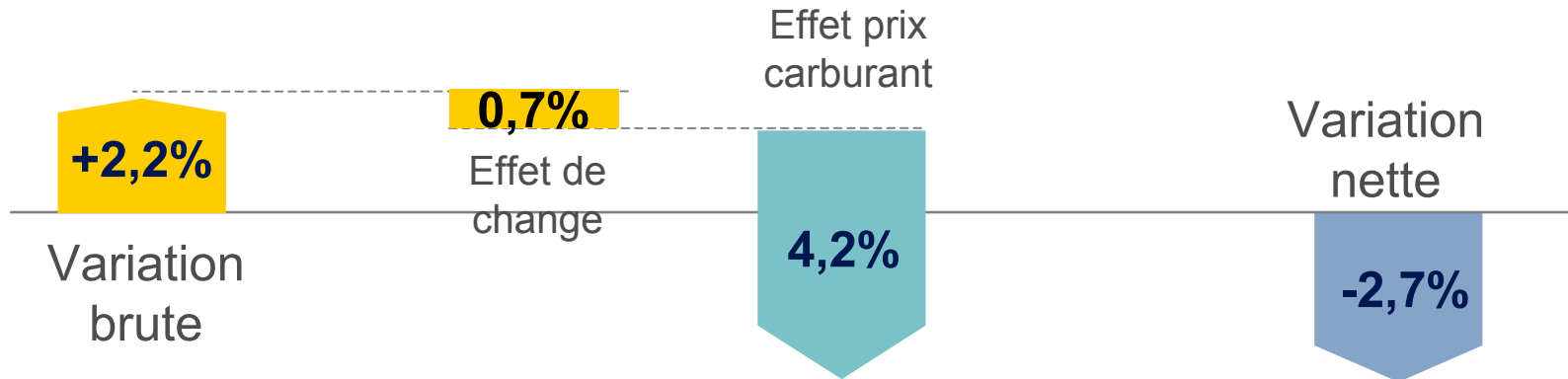
Coûts unitaires à l'ESKO : 6,55 cts d'€



Évolution des coûts unitaires sur l'exercice 2005-06

Exercice 2005-06

Coûts unitaires à l'ESKO : 6,31 cts d'€



Calcul de l'endettement financier net

en m€

	31 mars 06	31 mars 05
Dettes financières courantes & non courantes	9 087	8 933
- Intérêts courus non échus	107	79
- Deposits sur avions en crédit bail	943	900
+ Couvertures de change sur dette	52	75
= Dettes financières brutes	8 089	8 030
Trésorerie & équivalent trésorerie	3 088	2 500
+ Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	723	152
- Concours bancaires courants	102	262
= Trésorerie nette	3 709	2 390
Endettement financier net	4 380	5 640
Capitaux propres consolidés	7 853	6 020
Endettement net / fonds propres	0,56	0,94

Avertissement relatif aux déclarations et éléments de nature prévisionnelle

Des déclarations et éléments de nature prévisionnelle concernant l'activité d'Air France-KLM figurent dans cette présentation. Ils comprennent notamment des informations relatives à la situation financière, aux résultats et à l'activité d'Air France et de KLM ainsi qu'aux bénéfices escomptés de l'opération envisagée. Ils sont fondés sur les attentes et estimations de la direction d'Air France-KLM. Ces déclarations et éléments de nature prévisionnelle comportent des risques, des incertitudes et sont susceptibles d'être affectés par des facteurs connus ou inconnus qui, pour beaucoup d'entre eux ne peuvent être maîtrisés par Air France-KLM et ne sont que difficilement prévisibles. Ils peuvent entraîner des résultats substantiellement différents de ceux prévus ou suggérés dans ces déclarations. Ces risques comprennent notamment : le risque que les synergies attendues ou économies escomptées ne puissent être réalisées ; le risque de dépenses non envisagées ; l'incertitude de l'évolution des relations avec la clientèle, les fournisseurs et les partenaires stratégiques ; et plus généralement tout changement défavorable dans la conjoncture économique, l'intensification de la concurrence ou la modification de l'environnement réglementaire qui pourrait affecter l'activité d'Air France et de KLM. Cette liste de facteurs de risque ne saurait être considérée comme exhaustive. Il convient de plus de se reporter aux documents soumis à la Securities and Exchange Commission (comprenant les Annual Reports on Form 20-F pour l'exercice fiscal clos au 31 mars 2005), dans lesquels figurent une information plus détaillée concernant les facteurs de risques ou événements susceptibles d'entraîner des résultats substantiellement différents de ceux annoncés par Air France et KLM.