

Présentation des résultats

Résultats au 30 Septembre 2020

30 Octobre 2020





Eté prometteur jusqu'à la mi-août, la reprise attendue du trafic est perturbée par des restrictions de voyage plus strictes



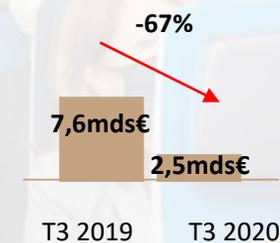
AIRFRANCEKLM GROUP

- Une perte d'EBITDA de -442m€⁽¹⁾, des revenus à l'index 33 par rapport à l'an dernier, avec une maîtrise des coûts réussie et les aides des Etats au T3
- Le durcissement des restrictions de voyage, la fermeture des frontières et l'absence de voyages d'affaires ont retardé la reprise attendue du trafic
- Poursuite de la mise en œuvre des plans de restructuration d'Air France et de KLM, avec une réduction importante des effectifs et des coûts maîtrisables
- 12,4mds€ de liquidités, -1.8mds€ par rapport au T2 2020: incluant -1,2mds€ de cash flow libre d'exploitation ajusté et 0,7md€ de remboursement des lignes de crédit renouvelables de KLM

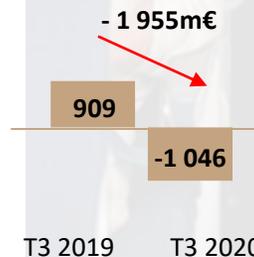
Passagers transportés



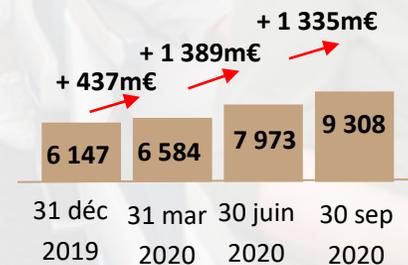
Revenus Groupe



Résultat d'exploitation⁽²⁾



Dettes nettes



(1) Voir communiqué de presse pour la réconciliation entre l'EBITDA, la part monétaire du résultat d'exploitation et la capacité d'autofinancement
 (2) Résultats 2019 retraités suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée et au reclassement des indemnisations passagers de l'UE entre les recettes et les dépenses externes



Résultats au 30 Septembre 2020



Frédéric Gagey
Directeur financier
Air France-KLM



Baisse de 5mds€ des recettes et de 2mds€ de l'EBITDA au cours du T3



	T3 2020	T3 2019	Variation	Variation à change constant
Recettes (m€)	2 524	7 609	-5 085m	-4 993m
Dépenses carburant (mds€)	489	1 513	-1 024m	- 982m
EBITDA (m€)	- 442	1 653	-2 095m	-2 071m
Résultat d'exploitation (m€) ⁽¹⁾	-1046	909	-1 955m	-1 931m
Marge d'exploitation	-41,4%	11,9%	-53,4 pt	-53,9 pt
Résultat net, part du groupe (m€) ⁽²⁾	-1 665	362	-2 027m	
Cash flow libre d'exploitation ajusté (m€)	-1 220	- 234	- 986m	
	31 sep 2020	31 déc 2019	Variation	
Dette nette (m€)	9 308	6 147	+3 161 m	

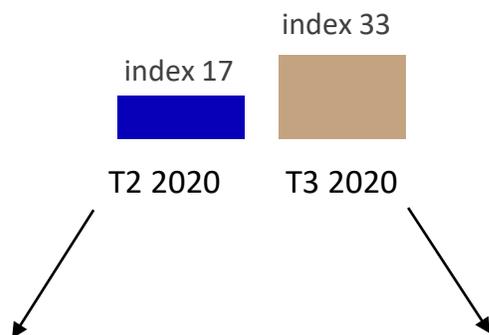
(1) Résultats 2019 retraités suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée et au reclassement des indemnités passagers de l'UE entre les recettes et les dépenses externes

(2) Voir page 10 de cette présentation pour plus de détails

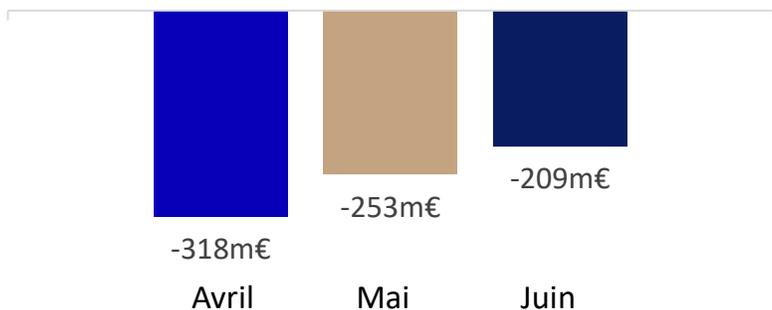


Gestion dynamique de la capacité pour répondre à la demande croissante et aptitude à augmenter l'activité avec des vols incrémentalement positifs en cash au T3

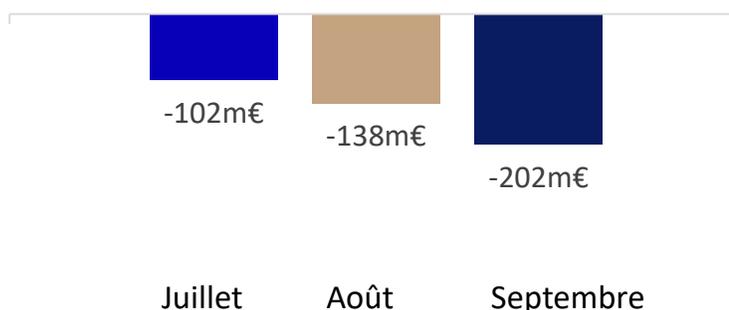
Index de revenus vs. 2019



Perte au niveau de l'EBITDA en moyenne de 260m€ par mois au T2



Perte au niveau de l'EBITDA en moyenne de 150m€ par mois au T3

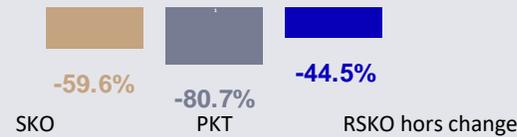




Long-courrier impacté par les restrictions de voyage, aptitude à capter du trafic lorsque les contrôles aux frontières sont moins restrictifs

T3 2020

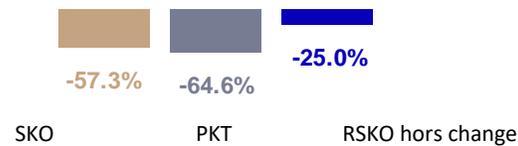
Total



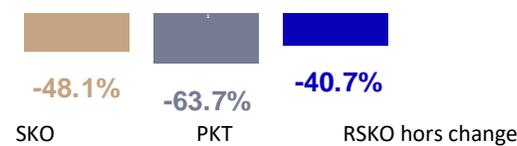
RSKO hors change



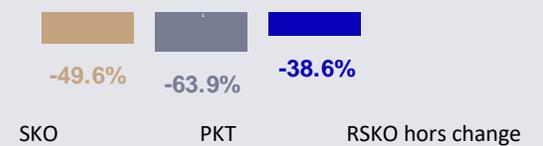
Domestique France



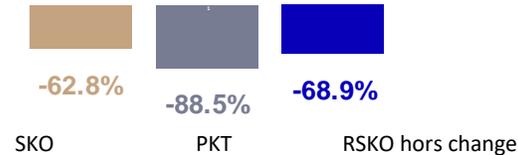
Moyen-courrier hubs



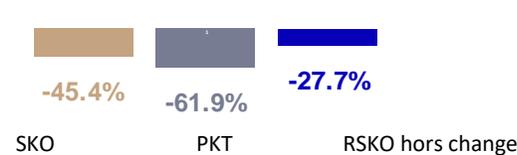
Total court et moyen-courrier



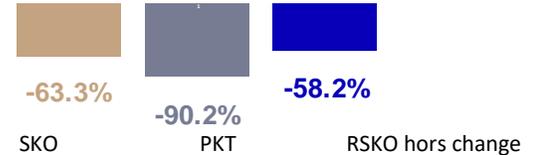
Amérique du Nord



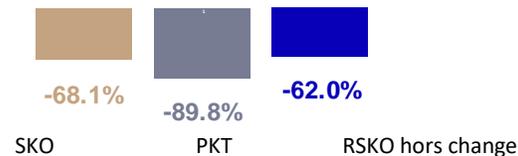
Caraïbes & Océan Indien



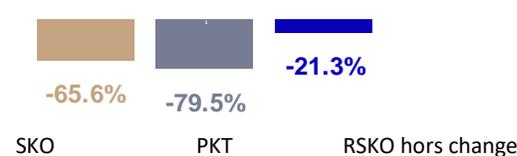
Asie



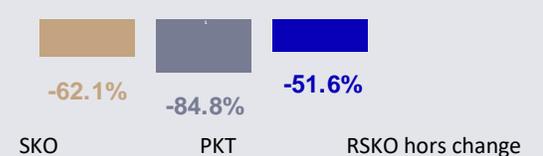
Amérique Latine



Afrique & Moyen Orient



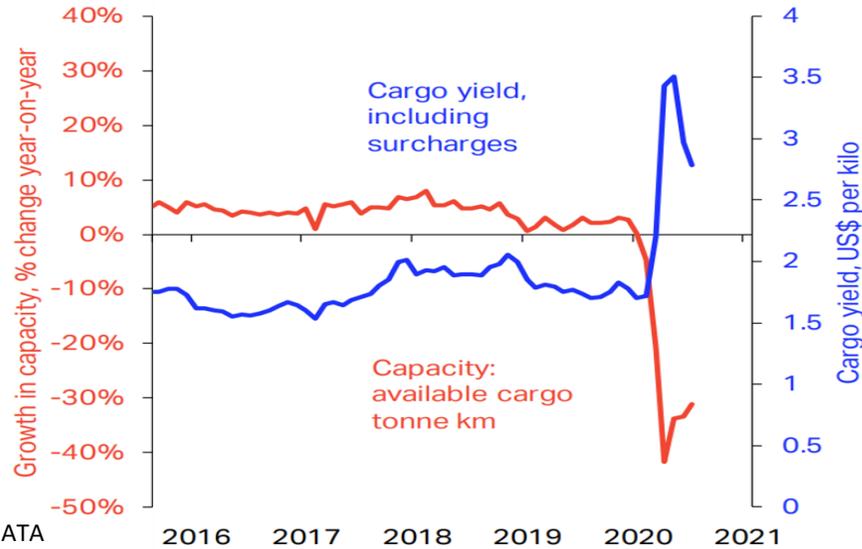
Total long-courrier



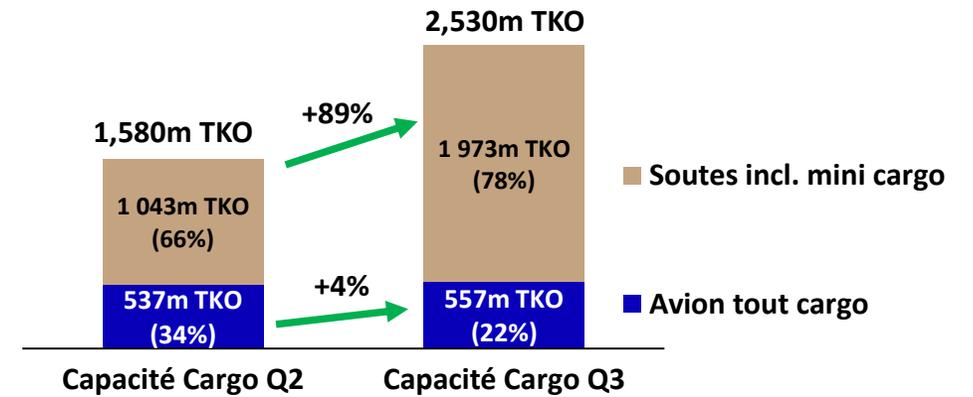


Gestion agile de la capacité de fret au cours du T3

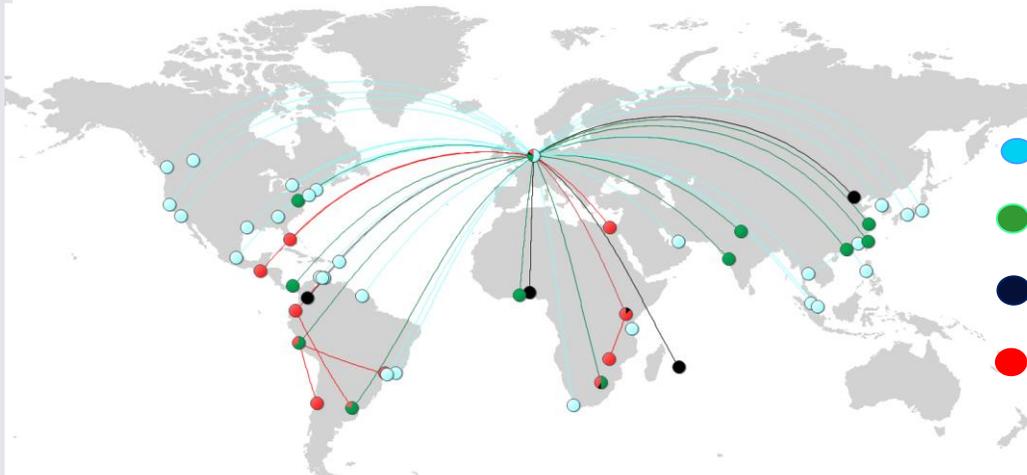
Le resserrement de l'offre a augmenté les yields



Capacité de fret supplémentaire grâce au "mini cargo" (avion passagers utilisés pour le fret uniquement)



Activité Réseaux de KLM pendant la période estivale

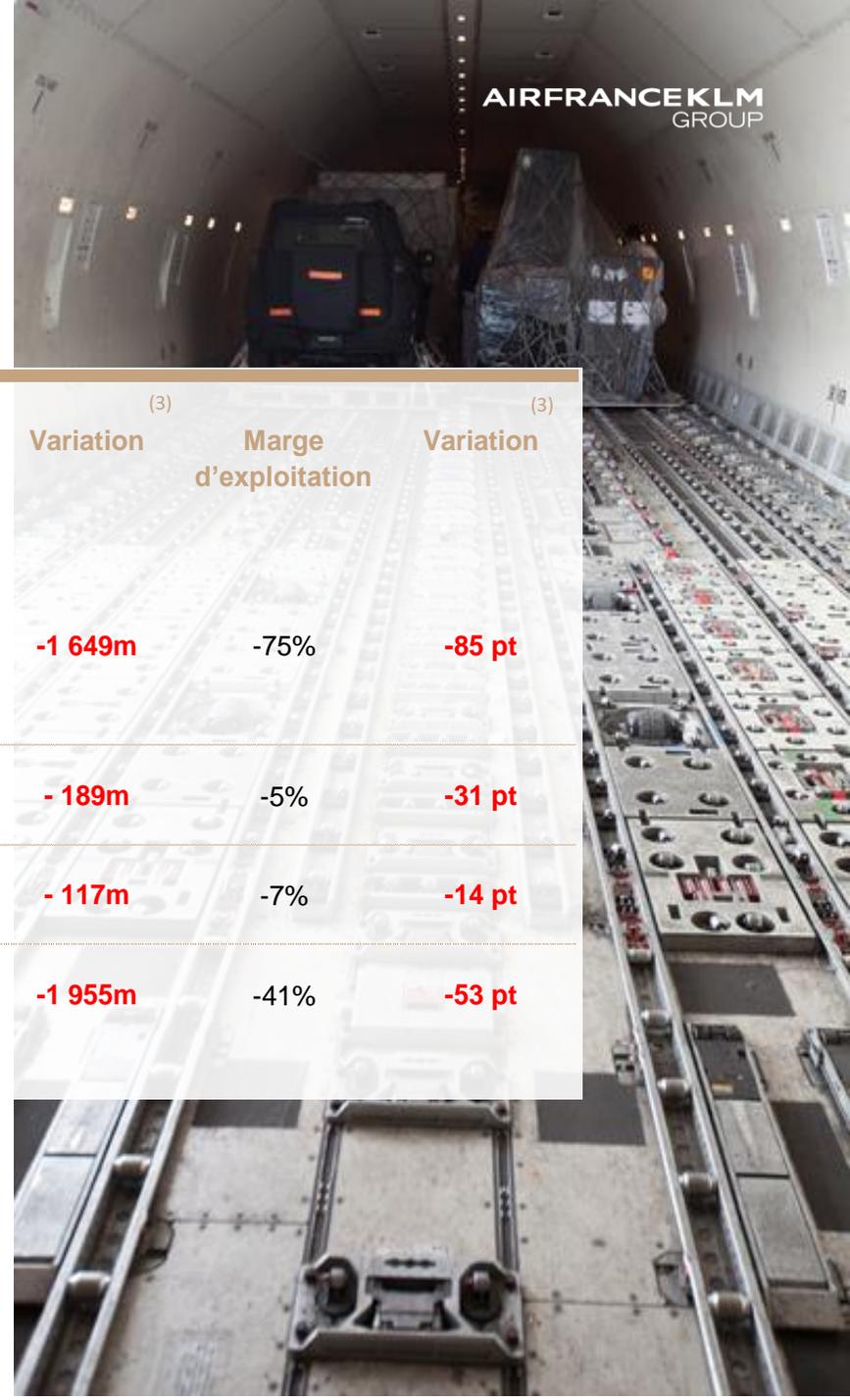


Activité Réseaux d'Air France pendant la période estivale





Poursuite des bonnes performances du Cargo, le Covid-19 a un impact important sur toutes les autres activités



T3 2020	Capacité ⁽¹⁾	Recette unitaire ⁽²⁾ Change const.	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation ⁽³⁾	Marge d'exploitation	Variation ⁽³⁾
Réseaux AIRFRANCE KLM	-59,6%	-44,5%	1 329	-77,4%	-990	-1 649m	-75%	-85 pt
Transavia AIRFRANCE KLM Martinair CARGO	-33,3% ⁽⁴⁾	+107,6%	676	+31,7%				
Maintenance AIRFRANCE INDUSTRIES KLM Engineering & Maintenance			247	-54,5%	- 46	- 117m	-7%	-14 pt
Groupe AIRFRANCE KLM GROUP	-57,8%	-25,6%	2 524	-66,8%	-1 046	-1 955m	-41%	-53 pt

(1), La capacité est définie en siège kilomètre offert (SKO), sauf pour la capacité Réseaux cargo définie en tonnes kilomètres offerts (TKO). La capacité groupe correspond à la capacité passage (SKO réseaux passage + SKO Transavia)

(2), Recette unitaire = chiffre d'affaires par SKO. Recette unitaire Cargo = chiffre d'affaires par TKO. Recette unitaire Groupe = (Chiffre d'affaires Réseaux régulier + Chiffre d'affaires Transavia régulier) / (SKO passage + SKO Transavia)

(3) Résultats 2019 retraités suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée et au reclassement des indemnités passagers de l'UE entre les recettes et les dépenses externes

(4) La capacité des avions de fret uniquement est basée sur la charge utile théorique sans passagers

Les résultats des deux compagnies aériennes sont affectés par le Covid-19

T3 2020	Capacité variation	Recettes (m€)	Variation annuelle	Résultat d'exploitation (m€)	Variation ⁽¹⁾ annuelle	Marge d'exploitation	Variation ⁽¹⁾ annuelle		
AIRFRANCE /	-64%	1 492	-68%	- 807	-1 200	-54%	-63 pt		
KLM	-50%	1 144	-63%	- 234	- 745	-20%	-37 pt		
AIRFRANCE KLM GROUP	-58%	2 524	-67%	-1 046	-1 955	-41%	-53 pt		

9 mois 2020	Capacité variation	Recettes (m€)	Variation annuelle	Résultat d'exploitation (m€)	Variation ⁽¹⁾ annuelle	Marge d'exploitation	Variation ⁽¹⁾ annuelle	Dette nette (m€)	Variation 31 déc 2018
AIRFRANCE /	-57,5%	5 066	-59,6%	-2 401	-2,699	-47,4%	-49,8 pt	6 285	+2 344
KLM	-50,3%	3 984	-52,5%	-1 002	-1,736	-25,2%	-33,9 pt	2 857	+ 332
AIRFRANCE KLM GROUP	-54,4%	8 725	-57,6%	-3 414	-4,460	-39,1%	-44,2 pt	9 308	+3 161

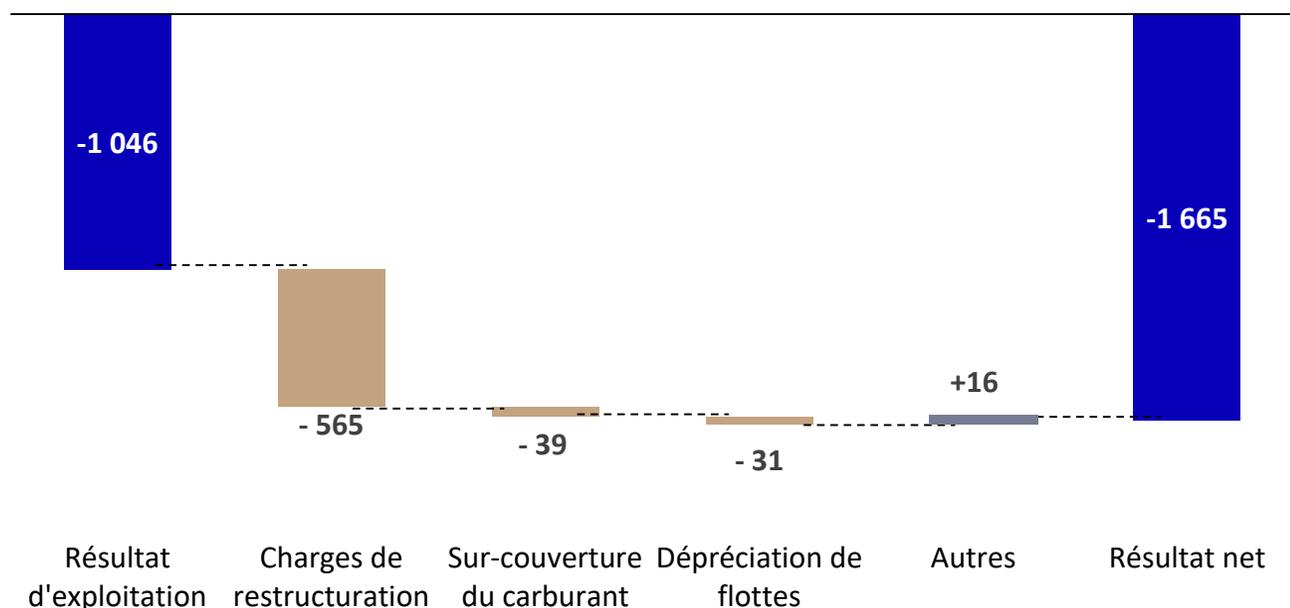
(1) Résultats 2019 retraités suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée et au reclassement des indemnités passagers de l'UE entre les recettes et les dépenses externes





Résultat net principalement impacté par les coûts de restructuration, ~-630 millions d'euros d'éléments comptables exceptionnels liés au Covid-19

Résultat net T3 2020



■ Éléments comptables exceptionnels liés au Covid-19

Charges de restructuration -565m€ incluant :

- Plan de départ du personnel au sol français
- Rupture conventionnelle pour les personnels navigants et les pilotes d'Air France
- Plan de départ du personnel international Air France-KLM
- Plan de départ du personnel HOP!

Impact de la "sur-couverture" du carburant-39m€:

La sur-couverture de carburant du T4 2020 et T1 2021 a été recyclée en "Autres produits et charges financiers"

Dépréciation de flottes -31m€ incl.:

- Sortie des Canadair Jet de HOP! -14m€
- Accélération de la sortie des Airbus 380 -20m€

Autres +16m€ incl.:

- Coût de la dette -131m€
- Résultat de change +180m€

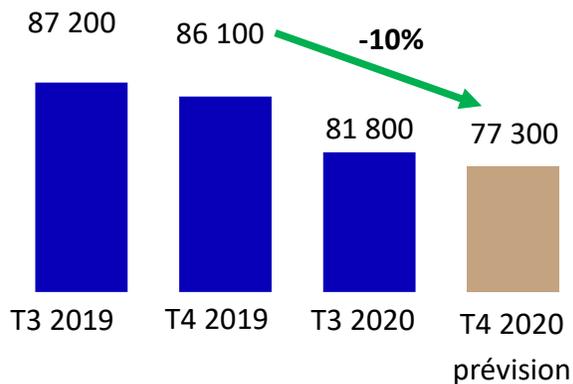


Maîtrise des coûts grâce à la réduction des effectifs, aux régimes d'activité partielle et aux mesures de préservation du cash

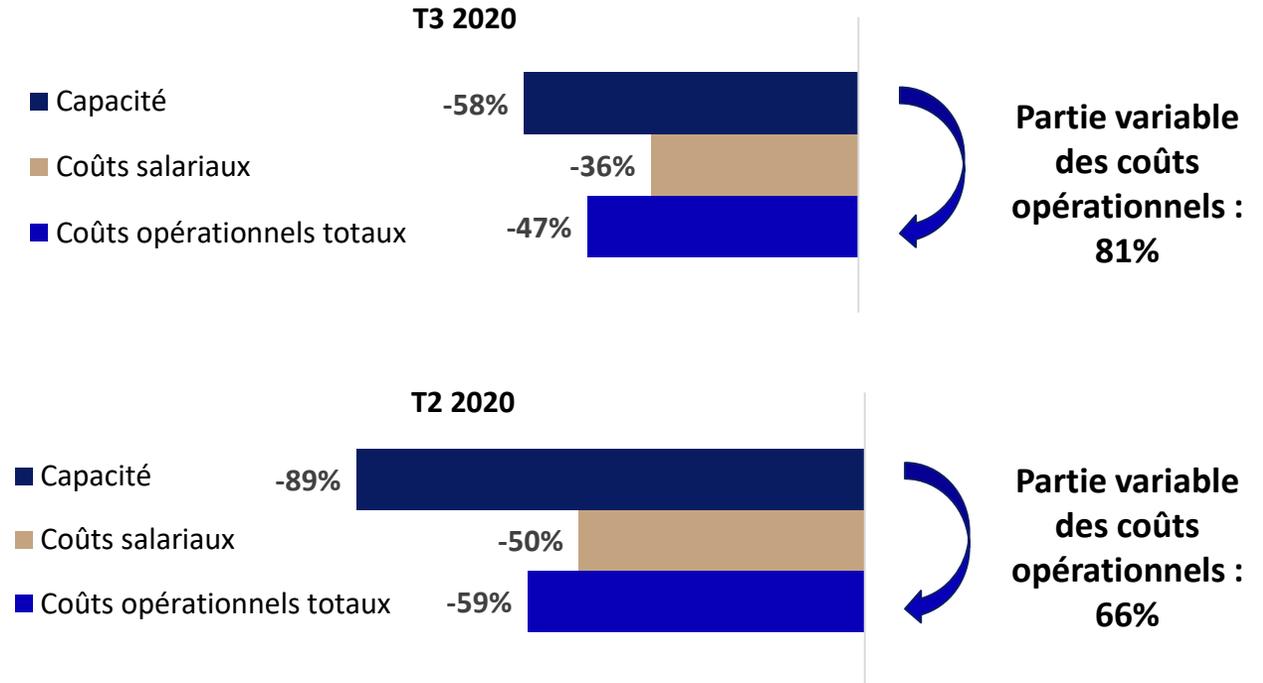
Mesures de réduction de coûts

- Réduction des coûts salariaux grâce aux mécanismes de l'activité partielle et NOW
- Projets de transformation et focus sur la réduction des dépenses externes

Evolution ETP Groupe



Variabilité des coûts >50% avec les régimes d'activité partielle

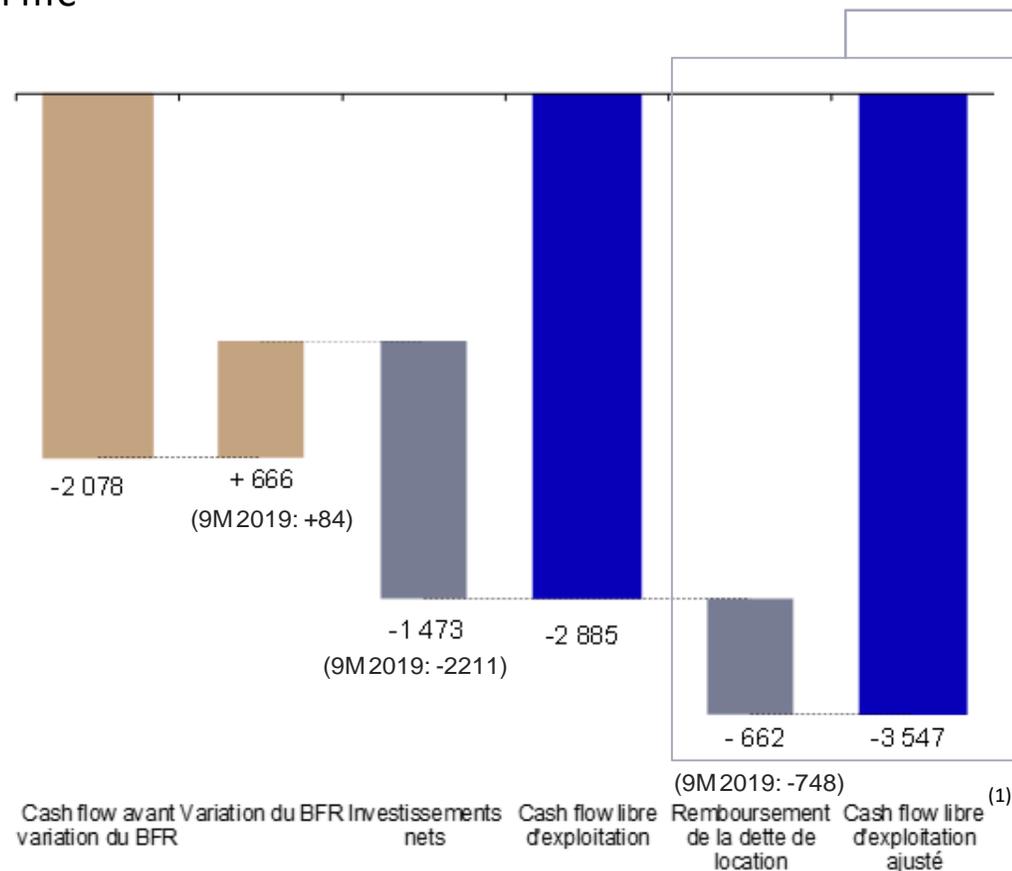




Dette nette en hausse de 3,2mds€

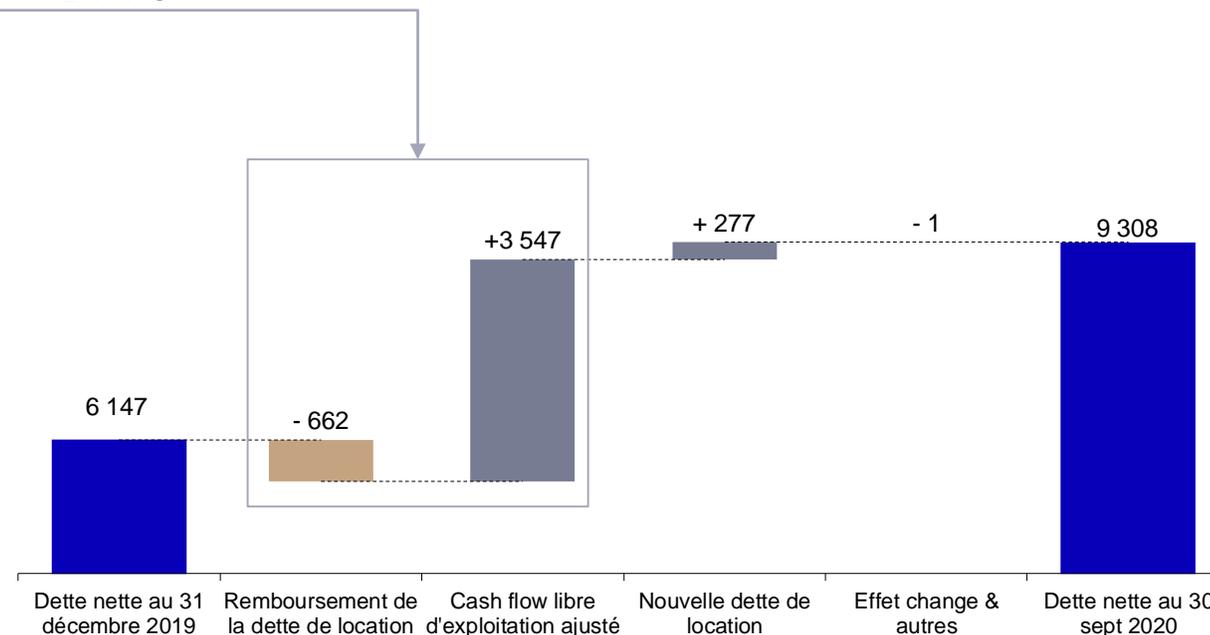
9M 2020 Evolution du cash-flow libre

En m€



Dette nette

En m€

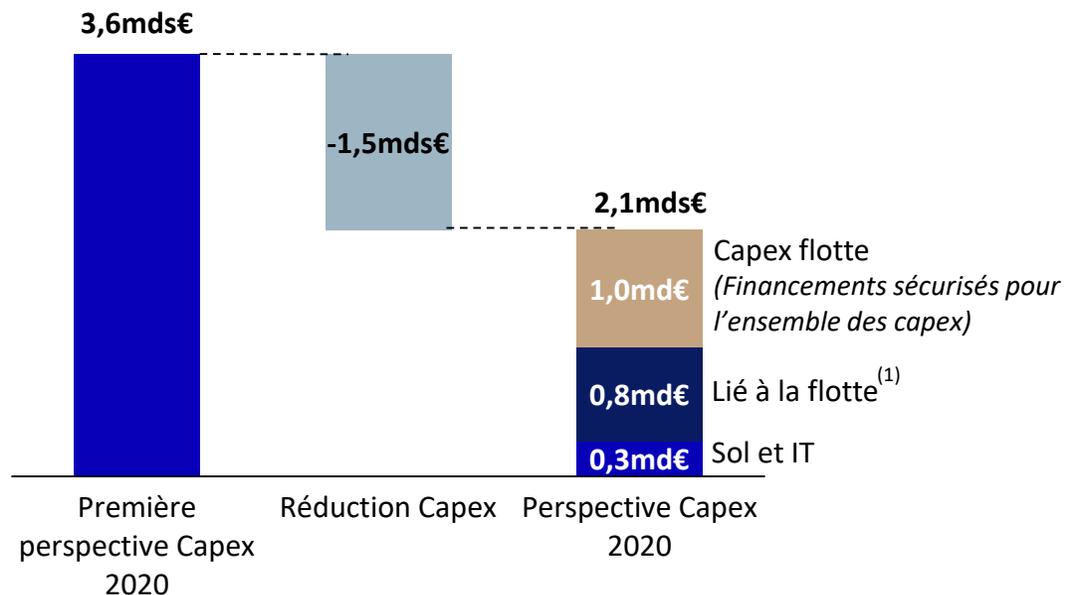


(1) Cash Flow libre d'exploitation ajusté = Cash Flow libre d'exploitation après déduction des remboursements de dettes de location

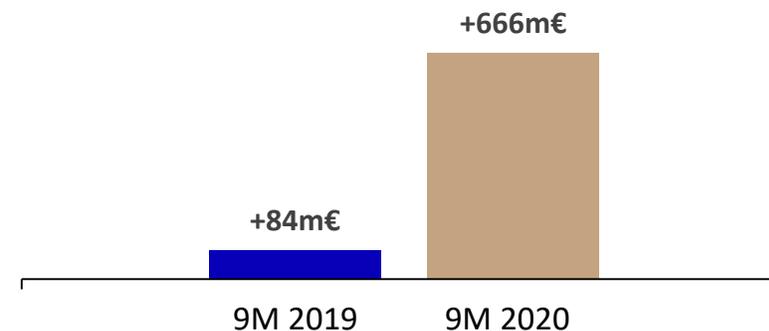


La réduction des investissements et la gestion du fonds de roulement ont contribué à la préservation des liquidités

Seuls les capex essentiels sont maintenus,
les capex de la flotte sont entièrement financés



Évolution positive du fonds de roulement en 2020 grâce
aux reports de taxes et négociations avec fournisseurs



Fonds de roulement 2020

- 1,8mds€ de remboursements depuis mars 2020, dont 300m€ d'avoirs remboursés
- Le report des charges sociales, des taxes et les négociations avec les fournisseurs compensent le processus de remboursement et le faible afflux de réservations

(1) Modifications d'avions, pièces de rechange et maintenance capitalisée



Perspectives

Résultats au 30 Septembre 2020



Perspectives de capacités réseaux passage: le renforcement des restrictions de voyage et la fermeture des frontières ont un impact sur la reprise du trafic au T4

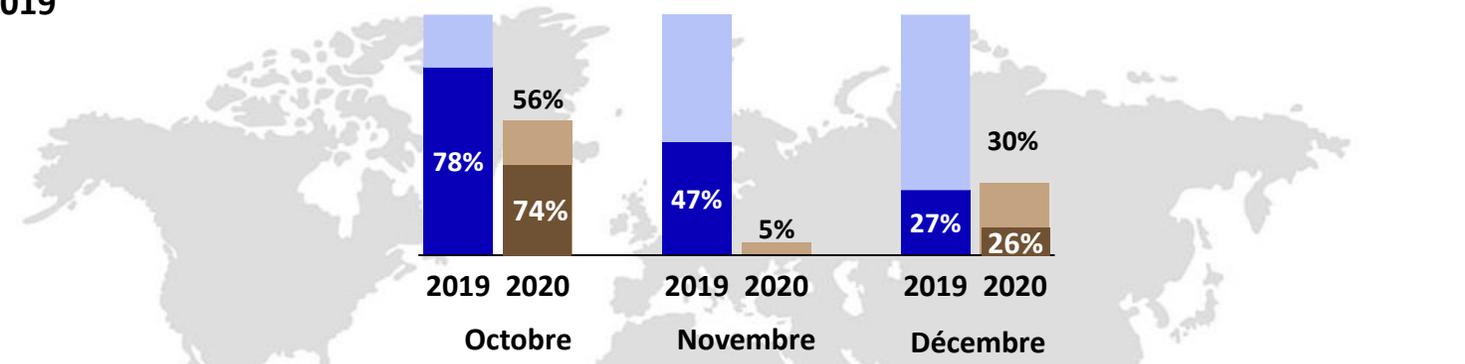
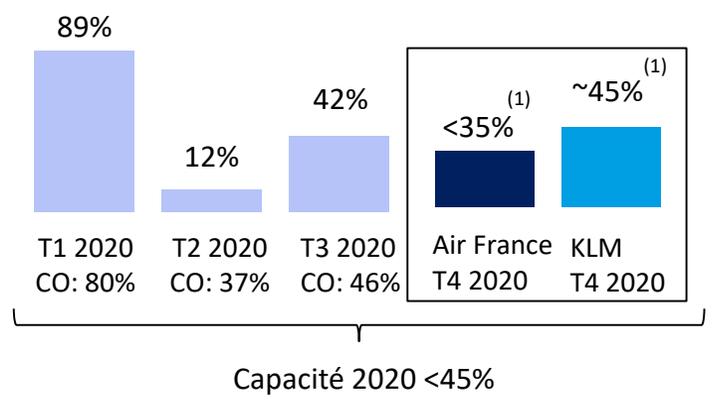


Capacité et réservations de l'activité réseaux passage

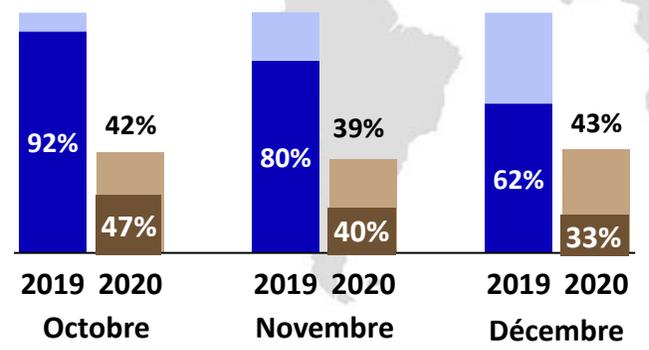
Photo du 27 octobre 2020 et 2019

Domestique France

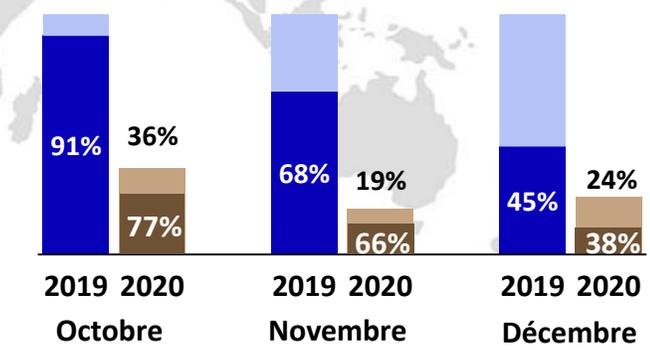
Capacité en SKO de l'activité réseaux passage versus 2019



Long-courrier



Moyen-courrier



Capacité 2020 en SKO versus 2019
 Coefficient d'occupation réservations 2020

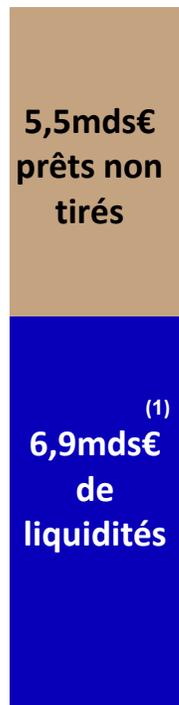
Capacité 2019 en SKO base 100%
 Coefficient d'occupation réservations 2019

- La période de confinement en vigueur depuis ce jour en France est une nouvelle difficulté qui va peser sur les activités du Groupe.
- La plupart des vols actuellement exploités parviennent à être incrémentalement positifs en termes de cash
- Les recettes unitaires sont attendues négatives pour le T4 2020 en raison du retard de la reprise de l'activité business et des coefficients d'occupation globaux qui vont rester en dessous des niveaux de l'année dernière

(1) Capacité prévue pour les prochains trimestres en fonction de l'évolution de la situation du Covid-19

12,4 mds€ de liquidités, d'importants besoins de liquidités sont attendus au quatrième trimestre

12,4 mds€ de liquidités



Besoins de liquidités :

- L'EBITDA du T4 devrait être nettement inférieur à celui du T3
- Impact négatif sur le fonds de roulement au T4, influencé par les paiements en cours et les faibles réservations . Risque résiduel dû aux remboursements **~1,5 mds€**
- Capex T4 à **0,6md€**, dont la moitié pour la flotte
- Obligation hybride : **0,4md€** remboursés en octobre 2020



(1) Air France a tiré 4mds€ des aides d'État de 7mds€
KLM a tiré 0,9mds€ des aides d'État de 3,4mds€

A large blue and white airplane is parked on a tarmac at sunset. The sun is low on the horizon, creating a bright orange and yellow glow. The airplane is the central focus, with its wings spread wide. Other airplanes are visible in the background. The text 'Interventions des Directeurs Généraux' and 'Résultats au 30 Septembre 2020' is overlaid on the bottom half of the image.

Interventions des Directeurs Généraux

Résultats au 30 Septembre 2020



Une feuille de route claire pour chaque compagnie aérienne du Groupe avant le Covid-19

Engagement pour un environnement mondial plus durable



Poursuivre le développement du modèle actuel qui a fait ses preuves



Capitaliser sur nos forces pour bâtir un modèle performant, étape après étape



Capitaliser pleinement sur l'image de marque et la nouvelle flexibilité



Air France-KLM accélère ses plans de transformation pour faire face à la nouvelle réalité après la crise du Covid-19

Voler de manière responsable sera la clé de l'avenir
Anticiper les attentes des clients, des objectifs réaffirmés et renforcés

AIRFRANCE

Accélération des projets de restructuration/transformation

Poursuivre le programme de rajeunissement de la flotte

Restructuration du domestique France

AIRFRANCEKLM
GROUP

Identification des thèmes stratégiques
Vue d'ensemble des programmes de transformation

KLM

Un modèle commercial toujours valable et de valeur

Doit être remodelé en fonction de la nouvelle réalité

t transavia

Signature d'accords importants
Lancement du réseau domestique français
En préparation pour se développer davantage



Le modèle de KLM est toujours valable et de valeur, mais il doit être remodelé en fonction de la nouvelle réalité

“Kleiner” Plus petit

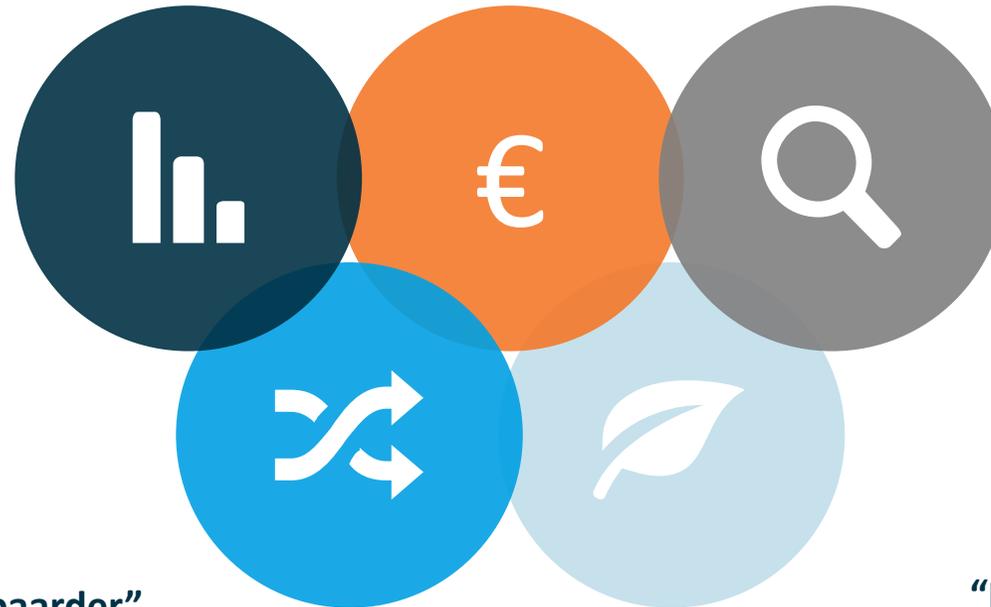
Nous nous attendons à une lente reprise, pour atteindre le niveau de 2019 au plus tôt en 2024, c'est pourquoi nous devons redimensionner notre organisation

“Goedkoper” Moins cher

Les recettes resteront sensiblement faibles pendant une période prolongée, nous devons réduire nos coûts en conséquence

“Zuiniger” Plus économe

Il y aura moins de place pour les investissements dans les années à venir, et nous nous efforçons de rembourser les prêts le plus rapidement possible



“Wendbaarder” Plus agile

La route vers la reprise sera longue et pleine d'incertitudes, il sera essentiel d'être agile et flexible dans les années à venir

“Duurzamer” Plus durable

Les attentes du public à l'égard de notre rôle sociétal sont de plus en plus grandes, nous assumons ce rôle et continuons à être un leader en matière de durabilité



Les coûts opérationnels de KLM seront structurellement réduits en 2021 et au-delà



- 750m€

Bénéfices structurels en 2021

-5k ETP

D'ici déc 2020

- ✓ -15% des coûts de personnel d'ici fin 2020, soit une économie de ~500m€ ;
- ✓ Réduction des avantages salariaux (jusqu'à 20 %)

Coût du personnel



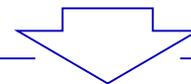
Flotte, fournisseurs et achats



Efficacité du carburant



Autres coûts opérationnels

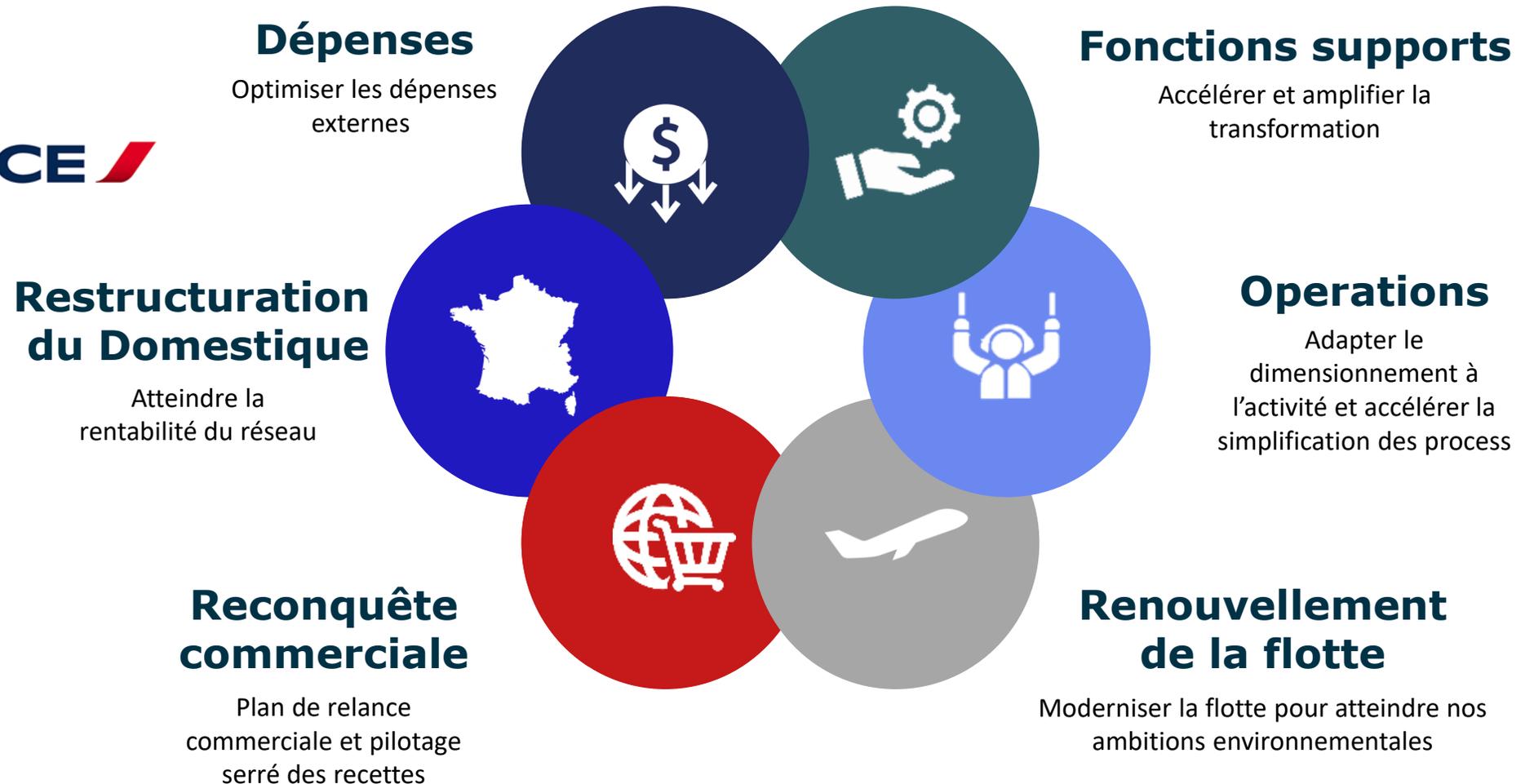


1 Octobre 2020:

- ✓ Finalisation des consultations avec les syndicats et conclusion d'accords pour toutes les catégories de personnel
- ✓ Plan de restructuration soumis au gouvernement néerlandais dans le respect des conditions relatives aux aides d'État



Exploiter les atouts uniques d'Air France, **en élargissant et en accélérant** le plan de restructuration pour construire un modèle d'après-crise réussi





Air France améliore et adapte l'ambition de restructuration au nouveau contexte post-covid



-1.2mds€

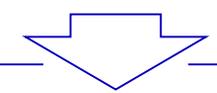
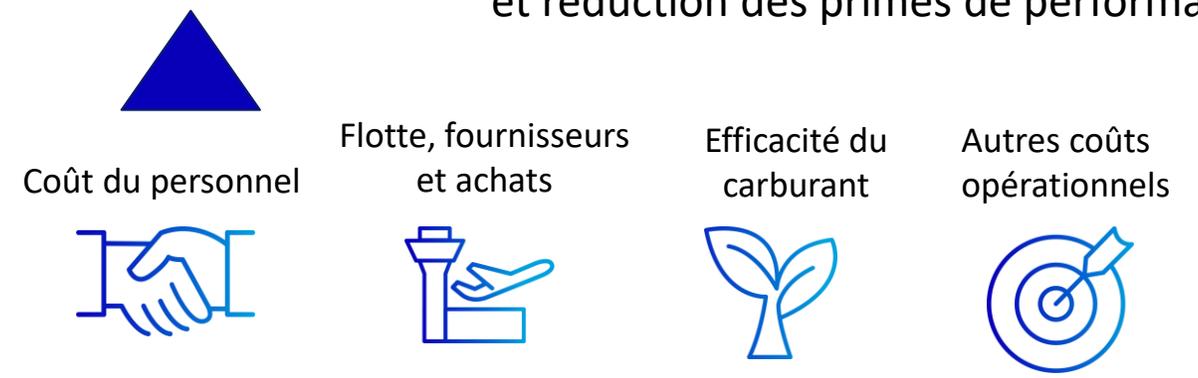
Bénéfices structurels d'ici fin 2022
-800m€ en 2021

- ✓ Identification de plans de transformation supplémentaires

-8,5k ETP

D'ici 2022,
-4k d'ici 2020

- ✓ -11% des coûts de personnel d'ici S1 2021, soit une économie de ~500m€ ;
- ✓ Rémunération variable en fonction des vols et réduction des primes de performance



T3 2020:

- ✓ Les négociations avec les syndicats ont abouti à plusieurs accords
- ✓ Plan de restructuration soumis au gouvernement français dans le respect des conditions relatives aux aides d'État
 - ✓ Activité partielle longue durée en cours de discussion



Conclusions



La sécurité d'abord :

- ✓ Les normes de sécurité les plus élevées pour les clients, le personnel d'exploitation de première ligne et les équipages
- ✓ Risque de transmission très limité dans les avions
- ✓ Mise en place de tests rapides dans les aéroports

La crise de Covid-19 :

- ✓ Un impact sans précédent sur l'industrie aérienne
- ✓ La reprise attendue a été retardée par la résurgence du Covid-19 à la fin de l'été
- ✓ Le niveau de trafic de 2019 ne sera pas retrouvé avant 2024 selon l'IATA

Sortie de crise :

- ✓ Dépendra des progrès de la médecine et de la disponibilité des vaccins
- ✓ L'assouplissement des restrictions de voyage et l'ouverture de corridors long-courrier seront essentiels pour le secteur
- ✓ Un monde sans voyage est-il un souhait des générations futures ?



Q&A

Résultats au 30 Septembre 2020



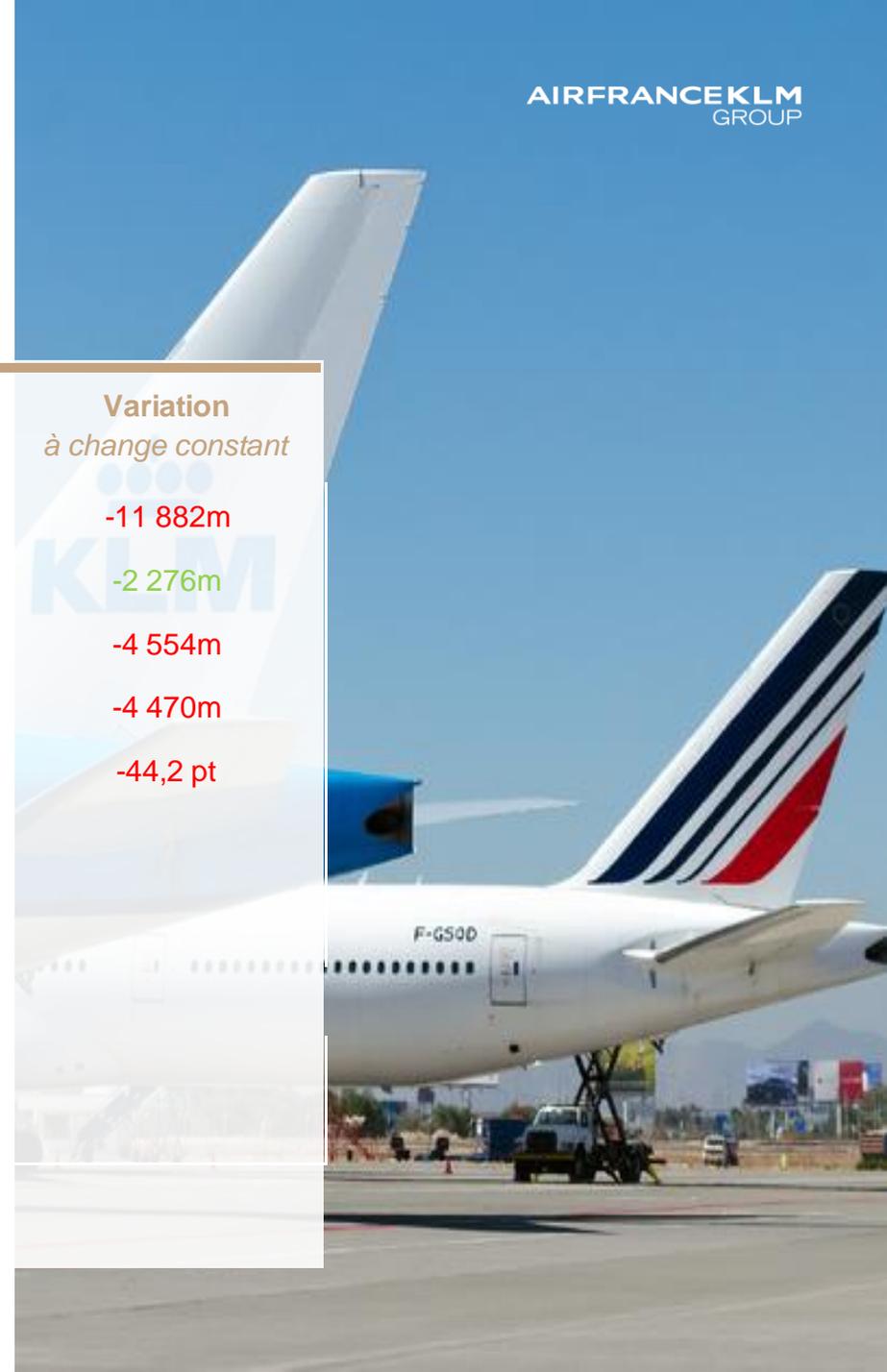
Annexes

Résultats au 30 Septembre 2020





Le Covid-19 affecte lourdement les résultats du Groupe sur les 9M 2020



	9M 2020	9M 2019	Variation	Variation à change constant
Recettes (mds€)	8 725	20 572	-11 847m	-11 882m
Dépenses carburant (mds€)	1 886	4 118	-2 232m	-2 276m
EBITDA (m€)	-1 282	3 263	-4 545m	-4 554m
Résultat d'exploitation (m€) ⁽¹⁾	-3 414	1 046	-4 460m	-4 470m
Marge d'exploitation ⁽²⁾	-39,1%	5,1%	-44,2 pt	-44,2 pt
Résultat net, part du groupe (m€)	-6 078	135	-6 213m	
Cash flow libre d'exploitation ajusté (m€)	-3 547	116	-3 663m	
	31 sep 2020	31 déc 2019	Variation	
Dette nette (m€)	9 308	6 147	+3 161 m	

(1) Résultats 2019 retraités suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée et au reclassement des indemnités passagers de l'UE entre les recettes et les dépenses externes

(2) Voir page 10 de cette présentation pour plus de détails



De forts yields cargo en raison de la diminution de la capacité de l'industrie, le Covid-19 a un impact sévère sur les autres activités



9M 2020

	Capacité ⁽¹⁾	Recette unitaire ⁽²⁾ Change const.	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation ⁽³⁾	Marge d'exploitation	Variation ⁽³⁾	
Réseaux		-54,1%	-25,3%	5 512	-65,4%	-2842	-3 555m	-51,6%	-55,6 pt
		-32,9%	+61,6%	1 708	+7,1%				
Transavia		-57,4%	-16,3%	521	-62,9%	-206	- 364m	-39,6%	-50,8 pt
Maintenance				963	-40,7%	- 366	- 536m	-16,2%	-21,2 pt
Groupe		-54,4%	-12,3%	8 725	-57,6%	-3414	-4 460m	-39,1%	-44,2 pt

(1), La capacité est définie en siège kilomètre offert (SKO), sauf pour la capacité Réseaux cargo définie en tonnes kilomètres offerts (TKO). La capacité groupe correspond à la capacité passage (SKO réseaux passage + SKO Transavia)

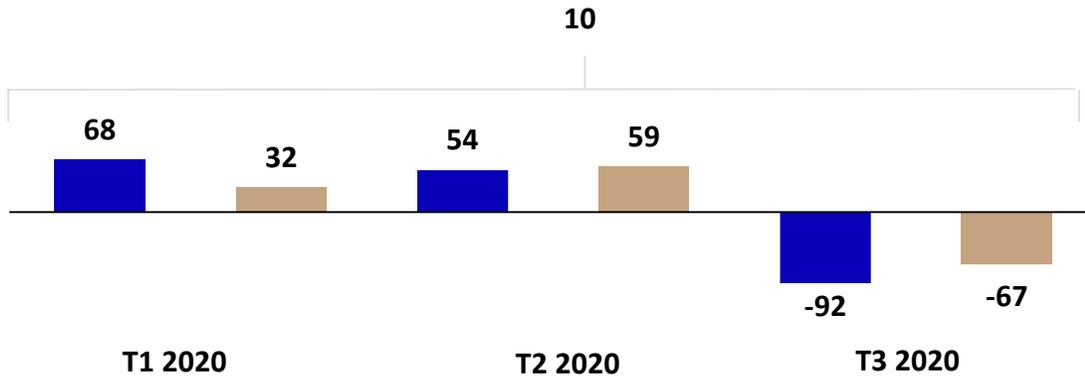
(2), Recette unitaire = chiffre d'affaires par SKO. Recette unitaire Cargo = chiffre d'affaires par TKO. Recette unitaire Groupe = (Chiffre d'affaires Réseaux régulier + Chiffre d'affaires Transavia régulier) / (SKO passage + SKO Transavia)

(3) Résultats 2019 retraités suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée et au reclassement des indemnités passagers de l'UE entre les recettes et les dépenses externes



Impact du change sur le résultat d'exploitation

Effet change
sur les recettes et les coûts
En m€



- Effet change sur le chiffre d'affaires
- Effet change sur les coûts, couvertures incluses
- XX** Effet change sur le résultat d'exploitation

Perspectives 2020 suspendues en raison de l'incertitude liée à la crise du Covid-19

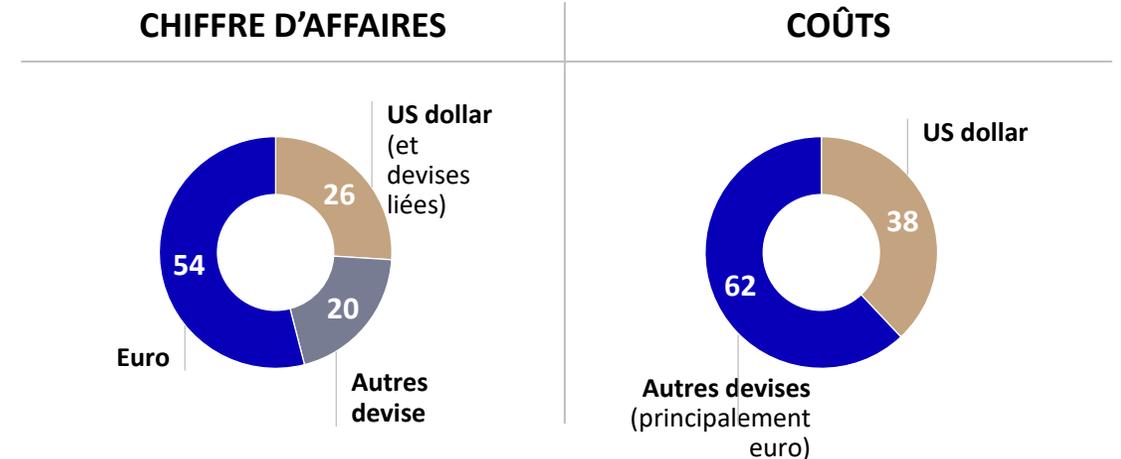
Couverture exposition opérationnelle nette basé sur 2019 :

USD ~58%

JPY ~57%

GBP ~69%

Chiffre d'affaires et coûts par devise 2019

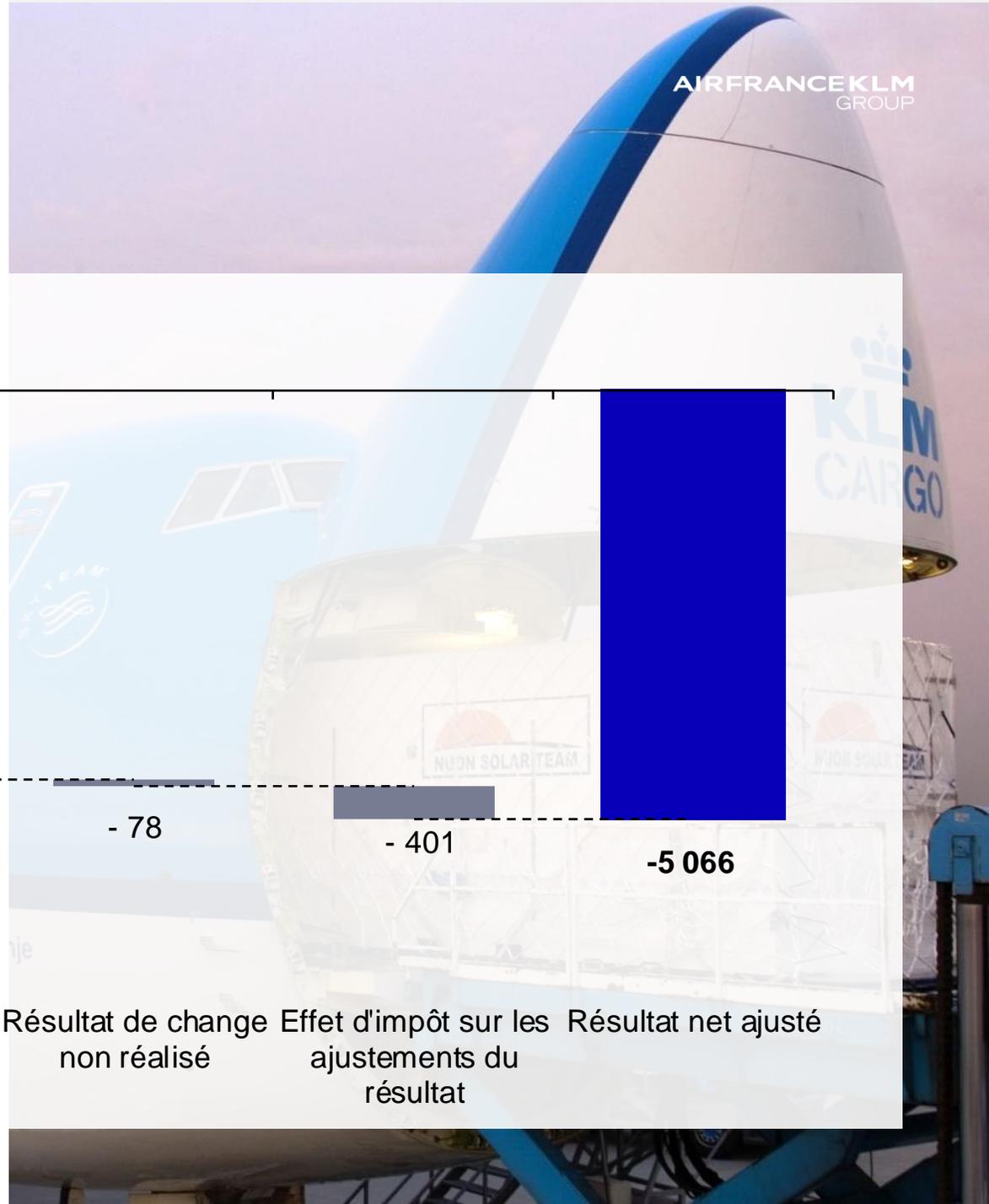
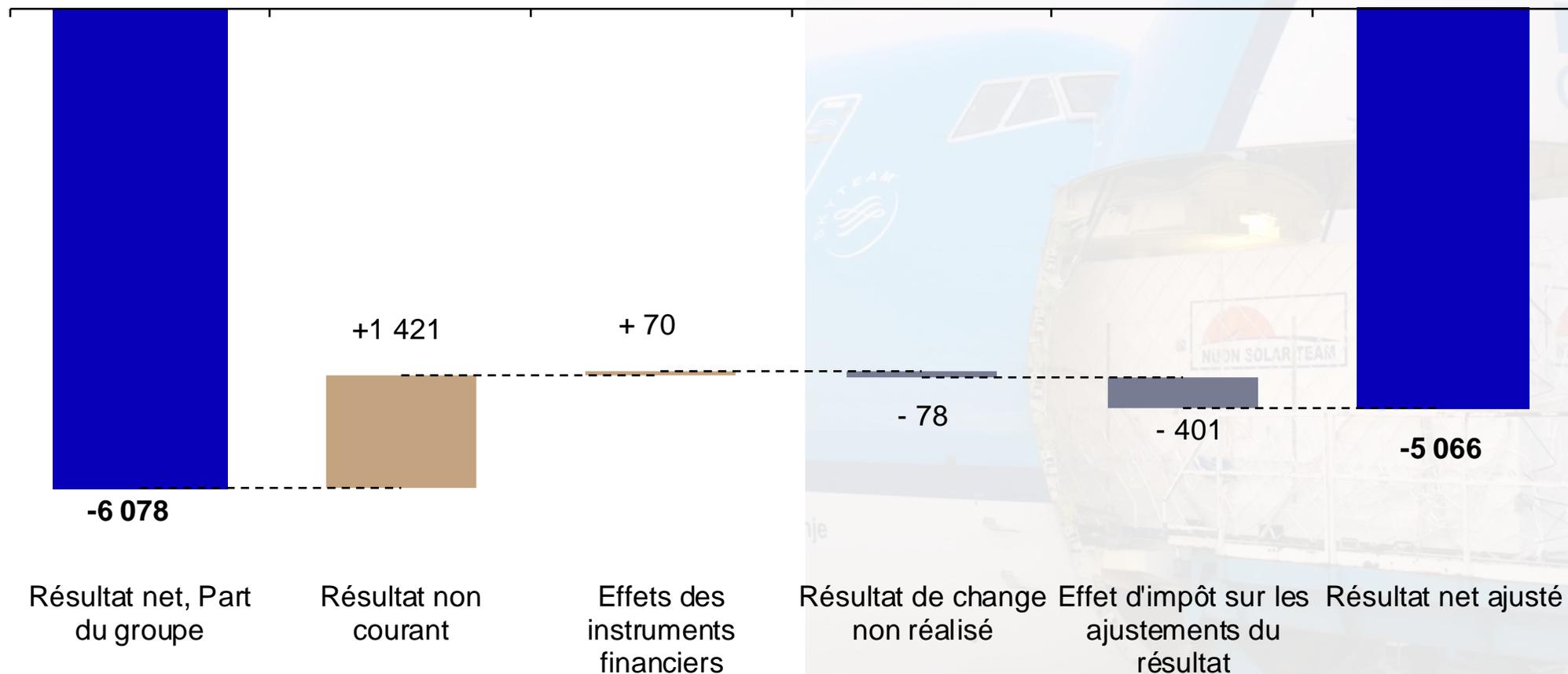




Résultat net ajusté du groupe

9M 2020

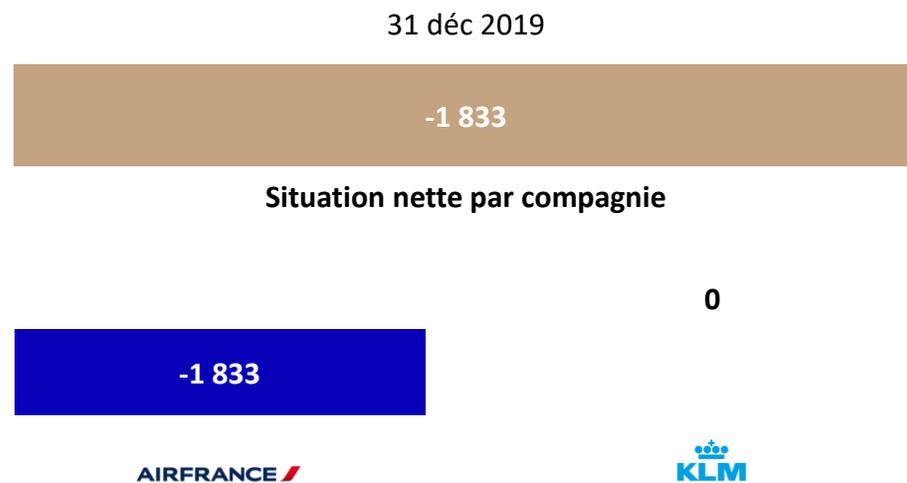
En m€





Détails des engagements de retraite au 30 septembre 2020

En m€



Air-France

Plan d'indemnités de cessation de carrière Air France (ICS) : conformément à la réglementation française et à l'accord d'entreprise, chaque employé reçoit une indemnité de fin de carrière lors de son départ à la retraite (pas d'exigence de financement obligatoire). Les ICS représentent la part principale de la situation nette d'Air France.

Régime de retraite (CRAF) : relatif au personnel au sol affilié à la CRAF jusqu'au 31 décembre 1992.



KLM

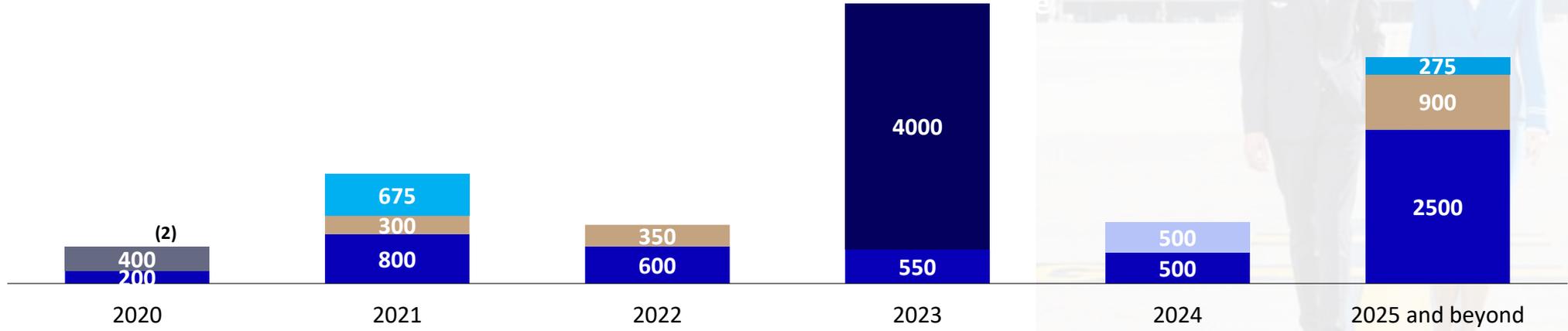
Fonds de pension à prestations définies pour le personnel au sol



Profil de remboursement de la dette au 30 septembre 2020

Profil de remboursement de la dette ⁽¹⁾

En m€



- Air France-KLM obligations senior**
 - Jun 2021: AFKL 3,875% (300 m€)
 - Janvier 2025: AFKL 1,875% (750m€)
 - Octobre 2022: AFKL 3,75% (350 m€)
 - Décembre 2026: AFKL 4,35% (145m\$)
- Air France-KLM Obligation subordonnée perpétuelle :** AFKL 6,25% Perp Call date 2020 (403 m€)
- Autres dettes à long terme émises par AF et KLM :** Principalement sécurisées par leurs actifs et nettes des dépôts
- Air France-KLM obligation convertible** Mars 2024 AFKL 0,125% (500m€, Convertible « Océane »)
- Aide d'Etat Français** Air France a tiré 4mds€ des aides d'État de 7mds€
- Aide d'Etat Hollandais** KLM a tiré 0,9mds€ des aides d'État de 3,4mds€

(1) Excluant les paiements de dettes des locations opérationnelles et les emprunts perpétuels de KLM

(2) Obligation hybride : 0,4md€ remboursés en octobre 2020

