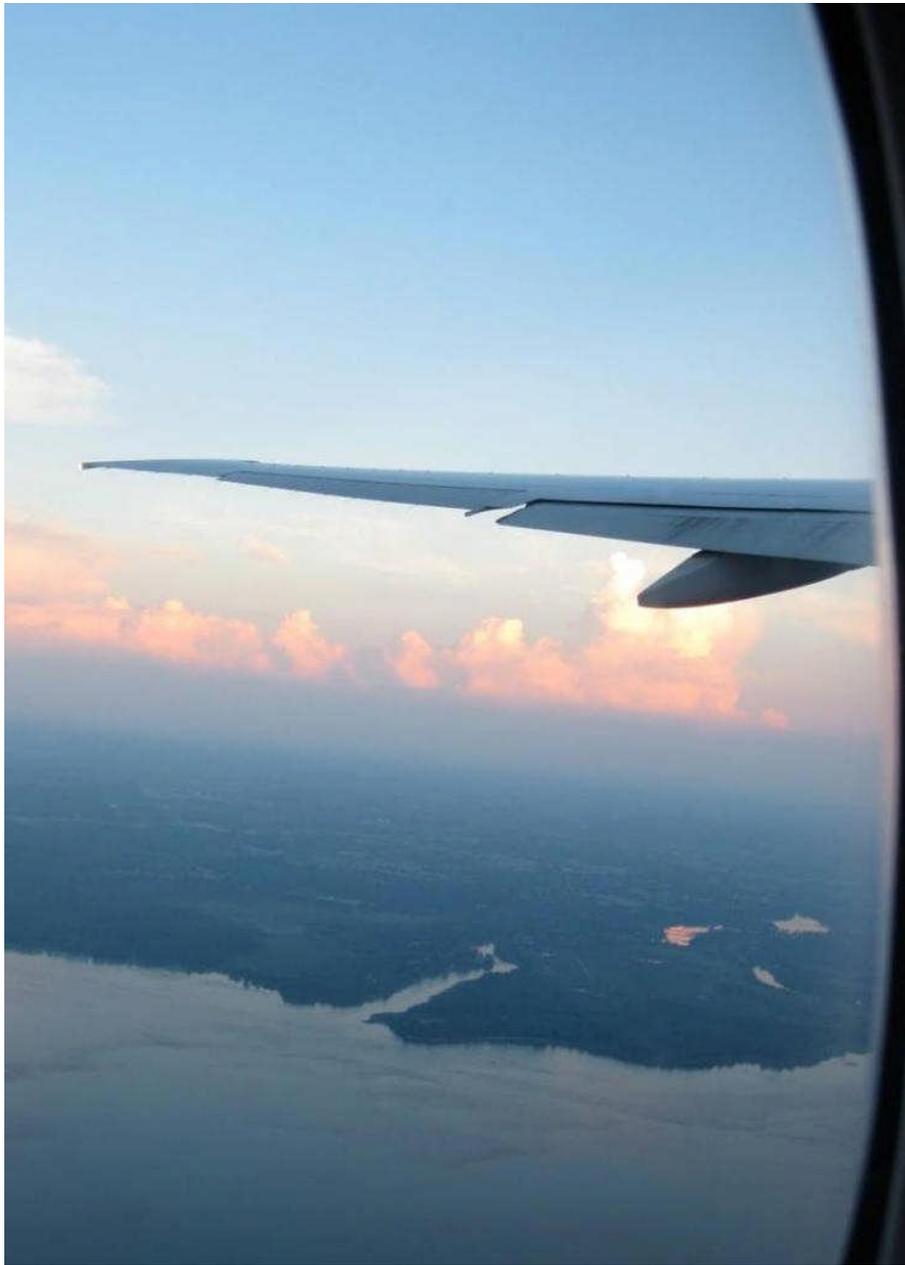




22 février 2013

Résultats annuels 2012



Résultats

-

Faits marquants de l'année

- ✦ Lancement du plan Transform 2015
- ✦ Bonne dynamique des recettes passage, mais dégradation de l'activité cargo
- ✦ Poursuite de la baisse des coûts unitaires
- ✦ Résultat d'exploitation en amélioration en dépit d'une facture carburant en hausse
- ✦ Dette nette en dessous de 6 milliards
- ✦ Emission obligataire de 500m€

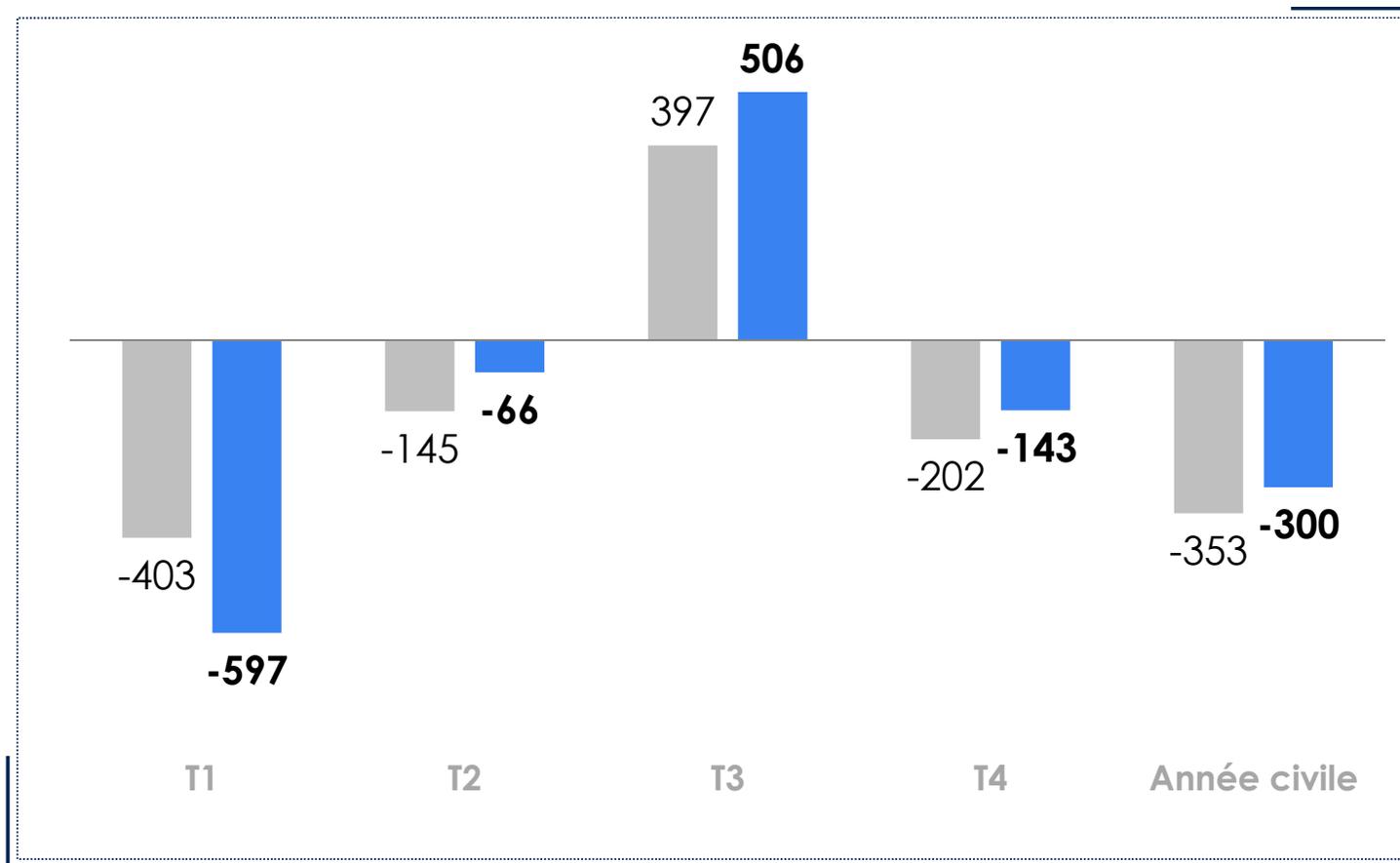
Chiffres clés

Amélioration/dégradation m€	4 ^{ème} trimestre			Année civile		
	2012	2011	variation	2012	2011	variation
Chiffre d'affaires	6 304	6 028	5%	25 633	24 363	5%
EBITDAR	533	466	14%	2 405	2 192	10%
EBITDA	294	246	20%	1 448	1 344	8%
Résultat d'exploitation	-143	-202	29%	-300	-353	15%
Résultat d'exploitation ajusté ⁽¹⁾	-62	-127	51%	25	-65	ns
<i>Marge d'exploitation ajustée</i>	<i>-1,0%</i>	<i>-2,1%</i>	<i>+1,1 pt</i>	<i>0,1%</i>	<i>-0,3%</i>	<i>+0,4 pt</i>
Résultat net, part du groupe	-235	-259	9%	-1 192	-809	47%
Investissements nets ⁽²⁾	-117	-267	56%	-902	-1265	29%
Cash flow libre opérationnel ^{(2) (3)}	22	29	24%	-51	-331	85%
Cash flow libre ^{(2) (4)}	23	30	23%	401	-333	ns
Dette nette en fin de période	-	-	-	5 966	6 515	-549

- (1) Résultat d'exploitation courant ajusté de la part des loyers opérationnels correspondant aux frais financiers (34%)
 (2) Y compris, au T2-2012, 175 m€ d'acquisition d'actifs non comptabilisés comme investissements selon les normes IFRS
 (3) Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation après investissements corporels et incorporels nets
 (4) Cash flow libre opérationnel moins investissements financiers nets

Evolution du résultat d'exploitation par trimestre

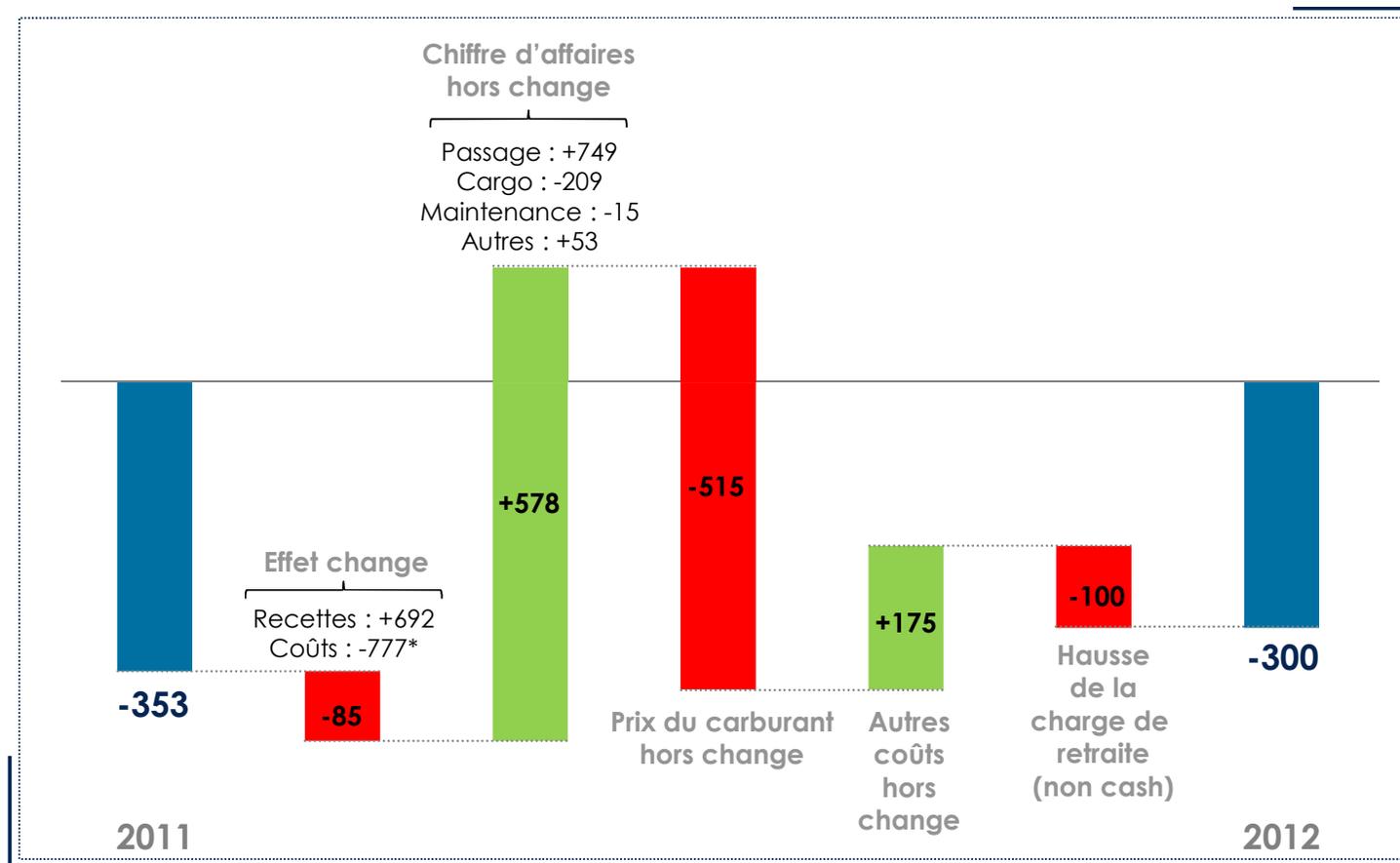
En millions d'€



Var. du coût carburant	+255	+214	+254	+167	+890
Evolution de la marge d'exploitation	-3,0 pts	+1,3 pt	+1,2 pt	+1,1 pt	+0,3 pt

Evolution du résultat d'exploitation

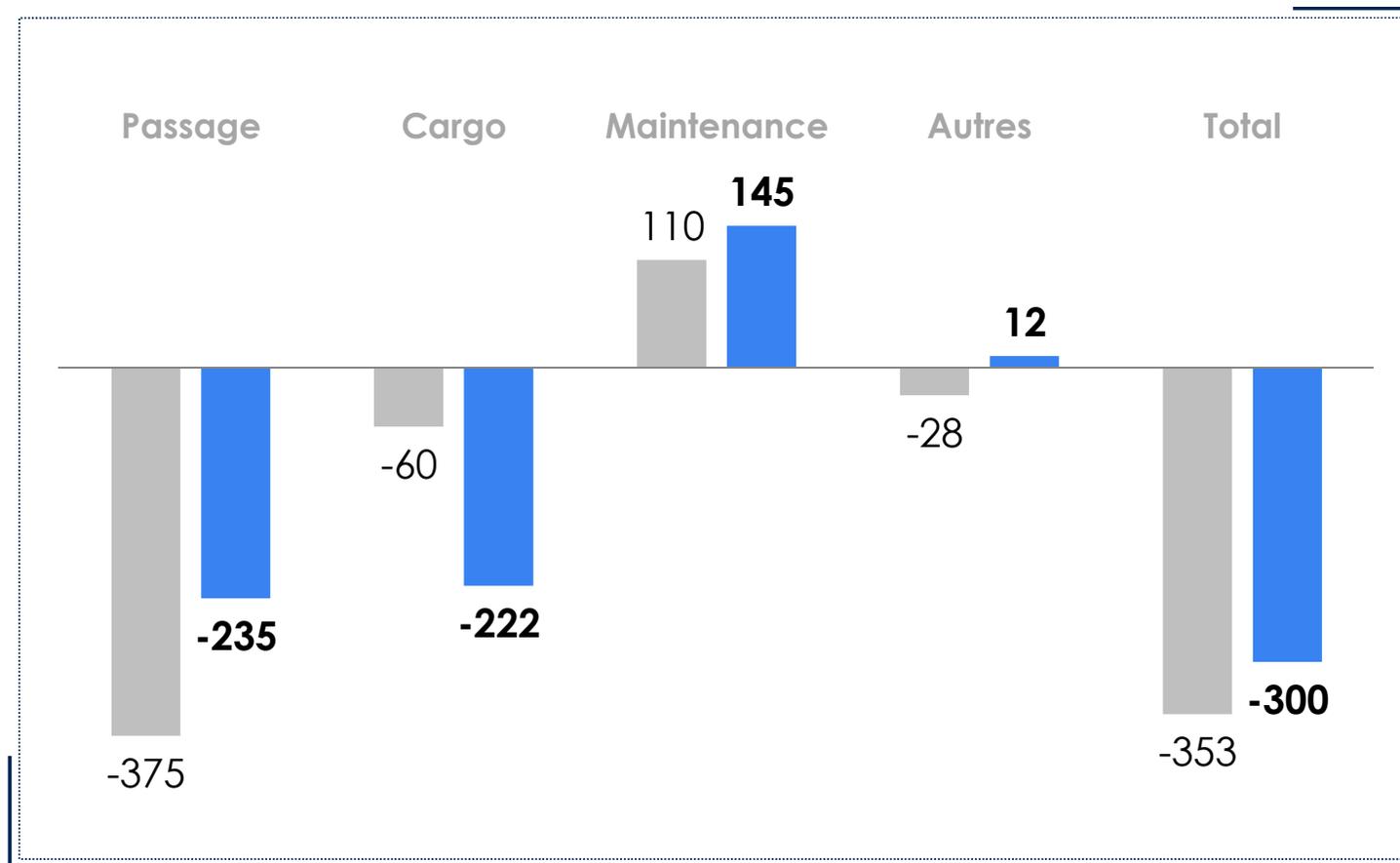
En millions d'€



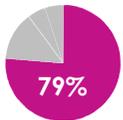
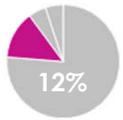
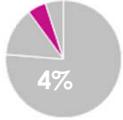
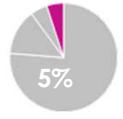
* Dont effet positif des couvertures de change : +88m€

Evolution du résultat d'exploitation par métier

En millions d'€



Chiffre d'affaires 2012 par activité

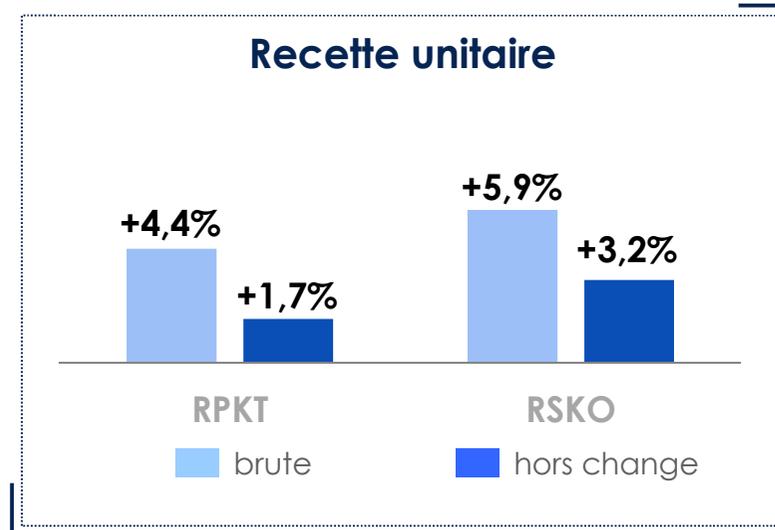
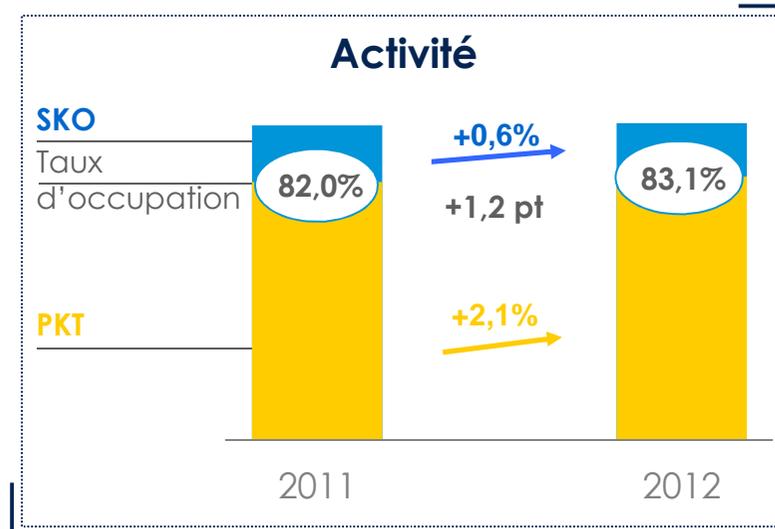
		2012			T4 2012	
		Mds€	Variation brute	Variation hors change	Variation hors change	
	Passage		20,19	+7,2%	+3,9%*	+2,8%*
	Cargo		3,06	-2,7%	-6,4%	-4,0%
	Maintenance		1,10	+5,4%	-1,3%	+12,1%
	Autres		1,29	-3,9%	+4,2%*	-0,4%*
Total		25,63	+5,2%	+2,3%	+2,2%	

* Et à périmètre constant : corrigé de l'arrêt de l'activité passage de Martinair

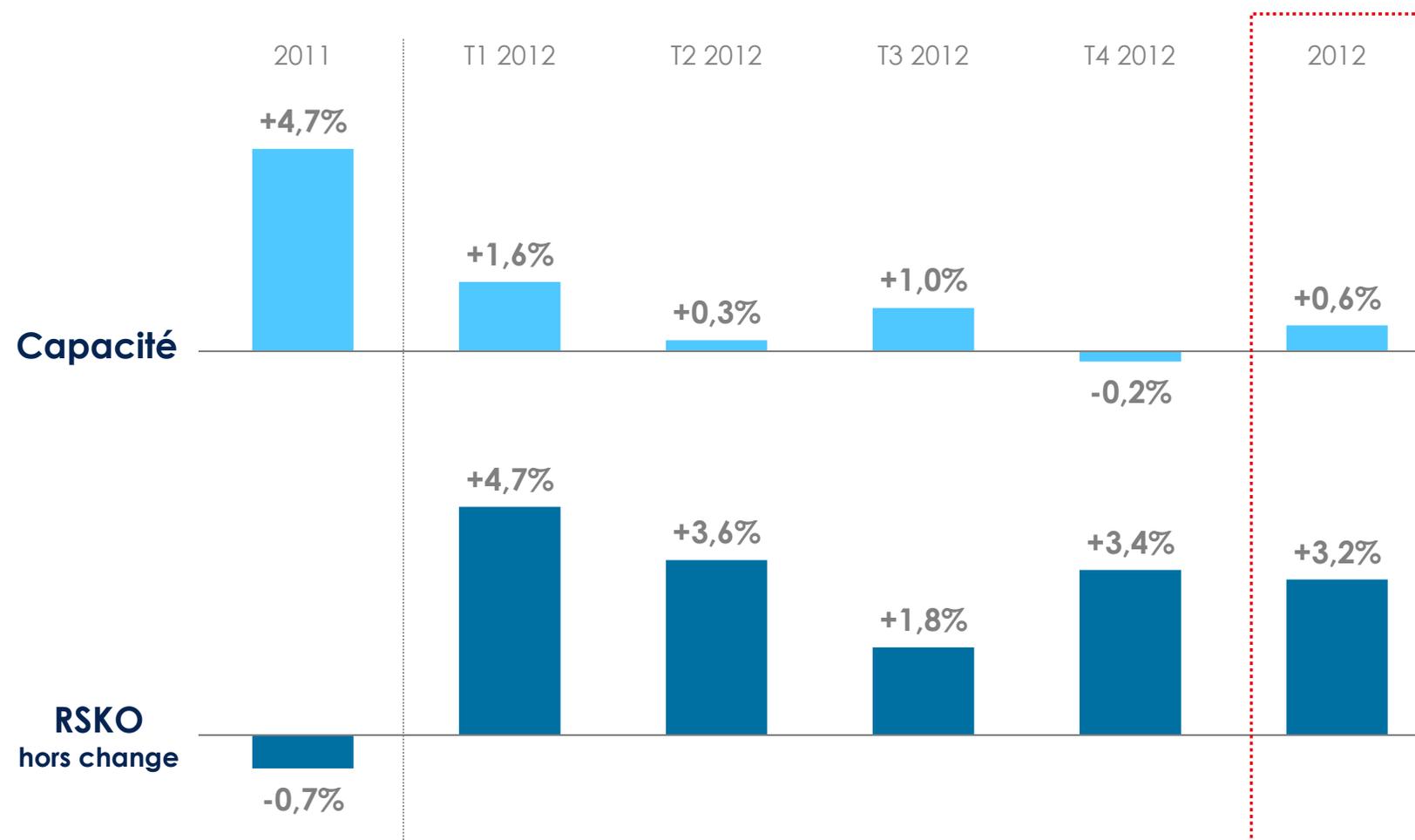
Activité et recette unitaire passage

- + Contrôle strict des capacités
 - ▶ Plan de janvier 2012 : +2,2%
 - ▶ Croissance réalisée : +0,6%
- + Recettes tirées par le long-courrier
 - ▶ RSKO long-courrier : +5,0%*
 - ▶ Classe avant : +6,8%*
 - ▶ Classe arrière : +5,0%*
 - ▶ RSKO moyen-courrier : -1,3%*
- + Augmentation de ~100m€ des pertes du moyen courrier
 - ▶ Pertes stables sur les hubs
 - ▶ Lancement difficile des bases de province
 - ▶ Faiblesse de l'économie française

* Hors change

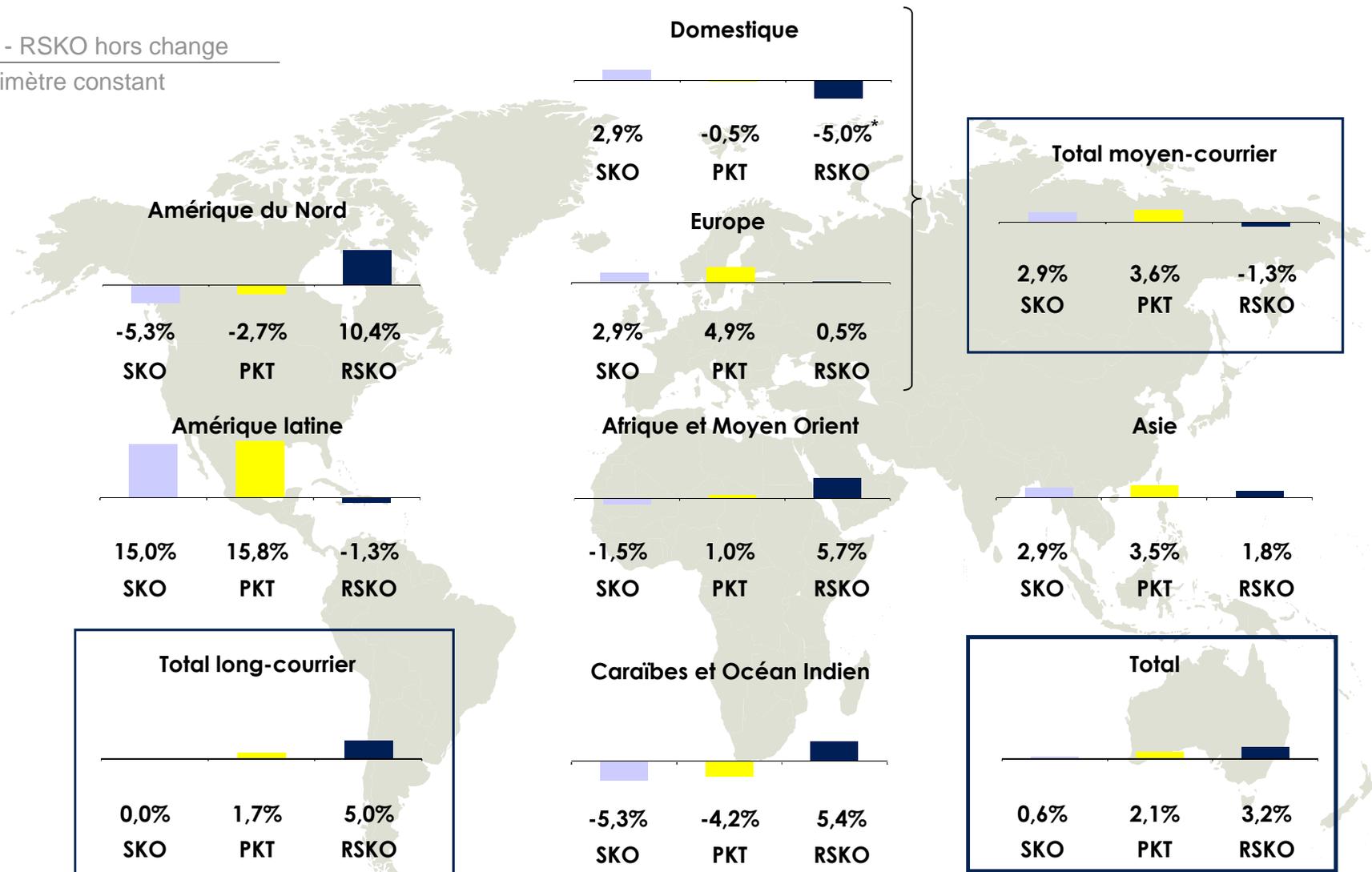


Activité et recette unitaire passage par trimestre



Recette unitaire par réseau

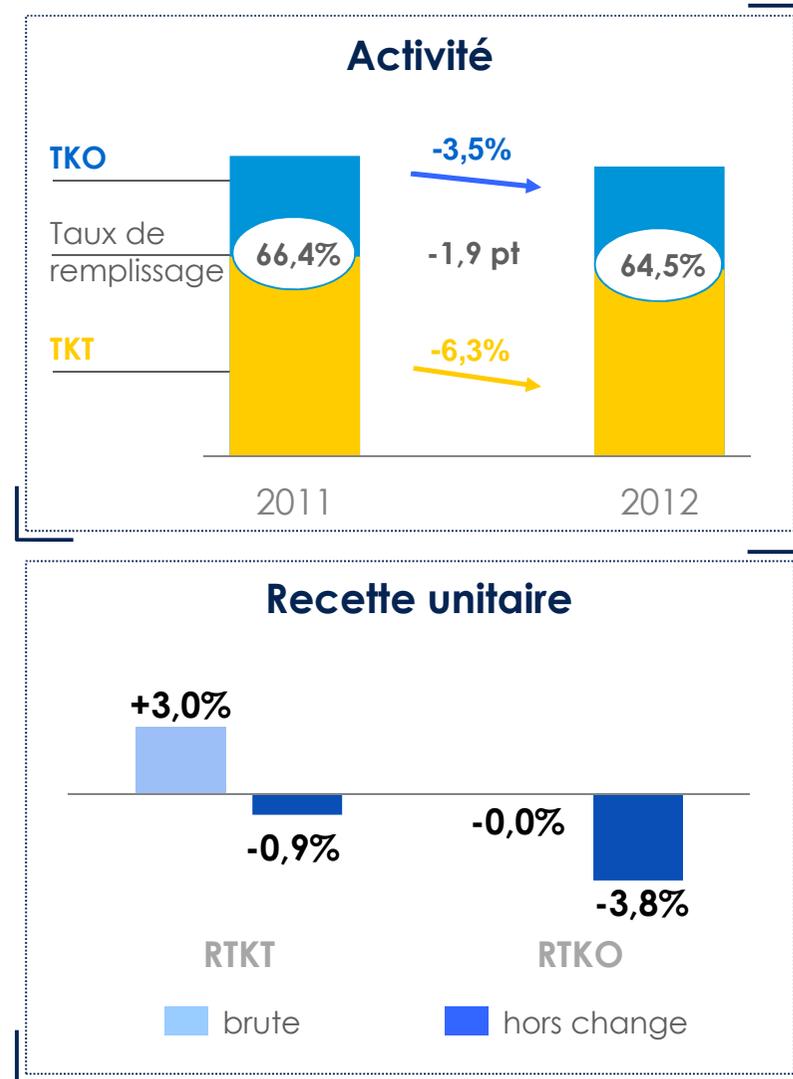
2012 - RSKO hors change
à périmètre constant



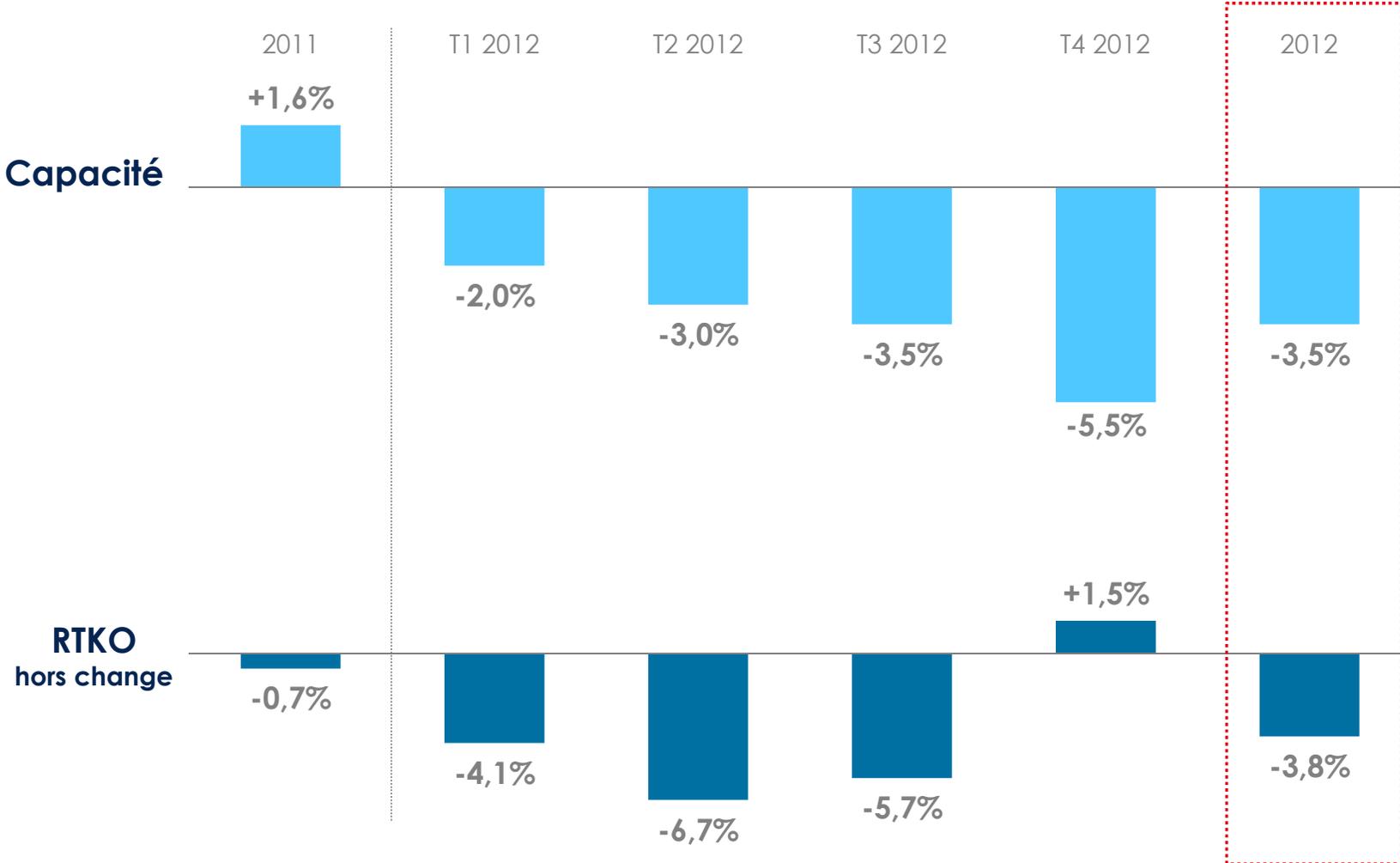
* Effet mix réseau important – RSKO hors change Orly/CDG seuls : -1,2%

Activité et recette unitaire cargo

- + Faiblesse du commerce mondial
- + Situation de surcapacité dans l'industrie
 - ▶ En particulier au départ des grands marchés asiatiques
- + Contrôle strict des capacités
 - ▶ S2 : avions tout cargo : -8%
 - ▶ Part des capacités dans les avions tout cargo : 31%



Activité et recette unitaire cargo par trimestre



Maintenance

Amélioration/dégradation	4ème trimestre			Année civile		
m€	2012	2011	variation	2012	2011	variation
Chiffre d'affaires externe	317	273	16%	1 096	1 040	5%
<i>hors change</i>			12%			1%
Chiffre d'affaires total	802	796	1%	3 134	3 112	1%

- + Chiffre d'affaires annuel hors change stable
 - ▶ Ralentissement cyclique de l'activité « moteurs » au T2 et T3
 - ▶ Bonne dynamique des ventes au T4
- + Poursuite du développement sur les segments les plus porteurs
 - ▶ Inauguration d'un banc d'essai moteurs à Paris-CDG
 - ▶ Gains de plusieurs contrats, notamment avec LOT et Vietnam Airlines

Autres activités

Transavia	4ème trimestre			Année civile		
Capacité (mds SKO)	3,4	3,3	4%	17,7	17,1	3%
Trafic (mds PKT)	2,9	2,8	4%	15,4	14,8	4%
Chiffre d'affaires régulier (m€)	150	141	6%	852	784	9%
<i>RSKO (centimes d'€ par SKO)</i>	4,4	4,3	2%	4,8	4,6	5%
Commissariat						
Chiffre d'affaires externe (m€)	107	111	4%	405	435	7%
<i>Amélioration/dégradation</i>						

Transavia

- ▶ Légère croissance des capacités (SKO : +3%)
- ▶ Recette unitaire dynamique : +5%
- ▶ Première année à l'équilibre pour Transavia France

Autres : Servair

- ▶ Pression concurrentielle accrue

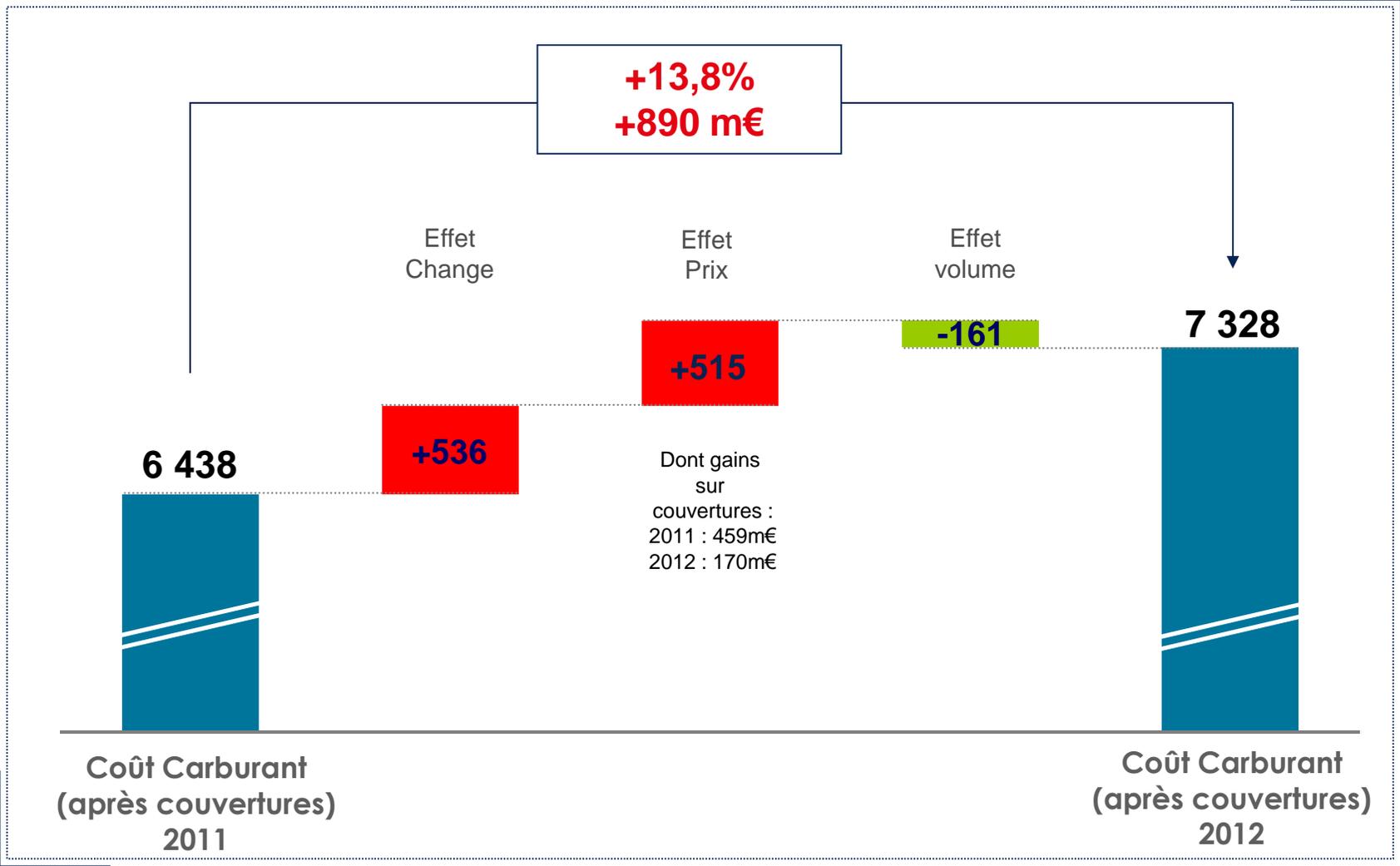
Evolution des charges d'exploitation sur l'année

	m€	Variation brute	Variation hors change
 Carburant	7 328	+13,8%	+5,1%
 Charges de personnel	7 660	+2,7%	+2,4%
 Coûts externes pilotables⁽¹⁾	5 729	-1,9%	-4,5%
 Autres coûts liés à la capacité⁽²⁾	3 261	+4,7%	+1,2%
 Coûts externes non pilotables⁽³⁾	2 046	+1,8%	-0,1%
Total⁽⁴⁾	25 933	+4,9%	+1,7%
Charges d'exploitation hors carburant	18 605	+1,8%	+0,5%

- (1) Commissariat, achats d'assistance en escale, achats d'entretien, frais commerciaux et de distribution, autres frais
 (2) Affrètements aéronautiques, locations opérationnelles, amortissements, dépréciations et provisions
 (3) Redevances aéronautiques, impôts et taxes
 (4) Y compris autres produits de l'activité et autres produits et charges

Analyse du coût carburant sur l'année

En millions d'€

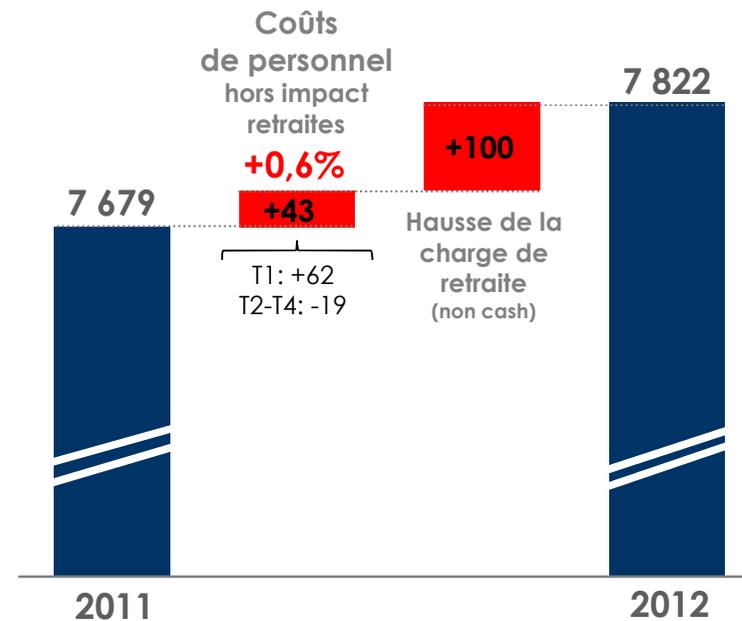


Quasi stabilité des coûts de personnel hors hausse de la charge de retraites

- + Hausse de la charge de retraite (non cash)
- + Impact croissant des mesures
 - ▶ T1 affecté par des éléments exceptionnels
 - ▶ Impact du gel des augmentations générales chez Air France à partir du T2
 - ▶ Réduction de l'intérim
 - ▶ Premiers départs dans le cadre du PDV en fin d'année
- + Baisse des effectifs
 - ▶ -3 300 ETP en décembre 2012 comparé à décembre 2011

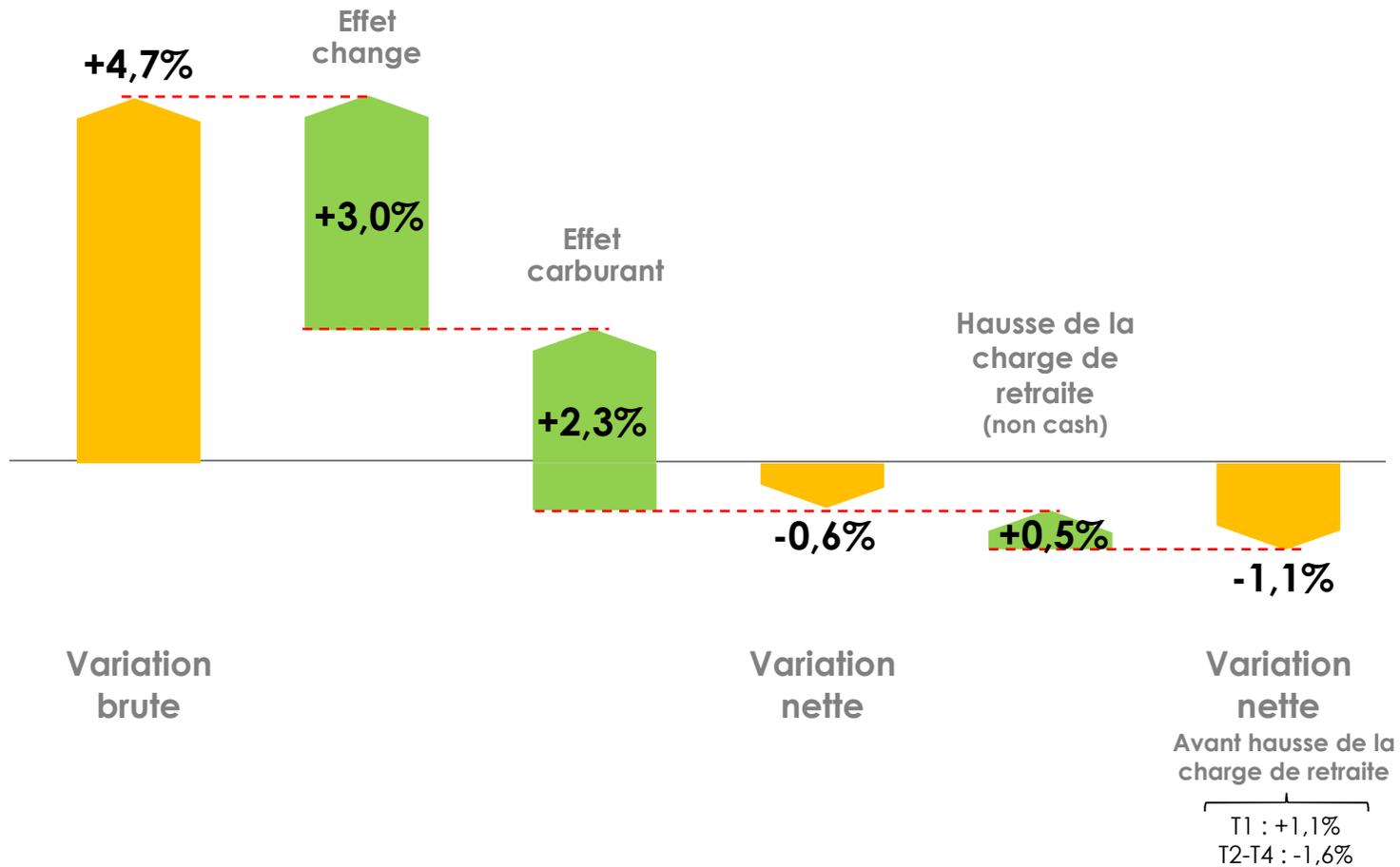
Evolution des coûts de personnel

(m€, y. c. intérimaires)



Coût unitaire

Coût net : 23 285m€ (+5,0%)
 Capacité en ESKO : 329 535m (+0,2%)
 Coût unitaire à l'ESKO : 7,07 centimes d'€



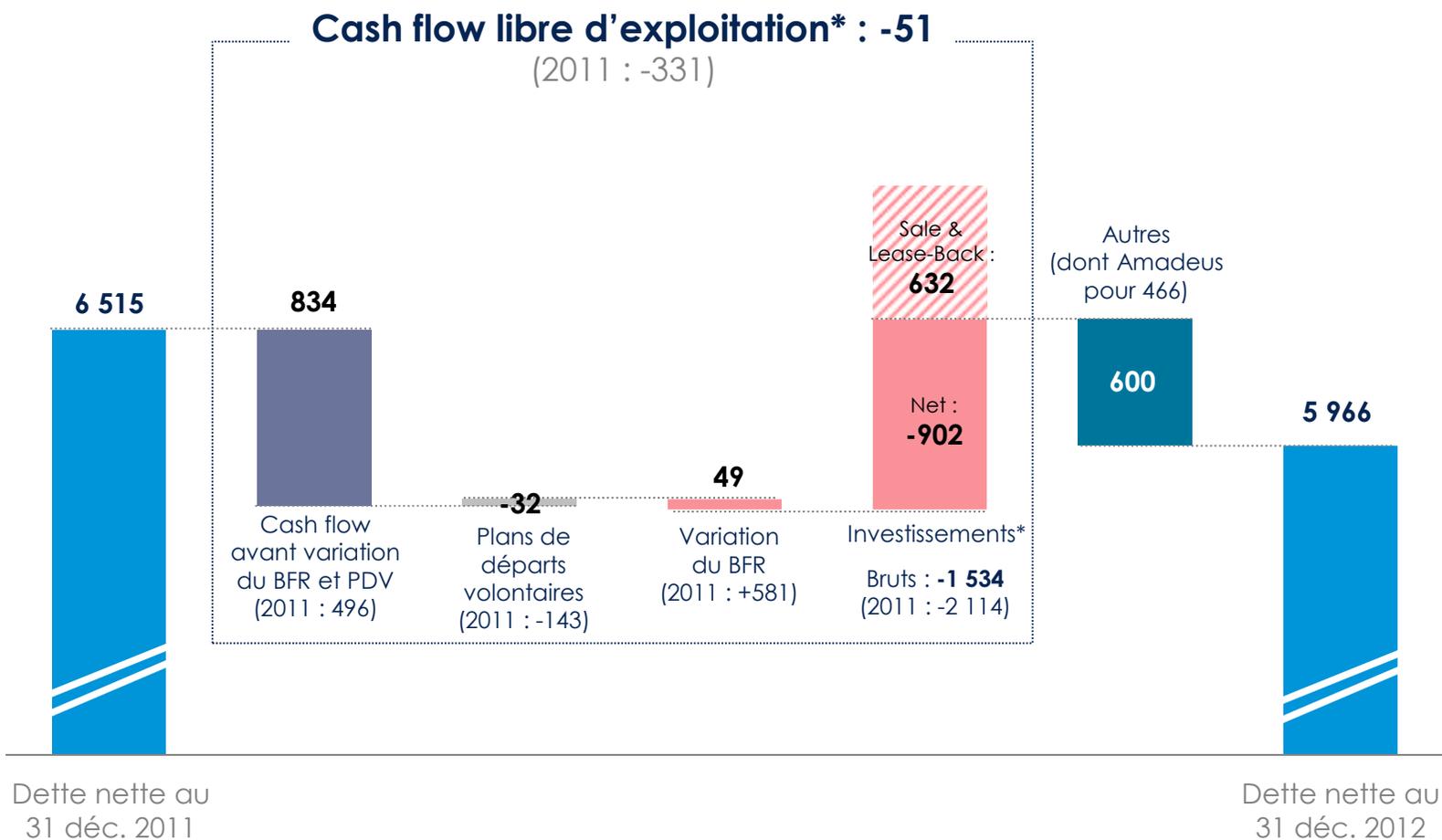
Résultat net

m€	4ème trimestre		Année civile	
	2012	2011	2012	2011
Résultat d'exploitation courant	-143	-202	-300	-353
Produits et charges non courants	-117	-23	-580	-127
<i>dont opération Amadeus</i>	0	0	97	0
<i>dont charges de restructuration*</i>	-99	-5	-471	0
<i>dont dépréciation de survaleur</i>	-5	-1	-173	-1
<i>dont autres</i>	-13	-17	-33	-126
Résultat des activités opérationnelles	-260	-225	-880	-480
Coût de l'endettement financier net	-89	-98	-353	-371
Résultat de change	90	-28	62	-116
Variation de la juste valeur des actifs et passifs financiers	4	76	62	-66
Autres produits et charges financiers	7	2	15	2
Impôts	31	3	-27	245
Résultats des entreprises mises en équivalence et minoritaires	-18	11	-71	-23
Résultat net, part du groupe	-235	-259	-1 192	-809

* dont Transform 2015 : 421m€, provision sur flotte tout cargo : 50m€

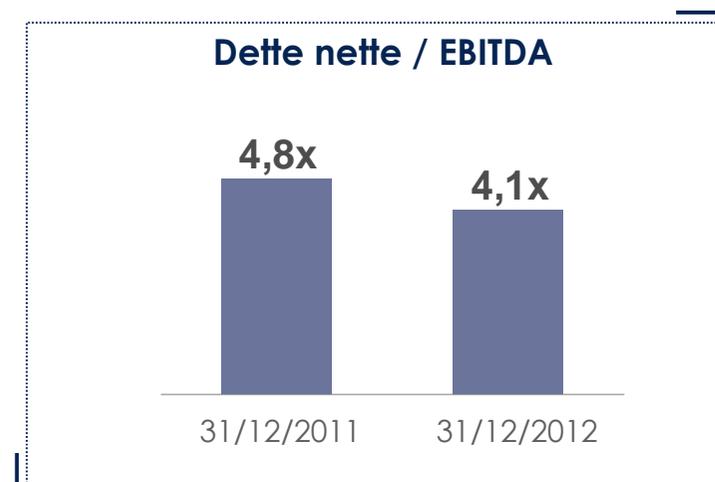
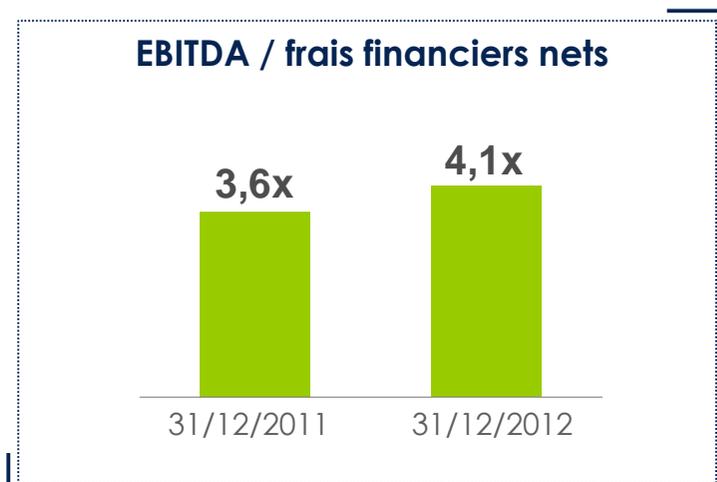
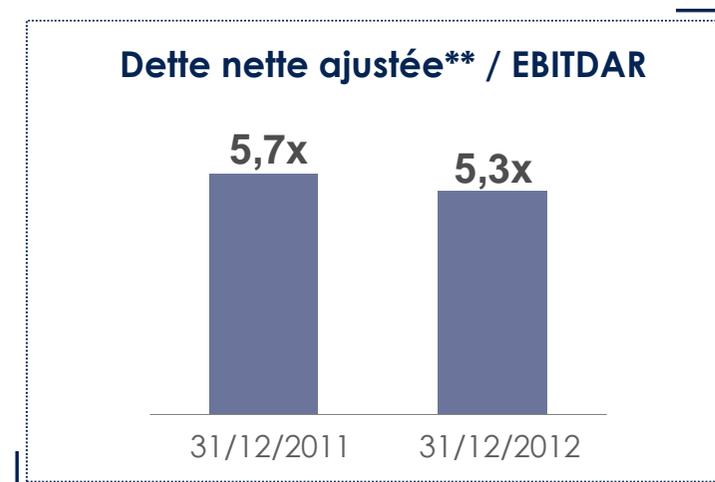
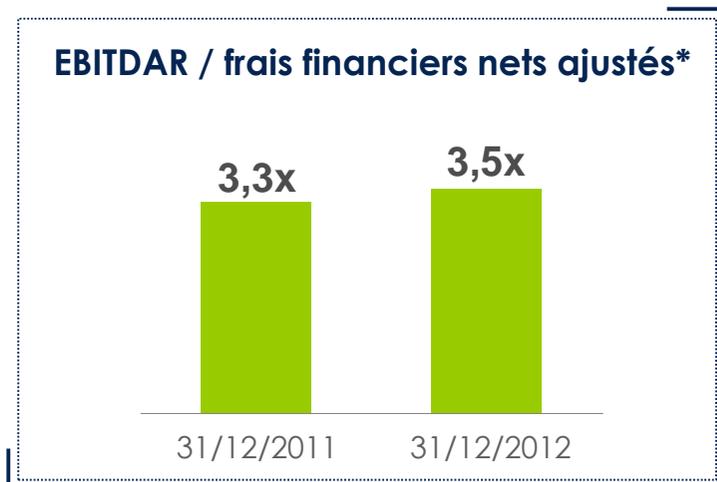
Evolution de l'endettement sur l'année

En millions d'€



* Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation après investissements corporels et incorporels nets. Y compris, au T2, 175 m€ d'acquisition d'actifs non comptabilisés comme investissements selon les normes IFRS

Ratios financiers au 31 décembre 2012



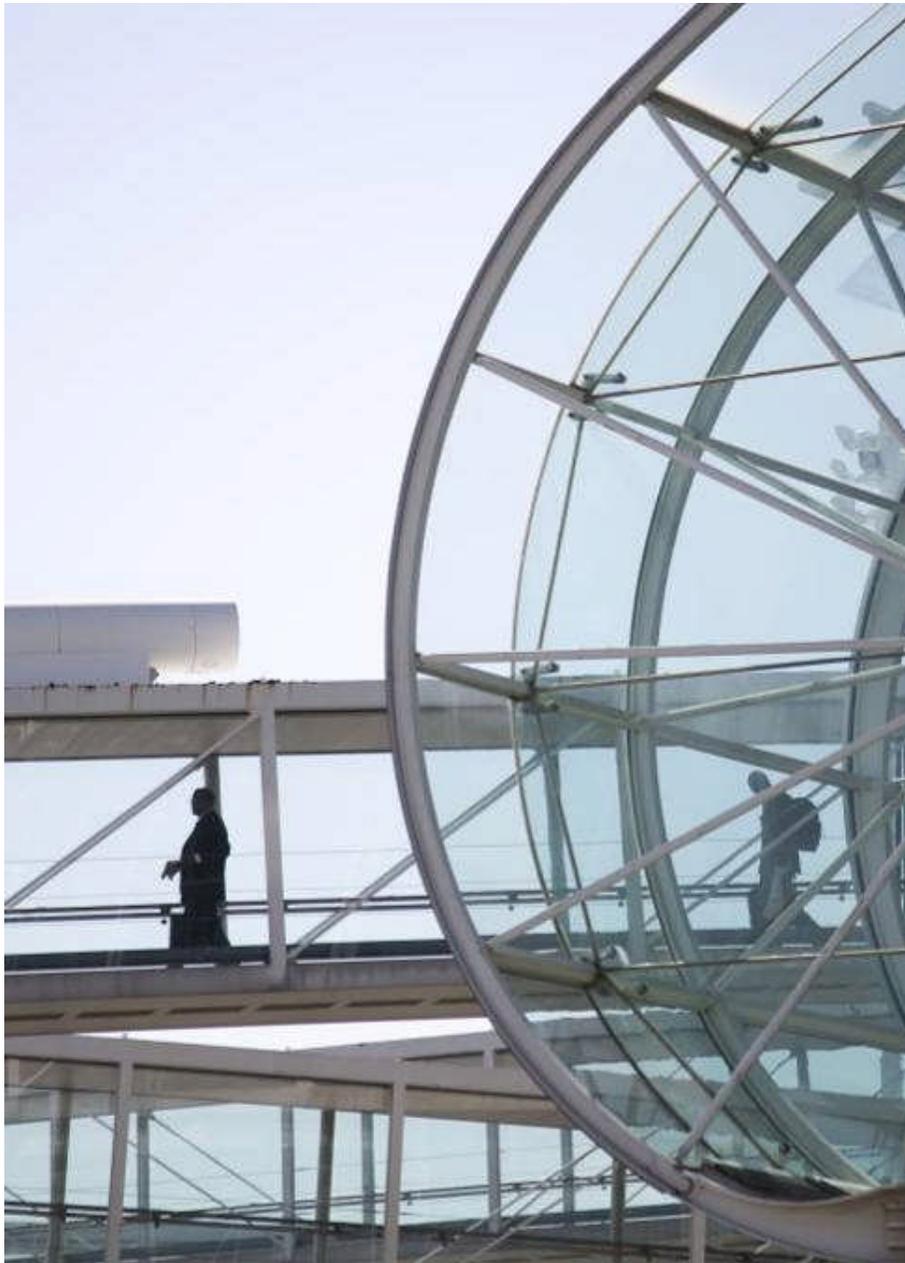
* ajusté de la part des loyers opérationnels correspondant aux frais financiers (34%)

** ajustée de la capitalisation des locations opérationnelles (7x la charge annuelle)

Un niveau satisfaisant de liquidités

- + Une trésorerie de 3,9 mds€ au 31 décembre 2012
 - ▶ Après 400 m€ nantis pour l'opération de swap sur l'OCEANE
 - ▶ Emission d'une obligation pour 500 m€ en décembre 2012

- + Des lignes de crédit disponibles de 1,85 mds€
 - ▶ Air France : 1,06 mds€ jusqu'en 2016
 - ▶ KLM : 540 m€ jusqu'en 2016
 - ▶ Air France-KLM : 250 m€ jusqu'en 2017



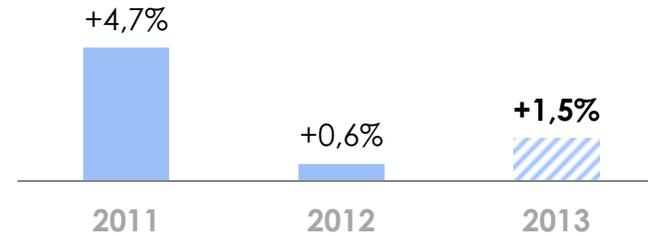
Nos priorités pour 2013

-

Nos priorités pour 2013

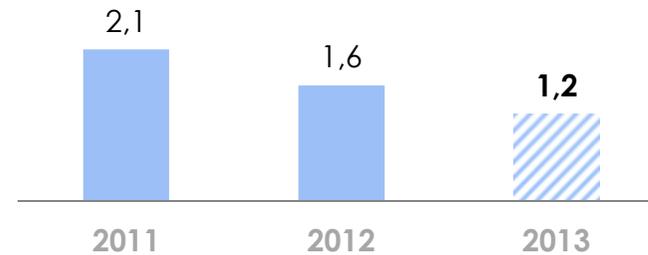
**Contrôle
des capacités**

Croissance des capacités "passage"



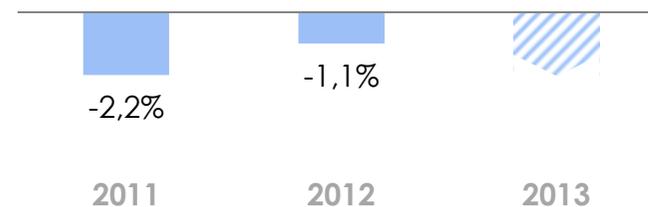
**Contrôle
des investissements**

Investissements bruts (mds€)⁽¹⁾



**Réduction
des coûts unitaires**

Evolution des coûts unitaires⁽²⁾



(1) Investissements nets : 2011 : 1,3 mds€, 2012 : 0,9 mds€, 2013 : 1,1 mds€

(2) A change et prix du carburant constant, hors hausse de la charge de retraite (~130m€ en 2013)

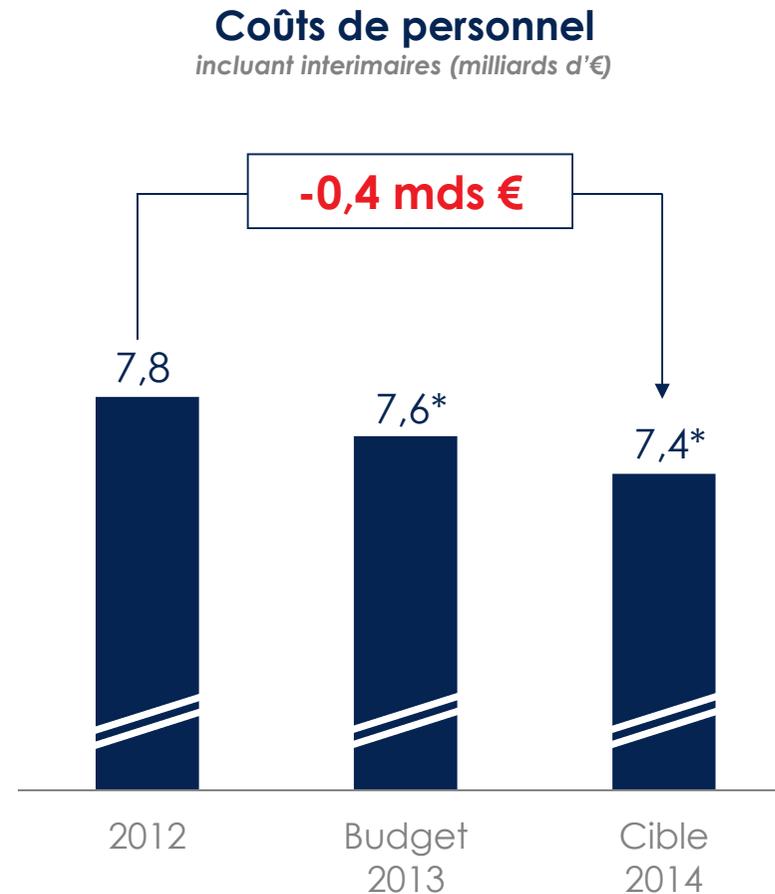
2012 : Mise en place des bases du redressement du groupe

- + Rénovation du cadre social
- + Elaboration de projets industriels dans chacun des métiers
- + Renforcement des partenariats stratégiques
- + Définition d'une nouvelle gouvernance
- + Amélioration de la situation financière



2013 : une année de mise en œuvre

- + Signature des derniers accords
 - ▶ KLM : mi décembre 2012
 - ▶ Personnels de cabine d'Air France : accord signé, soumis à consultation par les 3 syndicats représentatifs
- + Mise en œuvre des nouvelles conditions de travail au 1^{er} avril
 - ▶ Augmentation des heures travaillées
 - ▶ Flexibilité accrue
- + Effet croissant du gel des augmentations de salaires
 - ▶ Air France : 2012 et 2013
 - ▶ KLM : 2013 et 2014
- + Poursuite des réductions d'effectifs
 - ▶ Réduction de l'intérim et des CDD
 - ▶ Départs volontaires chez Air France s'échelonnant jusqu'à fin 2013

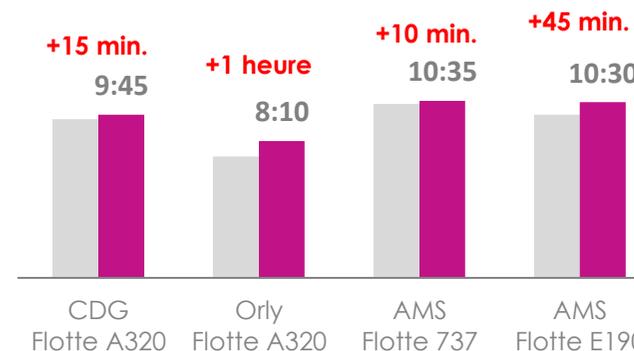


* A charge de pension constante (impact estimé : ~130m€) et hors intégration d'Airlinair (~50m€)

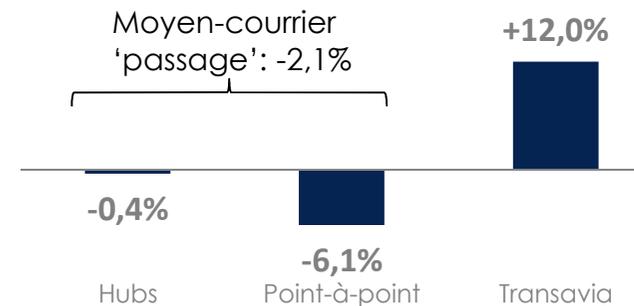
Passage	Moyen Courrier	<ul style="list-style-type: none">+ Réorganisation des opérations pour accroître l'utilisation des actifs+ Restructuration des lignes les plus déficitaires+ Adaptation produit+ Accroissement des investissements clients
	Long Courrier	<ul style="list-style-type: none">+ Accélération de la sortie des avions les moins productifs (MD-11)+ Augmentation de la productivité du programme+ Accroissement des investissements clients
Cargo		<ul style="list-style-type: none">+ Redimensionnement et organisation de la flotte tout cargo+ Simplification du portefeuille produit, nouvelle politique commerciale+ Réduction des coûts
Maintenance		<ul style="list-style-type: none">+ Développement des activités rentables : moteurs et équipements+ Restructuration de certaines activités d'entretien

- + Augmentation de la productivité du programme moyen-courrier
 - ▶ 16 Airbus en moins chez Air France à l'été 2013
- + Adaptation des bases de province
 - ▶ Révision à la baisse du programme
 - ▶ Evaluation en septembre 2013
- + Développement de Transavia France
 - ▶ Passage de 8 à 11 avions

Utilisation quotidienne



Croissance des capacités moyen-courrier en 2013



- + Nouvelle organisation rassemblant Brit Air, Regional et Airlinair
 - ▶ Chiffre d'affaires : ~1 mds €
 - ▶ 530 vols quotidiens sur 136 lignes
 - ▶ Réduction de la flotte de 18 avions (de 116 en 2012 à 98 en 2013)

- + Repositionnement marketing et commercial
 - ▶ Nouvelle marque : **Hop !**
 - ▶ Nouvelles offres et nouveau pricing



Mieux « coller »
au marché

MiNi

- + Options payantes
- + Initiatives pricing : offre **MiNi...**
- + Lancement de **HOP!**
- + Développement de Transavia France

Repositionner
produit et service
au meilleur
niveau mondial

- + Investissements produit vol affaires moyen-courrier
- + Investissements au sol : nouveau salon de 3 000 m² à CDG
- + Nouveaux sièges classe affaires et Première long-courrier (KLM : 2013, Air France : 2014)

Initiatives
transverses

- + Projet transverse « culture client »
- + Nouvelle organisation d'Air France
- + Développement des offres mobiles et sur les médias sociaux
- + Enrichissement des services digitaux

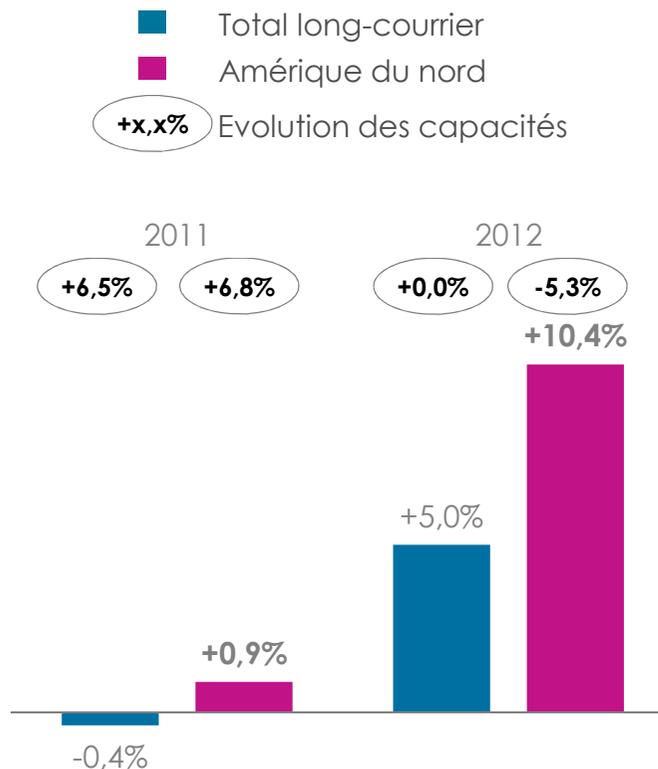
Cargo : des initiatives réduisant les pertes d'environ 140m€

- + Strict contrôle des capacités
 - ▶ Poursuite de la réduction de l'offre : ~ -0,5%,
dont tout-cargo : ~ -6,0%
 - + Réduction de la flotte d'avions inutilisés
 - ▶ Retour aux loueurs de 3 avions
 - ▶ Wet-lease d'un avion à Etihad
 - ▶ Utilisation d'un avion en JV avec Kenya Airways
sur les lignes Chine-Afrique
 - + Impact de Transform 2015 sur les coûts pilotables
 - + Nouvelle politique commerciale
et de revenue management
- ~50m€
- ~40m€
- ~50m€

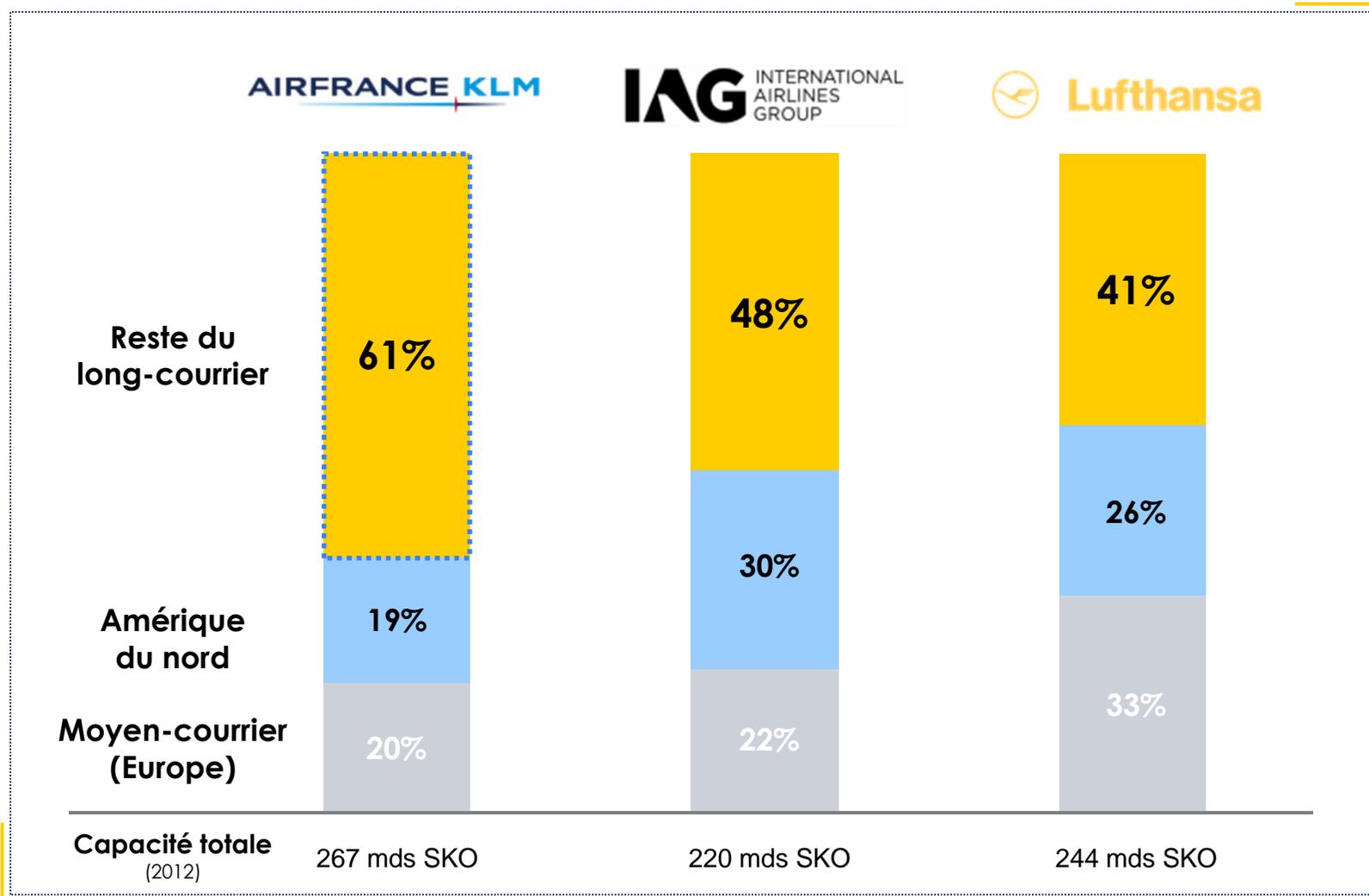


- + Le premier opérateur sur l'Atlantique nord
 - ▶ Chiffre d'affaires : 9,6 mds€
 - ▶ 29% des capacités Europe-USA
 - ▶ 125 avions
- + Poursuite de la discipline des capacités en 2013
- + Accord de JV renouvelé pour 10 ans
- + Renforcement de la position concurrentielle de la JV grâce au partenariat Delta-Virgin

Recette unitaire hors change



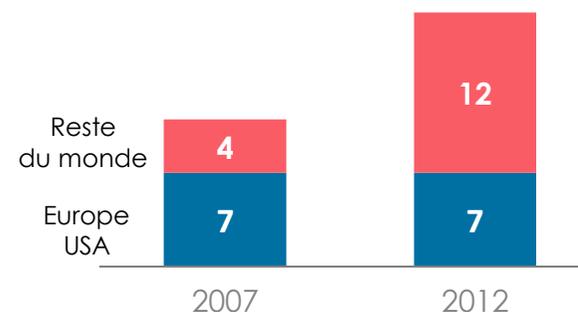
Une forte présence sur les marchés en croissance...



- + Etihad
 - ▶ Premier accord de codeshare mis en place à l'hiver 2012
 - ▶ 2013 : wet lease d'un avion cargo et d'un A340

- + Partenaires chinois
 - ▶ Quatre membres de SkyTeam en grande Chine
 - ▶ JVs en place avec China Southern et China Eastern : chiffre d'affaires supérieur à 700m€ en 2012
 - ▶ Codeshare avec Xiamen Airlines

Membres de SkyTeam



Principaux hubs des partenaires chinois

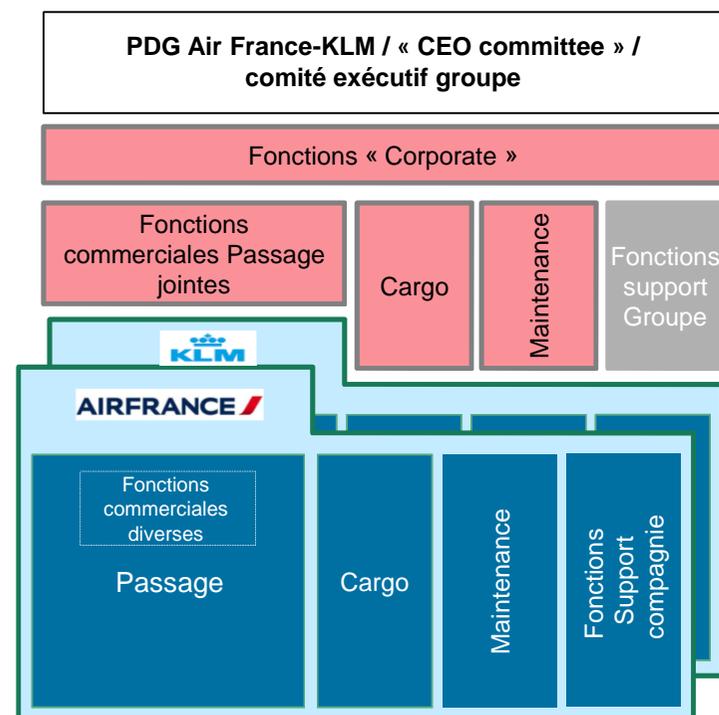


Une nouvelle organisation plus intégrée pour accompagner le redressement

- + Centralisation de trois types de fonctions
 - ▶ Fonctions « corporate » groupe
 - ▶ Fonctions jointes dans les métiers
 - ▶ Fonctions support groupe

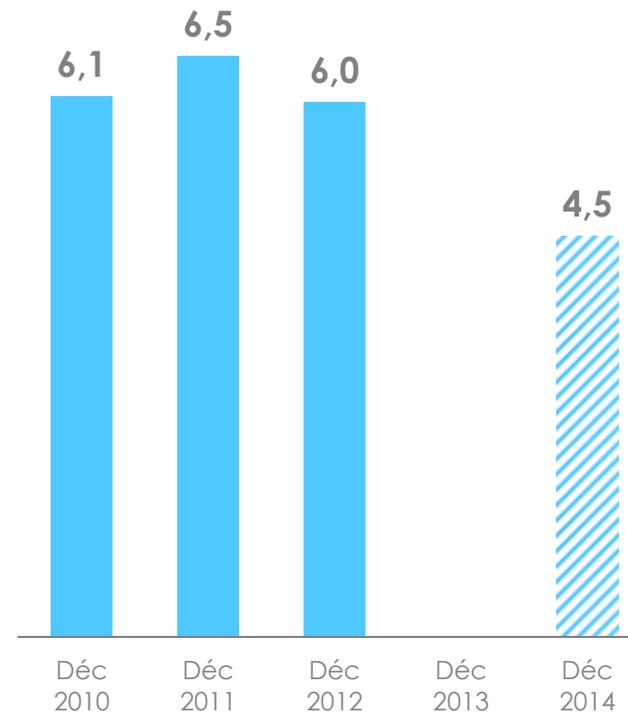
- + Avec pour objectifs :
 - ▶ Accélération des processus de décision
 - ▶ Capture de toutes les synergies
 - ▶ Promotion d'une nouvelle génération de managers

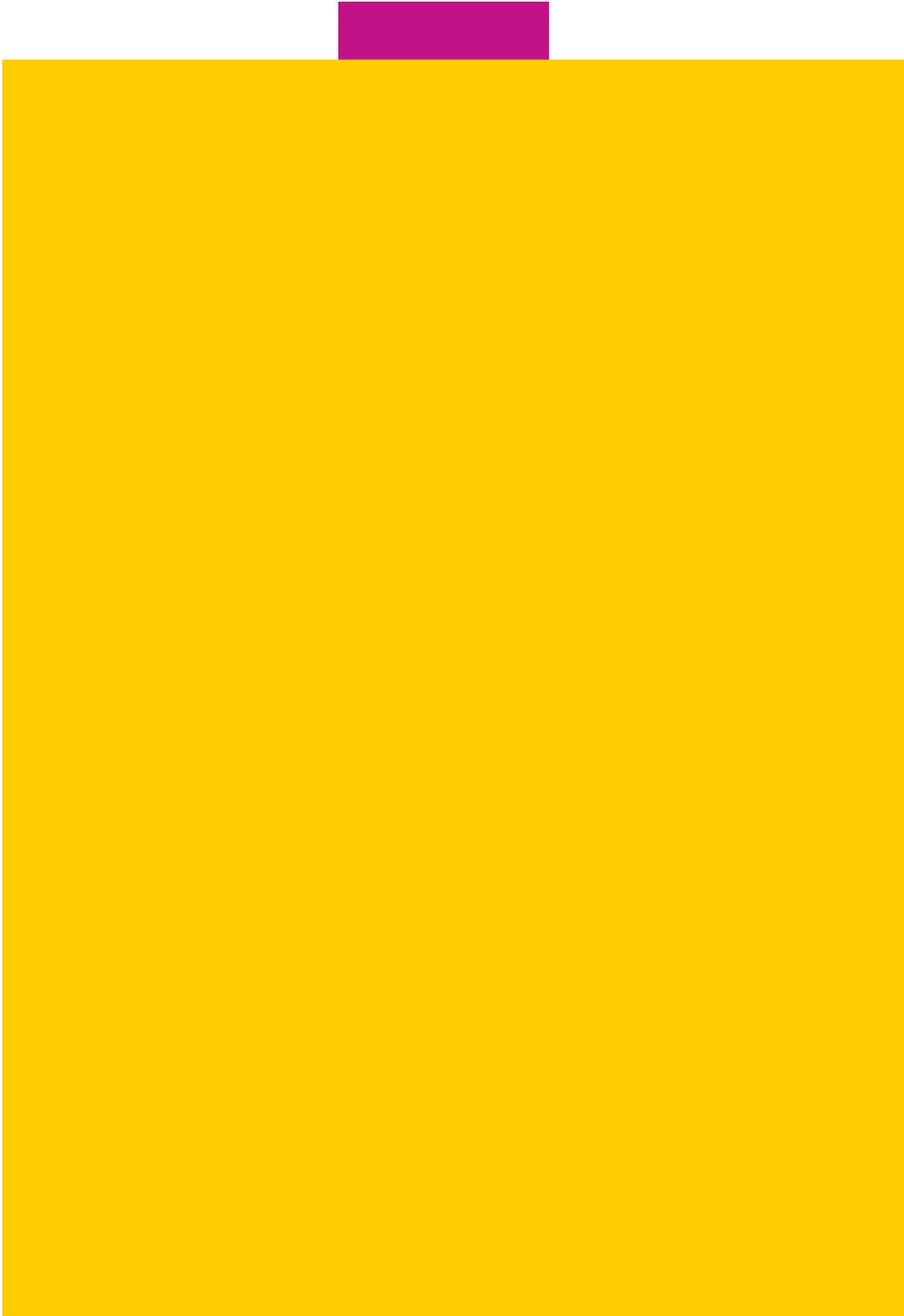
Organisation cible



- + 2012 : réduction de l'endettement au-delà de l'objectif initial
- + 2013 : poursuite du désendettement malgré le 'cash-out' des plans de départs volontaires (~ 400m€)
- + Objectif à fin 2014 : une dette nette de 4,5 mds€

Evolution de l'endettement net (mds€)





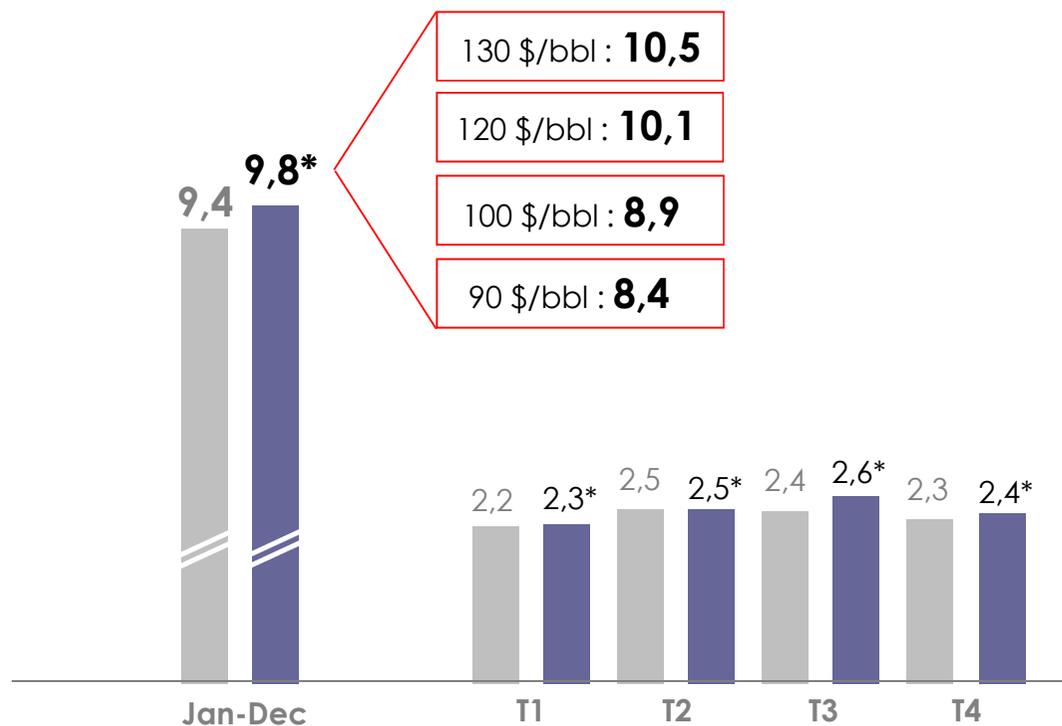
Perspectives 2013

-

Point sur la facture carburant

Facture de carburant après
couverture en mds \$

■ 2012
■ 2013



Prix de marché Brent (\$ par baril)*	114	116	116	113	111
Carburant avion (\$ par tonne)*	1 070	1 080	1 080	1 060	1 050
% de la consommation déjà couverte	64%	70%	69%	60%	51%

* Courbes à terme au 15 février 2013

Perspectives pour 2013

- + Un environnement peu porteur
- + Forte volatilité des changes et du prix du pétrole
- + Déploiement de l'ensemble des mesures Transform 2015
- + Objectifs : poursuite de la réduction des coûts unitaires* et de la dette nette

* A change et prix du carburant constants

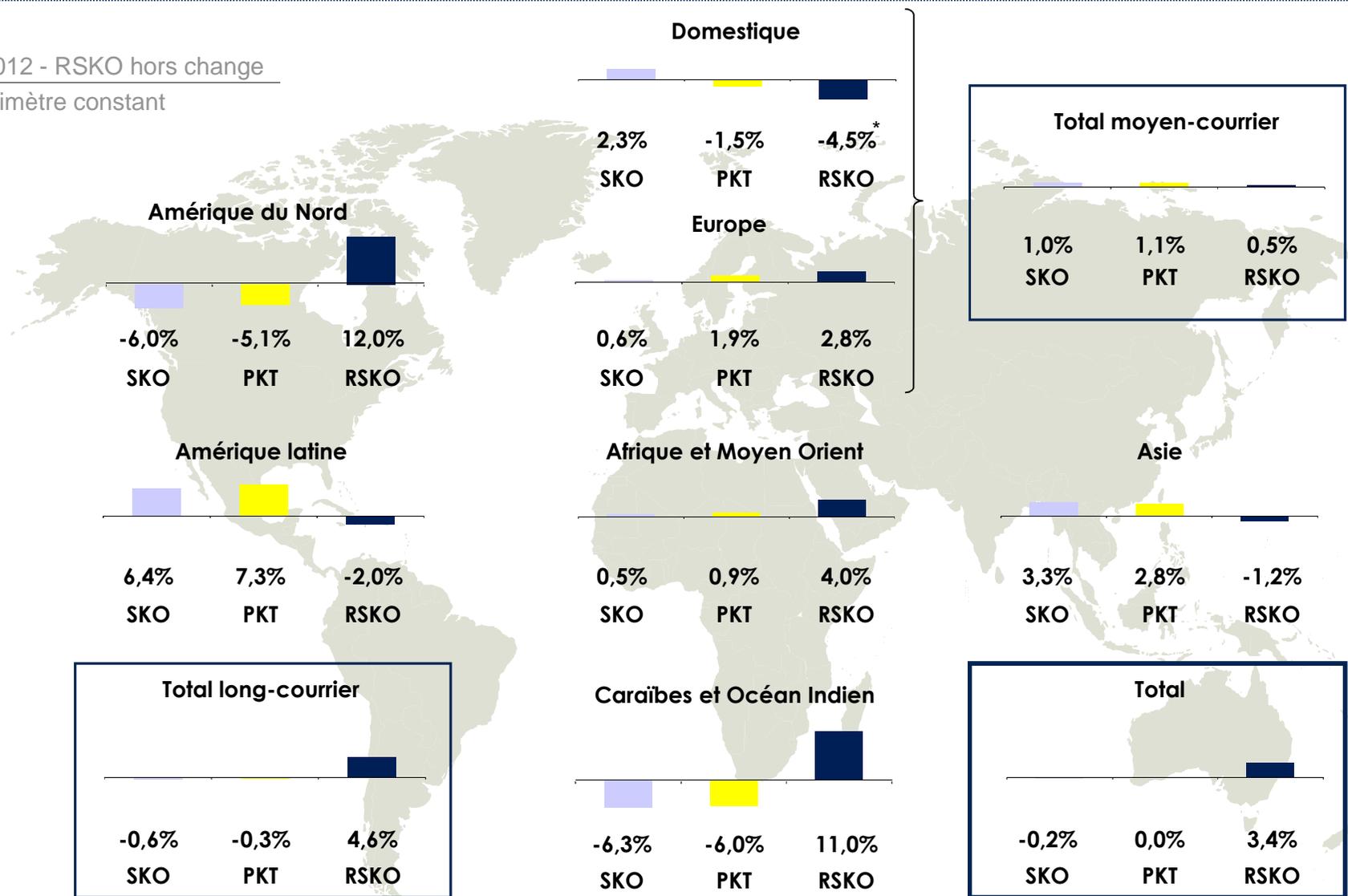


Annexes

-

Recette unitaire par réseau

T4 2012 - RSKO hors change
à périmètre constant



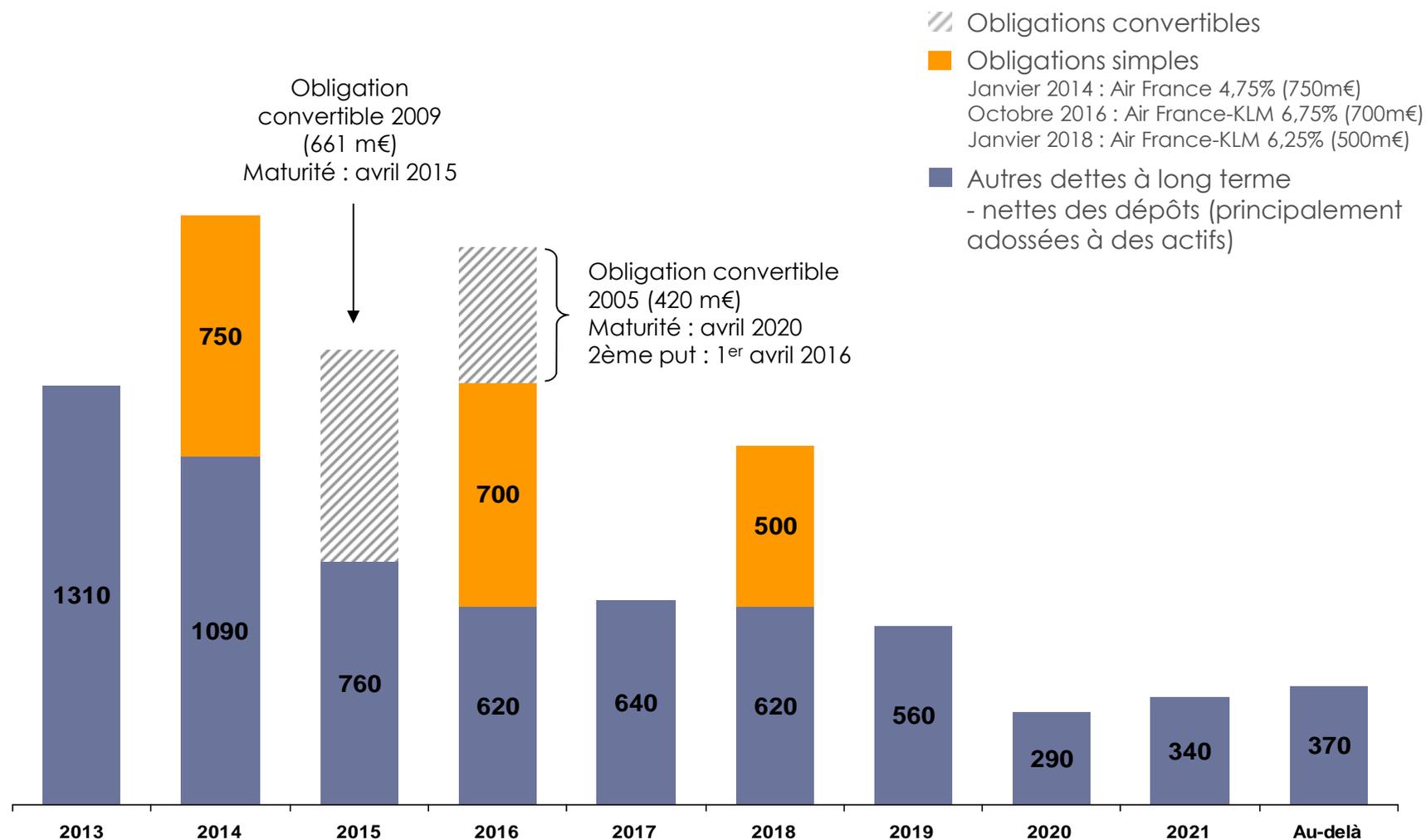
* RSKO hors change Orly/CDG seuls : -3,5%

Calcul de l'endettement financier net

En millions d'€

	31 déc. 2012	31 déc. 2011
Dettes financières courantes & non courantes	10 999	10 402
Dépôts liés aux dettes financières	(650)	(491)
Actifs financiers nantis (swap sur OCEANE)	(393)	(393)
Couvertures de change sur dette	4	4
Intérêts cours non échus	(112)	(122)
= Dettes financières brutes	9 848	9 400
Trésorerie & équivalent trésorerie	3 420	2 283
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	328	359
Trésorerie nantie mobilisable	235	235
Dépôts (obligations AAA)	156	165
Concours bancaires courants	(257)	(157)
= Liquidités nettes	3 882	2 885
Endettement financier net	5 966	6 515
Capitaux propres consolidés	4 980	6 094
Endettement net / fonds propres	1,20	1,07
Endettement net / fonds propres hors dérivés	1,19	1,08

Profil de remboursement de la dette au 1^{er} janvier 2013*

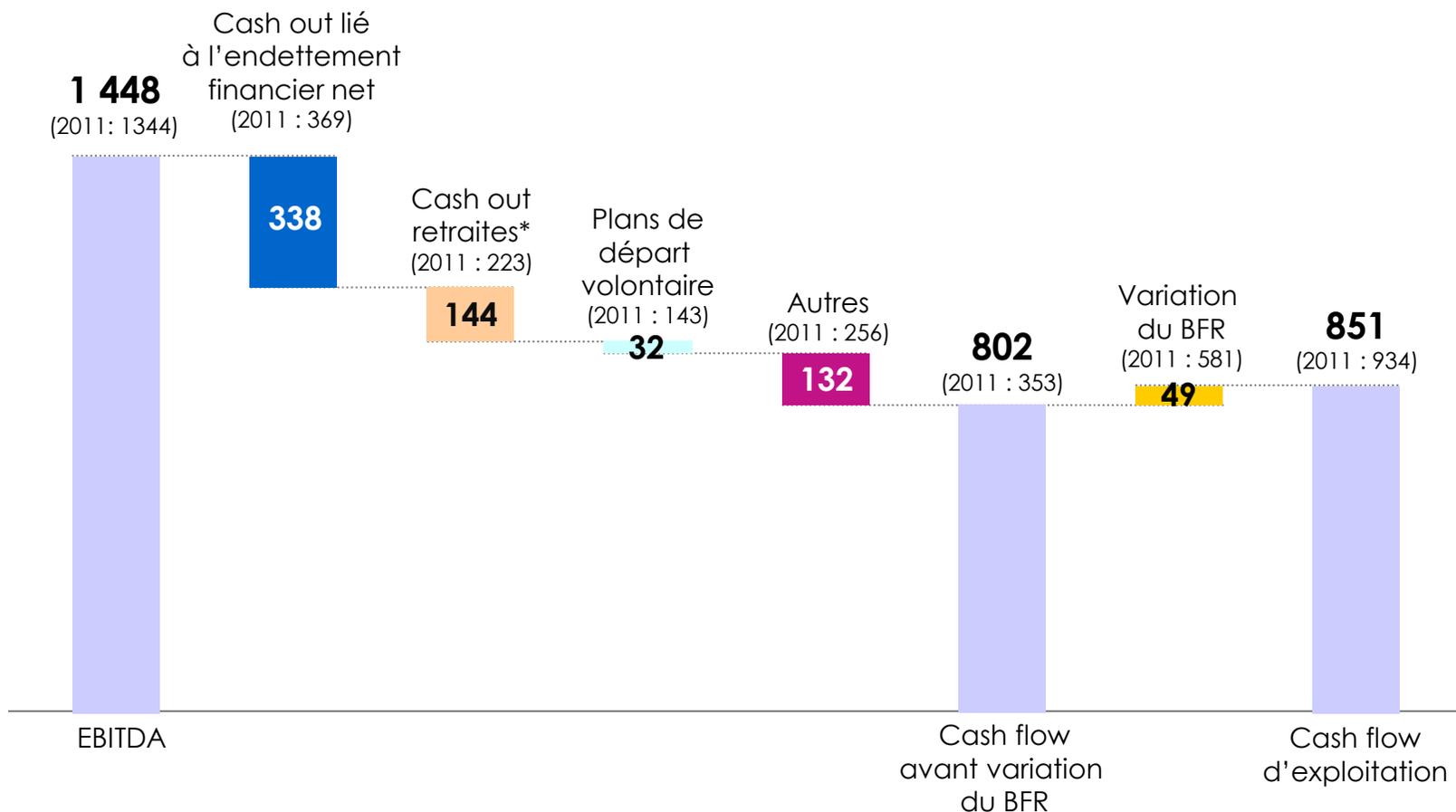


* En millions d'euros, net des dépôts sur locations financières et hors dettes perpétuelles de KLM (600 m€)

Cash flow d'exploitation

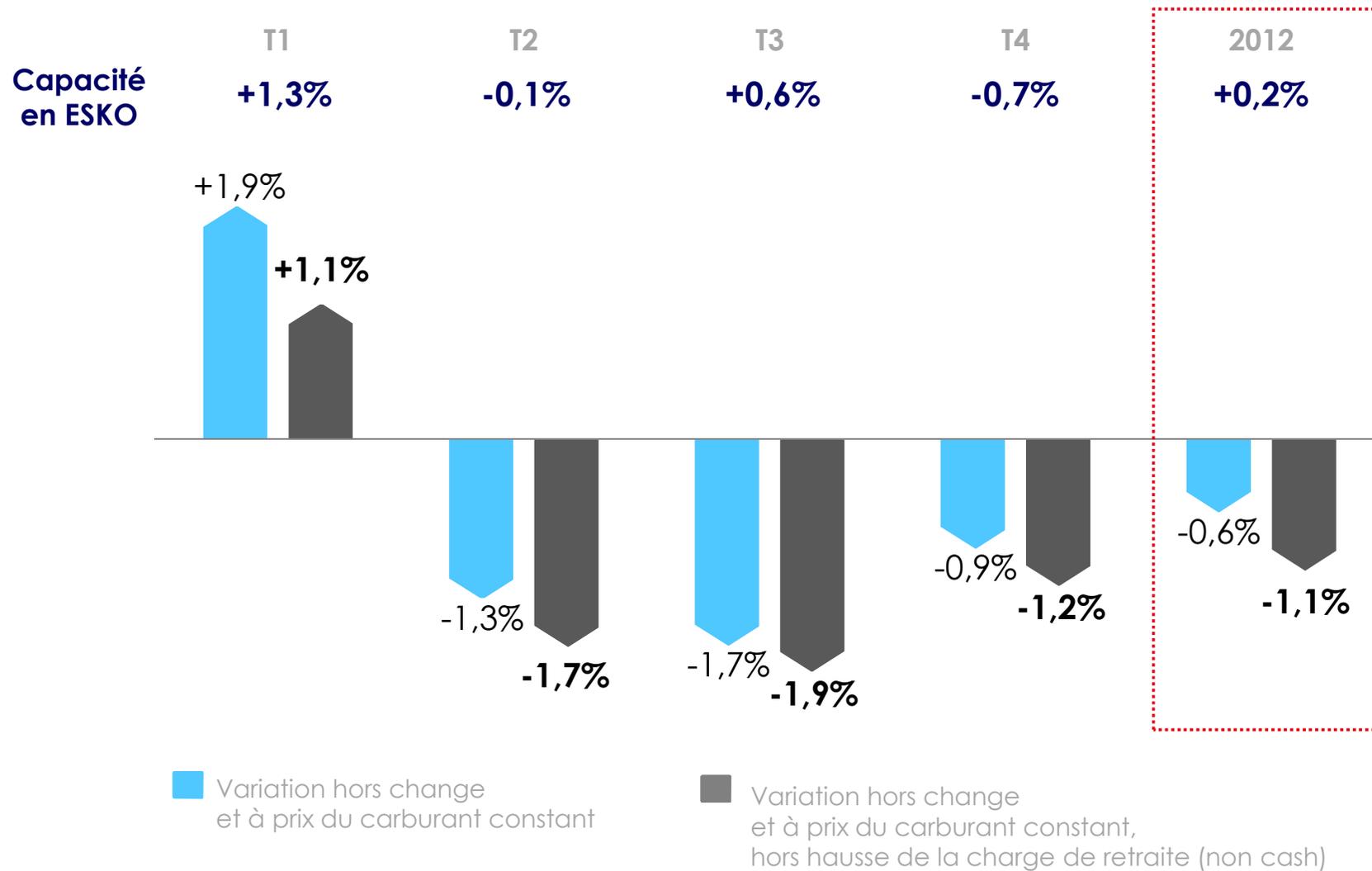
Janvier-décembre 2012

En millions d'€

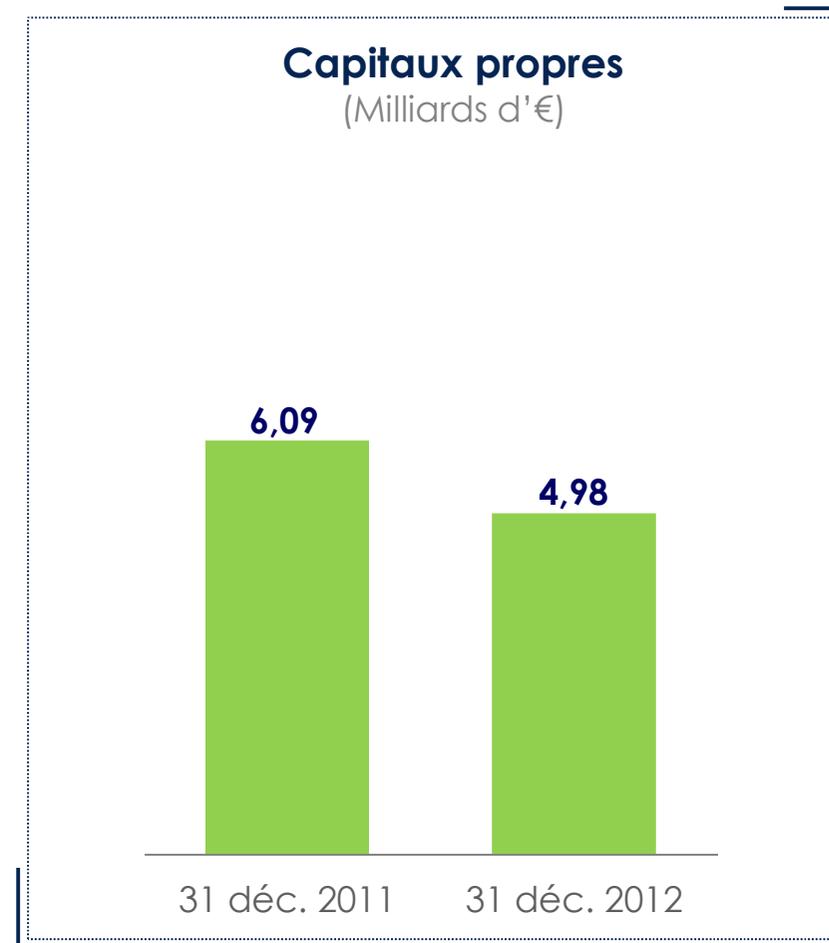
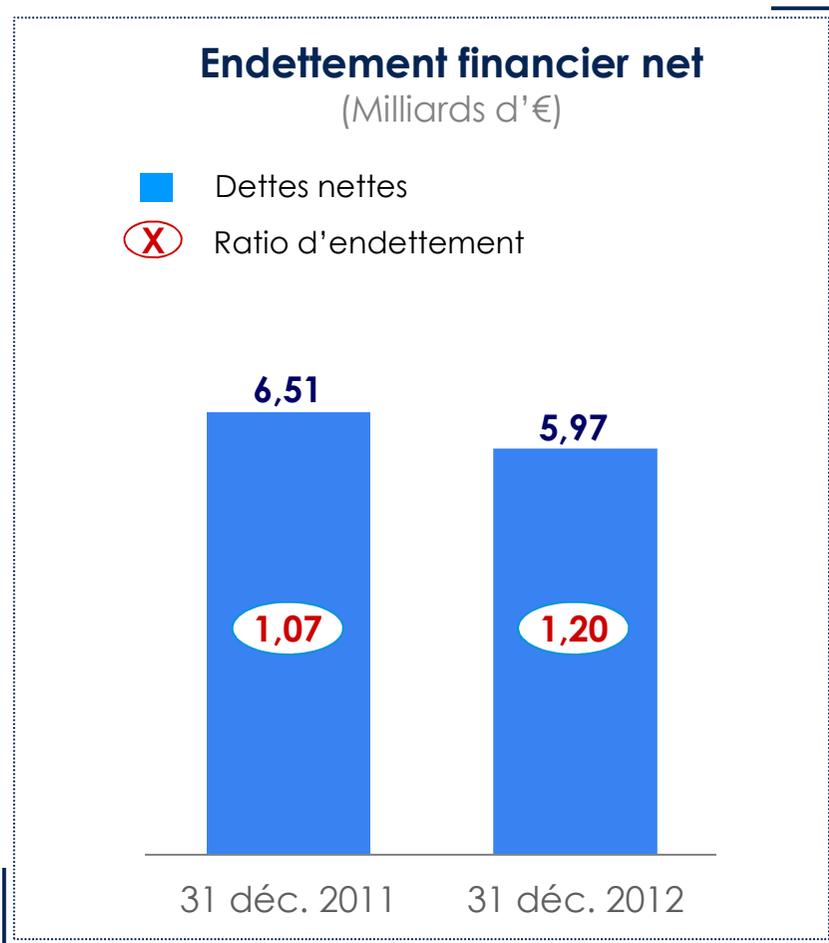


* Versement au-delà de la charge comptable de 306m€ déjà incluse dans l'EBITDA (206m€ en 2011)

Evolution du coût unitaire par trimestre



Situation financière



Mise en œuvre d'IAS19 révisé sur les engagements de retraite

- + La suppression du « corridor » a un impact net de 1,1 mds€ sur les capitaux propres au 1^{er} janvier 2012
- + La baisse du taux d'actualisation se traduit par une forte hausse de la charge de retraites IFRS. Définie indépendamment, la contribution cash devrait baisser en 2013.

m€	2011 Publié	2012 Publié	2012 Pro forma IAS19R	2013 estimé (avec IAS19R)
Charge de retraites* (dans le résultat d'exploitation)	206	306	359	435
			+129	
Contribution cash	429	450	450	427
			-23	

* Incluant la charge d'intérêt sur les engagements de retraite

Impact d'IAS19R sur les comptes trimestriels

En millions d'€

	T1-2012	T2-2012	T3-2012	T4-2012	2012
Frais de personnel	-13	-14	-13	-13	-53
Résultat d'exploitation	-13	-14	-13	-13	-53
Résultat des activités opérationnelles	-13	-1	-13	-12	-39
Impôt	3	-2	2	3	6
Résultat net, part groupe	-10	-3	-11	-9	-33