



Résultats
du 1^{er} semestre
2014

25 juillet 2014

AIRFRANCE **KLM**

Faits marquants du deuxième trimestre



Environnement

- ◆ Environnement économique toujours difficile
- ◆ Effet change significatif sur le chiffre d'affaires
- ◆ Prix du carburant stable, après la baisse observée au T1
- ◆ Situation de surcapacité sur certaines lignes long-courrier, notamment en Amérique du nord et en Asie
- ◆ Redressement plus lent que prévu de la demande de cargo



Air France-KLM

- ◆ Bonne dynamique des recettes passage, grâce à la croissance maîtrisée de l'offre
- ◆ Poursuite de la baisse des coûts unitaires : -1,7%*, en ligne avec le T1
- ◆ Poursuite de l'amélioration du résultat d'exploitation, en hausse de 154 m€
- ◆ Réduction supplémentaire de l'exposition au tout-cargo : 106 m€ de provision pour perte de valeur enregistrée dans les comptes du T2
- ◆ Lancement du nouveau produit long-courrier d'Air France
- ◆ Emission d'une obligation pour 600 m€

Résultats



Chiffres clés

En millions d'€	T2 2014	T2 2013 ⁽¹⁾	Variation	S1 2014	S1 2013 ⁽¹⁾	Variation
Chiffre d'affaires	6 451	6 541	-1,4%	12 005	12 222	-1,8%
<i>A données comparables⁽³⁾</i>			+1,7%			+1,0%
EBITDA ⁽²⁾	641	510	+131m	591	394	+197m
Résultat d'exploitation	238	84	+154m	-207	-448	+241m
Résultat net, part du groupe	-6	-158	+152m	-614	-799	+185m
Résultat net retraité ⁽²⁾	143	-34	+177m	-342	-686	+344m
Cash flow libre d'exploitation ⁽²⁾	181	528	-347m	95	566	-471m
Dettes nettes en fin de période ⁽²⁾				5 414	5 348 ⁽⁴⁾	+66

(1) 2013 retraité IFRIC 21, CityJet reclassée en activité non poursuivie

(2) Voir la définition dans le communiqué de presse

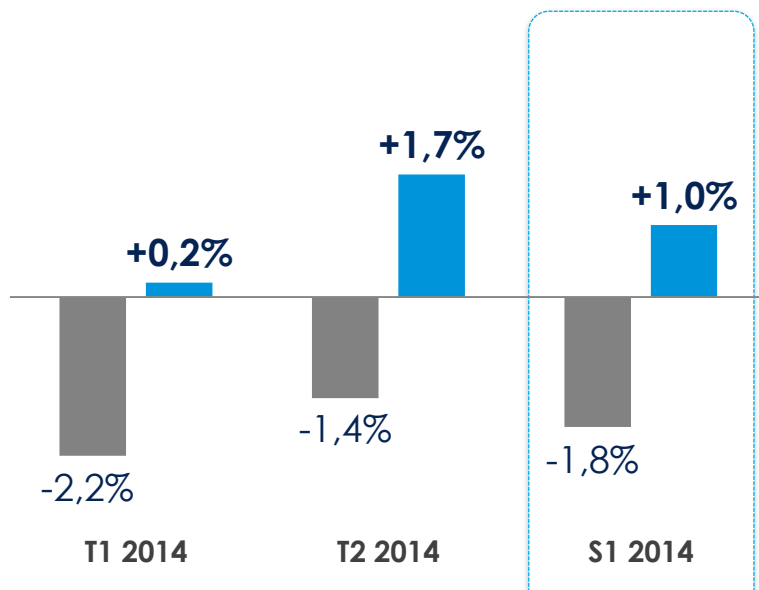
(3) A données comparables : à change et périmètre constants

(4) Dette nette au 31 Décembre 2013

Un effet change significatif

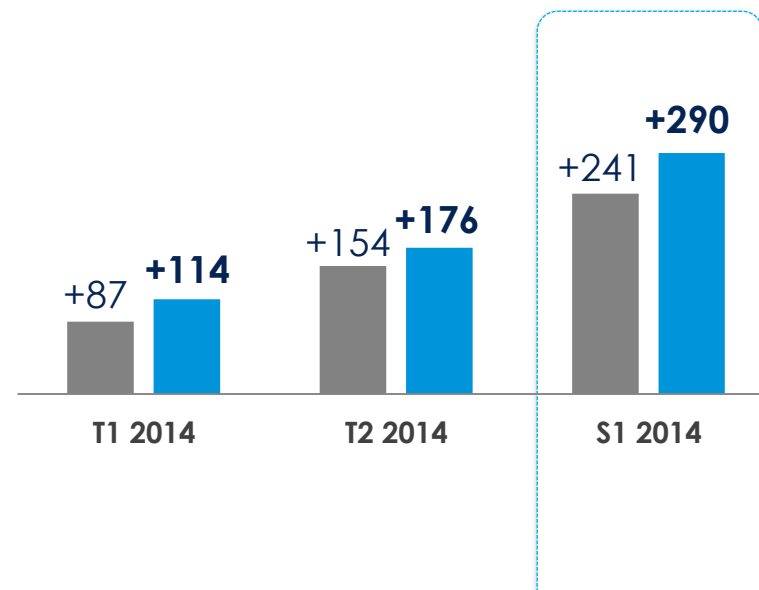
Chiffre d'affaires

(variation en %)



Résultat d'exploitation


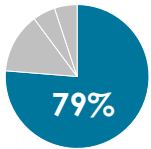

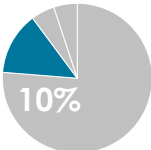

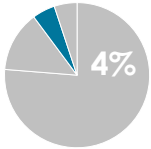
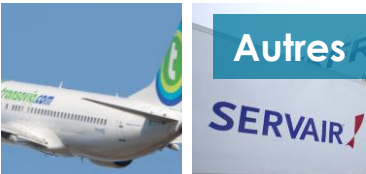
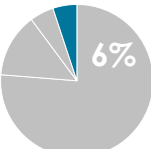
(variation absolue en m€)



■ Variation publiée

■ Variation à données comparables : à change et périmètre constants

Deuxième trimestre : contribution par activité

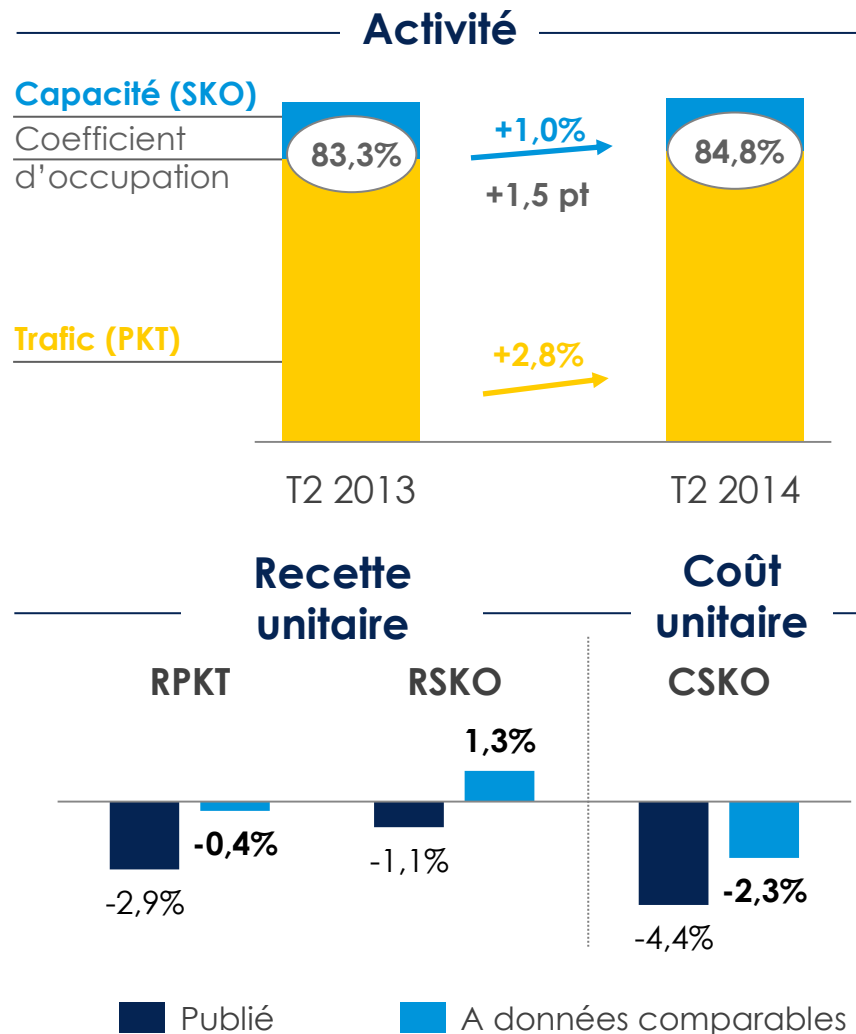
		Chiffre d'affaires (mds€)	Variation publiée en (%)	Variation comp. ⁽¹⁾ (%)		Résultat d'exploitation (m€)	Variation (m€)	Variation comp. ⁽¹⁾ (%)	
		5,11	-0,2%	+2,4%	➔	255	+159	+178	➔
		0,67	-5,1%	-1,9%	➔	-45	+5	+8	➔
		0,29	-10,3%	-7,2%	➔	30	-7	-2	➔
		0,38	-2,9%	+4,6%	➔	-2	-2	-8	➔
Total		6,45	-1,4%	+1,7%	➔	238	+155	+176	➔

Activité passage au deuxième trimestre

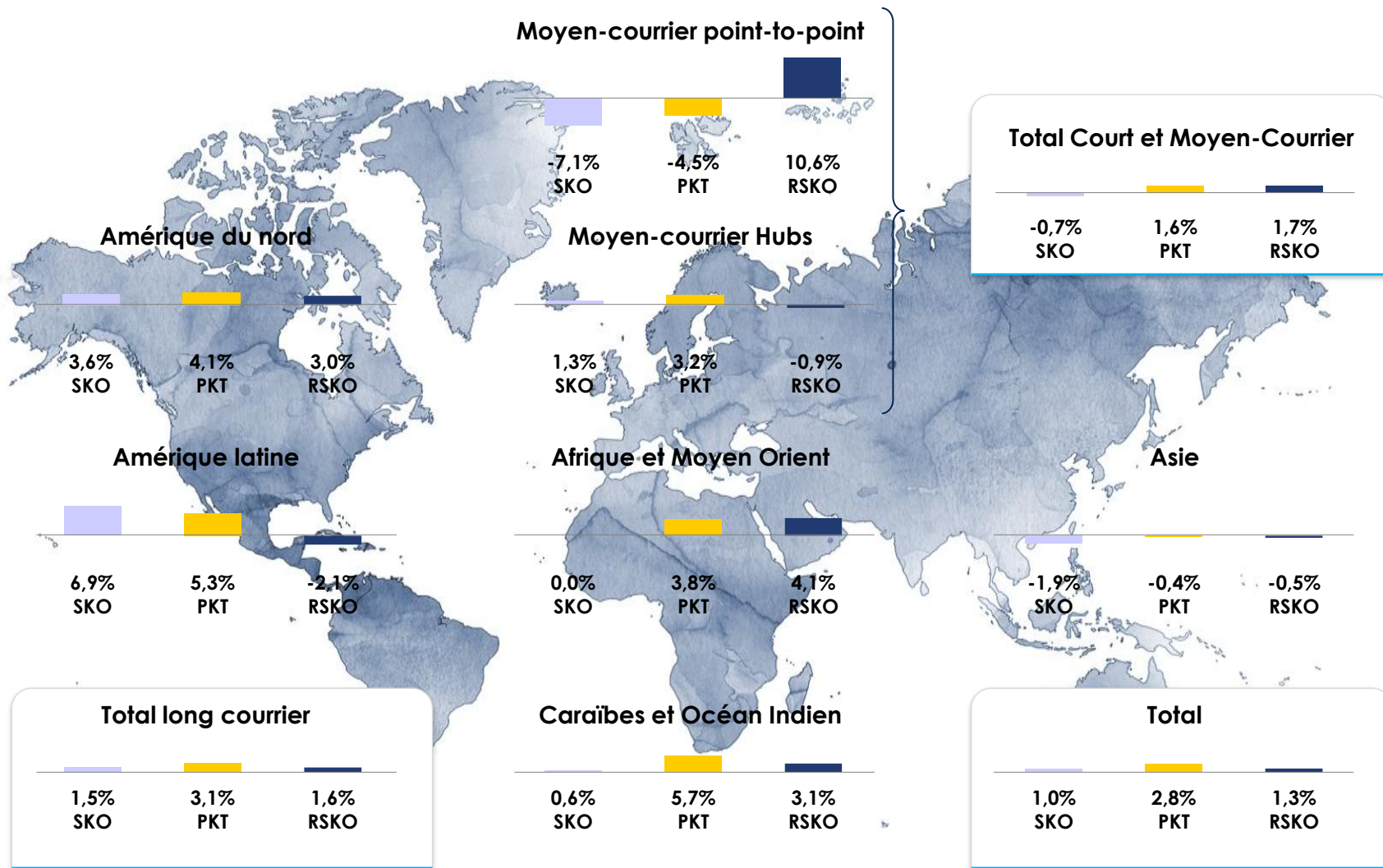
- ◆ Croissance maîtrisée de l'offre
- ◆ Coefficient d'occupation en hausse de 1,5 point
- ◆ Recette unitaire en hausse de 1,3%*
 - ◆ Long-courrier en hausse de +1,6%*
 - ◆ Cabine avant : +3,5%*
 - ◆ Cabine arrière : +2,0%*
 - ◆ Impact positif de la réduction des capacités sur le moyen-courrier
- ◆ CSKO en baisse de 2,3%*
- ◆ Amélioration de la rentabilité de toutes les régions sauf l'Amérique latine
 - ◆ Impact de la situation au Venezuela



Résultat d'exploitation en amélioration de 159 m€



Passage : recette unitaire par zone géographique au T2

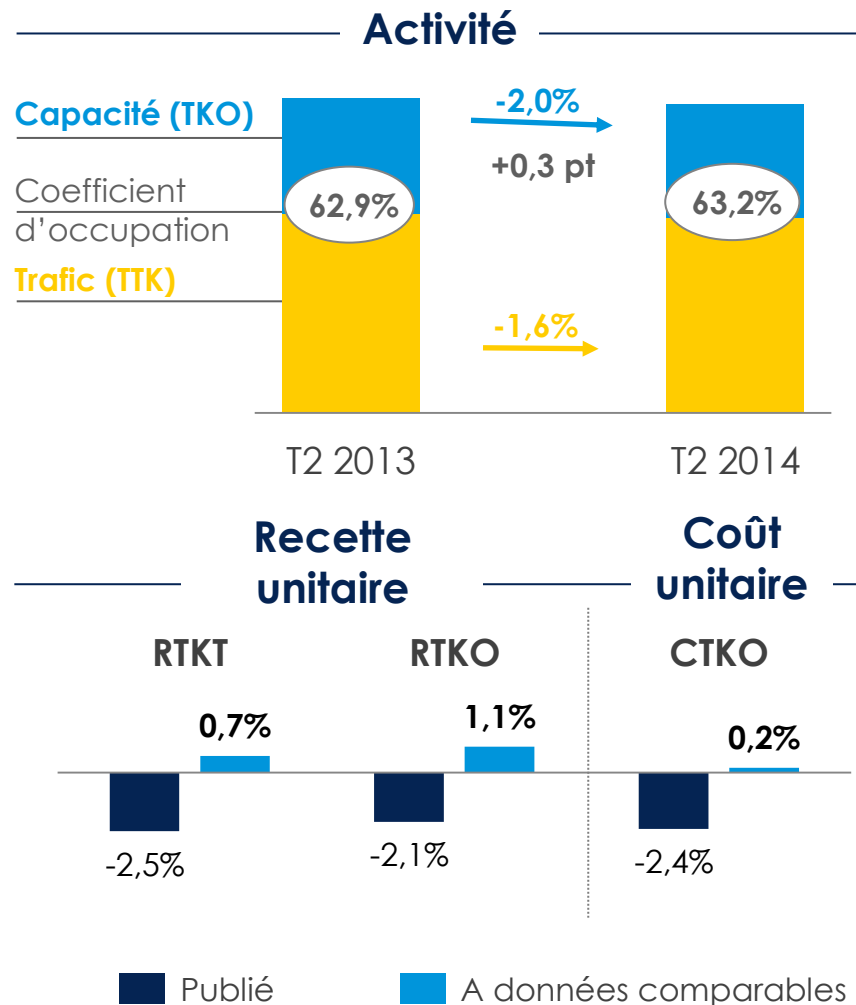


Activité cargo au deuxième trimestre

- ◆ Redressement plus lent que prévu
 - ◆ Coefficient d'occupation en hausse de 0,3 point
 - ◆ Légère hausse des yields
- ◆ Nouvelle réduction de la capacité tout cargo : -8,6%
- ◆ Légère amélioration de la rentabilité, qui demeure insuffisante



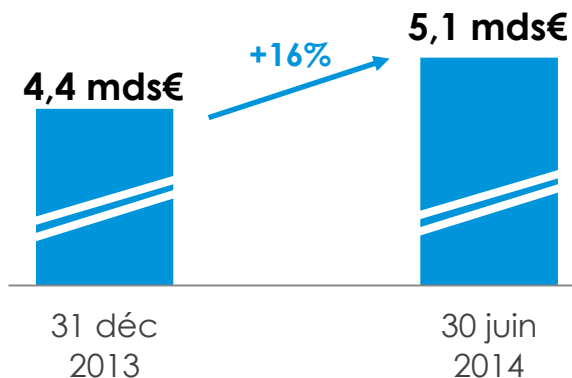
Réduction supplémentaire de l'exposition au tout cargo ; 106 m€ de provision pour perte de valeur enregistrés au T2



Activité maintenance au deuxième trimestre

- ◆ Chiffre d'affaires externe : -7,2%*
 - ✦ Base de comparaison élevée au T2-13 (volume d'activité important dans le cadre du contrat moteurs avec GE)
- ◆ Croissance du chiffre d'affaires attendue au deuxième semestre
- ◆ Résultat d'exploitation affecté par la faiblesse du dollar et des éléments non-récurrents
- ◆ Amélioration attendue de la marge d'exploitation grâce au développement des activités les plus rentables

Carnet de commande



En millions d'€	T2-14	T2-13	Variation
Chiffre d'affaires total	810	846	-4,0%
Chiffre d'affaires externe	286	320	-10,3%
<i>A change constant</i>			-7,2%
Résultat d'exploitation	30	37	-7
Marge d'exploitation	3,7%	4,4%	-0,7 pt

Autres activités au deuxième trimestre : Transavia

- ◆ Développement de Transavia France en ligne avec le plan de marche
 - ◆ Capacités au T2 : +10%, avec des coefficients d'occupation supérieurs à 85% sur les nouvelles lignes
 - ◆ Capacité au S2 attendue en hausse de 30%, avec des bons niveaux de réservations sur l'été
- ◆ Accélération de la transformation de Transavia Pays-Bas vers un modèle Low Cost
 - ◆ Capacité sur vols réguliers au T2 : +12%
 - ◆ Capacité charter au T2 : -6%
- ◆ Forte croissance des recettes annexes sur les vols réguliers
- ◆ Coefficient d'occupation très élevé malgré la hausse des capacités

Activité de Transavia

Capacité (SKO)

Coefficient d'occupation

+4,8%

+0,9 pt

T2 2013

T2 2014

Trafic (PKT)

+6,0%

En millions d'€

T2-14

T2-13

Variation

Chiffre d'affaires total

296

282

+5,0%

RPKT (€ cts par PKT)

5,18

5,32

-2,8%

RSKO (€ cts par SKO)

4,70

4,78

-1,7%

CSKO (€ cts par SKO)

4,80

4,84

-0,8%

Résultat d'exploitation

-6

-3

-3

Evolution des charges d'exploitation au deuxième trimestre

	m€	Variation publiée	Variation à change constant
 Coûts totaux de personnel <i>y. c. intérimaires</i>	1 934	-3,4%	-3,2%
 Coûts externes⁽¹⁾ <i>hors carburant et achat d'entretien aéronautique</i>	1 546	-2,0%	-0,4%
 Coûts avions⁽²⁾	726	-6,4%	-3,2%
 Achats d'entretien aéronautique	323	-2,7%	+2,5%
Charges d'exploitation hors carburant⁽³⁾	4 578	-3,1%	-2,2%
 Carburant	1 636	-5,6%	+0,2%
Charges d'exploitation totales	6 214	-3,8%	-1,5%
<i>Capacité (ESKO)</i>			+0,9%

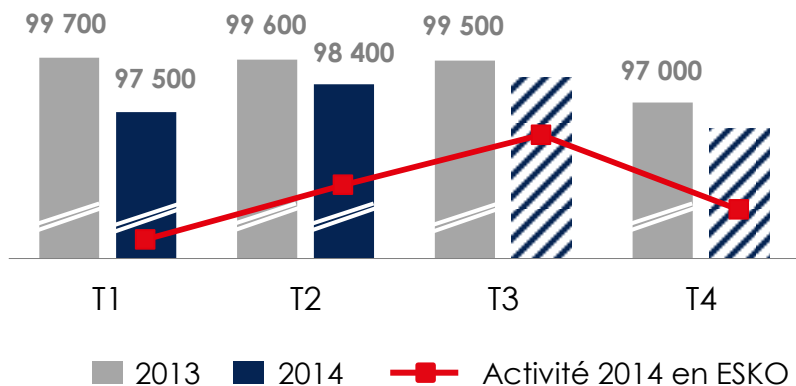
(1) Catering, achats d'assistance en escale, frais commerciaux et de distribution, redevances aéronautiques & autres frais, hors intérimaires

(2) Affectations aéronautiques, locations opérationnelles, amortissements, dépréciations et provisions

(3) Y compris impôts et taxes, autres produits de l'activité et autres produits et charges

Point sur les coûts de personnel

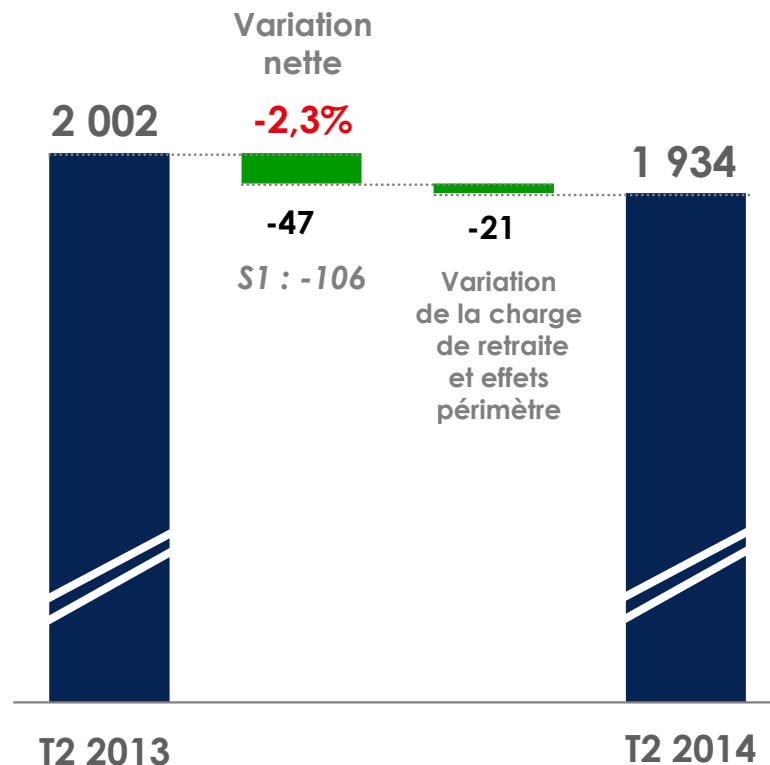
- ◆ Baisse supplémentaire des effectifs au T2 : -1 200 ETP



- ◆ Suppression des augmentations générales de salaires chez Air France comme chez KLM
- ◆ En ligne avec les objectifs de réduction de coûts de personnel pour l'année 2014
 - ◆ Base de comparaison moins favorable au S2

Evolution des coûts de personnel totaux

(m€, y. c. intérimaires)



Poursuite de la réduction des coûts unitaires au deuxième trimestre

Coût net : 5 554 m€ (-2,9%)

Capacité en ESKO : 85 807m (+0,9%)

Coût unitaire à l'ESKO : 6,47 centimes d'euro

Variation nette
Hors effet
charge de retraite



-0,2%
Evolution
de la charge
de retraite
(non cash)

-0,0%
Effet prix
du
carburant

**Variation
à change
constant**



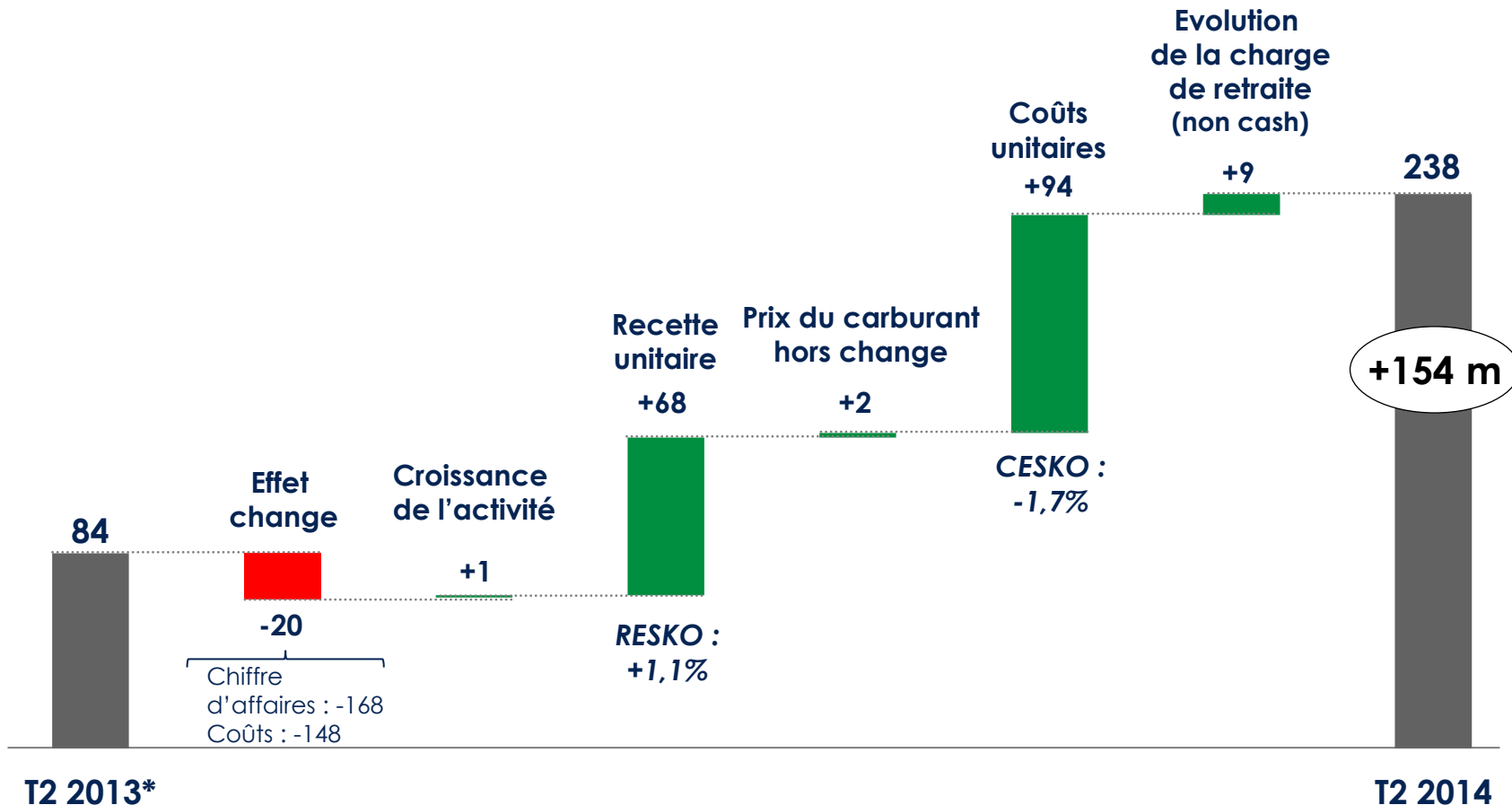
Effet
change
-2,1%

**Variation
publiée**



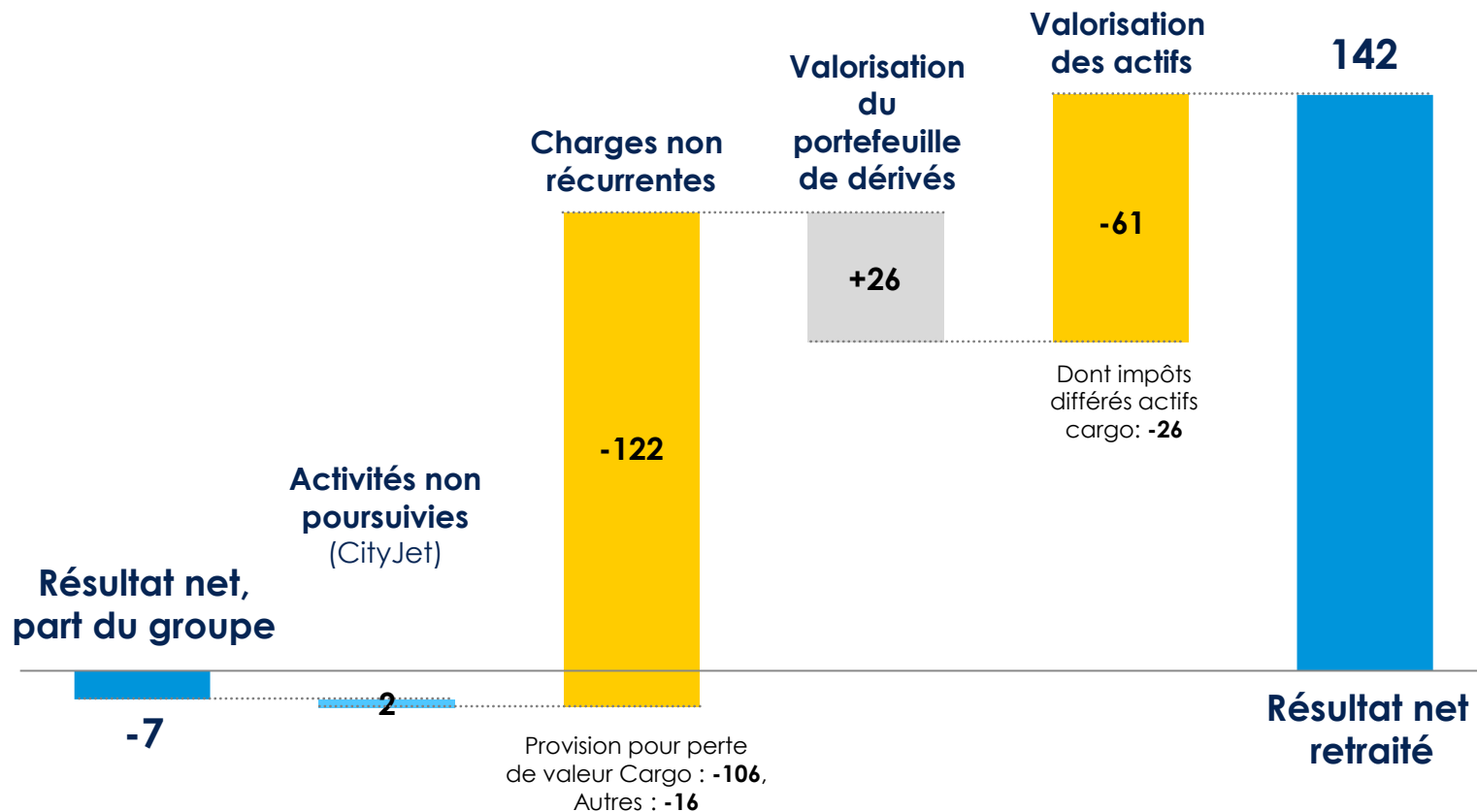
Résultat d'exploitation en hausse de 154 m€ grâce à l'amélioration à la fois des recettes et des coûts unitaires

Résultat d'exploitation, en million d'euros



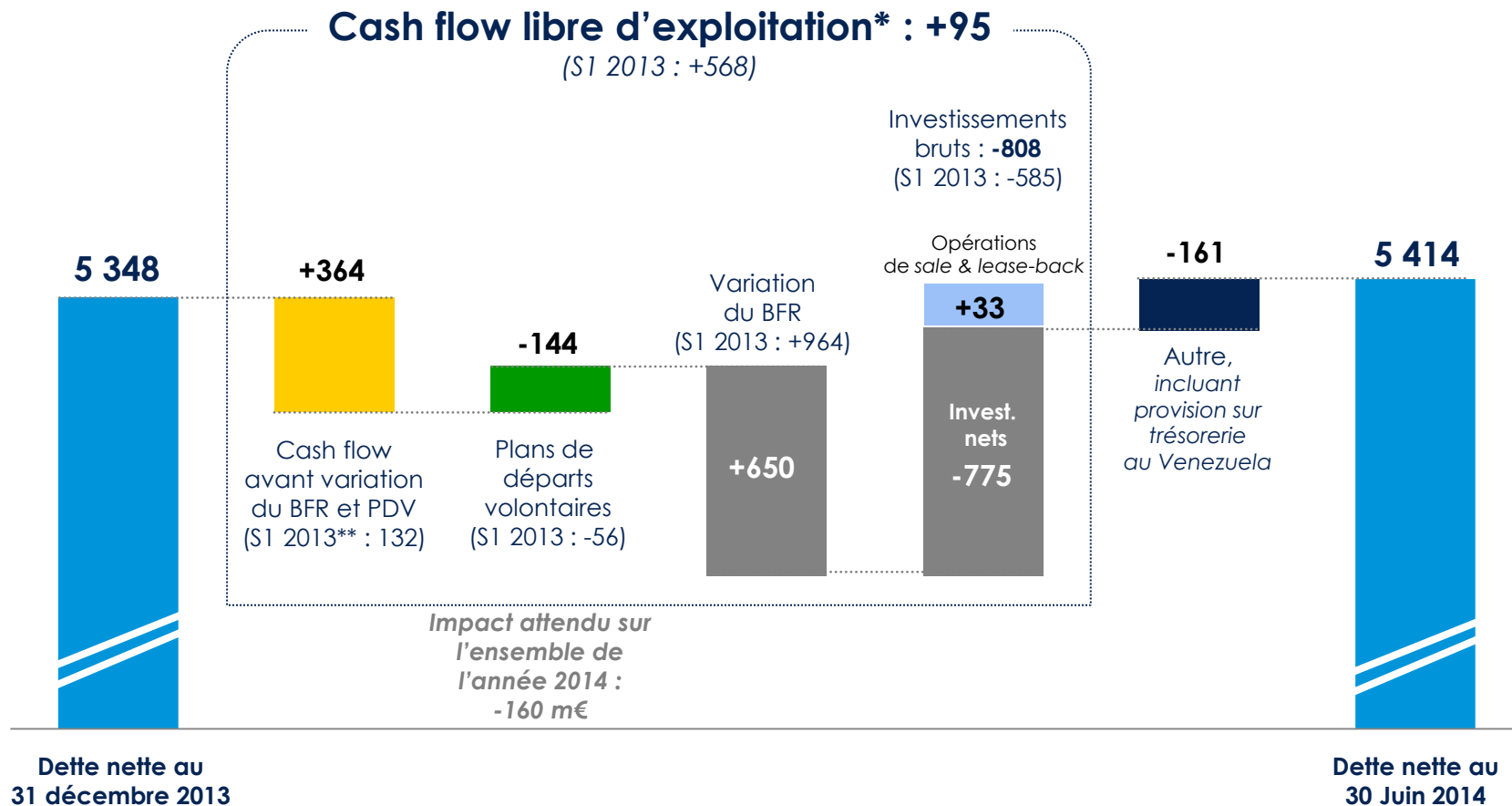
Deuxième trimestre : un résultat net retraité largement positif

Calcul du résultat net ajusté pour le deuxième trimestre, en millions d'euros



Cash flow libre d'exploitation au premier semestre

Analyse de la variation de la dette nette au premier semestre 2014, en millions d'euros

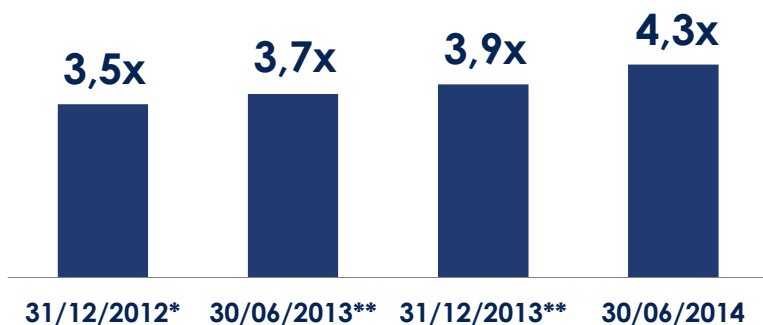


* Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation (activités poursuivies) après investissements corporels et incorporels nets. Voir définition dans le communiqué de presse

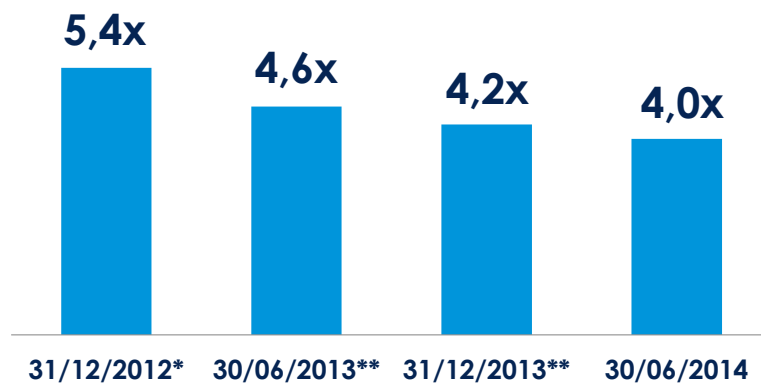
** 2013 retraité IFRIC 21, CityJet reclassée en activité non poursuivie

Ratios financiers au 30 juin 2014, sur 12 mois glissants

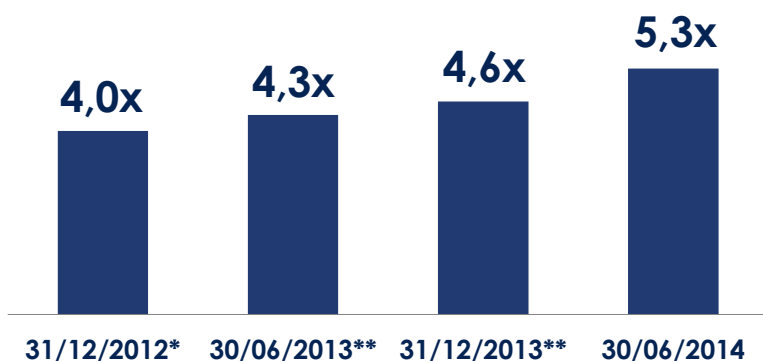
EBITDAR / frais financiers nets ajustés⁽¹⁾



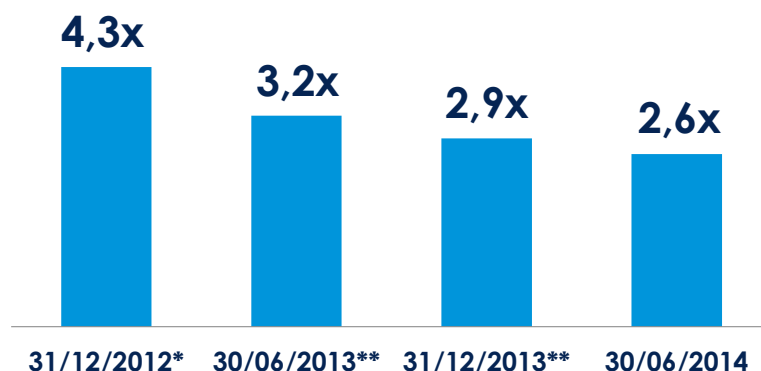
Dette nette ajustée⁽²⁾ / EBITDAR



EBITDA / frais financiers nets



Dette nette / EBITDA



* Retraité IAS19

** 2013 retraité IFRIC 21, CityJet reclassée en activité non poursuivie

(1) Ajusté de la part des loyers opérationnels correspondant aux frais financiers (34%)

(2) Ajustée de la capitalisation des locations opérationnelles (7x la charge annuelle)

Bon niveau de liquidité et gestion active de la dette

- ◆ Trésorerie de 3,9 milliards d'euros au 30 juin 2014
- ◆ Lignes de crédit non tirées de 1,8 mds€
 - ◆ Air France : 1,06 Mds€ jusqu'à 2016
 - ◆ KLM : 540 m€ jusqu'à 2016
 - ◆ Air France-KLM : 150 m€ jusqu'à 2017
- ◆ Gestion active de la dette
 - ◆ Remboursement de l'obligation de 700 m€ en janvier
 - ◆ Emission d'une obligation pour 600 m€ en juin
 - ◆ 94 m€ d'obligations rachetées en juin
- ◆ Actions Amadeus : plus de 900 m€

Perspectives 2014

- ◆ Effets positifs de Transform 2015
 - ✦ Plein effet des mesures initiales
 - ✦ Premiers effets des mesures complémentaires à compter du second semestre 2014

- ◆ Environnement économique toujours difficile
 - ✦ Faiblesse de l'activité cargo
 - ✦ Situation difficile au Venezuela
 - ✦ Surcapacité sur certaines lignes long-courrier

- ◆ EBITDA attendu entre 2,2 et 2,3 mds€

- ◆ Poursuite de la réduction de la dette nette
 - ✦ Vers l'objectif de 4,5 mds€ en 2015

Stratégie



- ◆ **Point sur Transform 2015**
- ◆ Grandes orientations du nouveau plan stratégique

Bilan de Transform 2015

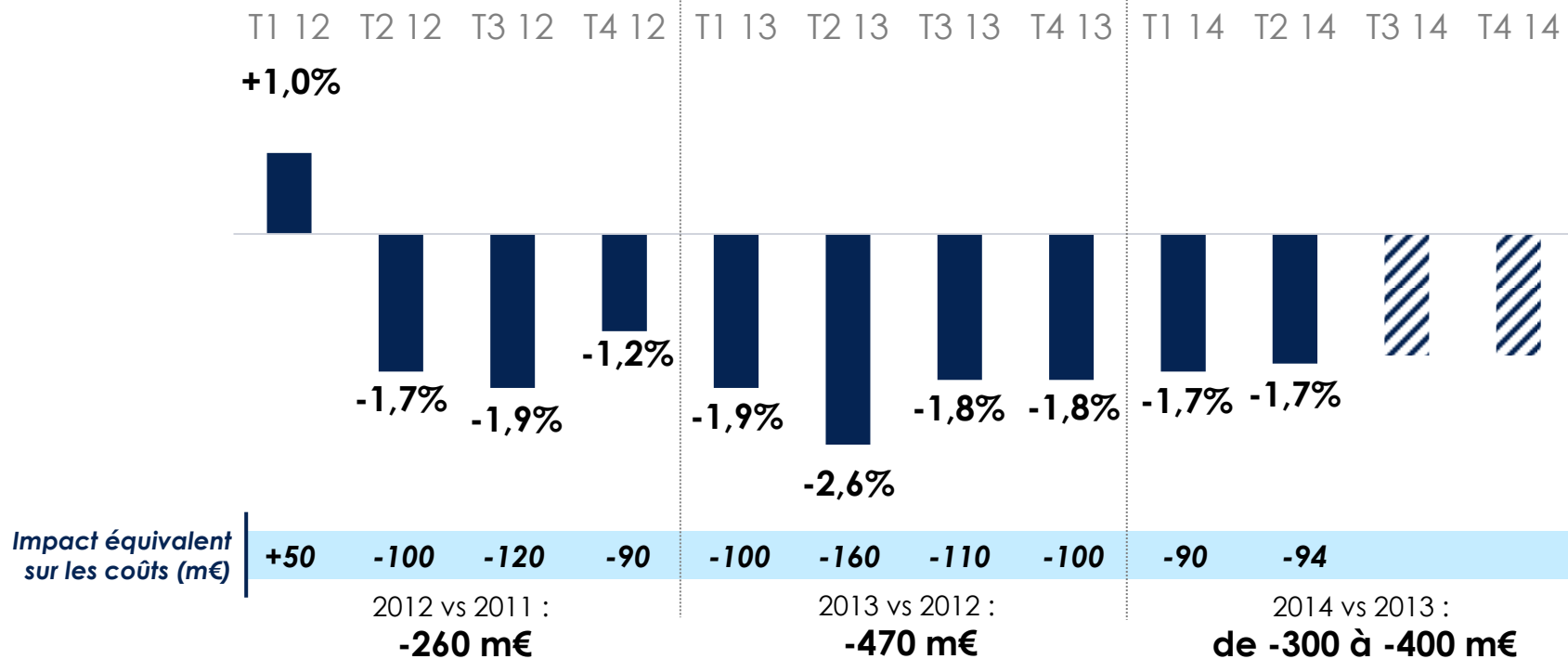
- ✓ Transform 2015 a rempli les objectifs de réduction structurelle des coûts, assurant un redressement important de la situation financière
- ✓ La restructuration du Court et Moyen-Courrier est revenue en ligne avec le plan de marche grâce aux mesures complémentaires lancées en octobre 2013
- ✓ Nous avons accéléré le développement de Transavia France, élément clé de la stratégie Court et Moyen-Courrier
- ✓ Réussite du déploiement des nouveaux produits long-courrier, au cœur de la stratégie de montée en gamme
- ✗ Mesures cargo en ligne avec le plan de marche, mais absence de redressement du marché

Transform 2015 a rempli les objectifs de réduction des coûts...



Coût unitaire net par ESKO, en centimes d'€, à change, prix du carburant, et charge de retraites constants

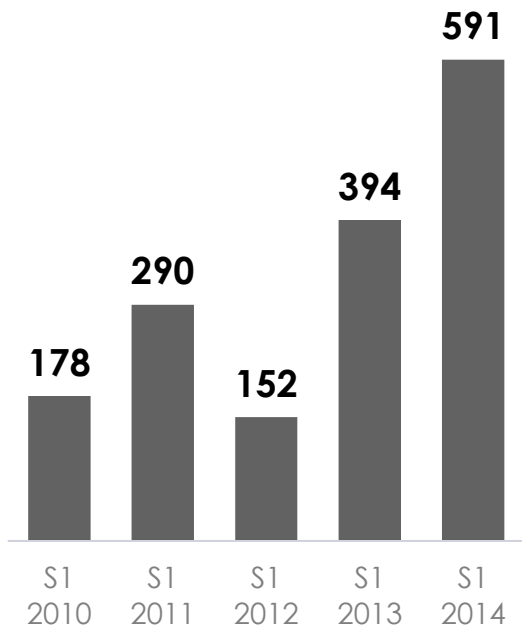
Evolution des coûts unitaires



Réduction des coûts de plus d'un milliard d'euros en 3 ans



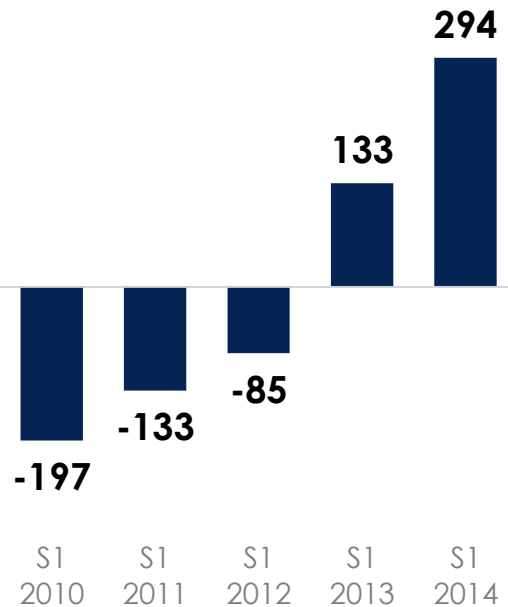
EBITDA du 1^{er} semestre (publié)



S1 2014 vs S1 2010 :
+410 m€

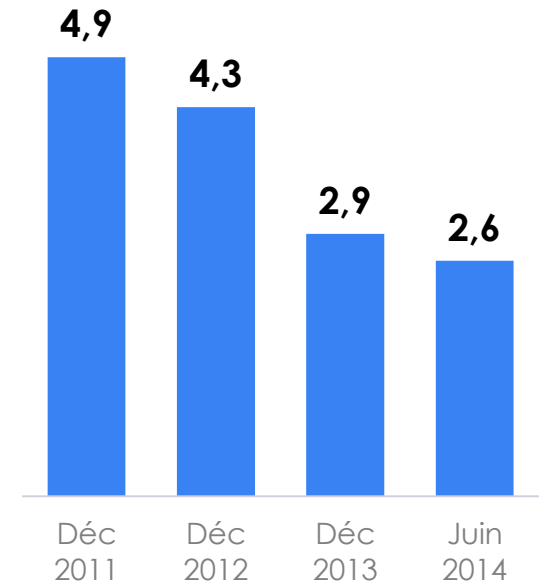
Cash-flow d'exploitation du 1^{er} semestre

avant variation du BFR
et Plans de Départ Volontaires



S1 2014 vs S1 2010 :
+490 m€

Ratio dette nette / EBITDA 12 mois glissants



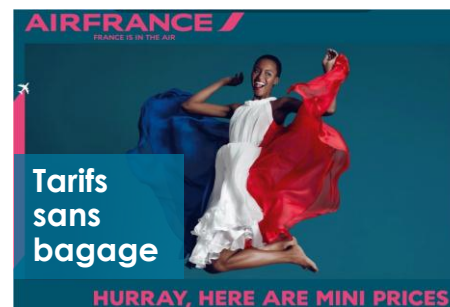
Juin 2014 vs Déc 2011 :
quasi division par 2

Restructuration du Court et Moyen-Courrier en ligne avec le plan de marche



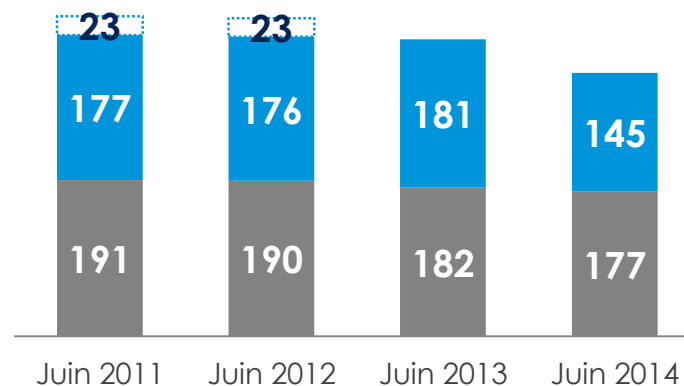
◆ Déploiement de toutes les mesures complémentaires annoncées en octobre 2013

- ◆ Hub de Paris-CDG : nouvelle réduction de la flotte et gains de productivité
- ◆ Hub d'Amsterdam : nouvelles mesures pour améliorer l'utilisation des actifs
- ◆ Point-à-point : baisse des capacités, nouvelles offres pour les clients affaires
- ◆ Succès des plans de départ volontaires



Evolution de la flotte Court et Moyen-Courrier

(nombre d'avions)



- Flotte A320/737 (Air France+KLM)
- Flotte régionale (Hop!, KLM Cityhopper, CityJet jusqu'à cession)
- Flotte régionale d'Airlinair, intégrée en 2013

➔ **Amélioration du résultat d'exploitation**

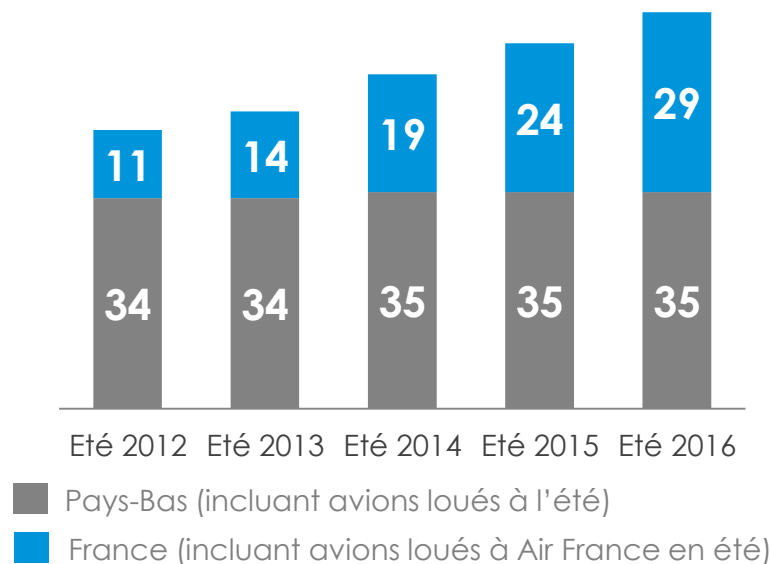
Transavia : développement et repositionnement accélérés



- ◆ Ouverture de 19 lignes par Transavia France à l'été 2014
- ◆ Mise en œuvre du nouveau positionnement sur les deux marchés locaux
 - ◆ Notoriété à Paris : +11 points
 - ◆ Accélération du repositionnement en Low Cost de Transavia Pays-Bas
 - ◆ Développement des nouveaux canaux de distribution
- ◆ Valorisation des actifs du groupe
 - ◆ Accès aux slots à Orly
 - ◆ Lien avec Flying Blue
 - ◆ Ventes et distribution d'Air France-KLM
 - ◆ Outils de gestion des irrégularités



Plan de flotte de Transavia
(nombre d'avions)





Nouvelle cabine World Business Class déjà installée sur 22 avions de KLM

- ◆ Installation sur la flotte de B777 à compter de septembre



Lancement en juin 2014 du premier avion d'Air France équipé des nouvelles cabines

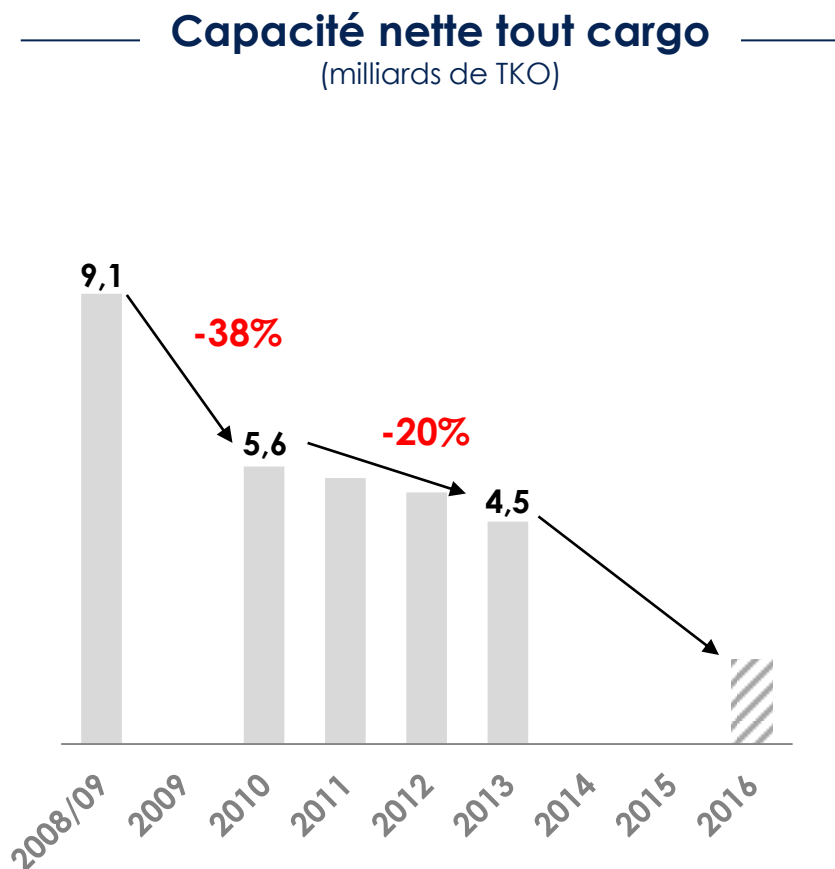
- ◆ Premiers retours qualitatifs très positifs



Lancement en septembre 2014 du premier avion d'Air France équipé de la nouvelle suite La Première

- ◆ Prix du "meilleur salon Première dans le monde" décerné par Skytrax

- ◆ Mise en œuvre des mesures annoncées en octobre 2013
 - ◆ Réduction des capacités tout-cargo : -7,2% au S1, réduction comparable anticipée au S2
 - ◆ Externalisation de la gare de fret d'Orly effective au 15 juillet
 - ◆ 210 départs dans le cadre du Plan de Départs Volontaires
- ◆ Nouveaux scénarios à l'étude
 - ◆ Partenariats/Joint Venture/cession partielle
 - ◆ Réduction plus forte de la flotte tout-cargo
 - ◆ Protection des recettes des soutes et des avions tout-cargo restants



D'ici 2016 : une exposition très limitée à l'activité tout-cargo

Agenda

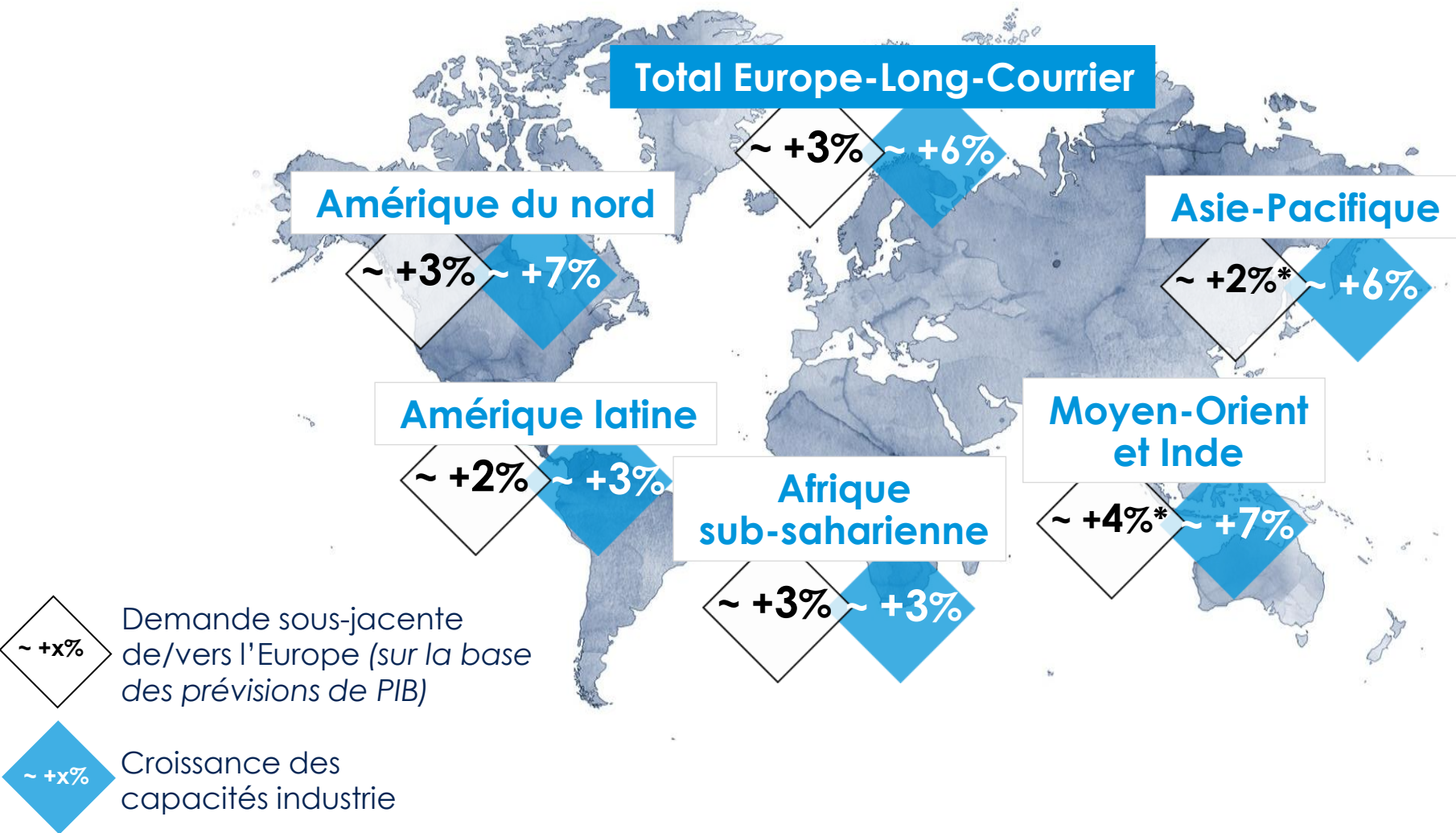
- ◆ Point sur Transform 2015
- ◆ **Grandes orientations du nouveau plan stratégique**

Grandes orientations du nouveau plan stratégique

- ◆ Des marchés en croissance, mais très concurrencés
- ◆ Deux préalables à la croissance : améliorer la compétitivité, consolider le profil de risque du groupe
- ◆ Poursuivre la mise en œuvre des grands leviers de développement long-courrier
 - ◆ Adaptation de l'offre et marketing plus efficace
 - ◆ Renforcement des hubs
 - ◆ Développement des partenariats, en particulier en Asie
- ◆ Accroître la segmentation de l'offre court et moyen-courrier et accélérer le développement dans le low cost
- ◆ Cargo : forte réduction de l'exposition au tout-cargo tout en protégeant les recettes des soutes
- ◆ Développement du portefeuille d'activités : low cost, maintenance, catering

Des marchés en croissance, mais très concurrencés

Exemple : Offre et demande long-courrier au 2^{ème} semestre 2014



Deux préalables à la croissance : compétitivité et consolidation du profil de risque du groupe

- ◆ Les concurrents continuent d'améliorer leurs coûts

- ◆ Il est indispensable de poursuivre l'amélioration de notre compétitivité
 - ◆ Traiter toutes les activités non compétitives et les actifs non rentables
 - ◆ Poursuivre la baisse des coûts unitaires

- ◆ Consolidation du profil de risque du groupe
 - ◆ Un portefeuille d'activités plus équilibré
 - ◆ Amélioration des ratios de crédit

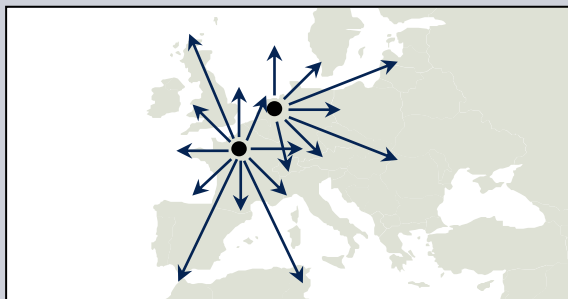
Poursuivre la mise en œuvre des grands leviers de développement long-courrier

Montée en gamme



- ◆ Poursuite des investissements dans les produits et les services
- ◆ Renforcement des initiatives marketing
- ◆ Evolution des ventes et de la distribution

Renforcement des hubs



- ◆ Amélioration du réseau d'alimentation
- ◆ Partenariats plus forts avec les aéroports de Paris et d'Amsterdam

Partenariats



- ◆ Mise en oeuvre de partenariats stratégiques et de Joint-ventures sur tous les marchés clés
- ◆ Concentration sur l'Asie

Accroître la segmentation de l'offre court et moyen-courrier



Segment loisir / prix bas

- ♦ Une offre de base
- ♦ Des prix bas, aux mêmes niveaux que les concurrents



Segment affaires / qualité réseau

- ♦ Un réseau de qualité : destinations, horaires, fréquences...
- ♦ Une offre simple incorporant des innovations
- ♦ Des prix attractifs, en particulier pour les clientèles non affaires

→ Développement de Transavia

- ♦ Stratégie de conquête pour saisir les opportunités de développement sur les deux marchés locaux
- ♦ Ambition pan-européenne
- ♦ Un impératif : conservation d'une structure de coûts bas

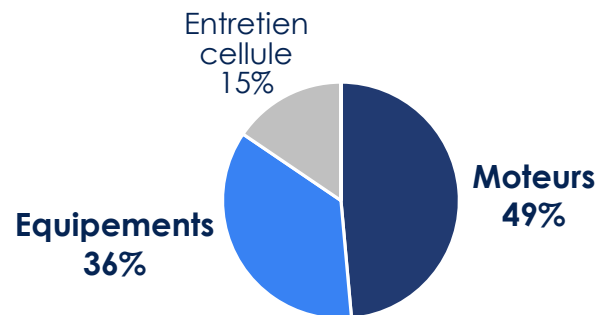
→ Poursuite de l'adaptation

- ♦ Réduction des capacités
- ♦ Réduction des coûts, en se concentrant sur les activités dont les coûts sont nettement supérieurs à ceux des concurrents
- ♦ Une seule business unit regroupant le point-à-point d'Air France et HOP

Développement du portefeuille d'activités : maintenance et catering

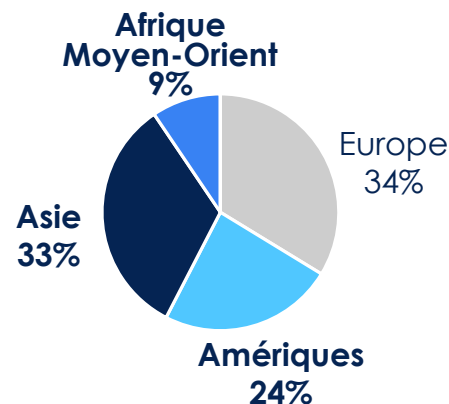
- ♦ De vraies opportunités de développement
 - ✦ Croissance à long-terme du marché de la maintenance aérienne : 4% par an
 - ✦ Air France-KLM positionné sur des segments en croissance plus forte : gros moteurs, réparations, équipements
- ♦ Air France-KLM : des positions solides
 - ✦ Investissements dans des nouvelles installations et un réseau international d'ateliers
 - ✦ Adossement à un grand groupe de transport aérien
 - ✦ Forte hausse du carnet de commande
 - ✦ Une activité rentable
- ♦ Opportunités de développement dans le catering

Maintenance : chiffre affaires externe par secteur (2013)



Carnet de commande de la maintenance par région

(5,1 milliards d'euros au 30 juin 2014)



PERFORM 2020



- ◆ Une activité long-courrier au centre d'un réseau international de partenaires de rang mondial
- ◆ Un portefeuille de marques fortes permettant de satisfaire toutes les clientèles
- ◆ Une activité court et moyen-courrier efficace incluant des positions fortes dans le low-cost
- ◆ Un portefeuille d'activités connexes au transport aérien plus équilibré : cargo, maintenance, catering
- ◆ Un groupe moins endetté et au profil de risque consolidé, générant un retour sur capitaux investis satisfaisant
- ◆ Croissance et rémunération pour les actionnaires



Journée Investisseurs PERFORM 2020

le

11 septembre 2014

à Paris

Matin : présentations

Après-midi : visite de l'exposition

« Air France, France is in the air »

sur les nouveaux produits et services d'Air France
au Grand Palais

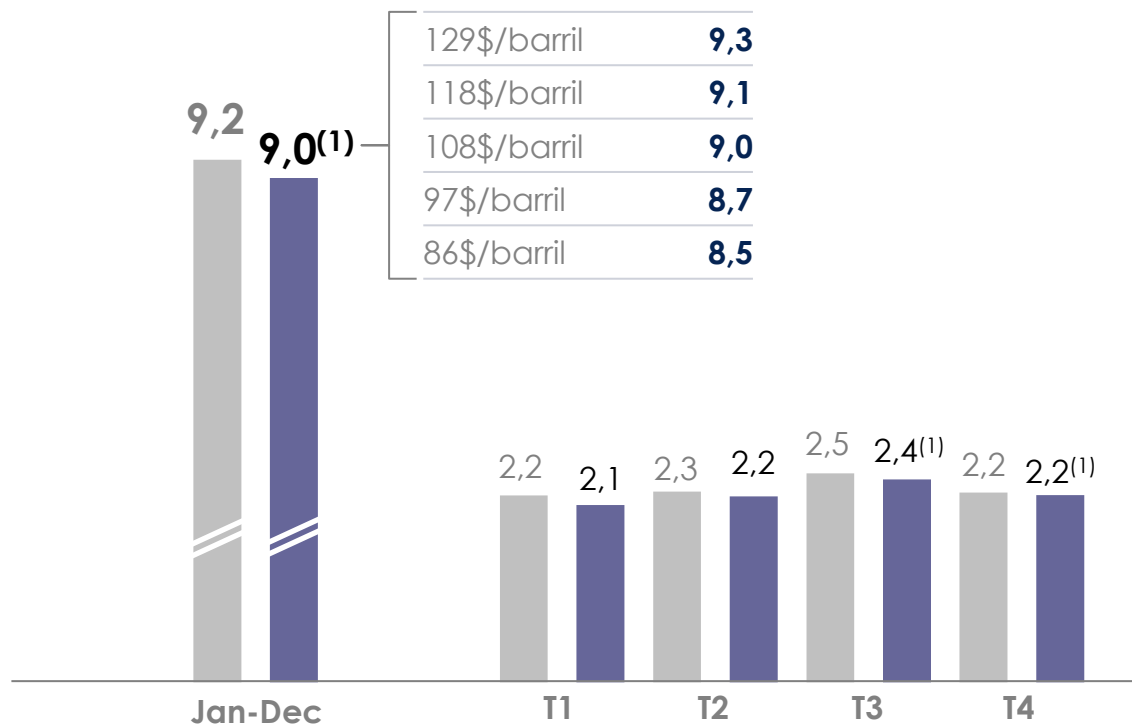
Annexes



Point sur la facture carburant

Facture carburant après couvertures, en milliards de dollars

- 2013
- 2014



Prix de marché	Jan-Dec	T1	T2	T3	T4
Brent (\$ par barril) ⁽¹⁾	108	108	110	108	107
Jet fuel (\$ par tonne) ⁽¹⁾	965	975	969	957	958
% de la consommation déjà couverte	65%	66%	68%	63%	64%


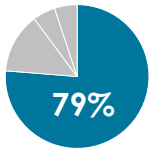

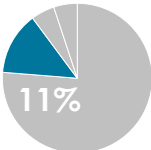

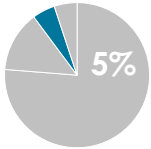

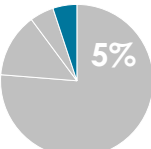
Autres activités au deuxième trimestre : catering

- ◆ Hausse du chiffre d'affaires externe hors impact de la cession d'Air Chef
 - ◆ Développement en Afrique et aux Antilles françaises
 - ◆ Impact des contrats récemment signés
- ◆ Amélioration de la rentabilité et baisse des coûts pour les clients internes
- ◆ Ouverture d'implantations au Brésil (Rio et Sao) servant notamment GOL



Catering	T2-14	T2-13	Variation
Chiffre d'affaires total	222	247	-9,0%
Chiffre d'affaires externe	77	103	-25,2%
<i>A périmètre constant*</i>			+6,9%
Résultat d'exploitation	5	2	+3

Premier semestre : contribution par activité

		Chiffre d'affaires (mds€)	Variation publiée en (%)	Variation comp. ⁽¹⁾ (%)		Résultat d'exploitation (m€)	Variation (m€)	Variation comp. ⁽¹⁾ (%)	
		9,48	-1,0%	+1,4%	➔	-123	+228	+268	➔
		1,34	-4,3%	-1,6%	➔	-79	+21	+25	➔
		0,58	-7,2%	-3,4%	➔	52	-5	+4	➔
		0,61	-2,9%	+5,2%	➔	-57	-3	-7	➔
Total		12,01	-1,8%	+1,0%	➔	-207	+241	+290	➔

Evolution des charges d'exploitation au premier semestre

	m€	Variation publiée	Variation à change constant
 Coûts totaux de personnel <i>y. c. intérimaires</i>	3 780	-3,6%	-3,4%
 Coûts externes⁽¹⁾ <i>hors carburant et achat d'entretien aéronautique</i>	3 054	-0,8%	+0,6%
 Coûts avions⁽²⁾	1 436	-6,6%	-4,3%
 Achats d'entretien aéronautique	643	+1,1%	+5,3%
Charges d'exploitation hors carburant⁽³⁾	9 024	-2,7%	-1,8%
 Carburant	3 189	-5,9%	-1,5%
Charges d'exploitation totales	12 213	-3,6%	-1,7%
<i>Capacité (ESKO)</i>			+1,0%

(1) Catering, achats d'assistance en escale, frais commerciaux et de distribution, redevances aéronautiques & autres frais, hors intérimaires.

(2) Affrètements aéronautiques, locations opérationnelles, amortissements, dépréciations et provisions.

(3) Y compris impôts et taxes, autres produits de l'activité et autres produits et charges.

Profil de remboursement de la dette au 30 juin 2014*

