

AIRFRANCE KLM

Résultats annuels 2008-09

20 mai 2009



KLM

Agenda



Introduction

Pierre-Henri Gourgeon

Activité

Peter Hartman

Résultats

Philippe Calavia

Stratégie
et perspectives

Pierre-Henri Gourgeon

Les faits marquants de l'exercice

Environnement

- + Amplification de la crise à l'automne 2008
 - Forte baisse du trafic affaires
 - Chute des échanges internationaux
- + Très forte volatilité du prix du pétrole et des devises
- + Un processus actif de consolidation

Air France-KLM

- + Un premier semestre résistant
 - Hausse du trafic passage
 - Couverture pétrole efficace
- + Un deuxième semestre frappé de plein fouet par la crise
 - Chute du trafic affaires et cargo
 - Impact négatif des couvertures pétrole
- + Partenariat stratégique avec Alitalia et prise de contrôle de Martinair
- + Obtention de l'immunité anti-trust et mise en place de la JV globale sur l'Atlantique Nord

Les résultats du 4^{ème} trimestre

- ✦ Dégradation des conditions de marché, particulièrement en fin de trimestre
- ✦ Poursuite des mesures d'adaptation
 - Baisse des capacités
 - Renforcement du contrôle des coûts
- ✦ Baisse du chiffre d'affaires liée à celle du trafic et à la chute des recettes unitaires...
- ✦ ...en partie compensée par la baisse des coûts unitaires

Les chiffres clés

	2008-09 4 ^{ème} trimestre	2008-09 12 mois
+ Chiffre d'affaires :	5,01 Md€ (12,2%)	23,97 Md€ (0,6%)
+ Résultat d'exploitation :	-574 m€ (ns)	-129 m€ (ns)
+ Résultat net :	-505 m€ (ns)	-814 m€ (ns)

AIRFRANCE **KLM**

Activité

Peter Hartman

President and CEO, KLM



KLM

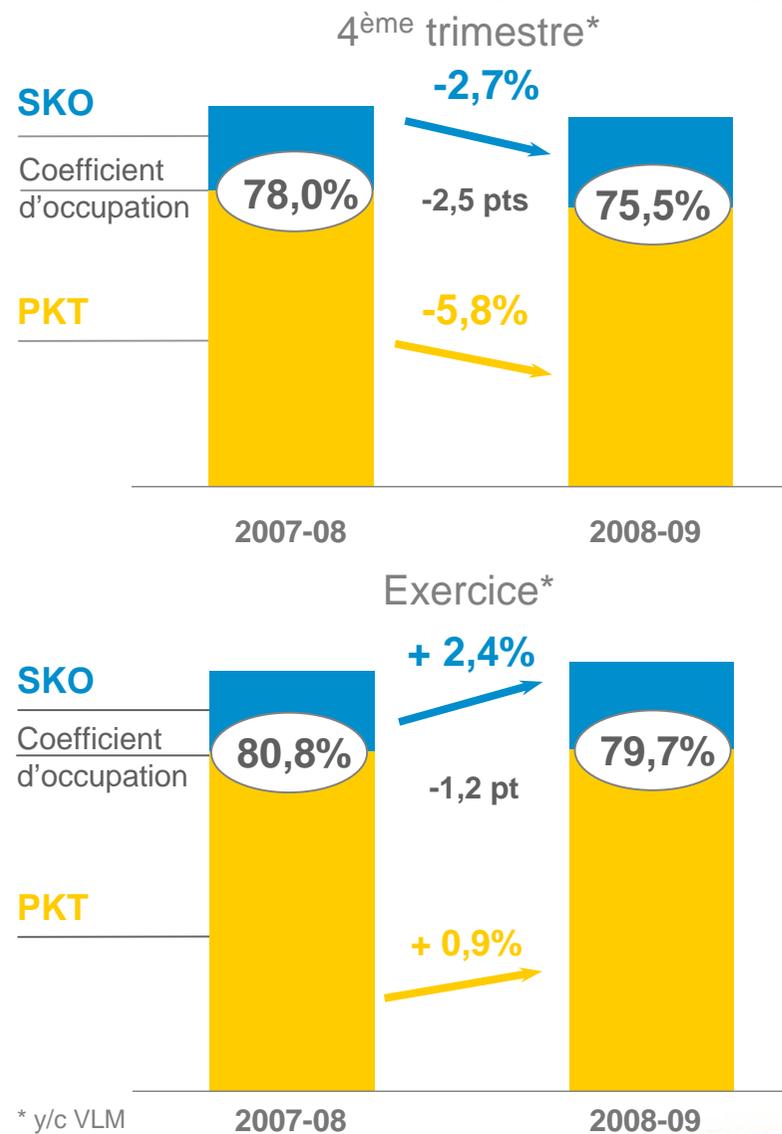
Activité passage

+ 4^{ème} trimestre

- ▶ Une chute du trafic supérieure à la baisse des capacités
- ▶ Erosion du trafic affaires et dégradation des recettes unitaires
- ▶ Réseaux Europe, Asie et Caraïbes particulièrement touchés

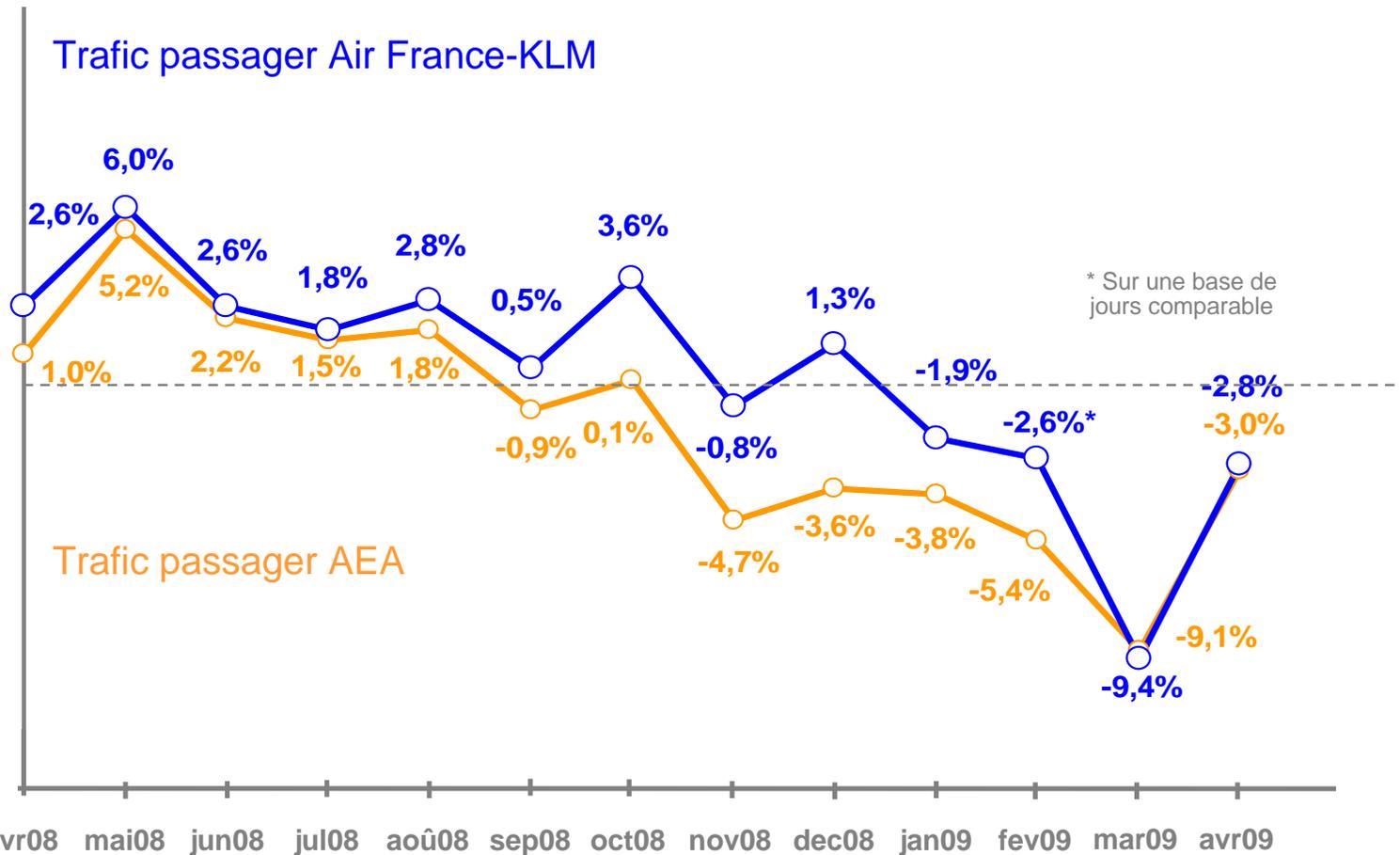
+ Exercice 2008-09

- ▶ Une résistance meilleure que celle du secteur



Air France-KLM : un trafic plus résistant que l'industrie

RPK %

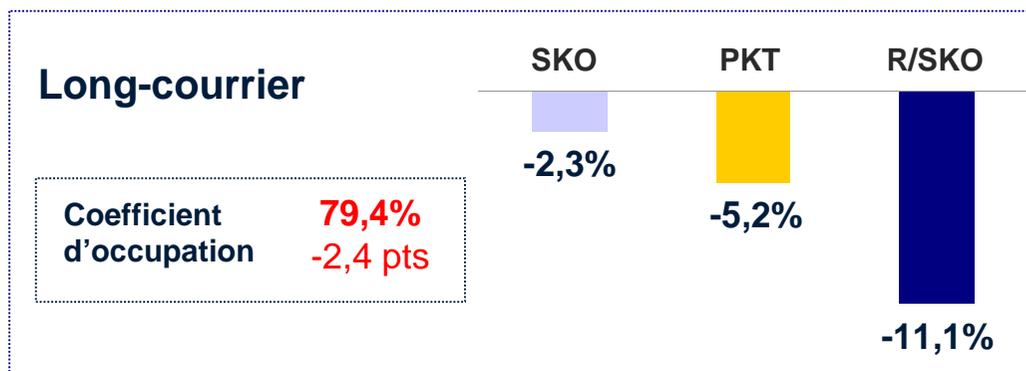


* Données AFKLM excluant l'impact des mouvements sociaux Air France d'octobre 2007

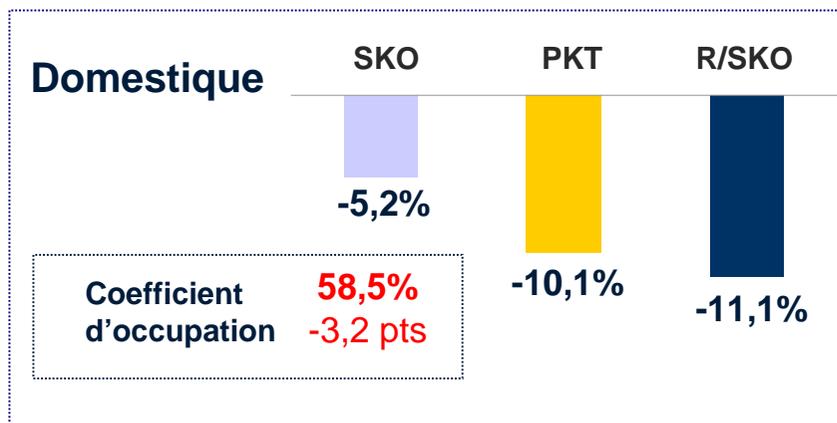
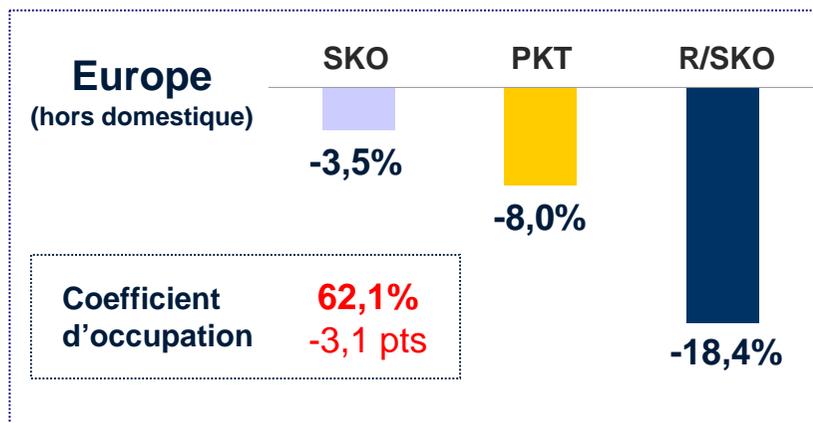
Le réseau moyen courrier européen le plus touché par le repli de la recette unitaire au 4^{ème} trimestre

4^{ème} trimestre 2008-09

RSKO hors change*



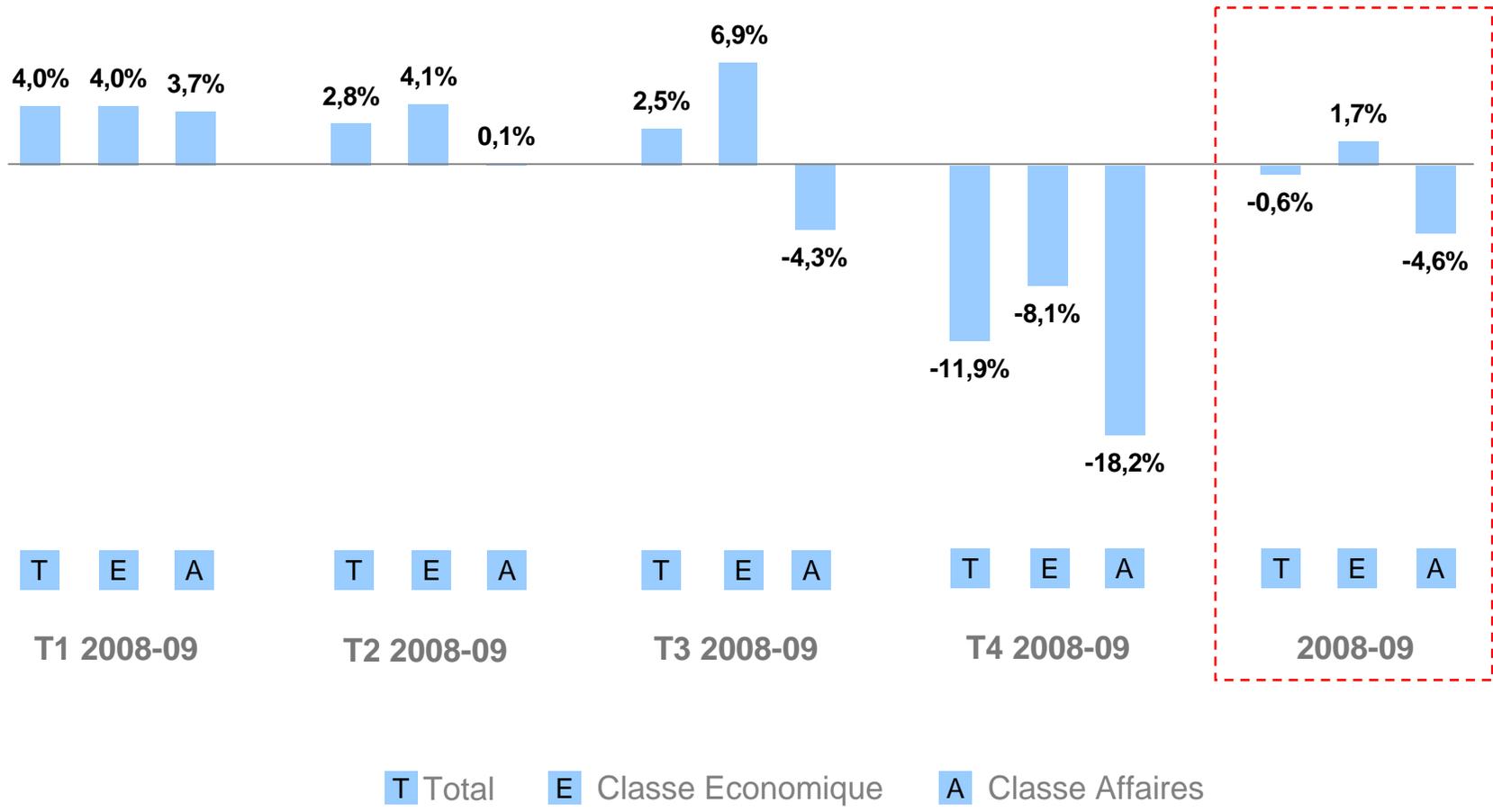
Moyen-courrier



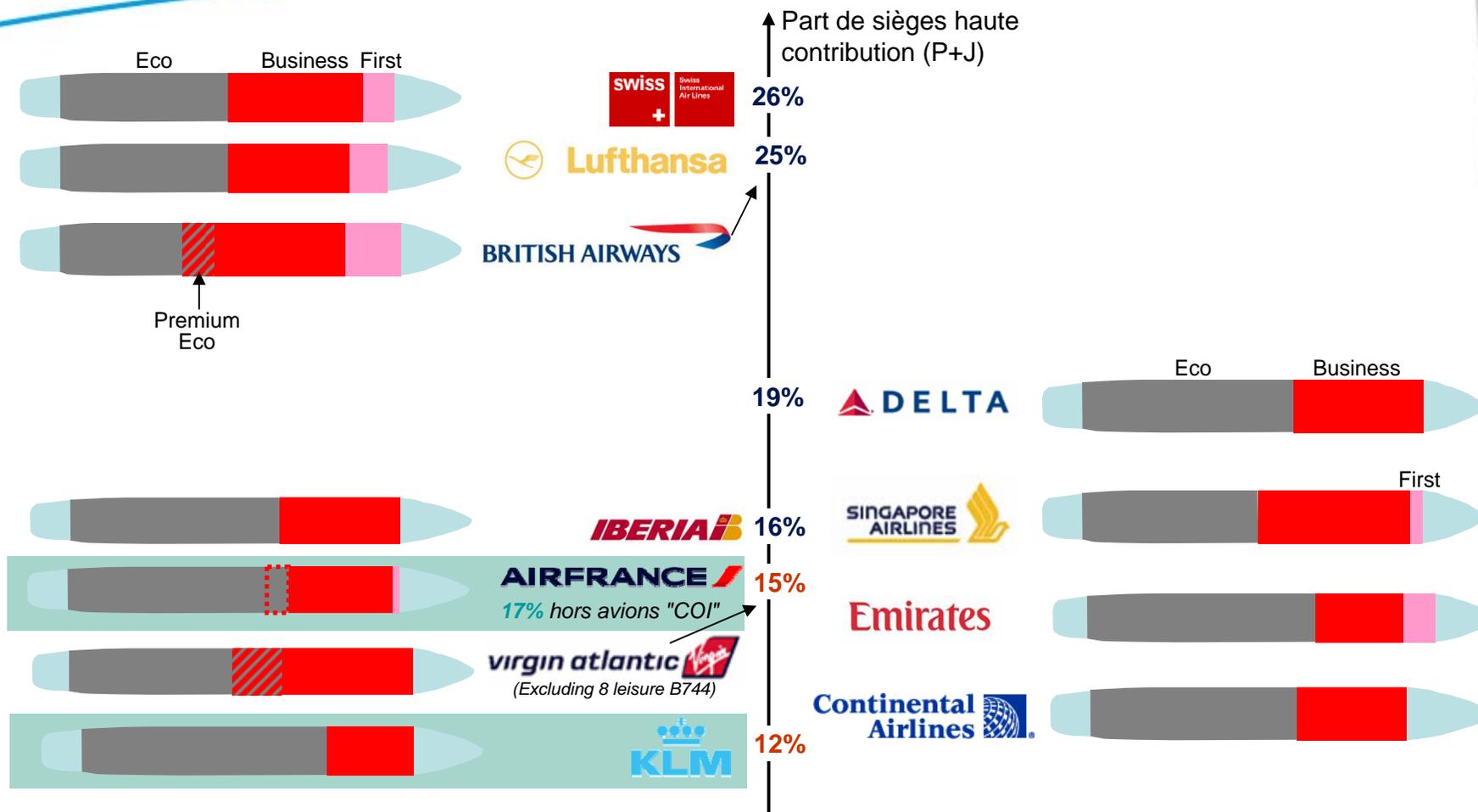
* Les évolutions de recettes unitaires tiennent compte de l'application de la nouvelle norme IFRIC 13 sur les programmes de fidélité (les données 2007-08 ont été retraitées pour la comparaison)

Affaiblissement de la classe avant et résistance de la classe arrière

RSKO long-courrier hors change



Air France-KLM parmi les moins exposés à la baisse du trafic affaires



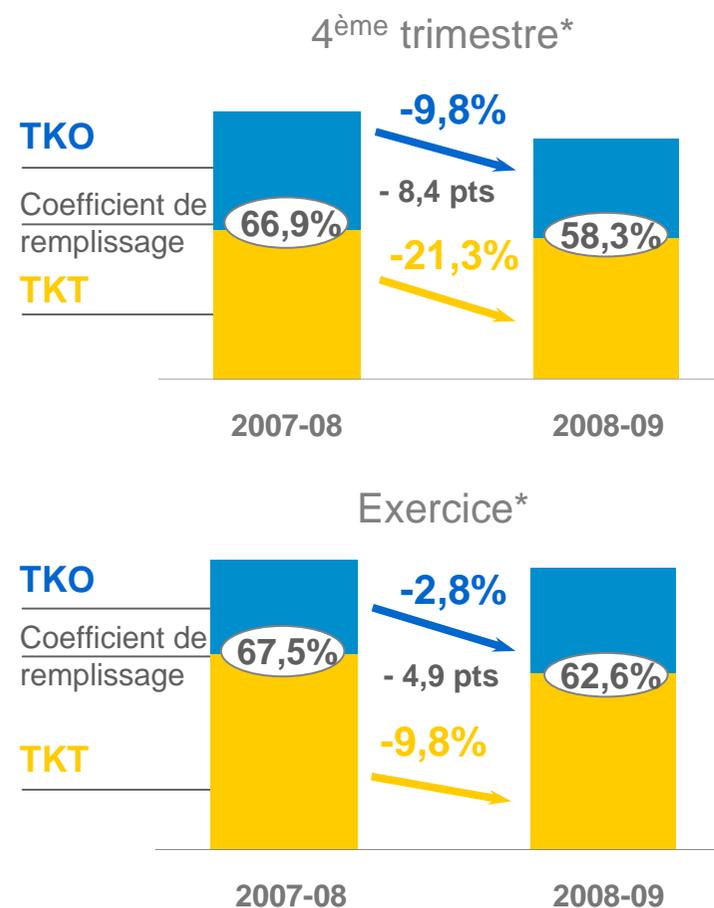
Part de sièges haute contribution et plan cabine moyen avions long courrier

NB : introduction d'une cabine 'Premium economy' () sur les avions AF à l'hiver 2009

Source : OAG Eté 08 pour vols de/vers l'Europe ; compagnies

Le ralentissement des échanges internationaux a un impact important sur le cargo

- + 4^{ème} trimestre
 - ▶ Chute des recettes unitaires due à la surcapacité
- + Un exercice contrasté
 - ▶ Ralentissement du trafic compensé par la hausse des recettes unitaires au premier semestre (effet carburant)
 - ▶ Arrêt des échanges internationaux et disparition des surcharges carburant au cours du second semestre

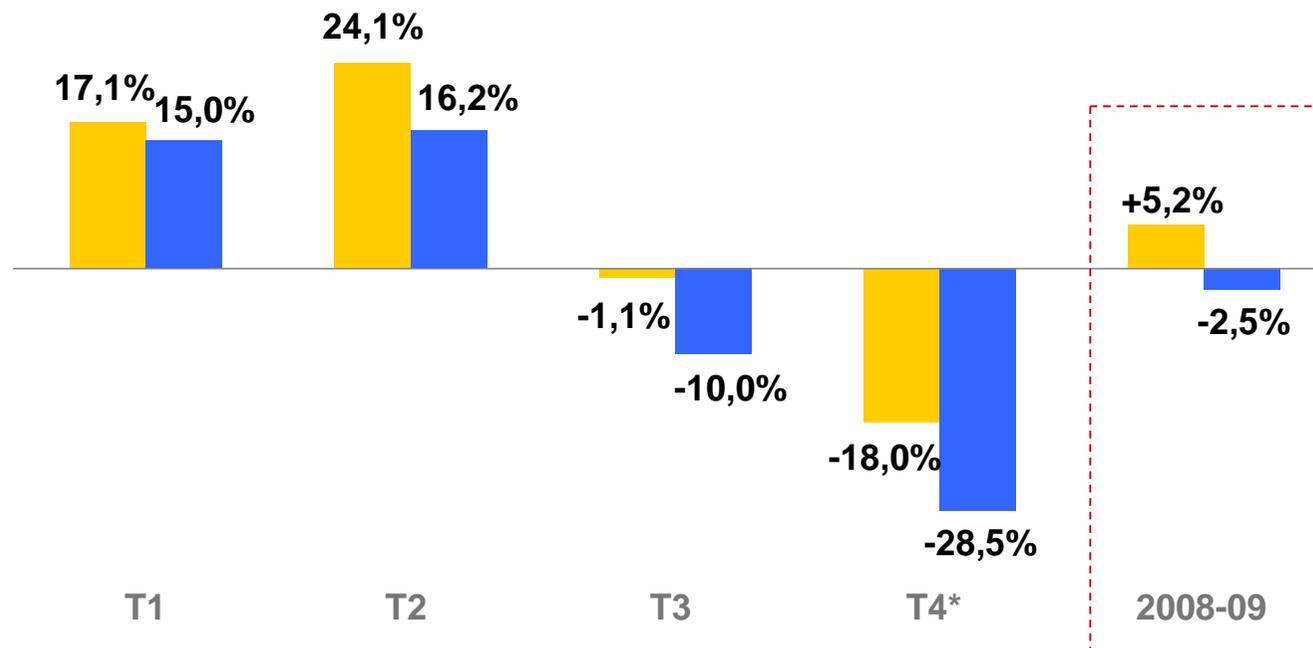


* hors Martinair

Forte baisse des recettes unitaires au second semestre

Recettes unitaires hors Martinair

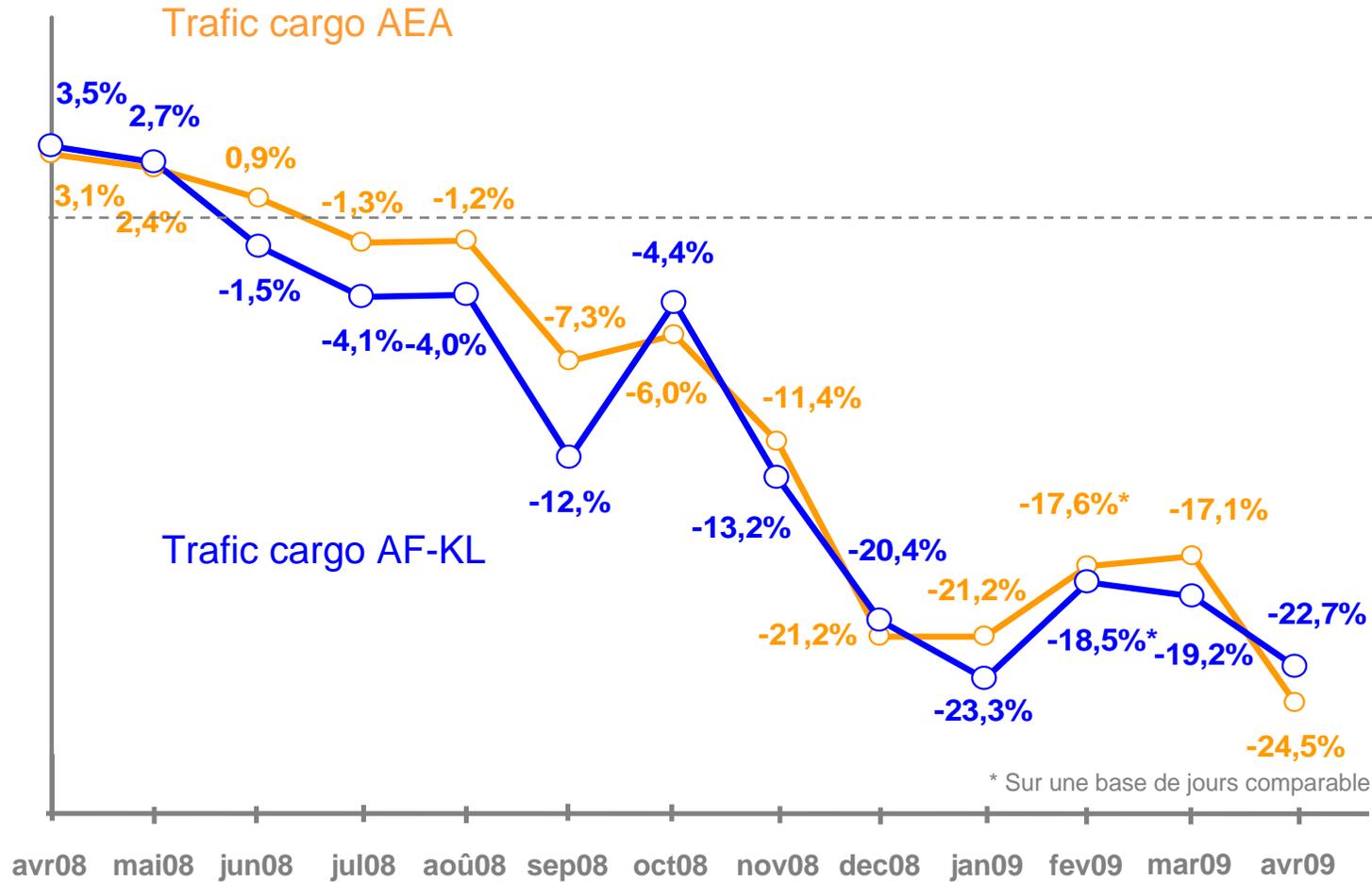
■ RTKT hors change ■ RTKO hors change



* Avec Martinair : RTKT hors change : -21,6% - RTKO hors change : -29,4%

Air France-KLM est en ligne avec l'ensemble du secteur

TKT % (hors Martinair)

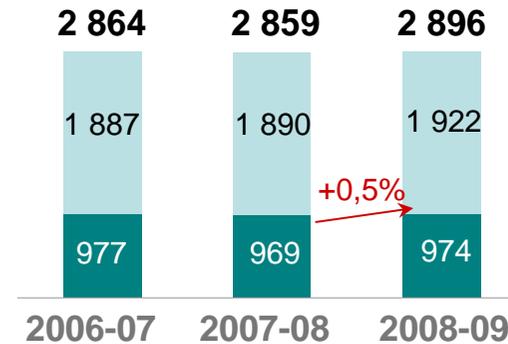


Maintenance : une bonne performance sur l'exercice

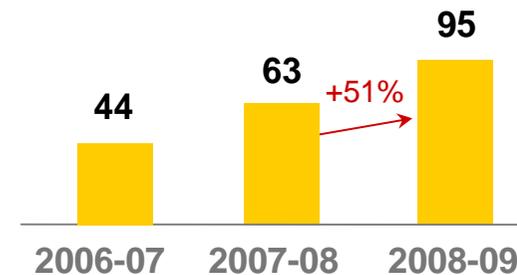
- + Croissance de 3% du chiffre d'affaires hors change
- + Forte progression du résultat d'exploitation due aux activités moteurs et composants et au redressement de l'activité avion

Chiffre d'affaires maintenance
(en m€)

■ Chiffre d'affaires interne
■ Chiffre d'affaires externe



Résultat d'exploitation maintenance
(en m€)



AIRFRANCE KLM

Résultats

Philippe Calavia
CFO, Air France-KLM



KLM

Résultats du 4^{ème} trimestre

En m€

	T4 2008-09	T4 2007-08*	Variation en %
Chiffre d'affaires	5 014	5 713	(12,2)
Charges d'exploitation courantes	(5 588)	(5 750)	(2,8)
EBITDAR	22	491	ns
Résultat d'exploitation	(574)	(37)	ns
Autres produits et charges non courants	(50)	(486)	ns
Résultat des activités opérationnelles	(624)	(523)	ns
Coût de l'endettement financier net	(46)	(20)	ns
Autres produits & charges financiers	(96)	(32)	ns
Impôts	255	50	ns
Autres	6	(9)	ns
Résultat net part du groupe	(505)	(534)	ns

* retraité de l'interprétation IFRIC 13

Résultats du 4^{ème} trimestre hors Martinair

En m€

	T4 2008-09 (hors Martinair)	T4 2007-08	Variation en %
Chiffre d'affaires	4 849	5 713	(15,0)
Charges d'exploitation courantes	(5 409)	(5 750)	(5,9)
Résultat d'exploitation	(561)	(37)	ns
Résultat net part du groupe	(486)	(534)	ns

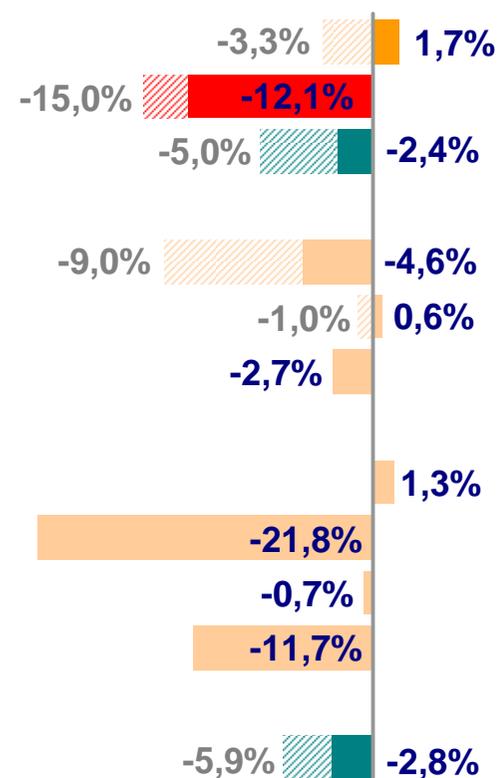
Charges d'exploitation sur le 4^{ème} trimestre

4^{ème} trimestre 2008-09

En m€

	ESKO
	Chiffre d'affaires
	Charges d'exploitation hors carburant
Carburant	1 134
Charges de personnel	1 819
Coûts avions (amort et provisions, frais de maintenance, loyers opérationnels et affrètement)	1 019
Redevances aéronautiques	420
Frais commerciaux	205
Prestations en escales	326
Autres	665
Total charges d'exploitation	5 588

/// Evolution hors Martinair



Evolution du résultat d'exploitation du 4^{ème} trimestre



Résultats de l'exercice

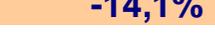
En m€	31 mars 2009	31 mars 2008	Variation %
Chiffre d'affaires	23 970	24 123	(0,6)
Charges d'exploitation courantes	(24 099)	(22 709)	6,1
EBITDAR	2 211	3 779	(41,5)
Résultat d'exploitation	(129)	1 414	ns
<i>Résultat d'exploitation ajusté*</i>	91	1 622	<i>ns</i>
Autres produits et charges non courants	(64)	(133)	(5,2)
Résultat des activités opérationnelles	(193)	1 281	ns
Coût de l'endettement financier net	(100)	(99)	2,0
Autres produits & charges financiers	(911)	(24)	ns
Impôts	439	(359)	ns
Autres	(49)	(43)	(13,9)
Résultat net part du groupe	(814)	756	ns

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

Charges d'exploitation sur l'exercice

Exercice 2008-09
En m€

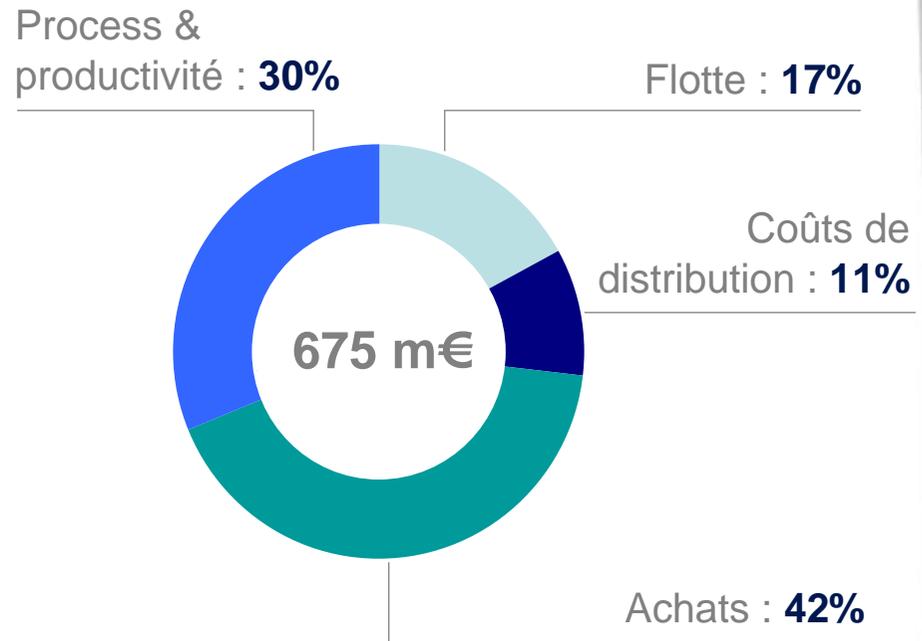
/// Evolution hors Martinair

	ESKO	
	Chiffre d'affaires	
	Charges d'exploitation hors carburant	
Carburant	5 702	2,4%  3,6%
Charges de personnel	7 317	-1,3%  -0,6%
Coûts avions (amort et provisions, frais de maintenance, loyers opérationnels et affrètement)	4 112	0,8%  1,4%
Redevances aéronautiques	1 793	24,7% 
Frais commerciaux	1 010	3,8%  4,3%
Prestations en escales	1 353	4,6% 
Autres	2 812	2,2% 
		-14,1% 
		1,7% 
		-4,0% 
Total charges d'exploitation	24 099	5,3%  6,1%

Objectif d'économies atteint

- + **185 m€** d'économies réalisées au 4^{ème} trimestre
- + Objectif annuel de **675 m€** atteint pour un objectif initial de **430 m€**

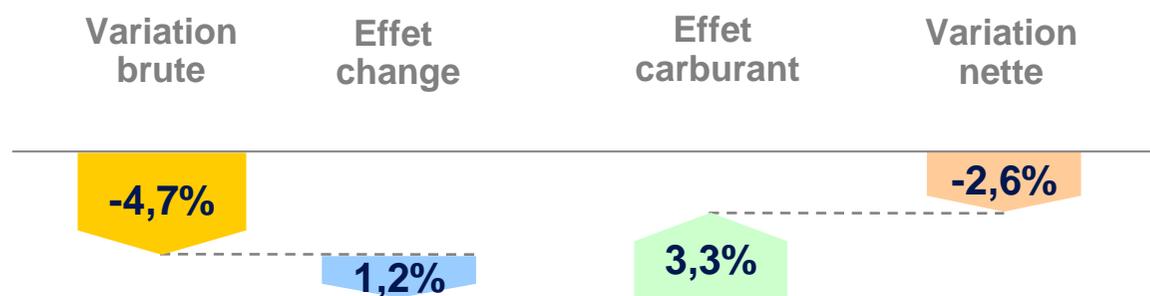
Répartition des économies
au 31 mars 2009



Le plan d'économies permet la réduction des coûts unitaires

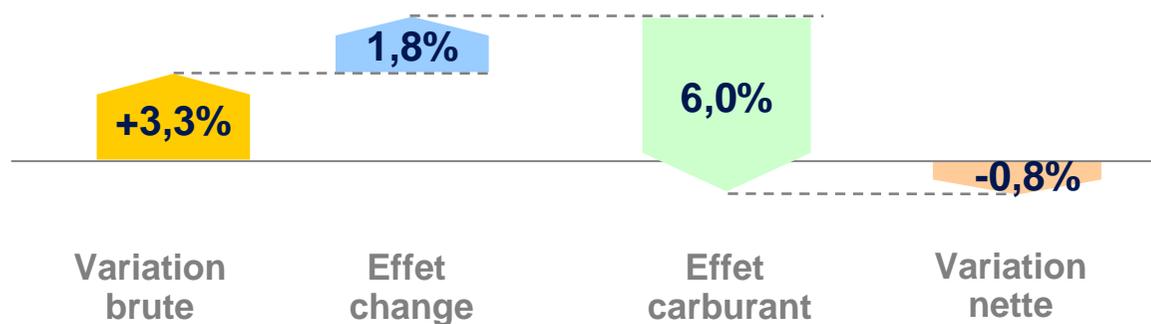
4^{ème} trimestre 2008-09*

Coûts unitaires à l'ESKO : 6,35 cts d'€



Exercice 2008-09*

Coûts unitaires à l'ESKO : 6,57 cts d'€

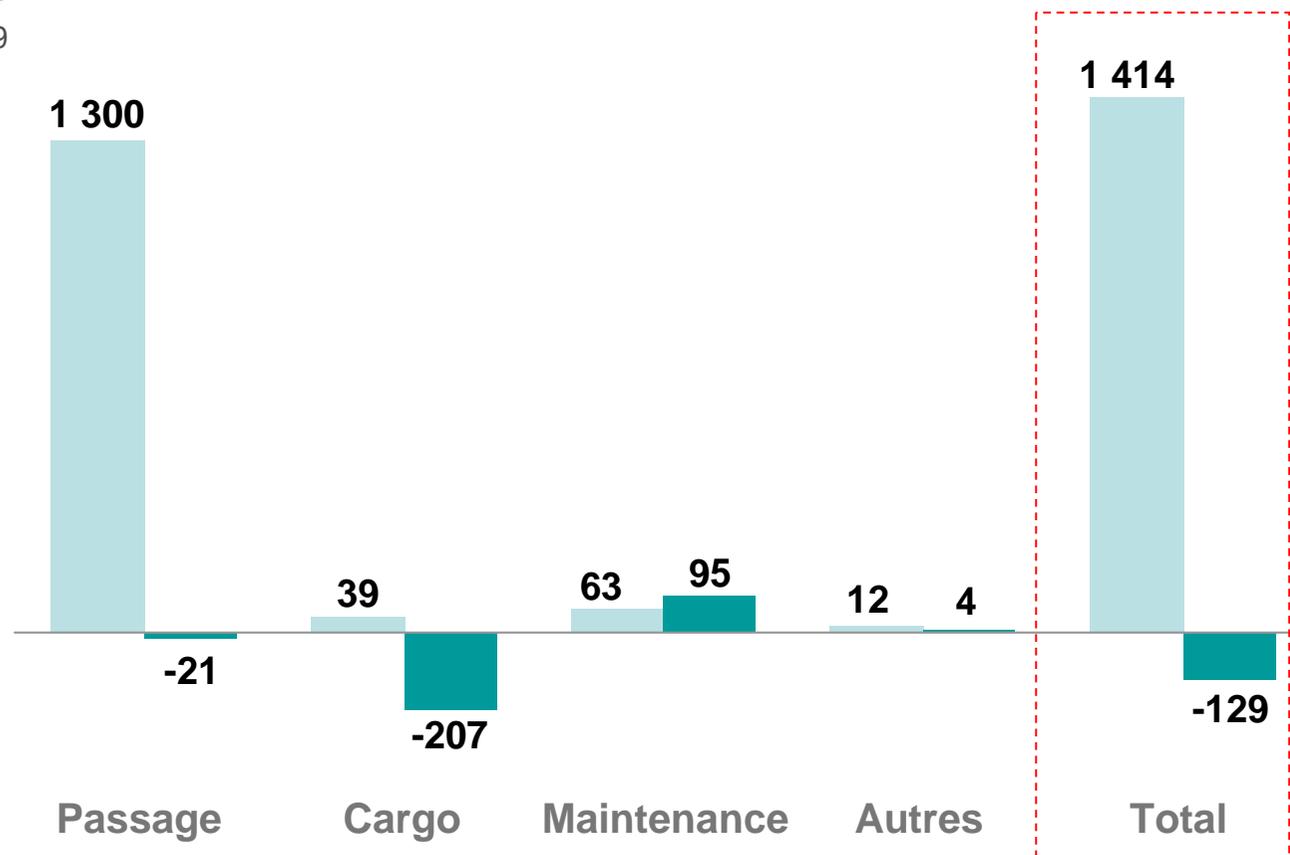


* Y/c Martinair

Ventilation du résultat d'exploitation par activité

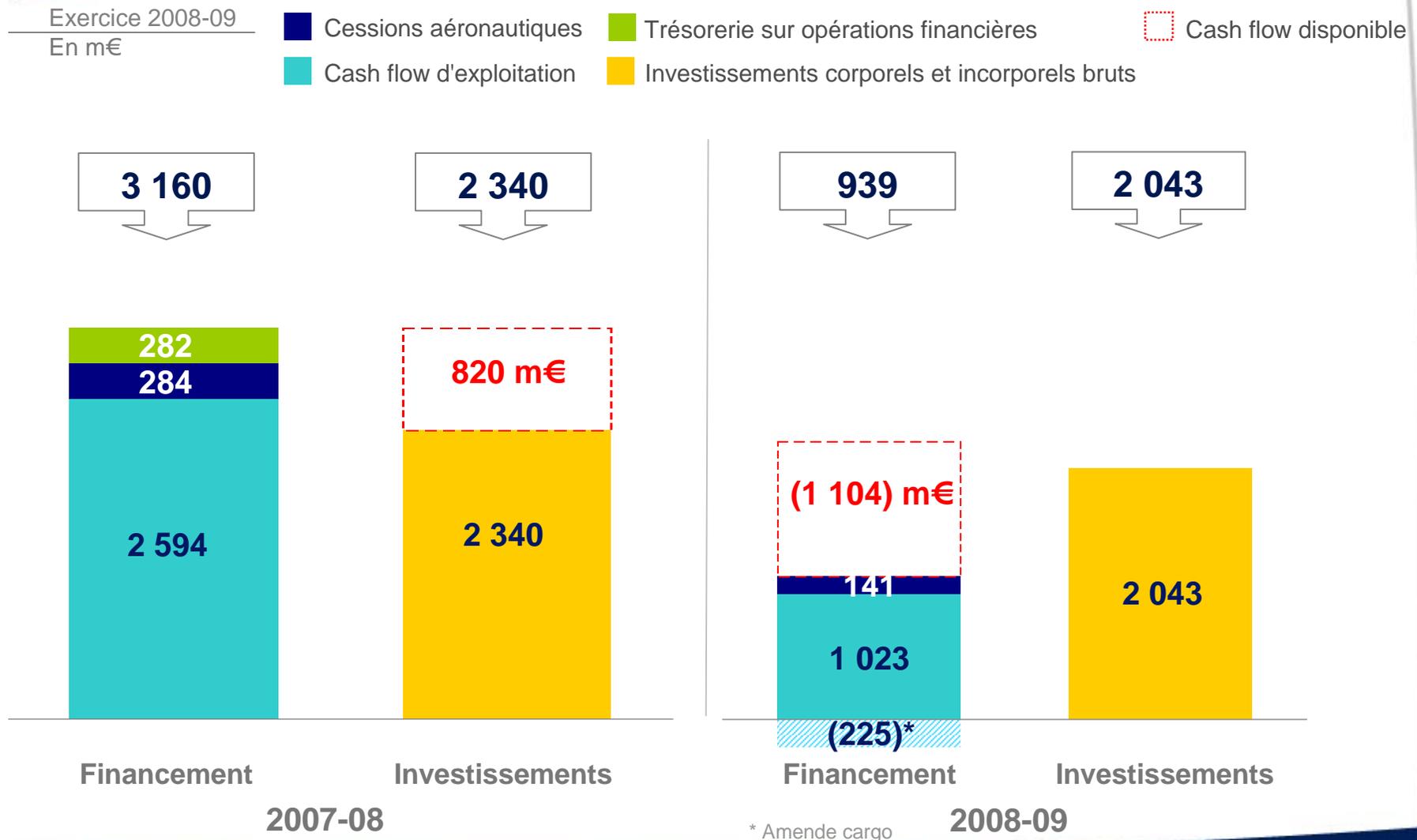
Exercice 2008-09
En m€

■ Exercice 2007-08*
■ Exercice 2008-09



* Retraité de l'interprétation IFRIC 13

Exercice 2008-09 : un cash flow disponible négatif



Un bilan robuste

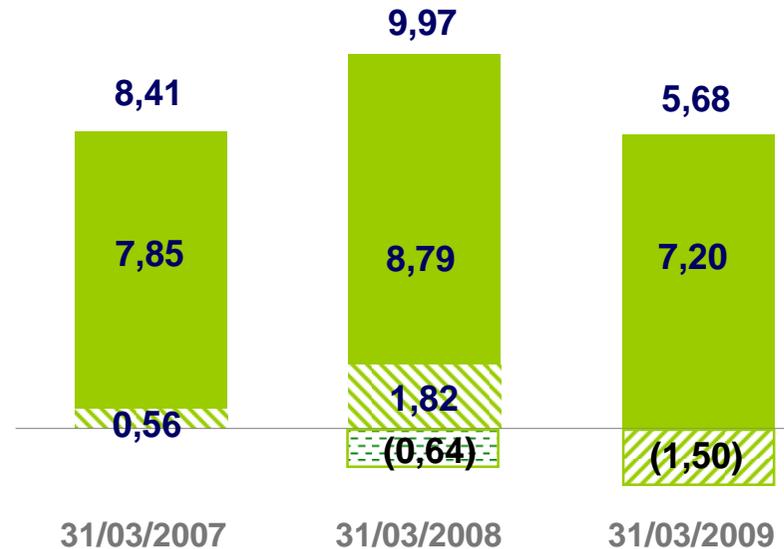
Endettement financier net
(en Md€)

- Dettes nettes
- X Ratio d'endettement
- X Ratio d'endettement hors dérivés



Capitaux propres
(en Md€)

- Capitaux propres
- X Instruments dérivés
- X IFRIC 13 programme de fidélisation



Indicateurs financiers satisfaisants

EBITDAR / frais financiers nets ajustés*

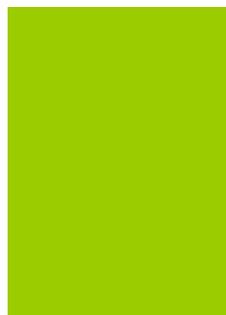
7,1 x



2008-09

EBITDA / frais financiers nets

15,9 x



2008-09

Dettes nettes/EBITDA

2,8x



2008-09

Dettes nettes ajustées/EBITDAR

4,0x



2008-09

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



AIRFRANCE KLM

Stratégie et perspectives



Pierre-Henri Gourgeon
CEO, Air France-KLM

S'adapter à l'environnement actuel tout en préservant notre futur

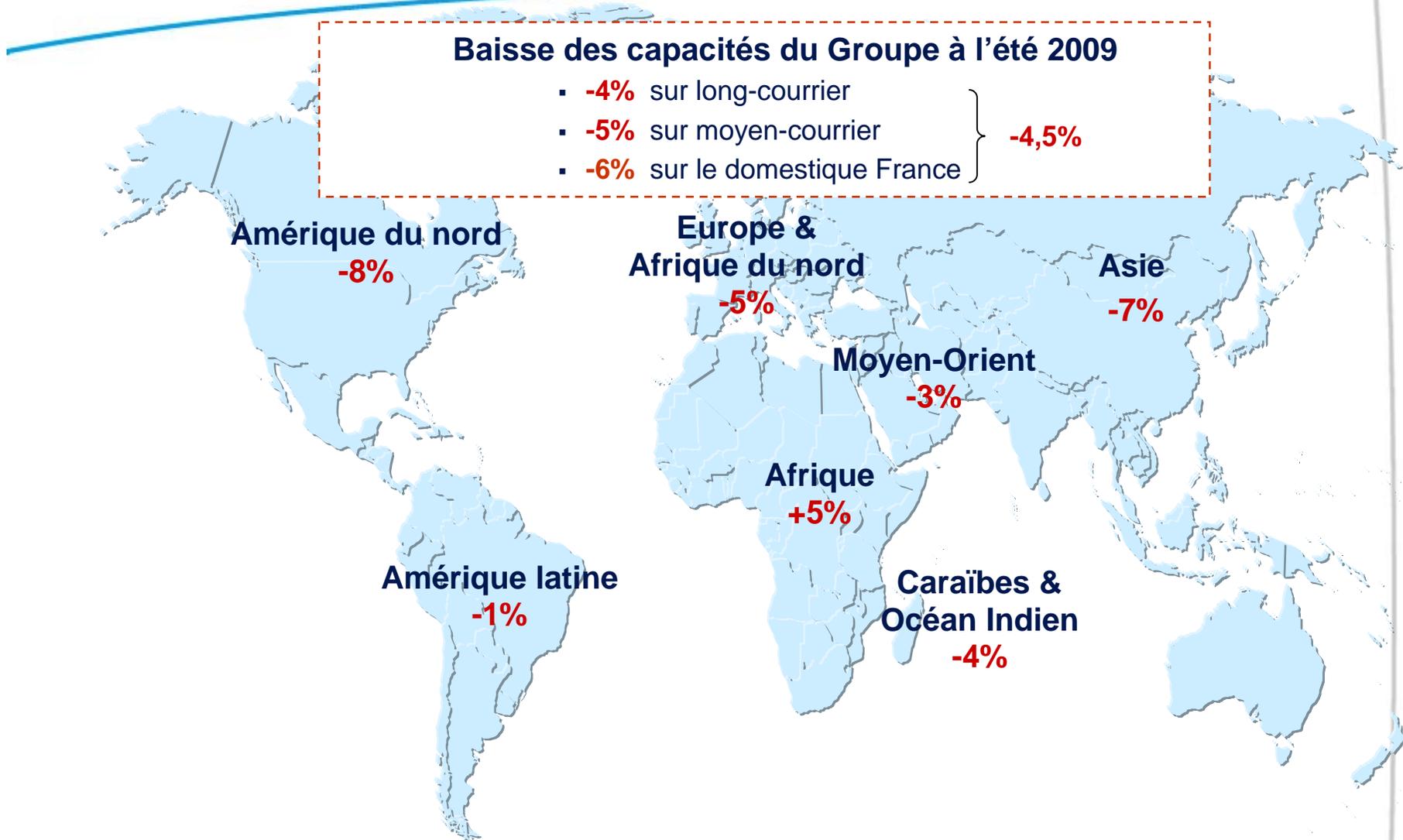
+ Renforcement des mesures

- ▶ Réduction des capacités passage et cargo
- ▶ Adaptation des effectifs au niveau d'activité
- ▶ Renforcement du plan "Challenge 12"
- ▶ Adaptation du plan d'investissement
- ▶ Sécurisation du financement des avions
- ▶ Réduction de la facture pétrolière

+ Nos relais de croissance

- ▶ La joint-venture sur l'atlantique nord
- ▶ Les partenariats stratégiques
- ▶ Le développement de SkyTeam
- ▶ La satisfaction de nos clients

Passage : une baisse rapide des capacités pour s'adapter aux conditions de marché



Cargo : l'intégration de Martinair...

+ Reprise de Martinair...

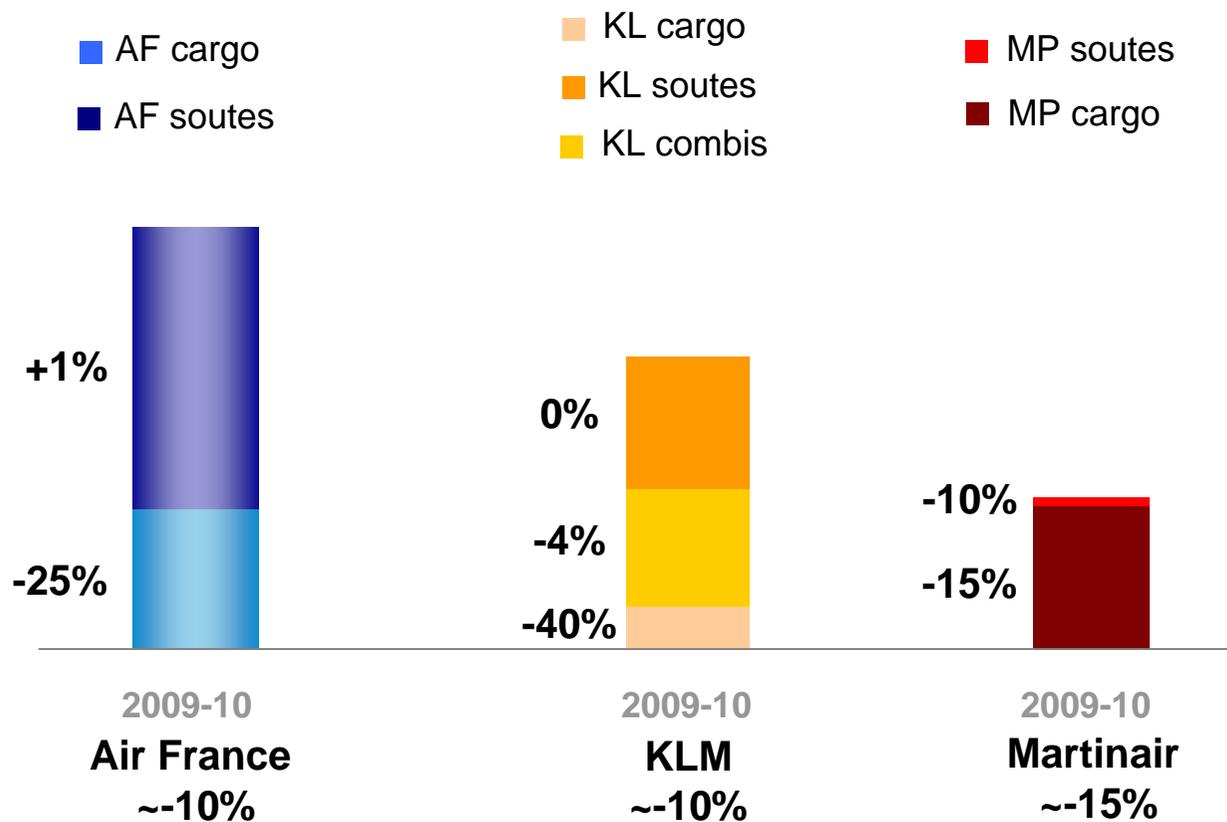
- ▶ Activité essentiellement cargo (75% du chiffre d'affaires)
- ▶ Un chiffre d'affaires annuel de l'ordre de 700 millions d'euros
- ▶ Une flotte opérationnelle de 13 avions dont 9 avions cargo

+ ... nous permettant de

- ▶ Coordonner la gestion des capacités à Amsterdam
- ▶ D'optimiser l'organisation des réseaux
- ▶ Développer des synergies entre les trois opérateurs

...permet une baisse coordonnée des capacités

Une baisse des capacités (-11%) réalisée essentiellement par la mise au sol de 6 avions cargo



Adaptation des effectifs à la baisse d'activité

+ En 2008-09

- ▶ Blocage des embauches et de l'intérim
- ▶ Aide au départ en retraite
- ▶ Renforcement des actions de mobilité professionnelle



- **Baisse des effectifs de 2,5%**
- **Baisse des charges de personnel* au dernier trimestre**

+ En 2009-10

- ▶ Signatures d'accords salariaux chez Air France et KLM
 - ▶ 0,8% chez AF en 2009
 - ▶ 1,25% chez KLM en 2010
- ▶ Mise en œuvre d'une politique de flexibilité visant à réduire les coûts sans affaiblir notre socle de compétences
 - ▶ Aide au départ en retraite
 - ▶ Mobilité professionnelle et géographique
 - ▶ Possibilités élargies de congés personnels
 - ▶ Développement du travail à temps partiel



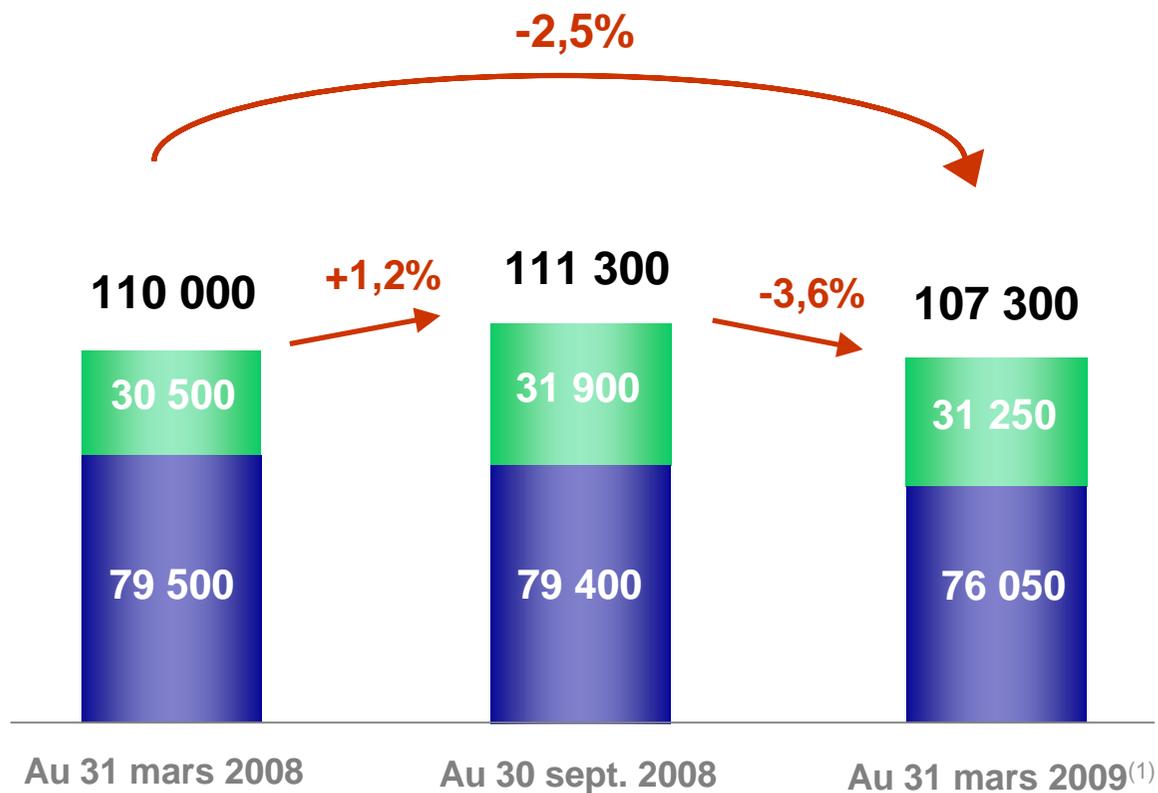
- **Baisse des effectifs de 3%**
- **Baisse des charges de personnel* sur l'exercice****

* Charges de personnel + MOE

** Hors fonds de pension KLM

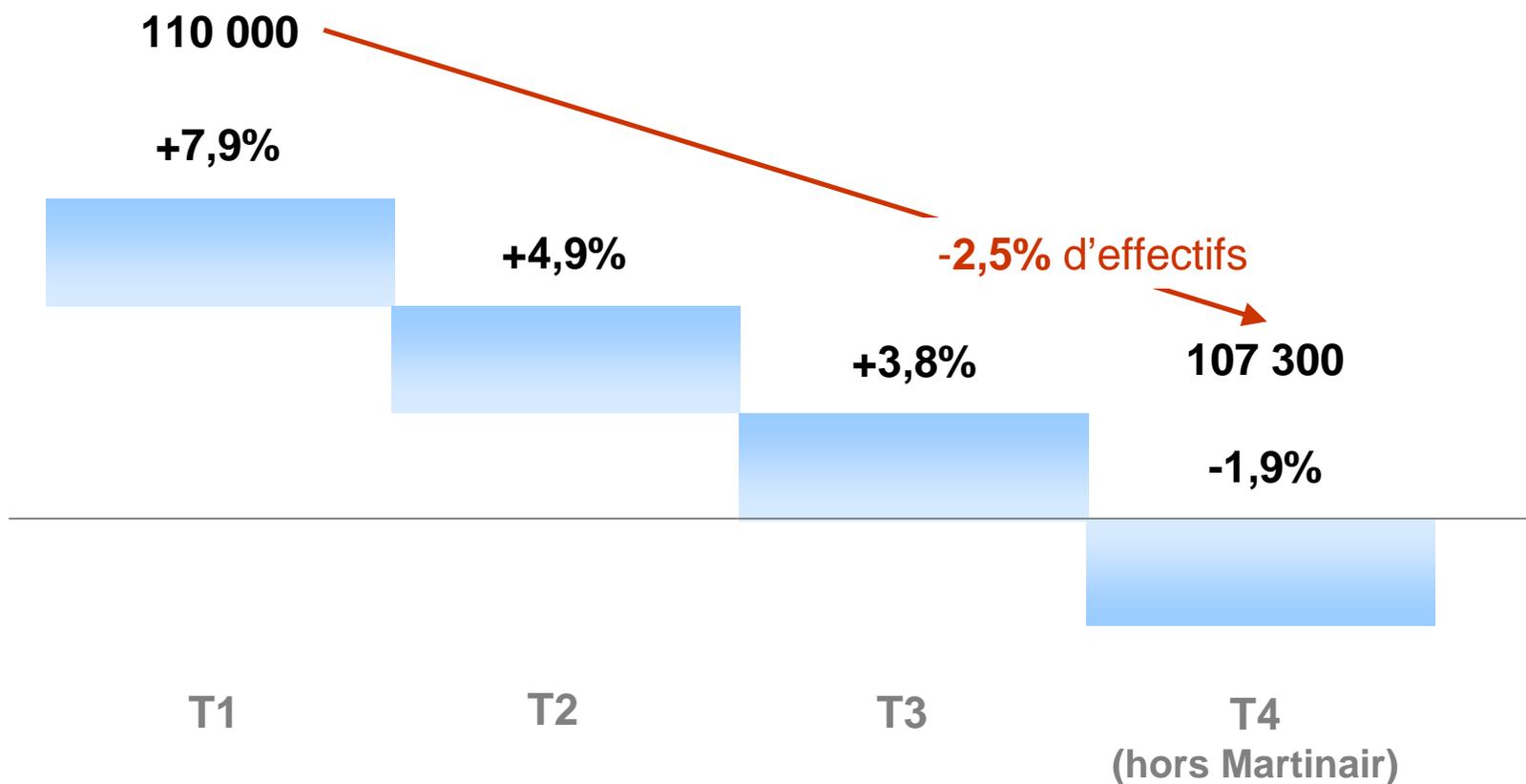
Baisse de 3,6% des effectifs depuis le début de la crise

- Personnel sol*
- Personnel navigant



⁽¹⁾ Hors Martinair
* Y/c intérimaires

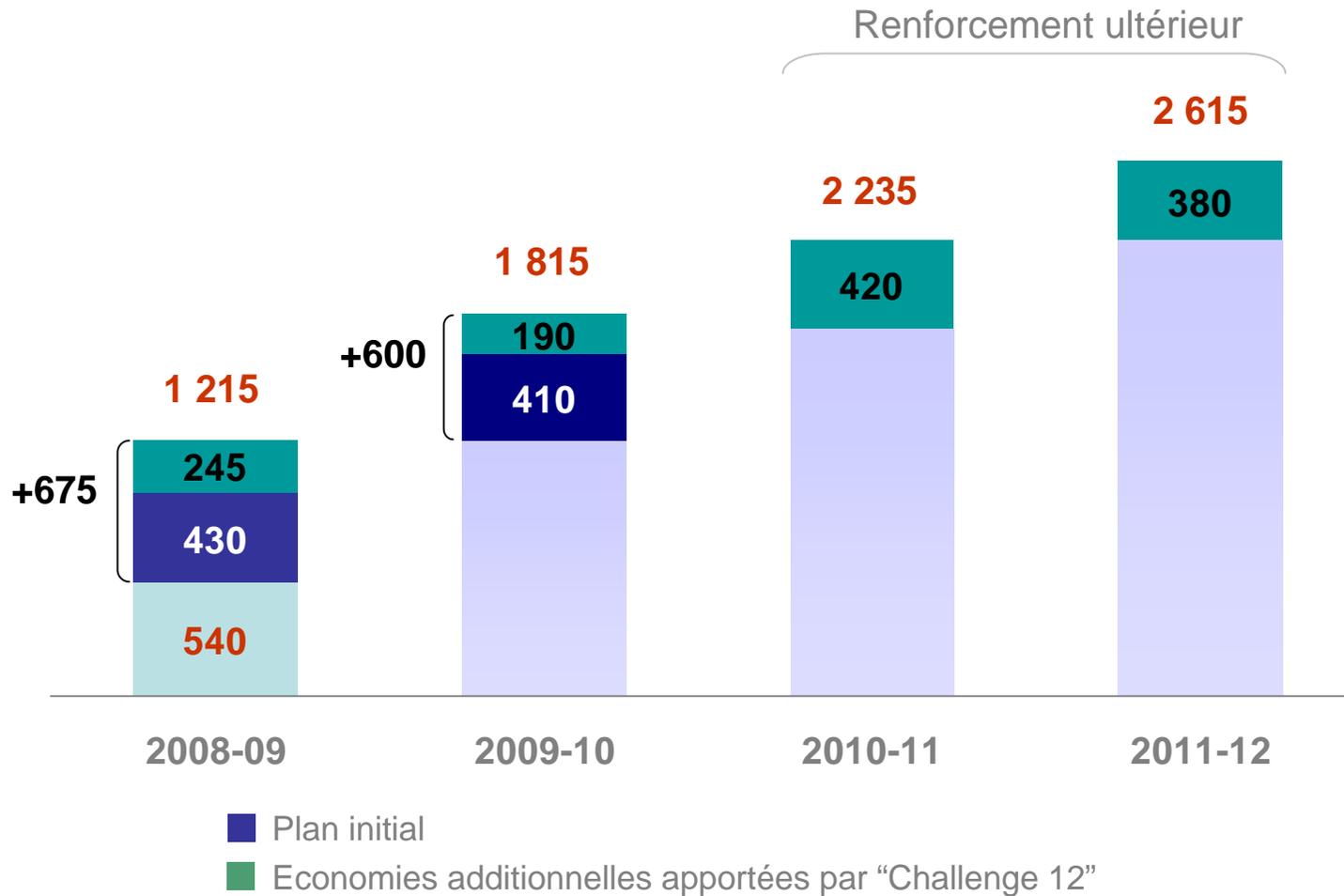
Evolution des charges de personnel* en 2008-09 en ligne avec la baisse des effectifs



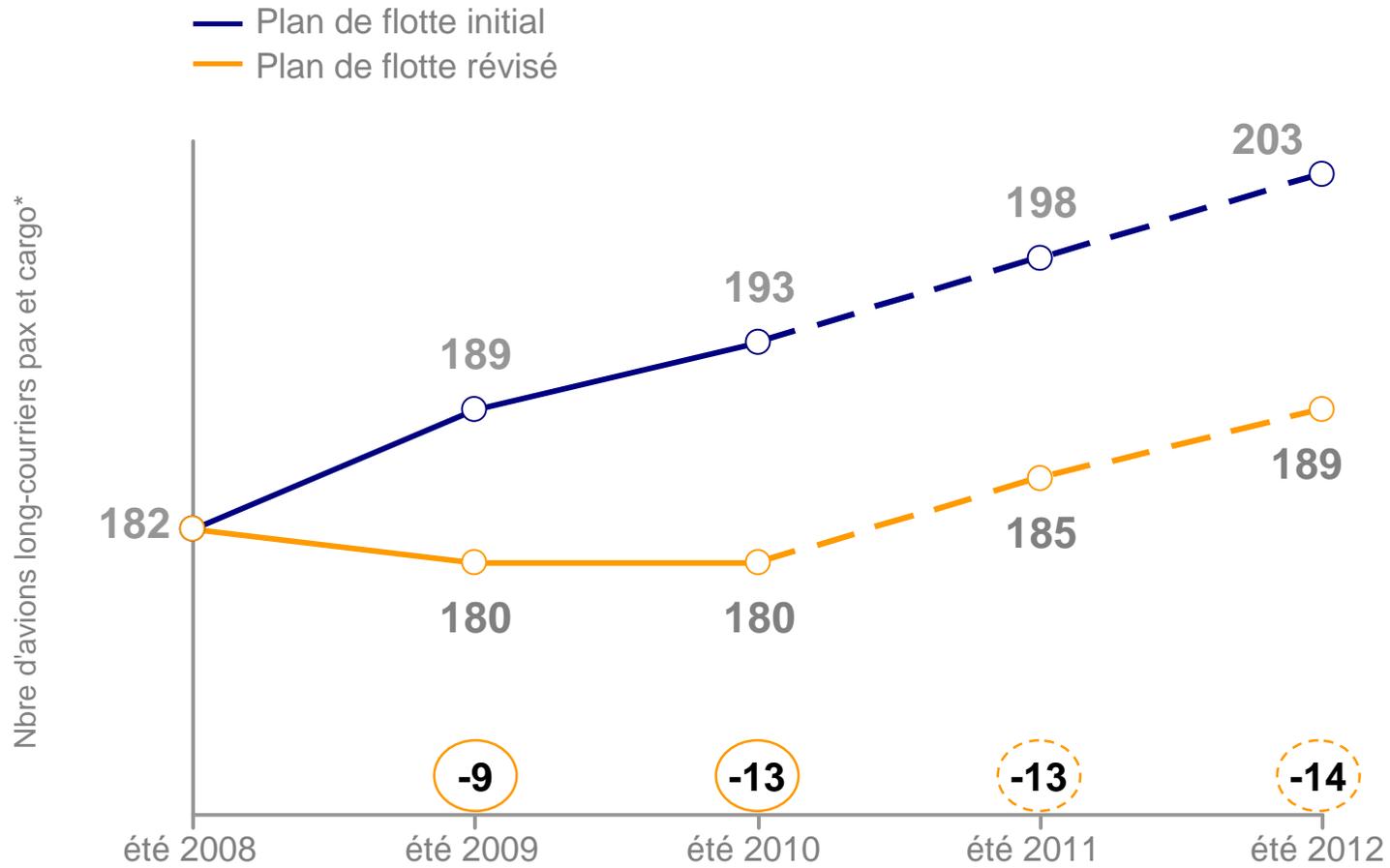
* charges de personnel + MOE

Le plan d'économies "Challenge 12"

En m€



Ajustement du plan de livraison d'avions...



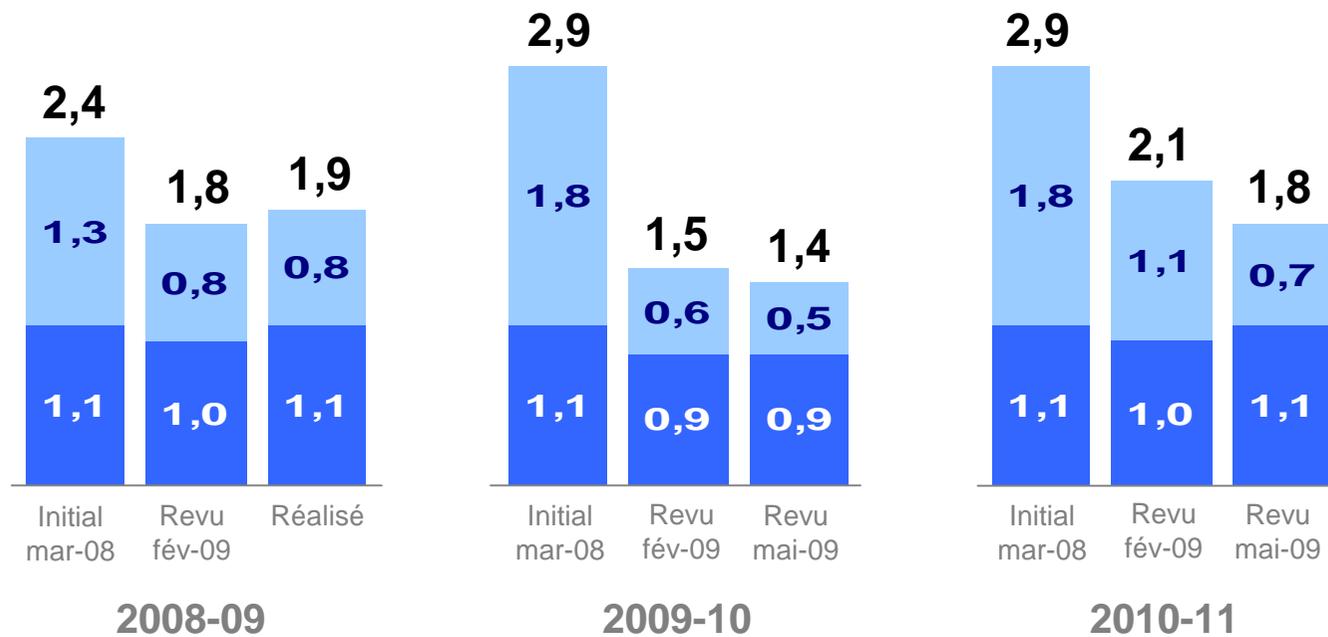
* Y/c Martinair

...et du plan d'investissement

En Md€

- Flotte : investissements nets des cessions
- Autres investissements

-3,1 milliards d'euros sur 3 ans



Des ressources financières à un niveau élevé

- + Trésorerie : 4,3 milliards d'euros
 - 17,5% du chiffre d'affaires

- + Lignes de crédit : 1,24 milliard d'euros disponible
 - Air France : 700 millions d'euros après tirage de 500 millions en octobre 2008, avec 24 banques à échéance juillet 2012
 - KLM : 540 millions d'euros avec 11 banques à échéance juillet 2010
 - Air France-KLM : tirage des 250 millions d'euros à échéance octobre 2017
 - Des covenants respectés

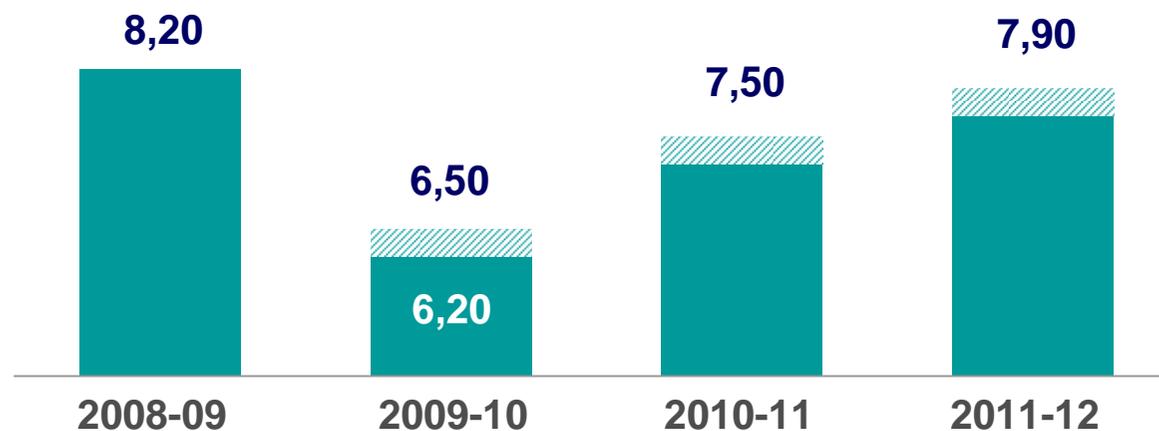
- + Financement mobilisable sur avions
 - 38 avions non hypothéqués dont 28 de moins de 6 ans

- + Un échéancier de remboursement limité à 800 millions d'euros par an sur l'exercice en cours et les deux suivants

Baisse de 1,9 milliard de dollars de la facture pétrolière en 2009-10 à périmètre constant

Facture carburant après couvertures (en Md\$)

- Facture carburant après couvertures hors Martinair
- ▨ Facture carburant Martinair



Prix à terme*	86\$	61\$	68\$	72\$
Niveau couvert	75%	44%	17%	18%

* Courbe des prix à terme au 14 mai 2009

Nos relais de croissance



- ✦ La JV sur l'Atlantique nord
- ✦ Le renforcement de nos partenariats stratégiques
- ✦ La nouvelle organisation de SkyTeam
- ✦ L'offre client reste au cœur de notre stratégie

La joint-venture sur l'Atlantique nord est opérationnelle au 1^{er} avril 2009

- ✦ Une JV entre le leader européen et le leader américain
 - ▶ Contrat de 10 ans + 3 ans de délai de négociation
 - ▶ Une gouvernance avec un Comité exécutif, un Comité de direction et des groupes de travail

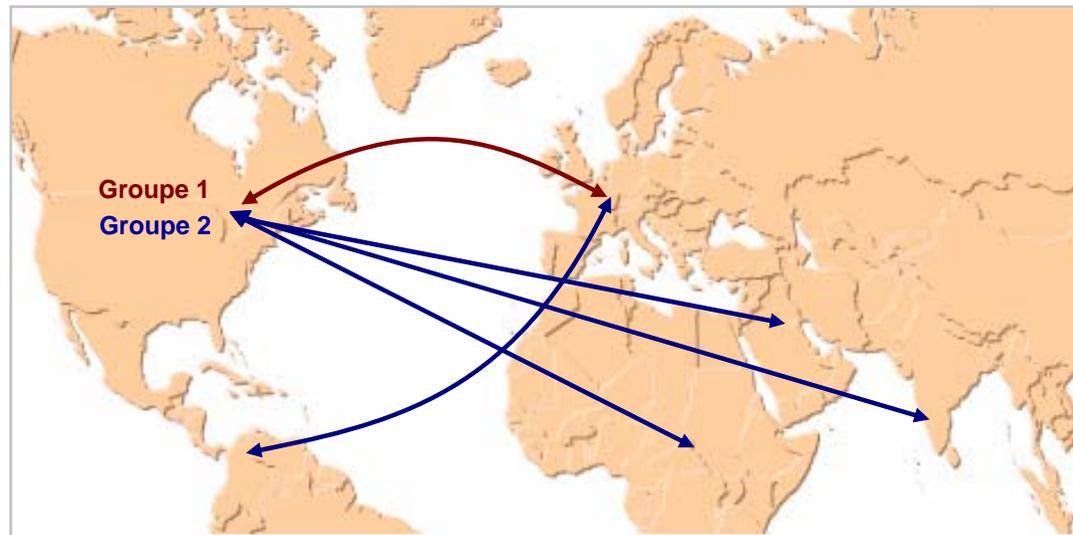
- ✦ Le plus puissant opérateur sur l'Atlantique nord
 - ▶ Une part marché de 25%
 - ▶ 12 milliards de dollars de chiffre d'affaires
 - ▶ 220 vols quotidiens (en 2008)
 - ▶ 6 hubs principaux : Paris, Amsterdam, Atlanta, Detroit, Minneapolis, New York

- ✦ Amélioration de la performance du réseau de l'ordre de 145 millions d'euros pour le groupe Air France-KLM

Un périmètre partagé en deux groupes de lignes

* Premier groupe (coopération intégrée)

- ▶ USA / Canada / Mexico \leftrightarrow Europe



* Second groupe (coordination étroite)

- ▶ USA / Canada / Mexico \leftrightarrow Méditerranée / Inde / Golfe / Afrique
- ▶ Europe \leftrightarrow Amérique Centrale + Colombie, Venezuela, Pérou et Équateur

Le partenariat stratégique avec Alitalia

- ✦ Air France-KLM a pris une participation de 25% en janvier 2009
 - ▶ Mise en équivalence au 31 mars 2009 sans impact sur les résultats 2008-09
- ✦ Alitalia a réalisé un premier trimestre (janvier-mars 2009) en ligne avec son budget
- ✦ Des synergies estimées à 360 millions d'euros en année 2 ou 3 dont 160 millions pour Air France-KLM

Un renforcement opérationnel de l'alliance SkyTeam

- + SkyTeam : 2^{ème} alliance mondiale avec 19% de part de marché
- + Mise en place d'une entité centralisée assurant le management de l'alliance à Amsterdam
- + Regroupement des membres de SkyTeam au T4 à Londres Heathrow à l'automne 2009
- + Création d'une livrée SkyTeam pour un avion par flotte



Air France-KLM continue d'investir dans son offre clients



Enregistrement sur mobile sur l'ensemble des lignes moyen-courrier



Nouvelle livrée des avions Air France



Classe Premium Voyageur



Smartboarding en test sur la ligne Paris-Amsterdam



Salon Première à CDG



Le futur uniforme KLM

Pour conclure

- ✦ Une conjoncture difficile sur la première moitié de l'année et manque de visibilité sur la deuxième partie
- ✦ Cependant des signes de stabilisation apparaissent dans notre environnement
 - Depuis janvier dans le cargo et depuis mars dans le passage
- ✦ Nous continuons à prendre les mesures visant à protéger notre activité
 - Baisse des capacités
 - Protection du cash
 - Adaptation des effectifs et réduction des coûts
- ✦ Nous nous appuyons sur nos atouts fondamentaux
 - AMS et CDG : le meilleur atout dans la crise
 - Saisie des opportunités en matière de consolidation

AIRFRANCE KLM

Résultats annuels 2008-09

20 mai 2009



KLM

AIRFRANCE **KLM**

Annexes



KLM

Calcul de l'endettement financier net

En m€

	31 mars 09	31 mars 08
Dettes financières courantes & non courantes	9 137	7 748
Dépôts sur avions en crédit bail	(496)	(537)
Couvertures de change sur dette	51	151
= Dettes financières brutes	8 692	7 362
Trésorerie & équivalent trésorerie	3 748	4 381
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	430	185
Dépôts triple A	352	279
Concours bancaires courants	(282)	(172)
= Trésorerie nette	4 248	4 673
Endettement financier net	4 444	2 689
Capitaux propres consolidés	5 696	9 975
Endettement net / fonds propres	0,78	0,27
<i>Endettement net / fonds propres hors dérivés</i>	<i>0,62</i>	<i>0,33</i>

Calcul simplifié du RoCE

	31 mars 09	31 mars 08*
Capitaux propres hors fonds de pension KLM (928 m€) & dérivés	6 273	7 228
Loyers opérationnels x 7	4 522	4 277
Dettes nettes	4 444	2 689
Capitaux employés	15 239	14 194
Résultat d'exploitation ajusté après IS	62	1 071
RoCE après IS	0,4%	7,5%

* Retraité des impacts liés à l'application IFRIC 13 au 31 mars 2009