

Présentation des résultats

Résultats au 31 mars 2022

5 mai 2022





Faits marquants T1 2022



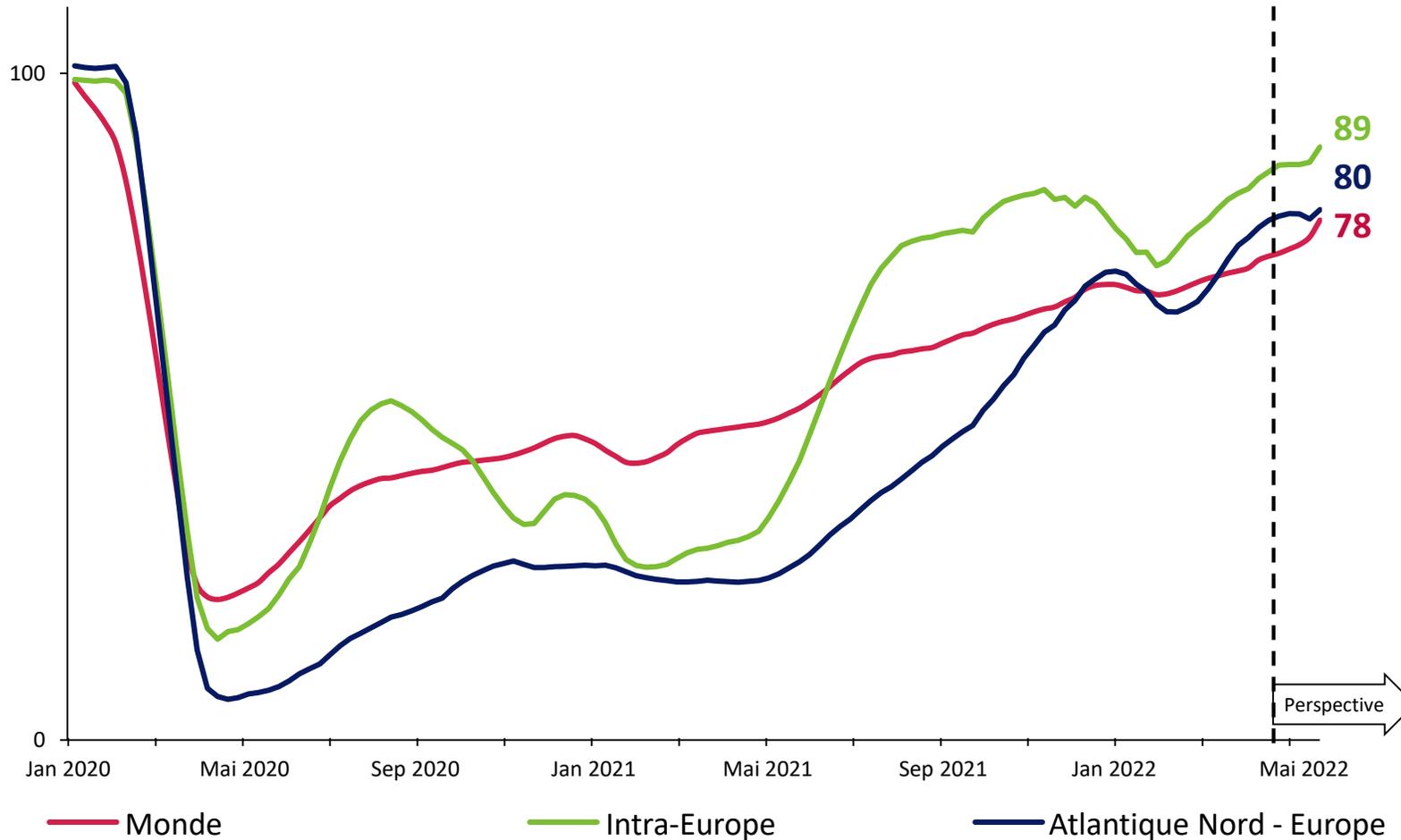
Benjamin Smith
Directeur général
Air France-KLM



Augmentation continue des capacités du secteur vers les niveaux de 2019

Évolution des capacités Monde, Intra-Europe et Atlantique Nord-Europe

index 100 = même capacité et même semaine en 2019 (SKO's)

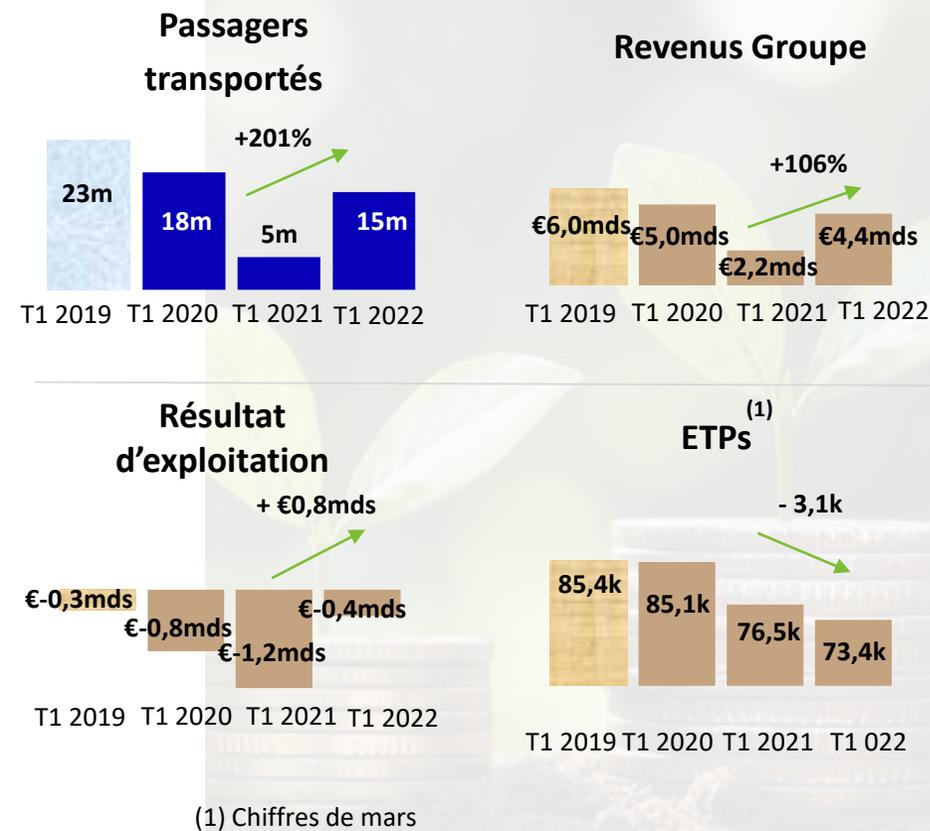


Forte volonté de voyager qui génère une hausse des capacités malgré le contexte international



Dans ce contexte, les résultats du T1 sont prometteurs et augurent un bel été

- EBITDA positif de 221m€ au T1
- Résultat d'exploitation positif de plus de 30m€ en mars, coef. de remplissage de 80% avec une capacité proche de 80%
- Transformation en bonne voie
- Réservations massives pour les T2 et T3 avec plus d'1md€ de billets vendus à l'avance pendant le T1
- Solide trésorerie de 10,8 mds€, grâce à un cash-flow libre d'exploitation ajusté positif pour le 4ème trimestre consécutif





Le groupe Air France - KLM observe une reprise rapide des réservations, témoignage de l'envie de voyager de nos clients



Les nouvelles réservations sur les lignes Air France et KLM pour l'été sont déjà de retour à un indice 100¹, malgré une baisse de la capacité



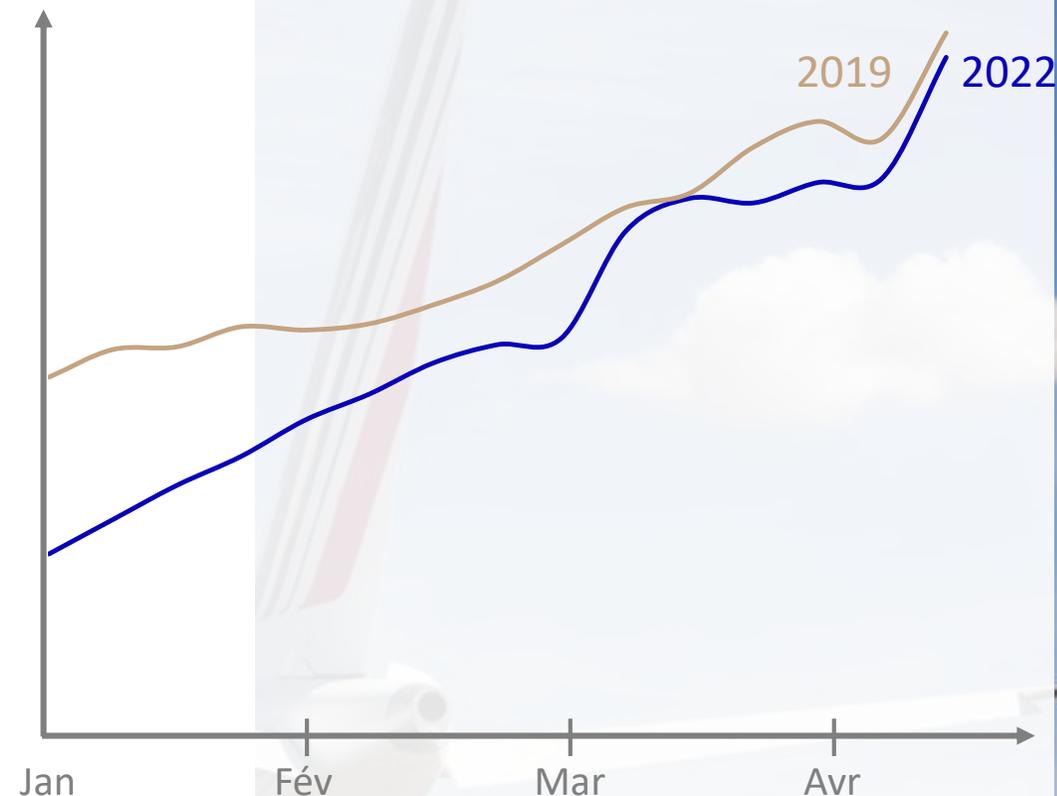
En particulier, tendance positive sur l'Atlantique Nord avec un coefficient de remplissage futur proche des niveaux de 2019



Bonne performance des ventes en ligne avec une part de plus de 50% des billets vendus au T1 (+12 pts par rapport à 2019) portée par une forte demande du trafic loisir

Nouvelles Réservations par Semaine

Réseau Passage Total Air France & KLM

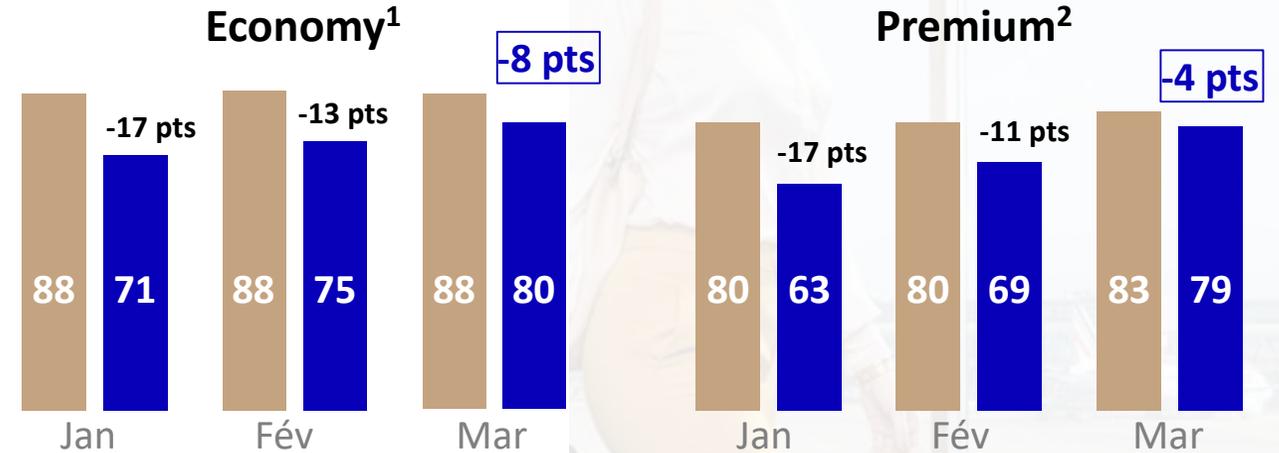


80% de remplissage pour les classes Economy et Premium des vols long-courriers en mars 2022

Coefficient de Remplissage T1

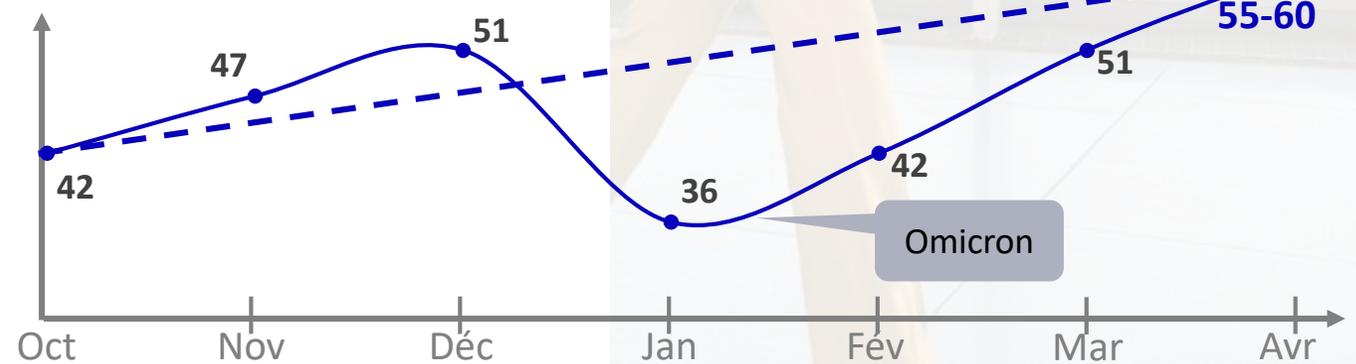
Réseau Passage Long Courrier Air France & KLM

2019 2022



Revenu du trafic affaires Hiver 2021/22 vs Hiver 2018/19 (indice)

Réseau Passage Total Air France & KLM



- **Réduction de l'écart** vs 2019 avec seulement 4 points de moins en mars pour les classes Premium en long-courrier
- **Demande loisir** pour les classes Premium



Trafic Motif Affaires en hausse

- Trafic Motif Affaires sur l'Atlantique Nord déjà de retour à un indice **70³**
- Solides performances des segments long-courrier et PME



La performance du T1 est soutenue par des domaines d'activités dynamiques et des résultats concrets



- Capacité à 75% du niveau de 2019
- Yield supérieur à 2019
- Coefficient de remplissage long-courrier en mars à 80% pour les classes Premium et Economy

- Capacité proche du niveau de 2019
- Yield nettement supérieur à 2019
- Flotte proche des 100 appareils
- Plan de restructuration du réseau domestique réalisé à 100% à Paris-Orly

- Forte demande globale
- Yield à des niveaux historiquement élevés
- Commande de 4 Airbus A350 Cargo
- Part des réservations en ligne à 70%

- Entrée en négociations exclusives pour l'achat de moteurs CFMI LEAP et d'une licence de réparation
- Augmentation des shop visit
- Nouveaux contrats MRO



Résultats au 31 mars 2022



Steven Zaat
Directeur financier
Air France-KLM



EBITDA positif grâce à un fort mois de mars

	T1 2022	T1 2021 ⁽¹⁾	T1 2019	Variation versus 2021	Variation versus 2019
Recettes (m€)	4 445	2 161	5 942	+2 284m	-1 497m
Dépenses carburant (mds€)	996	463	1 201	+ 533m	- 205m
Coût salarial (m€)	1 522	1 167	1 972	+ 355m	- 450m
Autres charges d'exploitation (m€)	1 706	1 159	2 326	+ 547m	- 620m
EBITDA (m€)	221	- 628	443	+ 849m	- 222m
Résultat d'exploitation (m€)	-350	-1 180	- 286	+ 830m	- 64m
Marge d'exploitation	-7,9%	-54,6%	-4,8%	+46,7 pt	-3,1 pt
Résultat net, part du groupe (m€)	- 552	-1 482	- 324	+ 930m	- 228m

(1) Les chiffres retraités incluent le changement de principes comptables pour les pensions (interprétation de l'IAS19)



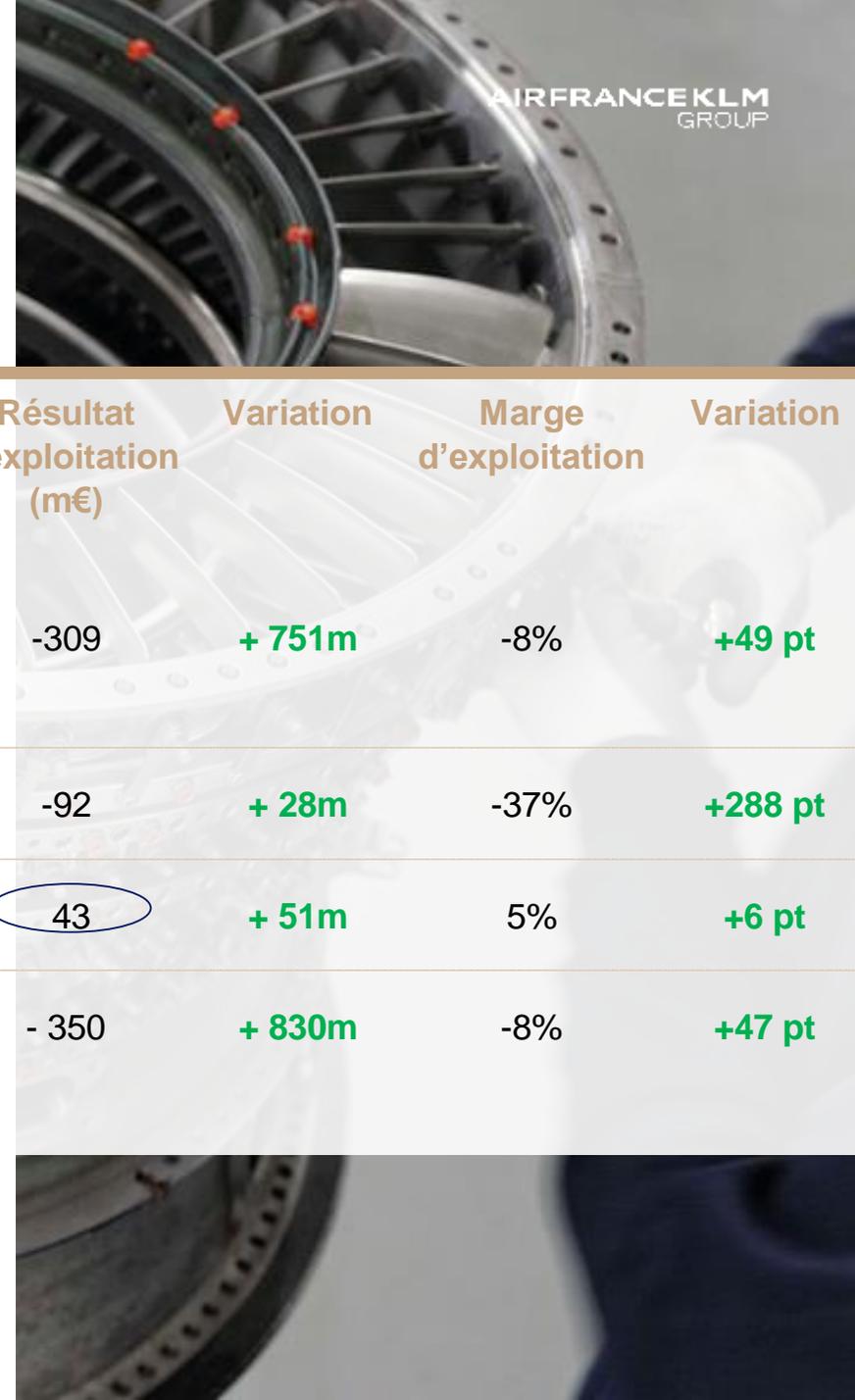
Hausse du chiffre d'affaires de toutes les activités avec un résultat d'exploitation positif pour la maintenance

T1 2022 versus T1 2021	Capacité ⁽¹⁾	Recette unitaire ^{(2) Change const.}	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge d'exploitation	Variation
Réseaux	 +56,5%	+87,6%	2 983	+192,8%	-309	+ 751m	-8%	+49 pt
	 +10,7% ⁽³⁾	-6,1%	910	+8,5%				
Transavia	 +443,1%	+24,0%	249	+572,7%	-92	+ 28m	-37%	+288 pt
Maintenance			297	+15,1%	43	+ 51m	5%	+6 pt
Groupe	 +67,8%	+31,1%	4 445	+105,7%	- 350	+ 830m	-8%	+47 pt

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

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

(3) La capacité des avions de passagers utilisés pour le fret uniquement est basée sur la charge utile théorique sans passagers





Les deux compagnies aériennes améliorent sensiblement leurs résultats d'exploitation

T1 2022 versus T1 2021	Capacité variation	Recettes (m€)	Variation annuelle	Résultat d'exploitation (m€)	Variation annuelle	Marge d'exploitation	Variation annuelle
AIRFRANCE	+98%	2 681	+100%	- 363	+ 478	-14%	+49 pt
KLM	+38%	1 903	+105%	3	+ 340	0%	+36 pt
AIRFRANCEKLM GROUP	+68%	4 445	+106%	- 350	+ 830	-8%	+47 pt

- Amélioration significative du résultat d'exploitation pour les deux compagnies aériennes
- Air France plus affectée par le variant Omicron en janvier
- Résultat d'exploitation positif pour KLM grâce à une forte amélioration du coefficient de remplissage
- Différentes aides gouvernementales sur le plan salarial

NB: Le résultat des deux compagnies n'est pas égal aux chiffres consolidés en raison des écritures intra-Groupe

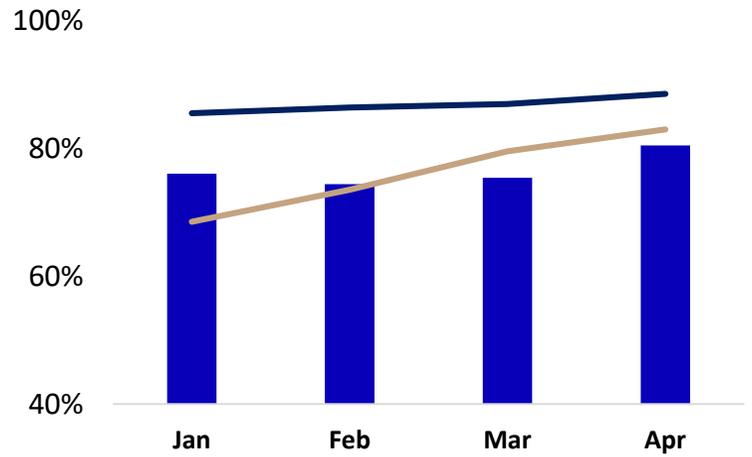




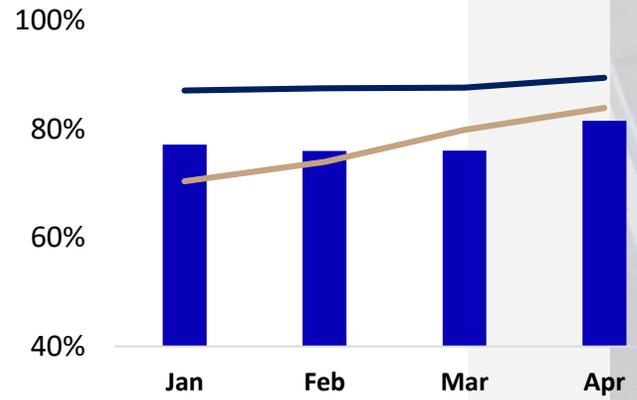
L'écart de coefficient de remplissage se réduit par rapport à 2019, tandis que la capacité augmente



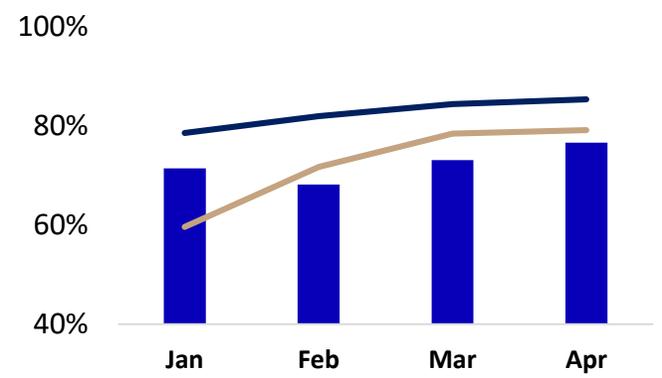
Réseau total hors Transavia



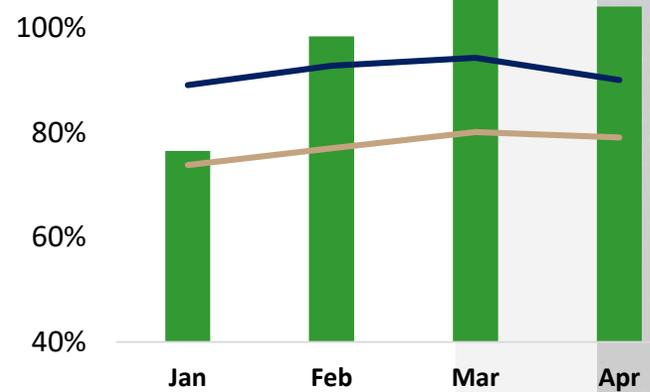
Long-courrier



Court & moyen courrier excl. Transavia



Transavia

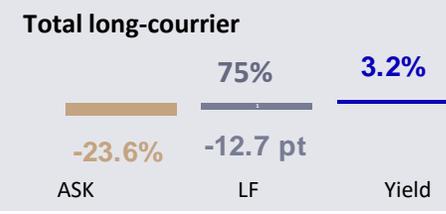
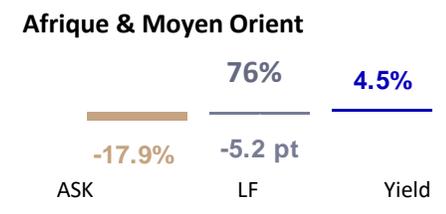
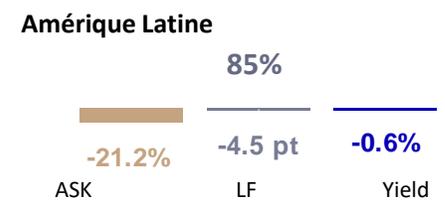
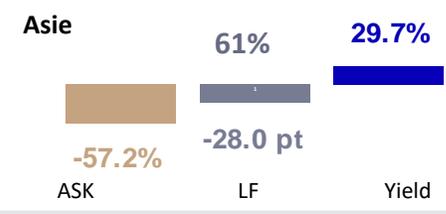
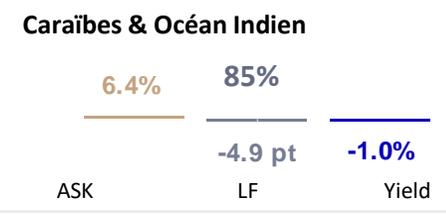
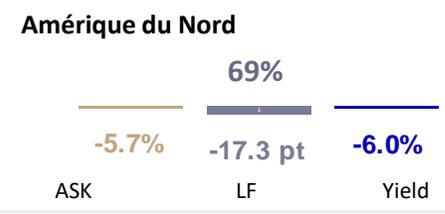
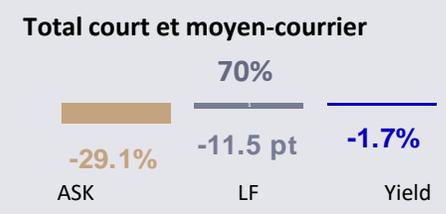
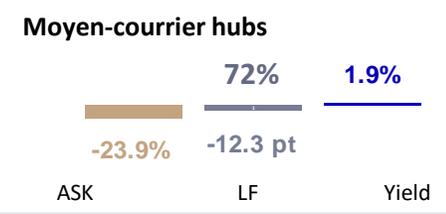
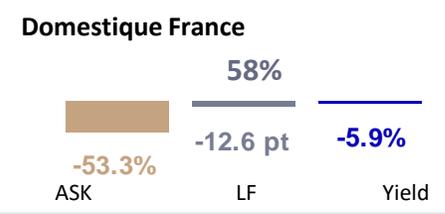
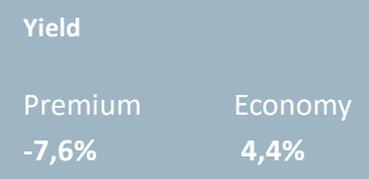
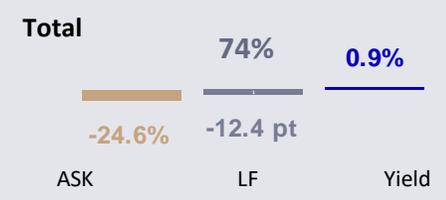


■ ASK index vs 2019 — Coef. de remplissage 2019 — Coef. de remplissage 2022



L'évolution globale du yield est positive grâce à l'ajustement des tarifs et à une demande soutenue

T1 2022 vs T1 2019



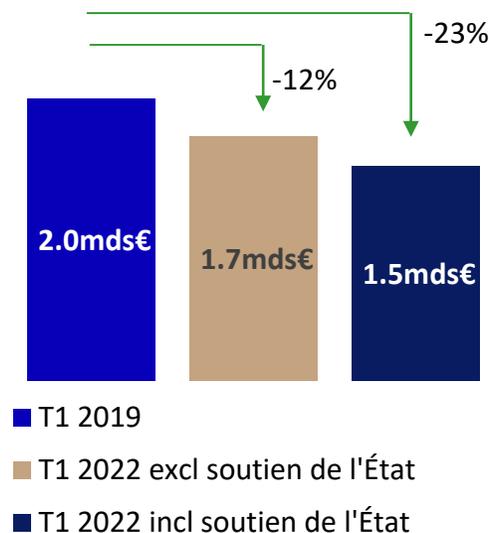


Grâce aux programmes de transformation, le coût unitaire a baissé, malgré une capacité inférieure de 23 % à 2019

Évolution du coût unitaire²



Évolution des dépenses de personnel



Evolution des ETP



-16% ETP

Versus déc 2019



-14% ETP

Versus déc 2019

Programmes de transformation

- Air France¹: -400 ETP pendant la période T1 et 300 ETP supplémentaires en 2022, soit au total 8 500 ETP (-17 %) par rapport à 2019
- KLM a ajusté ses effectifs pour se préparer à la hausse de ses capacités

(1) Hors Transavia France

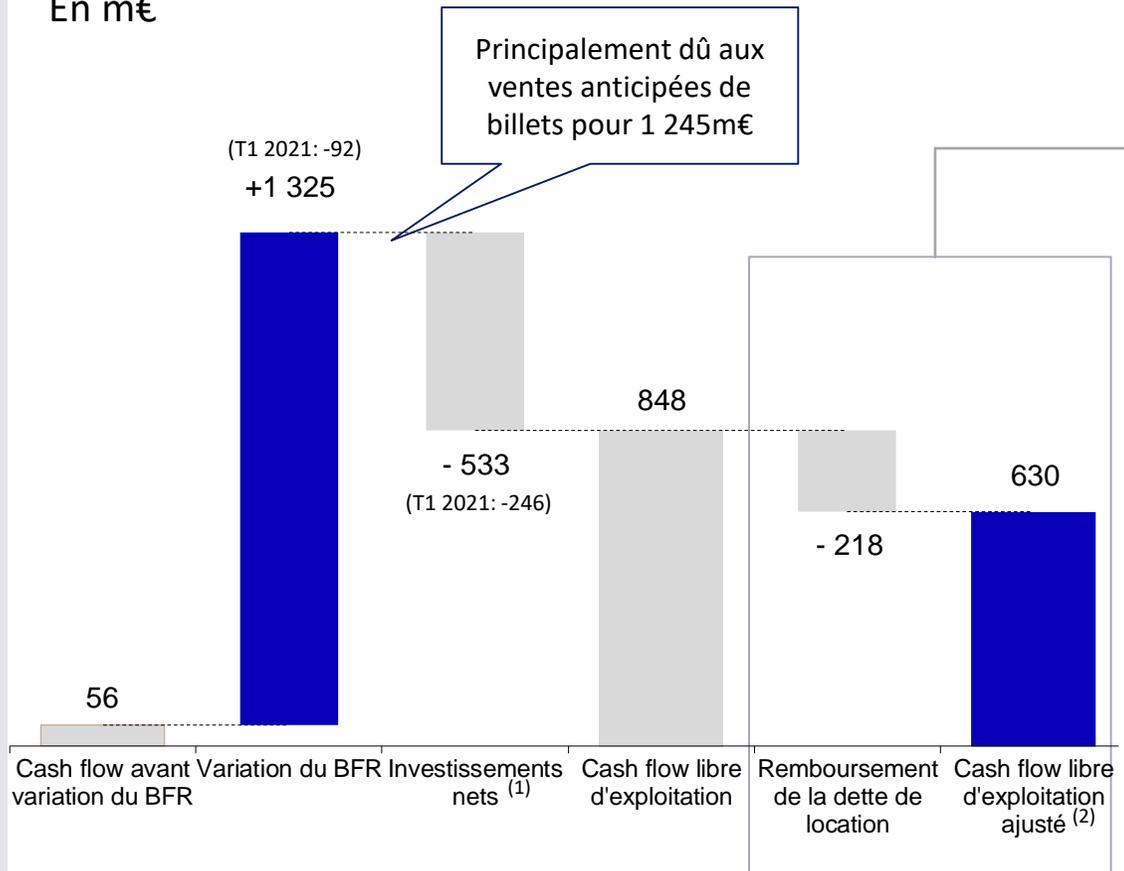
(2) Coût unitaire à prix de carburant et change constant



Les fortes ventes du T1 ont généré un cash-flow libre d'exploitation ajusté positif permettant une réduction de la dette nette de 550m€

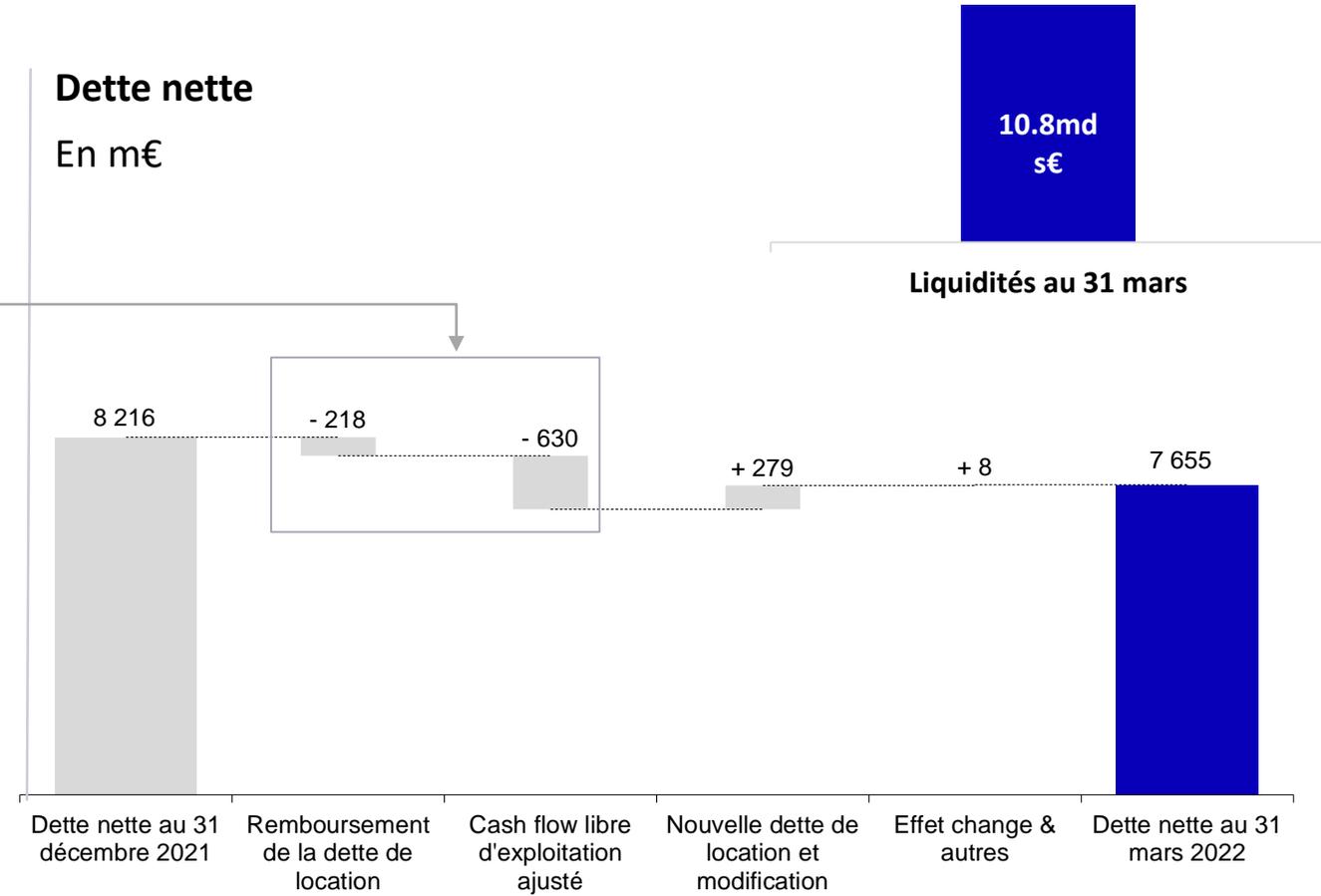
T1 2022 Evolution du cash-flow libre

En m€



Dettes nettes

En m€



(1) Investissements nets réduits par des opérations de sales & leaseback

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



Air France-KLM a progressé sur les mesures de renforcement des fonds propres



Grâce à la bonne performance de KLM, **sa RCF garanti par l'Etat** a été **partiellement remboursée** le 3 mai pour **311 millions d'euros**. En outre, KLM devrait renforcer son bilan grâce à ses résultats positifs. D'autres mesures de fonds propres sont envisagées pour l'année à venir.



Des progrès ont été réalisés pour refinancer **jusqu'à 500 millions d'euros d'actifs d'Air France**, principalement par le biais d'instruments de quasi-fonds propres pour rembourser l'aide de l'Etat français. Air France est actuellement engagée dans des discussions avancées avec différents partenaires.



Le groupe travaille sur les mesures de renforcement du capital telles que l'augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription pour les actionnaires, ainsi que l'émission d'instruments de quasi-fonds propres tels que les obligations perpétuelles simples et convertibles, **afin de restaurer davantage les fonds propres et accélérer le remboursement des aides d'État**.

Au total, ces mesures, y compris le refinancement des actifs d'Air France, pourraient représenter jusqu'à **4,0 milliards d'euros**. Le calendrier et le dimensionnement de chaque transaction dépendront des conditions du marché et restent soumis à l'approbation de la Commission européenne ainsi qu'aux autorisations légales et réglementaires.



Perspectives

Résultats au 31 mars 2022



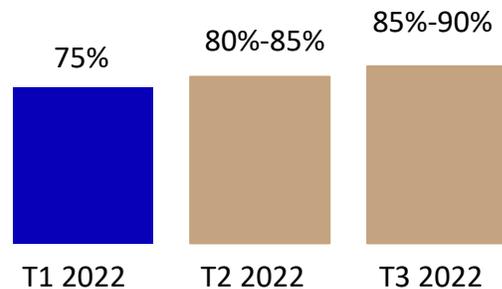
Air France-KLM estime atteindre des niveaux de capacité de 85% à 90% sur le pic été

Capacité et réservations de l'activité réseaux passage

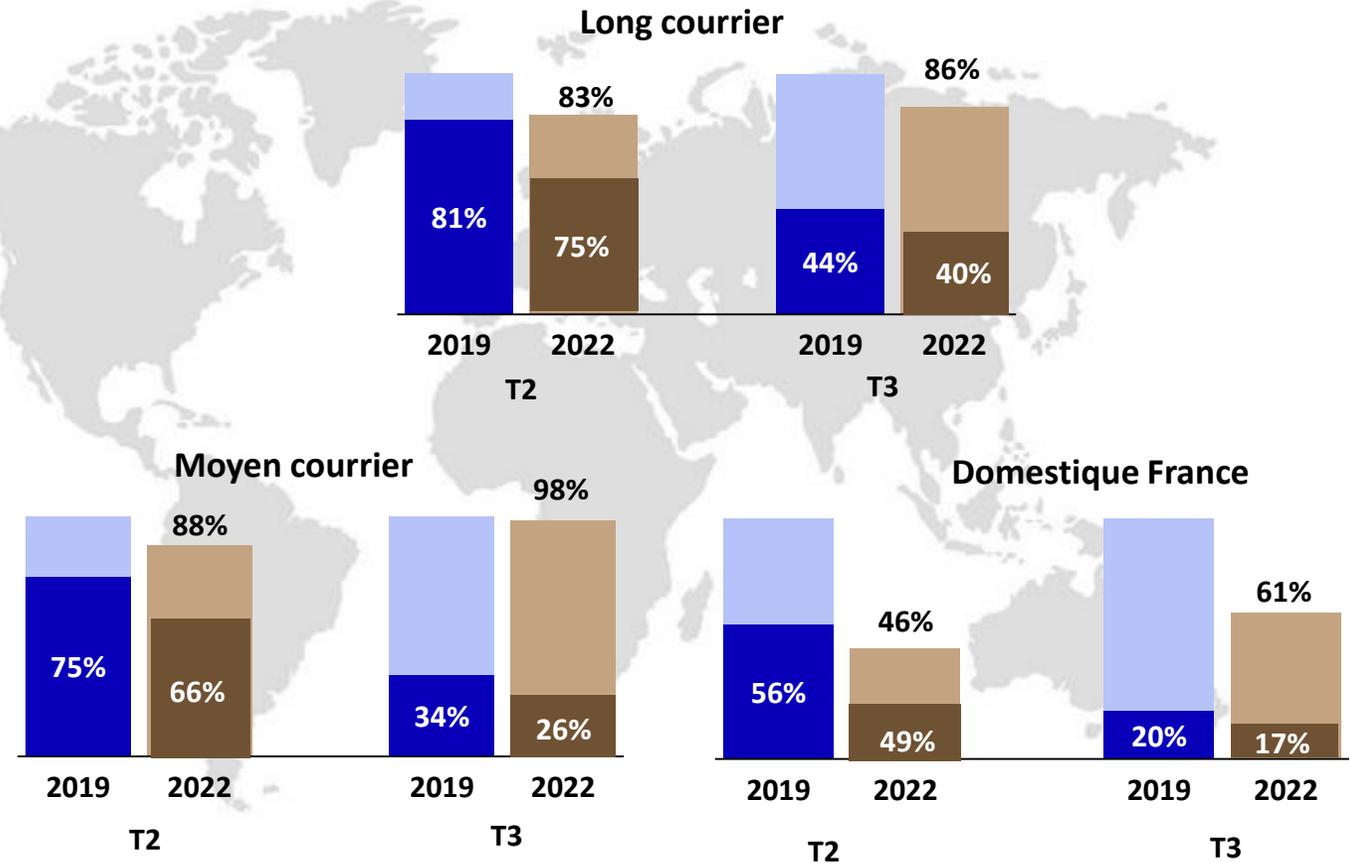
Photo du 2 mai 2022 et 2019



Capacité en SKO de l'activité réseaux passage versus 2019



- Capacité de Transavia supérieure à l'indice 100 pour le T2 et T3 2022
- Un environnement favorable au yield pour le reste de l'année 2022 avec une forte demande estivale, entraînant des niveaux de yields supérieurs à 2019



■ Capacité 2022 en SKO versus 2019
 ■ Coefficient d'occupation des réservations 2022
■ Capacité 2019 en SKO base 100%
 ■ Coefficient d'occupation des réservations 2019



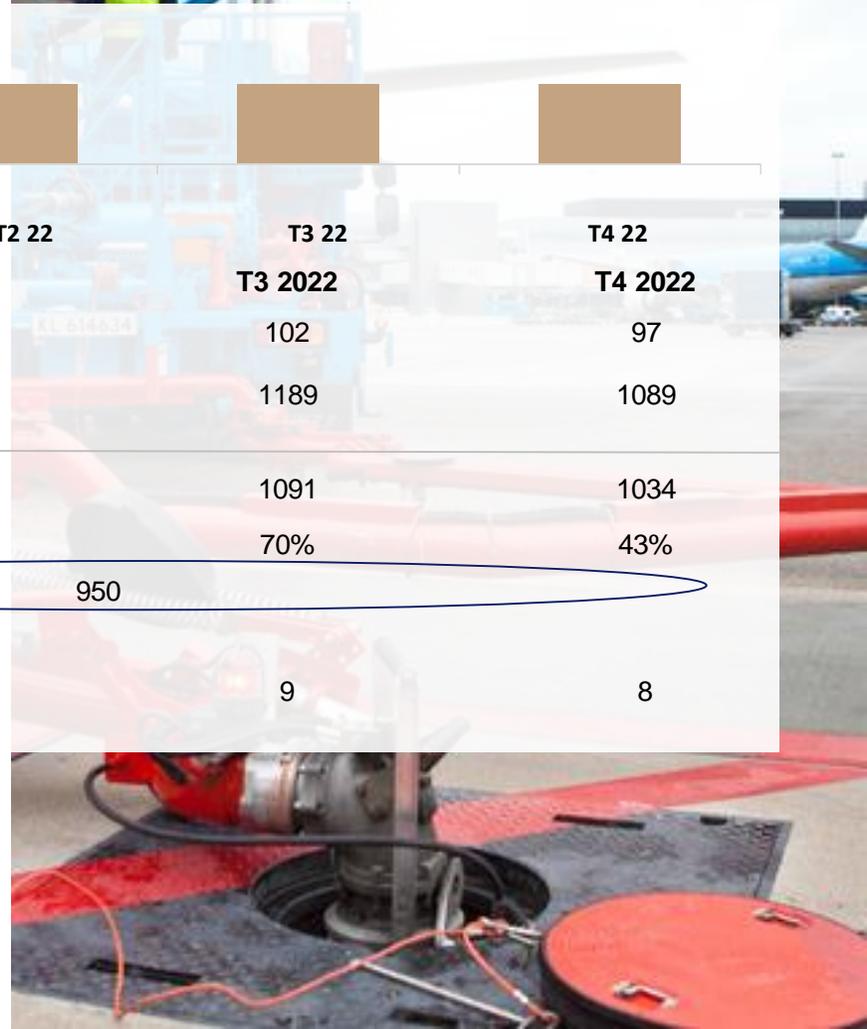
La politique de couverture devrait permettre d'économiser 950m\$ en 2022



Facture carburant (mds\$)



		2021	T1 2022	T2 2022	T3 2022	T4 2022
Prix du marché	Brent (\$ par bbl)	71	97	106	102	97
	Jet fuel (\$ par tonne)	676	922	1297	1189	1089
Prix après couverture	Jet fuel (\$ par tonne)	619	745	1089	1091	1034
	% de la consommation déjà couverte	82%	74%	72%	70%	43%
	Résultat de couverture (in \$ m)	300			950	
	Carburant aviation durable en k tonnes métriques		7	8	9	8



Basé sur la courbe à terme au 29 avril 2022, Prix du jet fuel coûts de mise à bord inclus



Perspectives 2022

	T2	T3	Année
Capacité	Air France-KLM network	80 à 85%	85 à 90%
	Transavia	Au-dessus de l'index 100	Au-dessus de l'index 100
Résultat d'exploitation	Au point d'équilibre	Nettement positif	
Investissements nets			2,5mds€





Conclusion



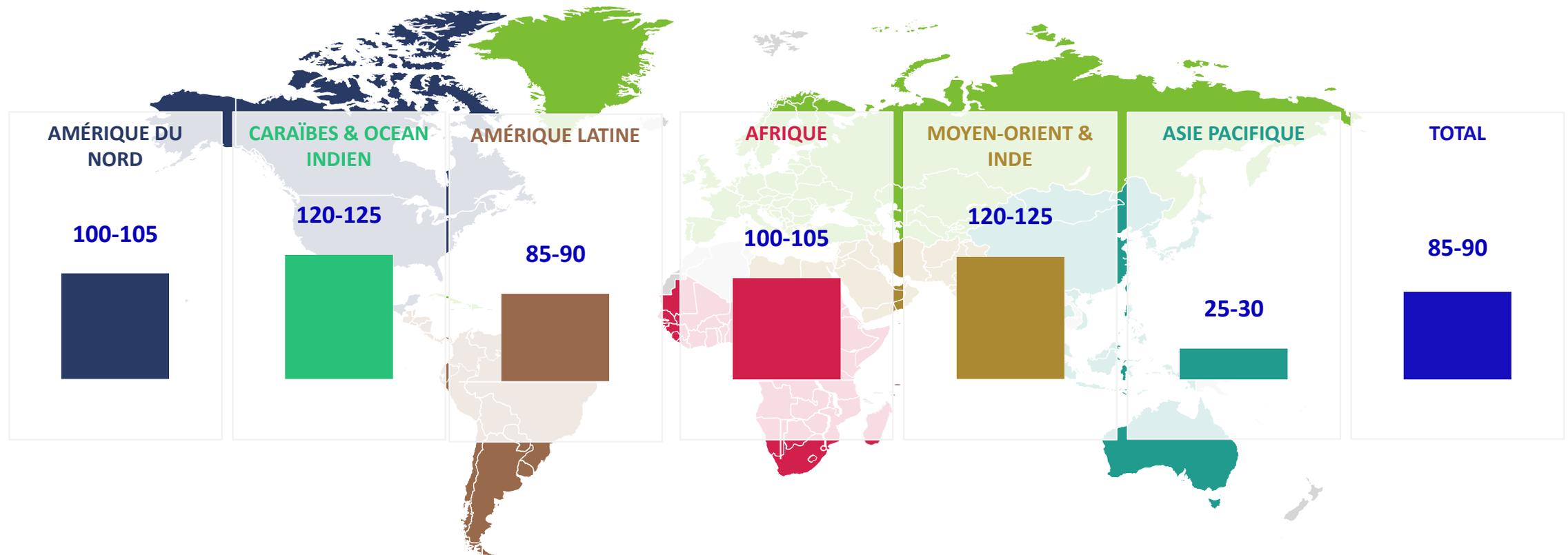
Benjamin Smith
Directeur général
Air France-KLM



La capacité long-courrier du Groupe Air France-KLM au départ de l'Europe pour l'été 2022 déployée en fonction des meilleures opportunités

Capacité long-courrier du groupe Air France-KLM indice Été 2022 vs Été 19

SKO long-courrier bidirectionnel



Note: Le périmètre géographique de l'Europe comprend Israël la Fédération de Russie la Turquie l'Ouzbékistan le Kazakhstan l'Azerbaïdjan le Kirghizistan le Turkménistan et le Groenland
Source: OAG



Destination Sustainability : l'ambition renforcée du Groupe en matière de développement durable

Environnement

-30% d'émissions de CO₂ par passager/km d'ici 2030 par rapport à 2019¹

10% SAF au niveau mondial d'ici 2030

Diversité

33% de femmes au sein du Comité exécutif du Groupe d'ici 2030

40% des 10% de postes de direction les plus élevés occupés par des femmes d'ici 2030



(1) Cette trajectoire est basée sur une méthode d'évaluation scientifique développée par l'organisme de référence indépendant SBTi (Science-Based Target initiative), La validation de l'objectif d'Air France-KLM par SBTi est attendue pour la fin de l'année 2022.



Conclusion



Mars reflète une accélération de la reprise
Résultat d'exploitation supérieur à 30M€ en mars



Excellents indicateurs pour l'Été 2022
Niveaux de capacité et réservations proches de 2019



Destination Sustainability
Une nouvelle trajectoire ambitieuse





Annexes

Résultats au 31 mars 2022



Impact des taux de change sur le résultat d'exploitation

Effet change
sur les recettes et les coûts
En m€

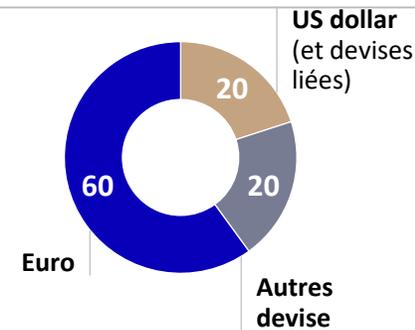


T1 2022

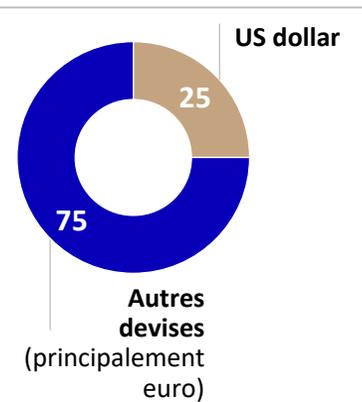
- Effet change sur le chiffre d'affaires
- Effet change sur les coûts couvertures incluses
- XX** Effet change sur le résultat d'exploitation

Chiffre d'affaires et coûts par devise 2021

CHIFFRE D'AFFAIRES



COÛTS





Détails des engagements pour les retraites au 31 mars 2022

En m€



Air-France

Indemnités de cessation de services (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



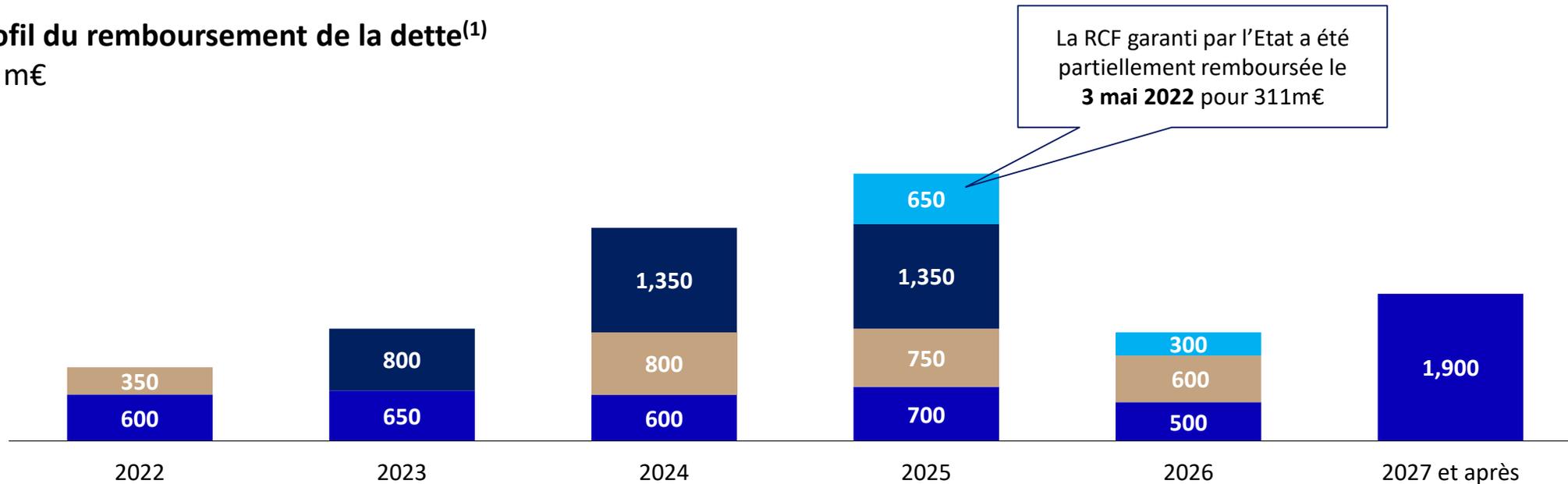
KLM

Fonds de pension à prestations définies



Profil du remboursement de la dette au 31 mars 2022

Profil du remboursement de la dette⁽¹⁾ En m€



La RCF garanti par l'Etat a été partiellement remboursée le **3 mai 2022** pour 311m€

Air France-KLM obligations senior

Octobre 2022 :	Janvier 2025
AFKL 3 75% (350m€)	AFKL 1 875% (750m€)
Mars 2024 :	Décembre 2026 :
AFKL 0 125% (500m€ Convertible « Océane »)	AFKL 4 35% 145m\$ (118m€)
	June 2024-26:
	AFKL 3 0% 300m€ in 2024
	AFKL 3 875% 500m€ in 2026

Aide de l'État français

L'aide de l'État consiste en 4mds€ de prêts bancaires garantis par l'État français et 3mds€ de prêts de l'État français

Le prêt de l'État français d'un montant de 3,0 milliards d'euros a été converti en quasi-fonds propres perpétuels en avril 2021

Aide de l'État néerlandais

L'aide d'État consiste en un prêt bancaire de 2,4 milliards d'euros garanti par l'État néerlandais (RCF) et un prêt de l'État néerlandais de 1,0 milliard d'euros

Le montant affiché correspond au tirage à date

Autres dettes à long terme émises par AF et KLM : Principalement sécurisées par leurs actifs

(1) Excluant les paiements de dettes des locations opérationnelles les emprunts perpétuels de KLM et les quasi-fonds propres perpétuels