

AIRFRANCEKLM  
GROUP



**KLM**

# Présentation des résultats

Résultats au 30 juin 2022

29 juillet 2022

# Faits marquants T2 2022



*Benjamin Smith*  
*Chief Executive Officer*  
*Air France-KLM*

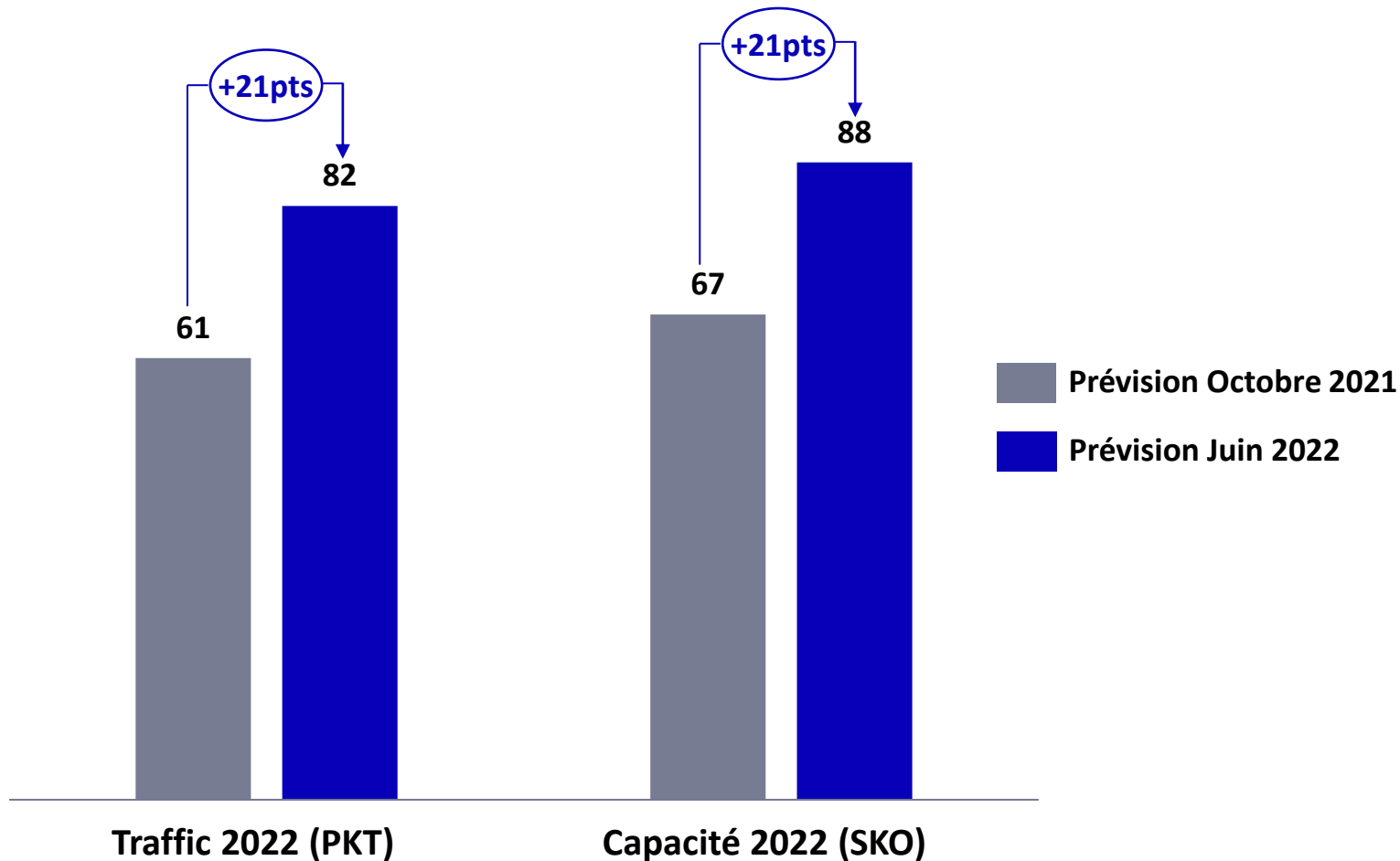




# Transport aérien: une reprise plus rapide que prévu entraînant des perturbations opérationnelles

## Prévisions IATA 2022 - Capacité et trafic mondiaux

Indice 100 = niveaux 2019



## Un nouvel environnement global



Forte demande dans un contexte de tensions sociales et de manque de personnel entraînant d'importants dysfonctionnements sur les infrastructures et le contrôle aérien



# Préserver la confiance de nos clients est notre priorité dans un environnement opérationnel complexe

- **Air France-KLM est l'un des acteurs les plus dynamiques dans la reprise du transport aérien avec une croissance sur l'été qui avait été anticipée**
- **Malgré de nombreux efforts proactifs, nous sommes confrontés à des difficultés opérationnelles sur l'ensemble de notre réseau**, dans un contexte de pénurie de personnel à l'échelle de l'industrie et un environnement social difficile, pénalisant pour de nombreux points de contact avec les clients
- **Opérant dans un environnement particulièrement dégradé à Schiphol**, KLM atténue les perturbations en donnant la priorité aux **clients retardés** au détriment de la ponctualité, **en facilitant les changements de réservation**, et en limitant les taux de remplissage déjà restreints par l'aéroport de Schiphol<sup>(1)</sup>
- **Au global, Air France est parvenue à maintenir une exploitation stable avec 99,4 % des vols opérés en juin et juillet<sup>(2)</sup>**
- **Les perturbations ont entraîné au T2 un coût supplémentaire de 70m€<sup>(3)</sup> pour indemniser nos clients et limiter autant que possible les conséquences sur leurs voyages**

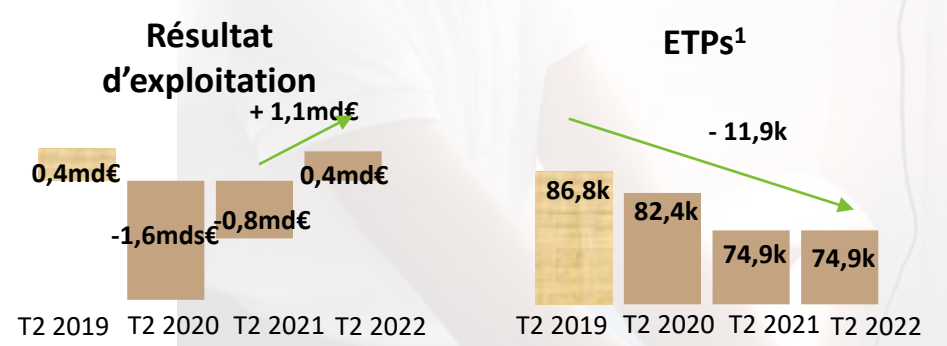
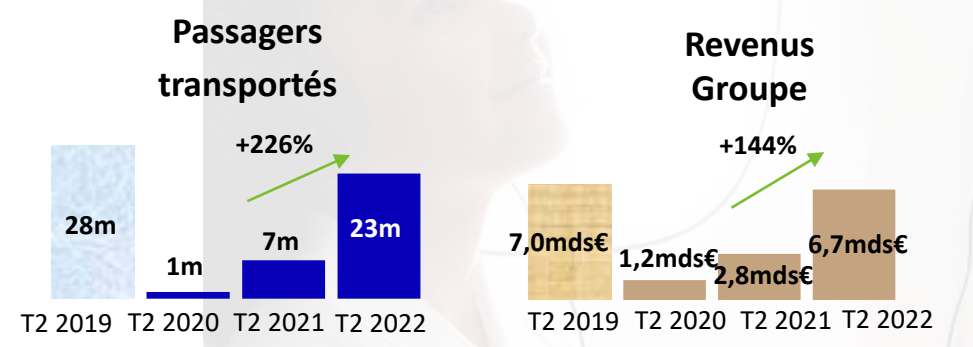
(1) L'aéroport de Schiphol exige que KLM réduise 14 sièges sur chaque vol KLC et ~5% des sièges sur chaque autre vol européen entre le 7 juillet et le 31 août 2022 ; (2) Hors annulations contraintes par les autorités françaises en raison des grèves des pompiers de CDG (4 jours) ; (3) Coût supplémentaire (hors revenus manqués)





# De solides résultats T2 grâce à une demande de voyage favorable bien adressée par les compagnies aériennes

- **Résultat d'exploitation positif de 0,4md€ au T2**
- **Coefficient de remplissage à 85% avec une capacité Groupe à 85% par rapport à 2019**
- **Cash-flow libre d'exploitation ajusté à 1,5mds€ grâce à l'EBITDA de 931m€ et aux fortes réservations pour l'été avec plus de 1md€ de ventes de billets pendant le T2**
- **Mesures importantes prises pour renforcer le bilan**
- **Solides liquidités de 11,9mds€ et forte réduction de la dette nette de 2,2mds€ par rapport à décembre 2021**





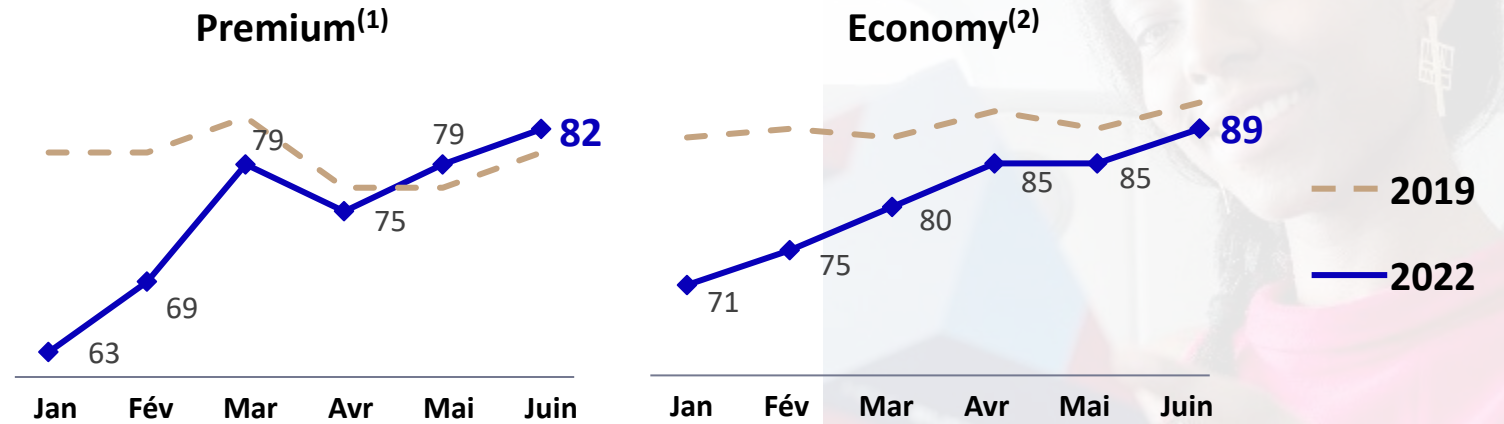
# Hausse continue des taux de remplissage et reprise marquée du trafic Corporate



Le taux de remplissage des cabines Premium sur les longs courriers dépasse les niveaux de 2019

## Taux de remplissage S1 2022

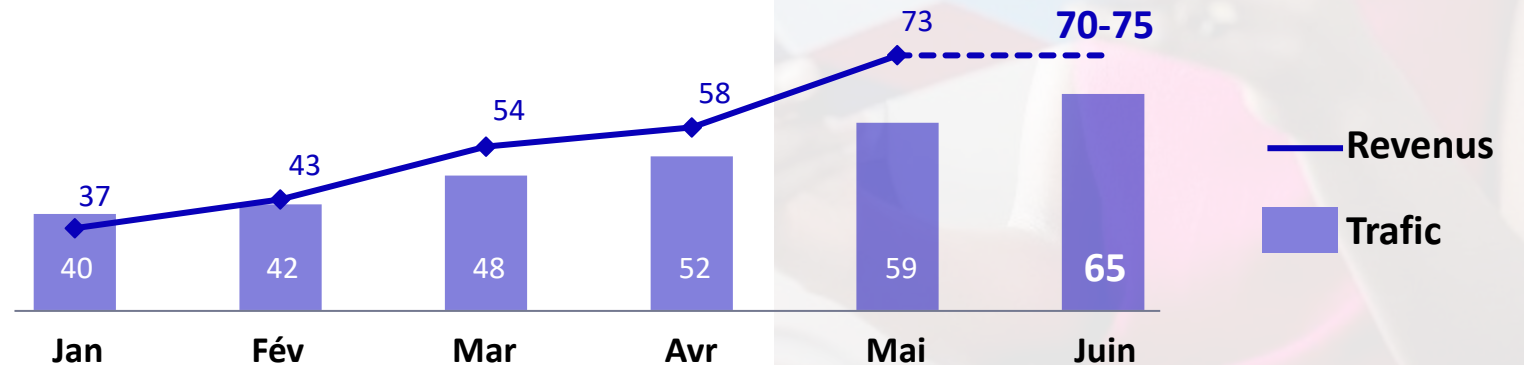
Réseau Passage Long Courrier Air France & KLM



Reprise confirmée du trafic Corporate avec une dynamique de yield positive

## Revenus et trafic Corporate S1 2022<sup>(3)</sup>

Réseau Passage Total Air France & KLM





# Les **tendances positives** de reprise au sein de nos compagnies aériennes et de nos métiers se poursuivent



- Capacité à indice 82<sup>(1)</sup>
- Yield +15% par rapport à 2019
- Renouvellement de la flotte en cours avec +3,5%<sup>(2)</sup> d'avions de nouvelle génération<sup>(3)</sup> au S1

- Capacité à indice 110<sup>(1)</sup>
- Résultat d'exploitation de Transavia France négatif dans un contexte de forte croissance et du transfert des routes domestiques (capacité à indice 140<sup>(1)</sup>)
- Transavia Pays-Bas retrouve sa marge de 2019

- Augmentation forte du NPS
- Mise en place d'une relation de travail étroite avec les équipes de CMA CGM
- Prix d'excellence ACW<sup>(3)</sup> en récompense des efforts sur le développement durable

- La sélection des moteurs LEAP renforce la position de leader mondial d'AFKLM dans la maintenance des moteurs
- Signature de plusieurs nouveaux contrats (Air Canada, Aero Mexico, ...)

# Résultats au 30 juin 2022



*Steven Zaat*  
*Directeur financier*  
*Air France-KLM*







# Marge d'exploitation au niveau de 2019 malgré la forte augmentation du coût du carburant






	T2 2022	T2 2021 <sup>(1)</sup>	T2 2019	Variation versus 2021	Variation versus 2019
<b>Recettes (m€)</b>	<b>6 707</b>	<b>2 750</b>	<b>7 021</b>	<b>+3 957m</b>	<b>- 314m</b>
Dépenses carburant (mds€)	1 863	520	1 404	+1 343m	+ 459m
Coût salarial (m€)	1 820	1 238	2 048	+ 582m	- 228m
Autres charges d'exploitation (m€)	2 093	1 241	2 402	+ 852m	- 309m
<b>EBITDA (m€)</b>	<b>931</b>	<b>- 249</b>	<b>1 167</b>	<b>+1 180m</b>	<b>- 236m</b>
Résultat d'exploitation (m€)	386	- 753	423	+1 139m	- 37m
Marge d'exploitation	5,8%	-27,4%	6,0%	+33,2 pt	-0,2 pt
<b>Résultat net, part du groupe (m€)</b>	<b>324</b>	<b>-1 489</b>	<b>97</b>	<b>+1 813m</b>	<b>+ 227m</b>

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





# Réseau et maintenance à 6% de marge d'exploitation, Transavia fait face à une forte augmentation de capacité

T2 2022 versus T2 2021	Capacité <sup>(1)</sup>	Recette unitaire <sup>(2) Change const.</sup>	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge d'exploitation	Variation
 <b>Réseaux</b>	+69,4%	+95,6%	4 835	+229,3%	352	+1 006m	6%	+34 pt
 	+27,4% <sup>(3)</sup>	-23,7%	918	+2,6%				
 <b>Transavia</b>	+221,9%	+51,0%	601	+378,0%	-18	+ 80m	-3%	+75 pt
 <b>Maintenance</b>			345	+35,1%	57	+ 60m	6%	+7 pt
 <b>Groupe</b>	+81,9%	+42,1%	6 707	+143,9%	386	+1 139m	6%	+33 pt

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




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

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





# Les deux compagnies parviennent à dégager une marge d'exploitation positive

T2 2022 versus T2 2021	Capacité variation	Recettes (m€)	Variation annuelle	Résultat d'exploitation (m€)	Variation annuelle	Marge d'exploitation	Variation annuelle
	+117%	4 062	+147%	133	+ 700	3%	+38 pt
	+48%	2 782	+130%	262	+ 447	9%	+25 pt
	+82%	6 707	+144%	386	+1 139	6%	+33 pt

- Amélioration significative du résultat d'exploitation pour les deux compagnies aériennes avec des marges d'exploitation proches des niveaux de 2019

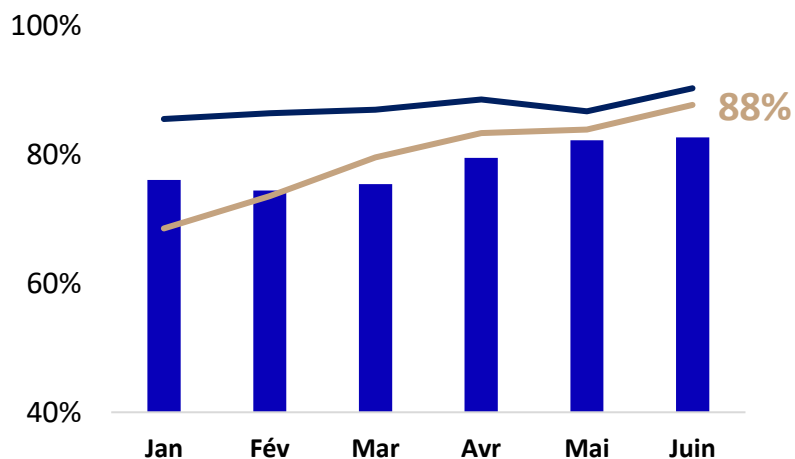


NB: Le résultat des deux compagnies n'est pas égal aux chiffres consolidés en raison des écritures intra-Groupe

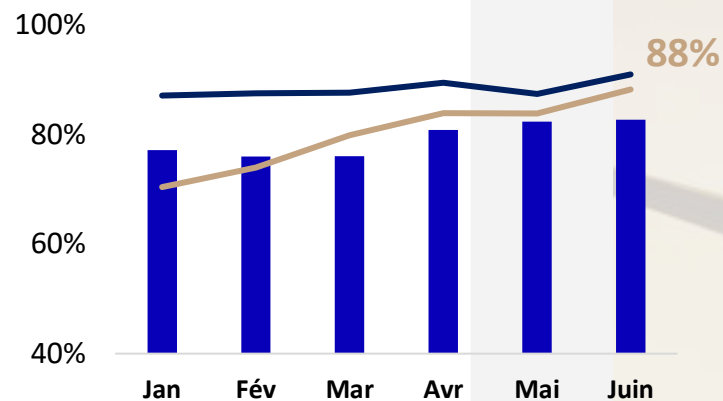


# Les coefficients de remplissage se rapprochent de 2019, tandis que la capacité augmente

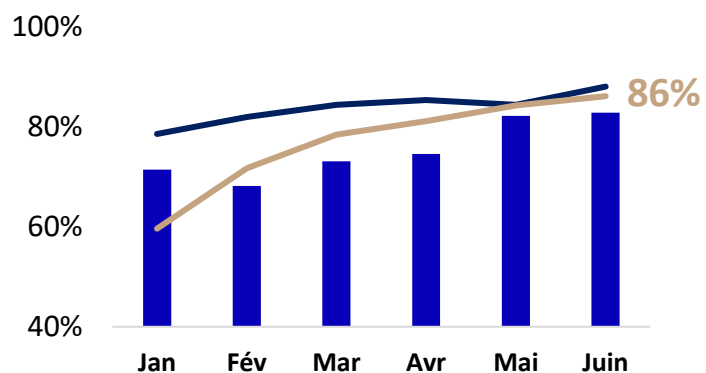
Réseau total hors Transavia



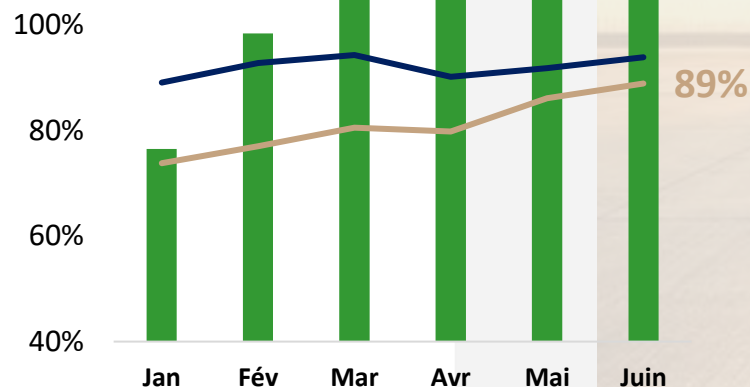
Long-courrier



Court & moyen courrier excl, Transavia



Transavia



SKO index vs 2019

Coef, de remplissage 2019

Coef, de remplissage 2022

Xx% Coef de remplissage juin 2022





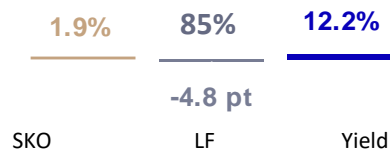
# Augmentation à deux chiffres des yields dans la plupart des régions et en cabine économique et premium

## T2 2022 vs T2 2019

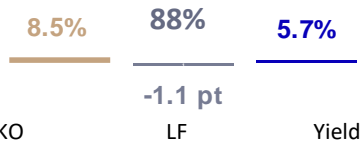
### Yield

Premium	Economy
12.5%	16.9%

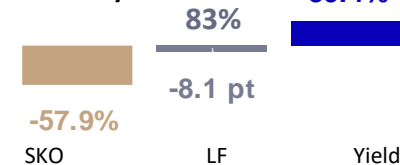
### Amérique du Nord



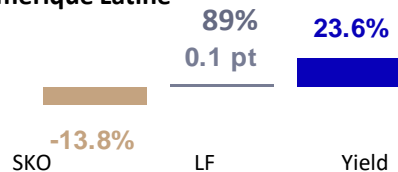
### Caraïbes & Océan Indien



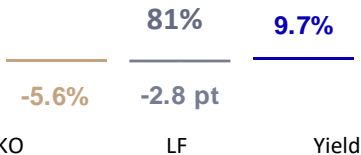
### Asie & Moyen Orient



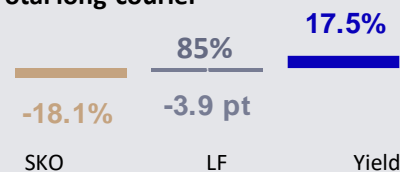
### Amérique Latine



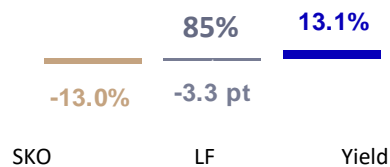
### Afrique



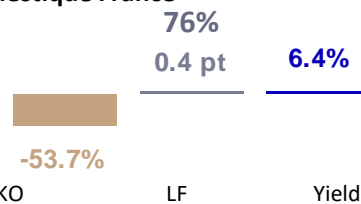
### Total long-courrier



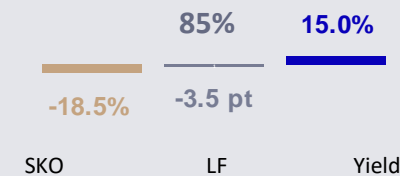
### Moyen-courrier hubs



### Domestique France



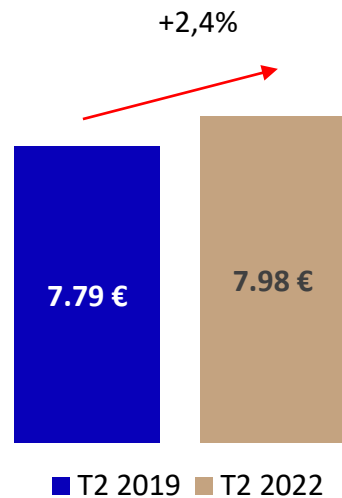
### Total



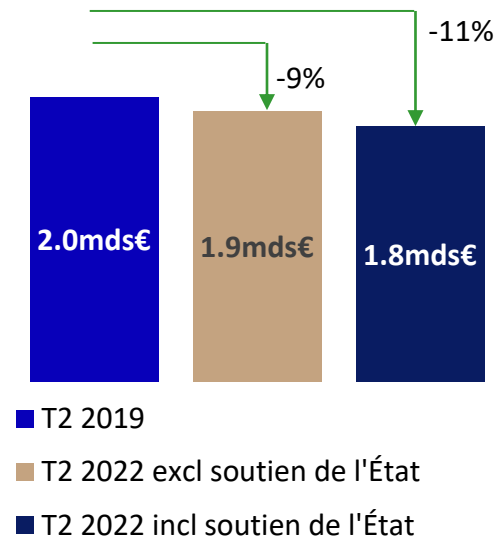


# Les programmes de transformation atténuent un environnement inflationniste

## Évolution du coût unitaire<sup>(1)</sup>



## Évolution des dépenses de personnel



## Evolution des ETP



**Coût unitaire supérieur aux niveaux de 2019 avec une capacité inférieure de 15% uniquement expliqué par :**

- Mise en œuvre retardée de la CLA (Convention Collective de Travail) chez KLM au T2 2022
- Hausse des redevances aéroportuaires (+9% à Schiphol) et des charges trafic aérien (ATC)
- Compensations clients

## Programmes de transformation

- Air France : Poursuite du programme de transformation
- KLM a ajusté ses effectifs afin de répondre à une nouvelle augmentation de capacité. NOW terminé à la fin du premier trimestre 2022.

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

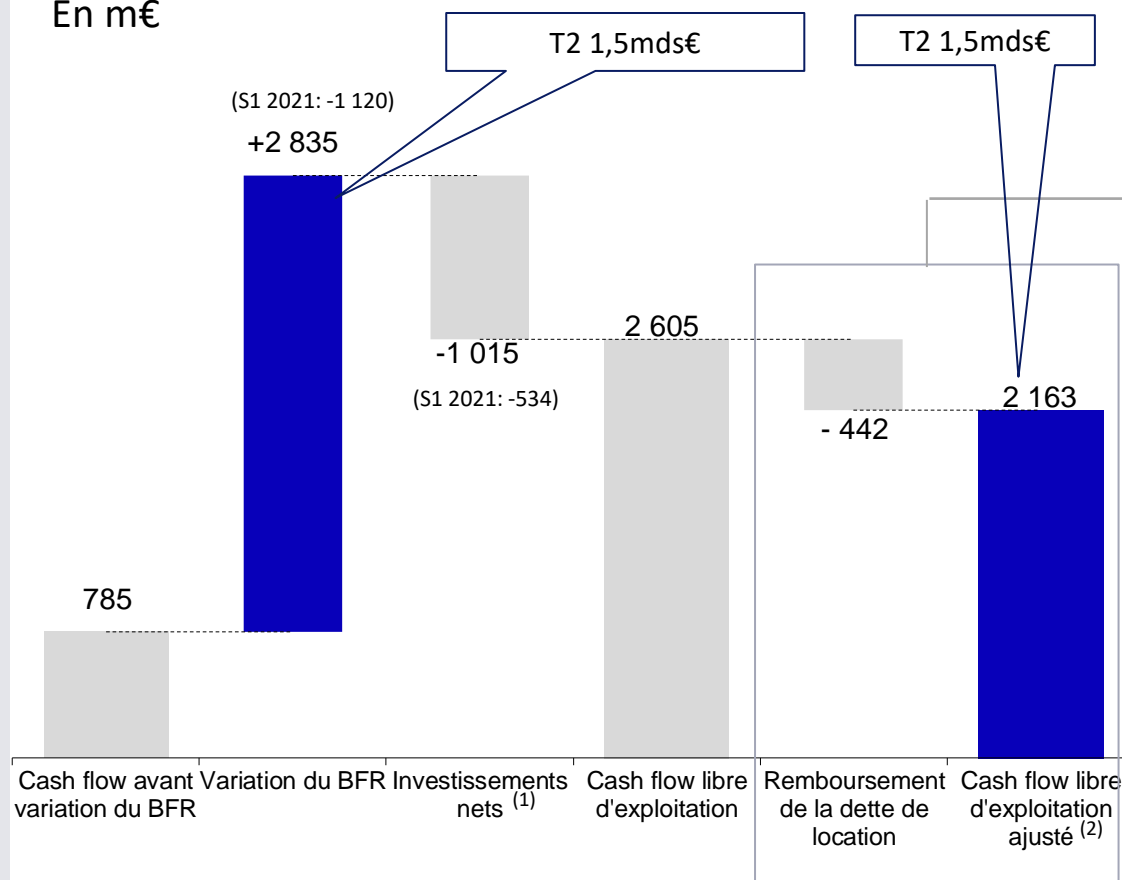
(2) Hors Transavia France



# L'EBITDA positif et les fortes ventes de billets renforcent le cash flow libre d'exploitation ajusté et soutiennent la réduction de la dette nette de 2,2mds€

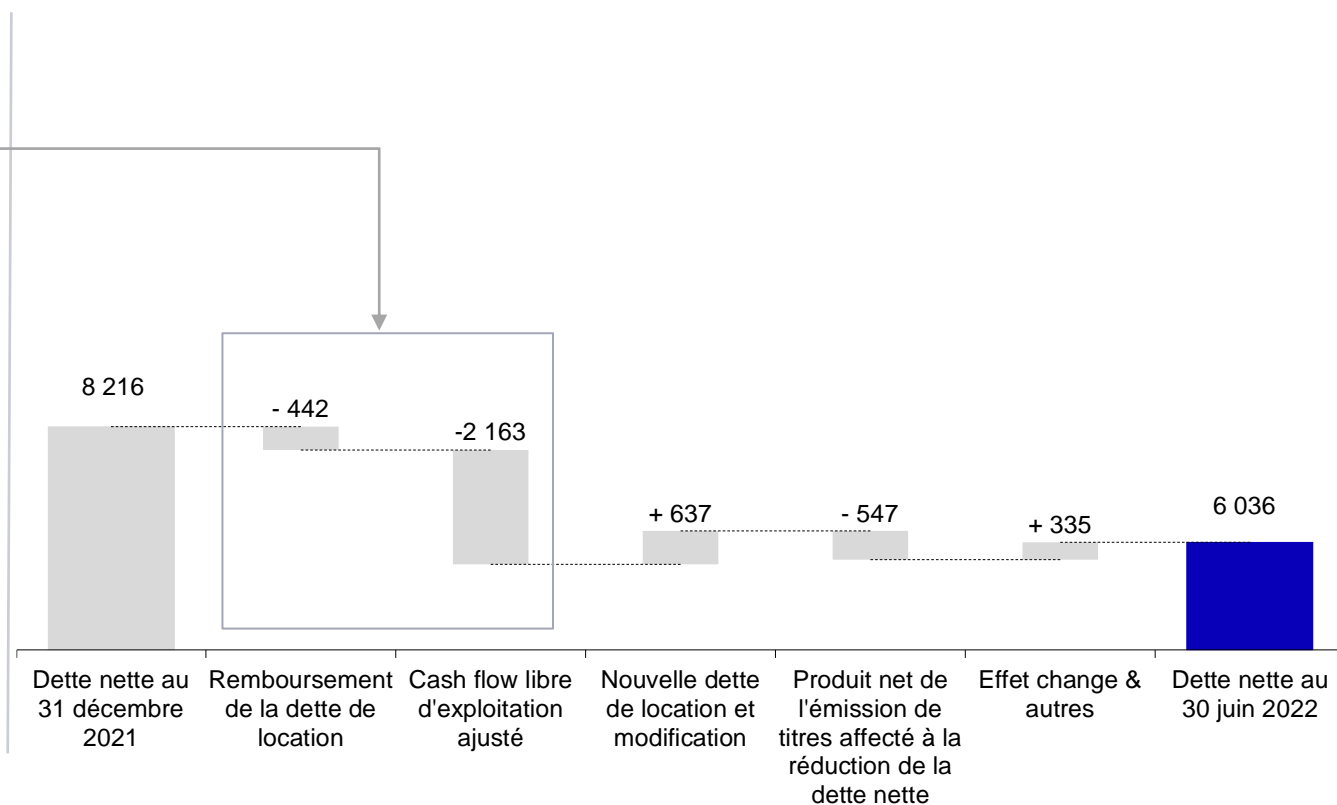
## S1 2022 Evolution du cash-flow libre

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



# Principales étapes franchies pour assainir la trajectoire financière



## *Février 2022 (résultats annuels)*

Air France-KLM annonce son intention de prendre un ensemble de **mesures de renforcement des fonds propres** à hauteur de **4mds€**

## *Juin 2022*

Air France-KLM réalise avec succès une émission de titres de **2,3mds€**, avec CMA-CGM qui devient un nouvel actionnaire stratégique et un partenaire commercial de référence dans l'activité cargo

## *Juin 2022*

Air France-KLM/Air France rembourse 1,6mds€ d'obligations perpétuelles de l'État français (incl. coupon) grâce au produit de l'émission de droits

## *Juin 2022*

KLM a repayé la RCF et le prêt de l'État néerlandais pour un montant total de 0,9md€

## *Juillet 2022*

Apollo Global Management réalisera un investissement dans une filiale ad hoc d'Air France possédant des moteurs de rechange pour un montant de **0,5mds€**, traité comme des capitaux propres et contribuant à réduire le coût de financement. Le produit sera utilisé pour rembourser partiellement les obligations perpétuelles de l'État français

## *Plus tard en 2022-2023*

Émission possible d'obligations hybrides jusqu'à **1,2mds€** sous réserve des conditions du marché

**Restauration des fonds propres négatifs par la génération de bénéfices nets et la poursuite de la monétisation des actifs par le biais de projets de quasi-fonds propres**







# Perspectives

Résultats au 30 juin 2022



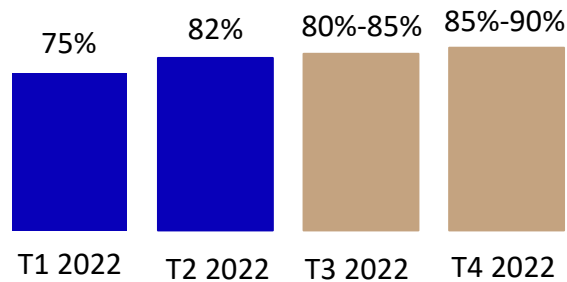
# Air France-KLM estime atteindre des niveaux de capacité de 80% à 85% sur la pointe été

## Capacité et réservations de l'activité réseaux passage

Photo du 25 juillet 2022 et 2019

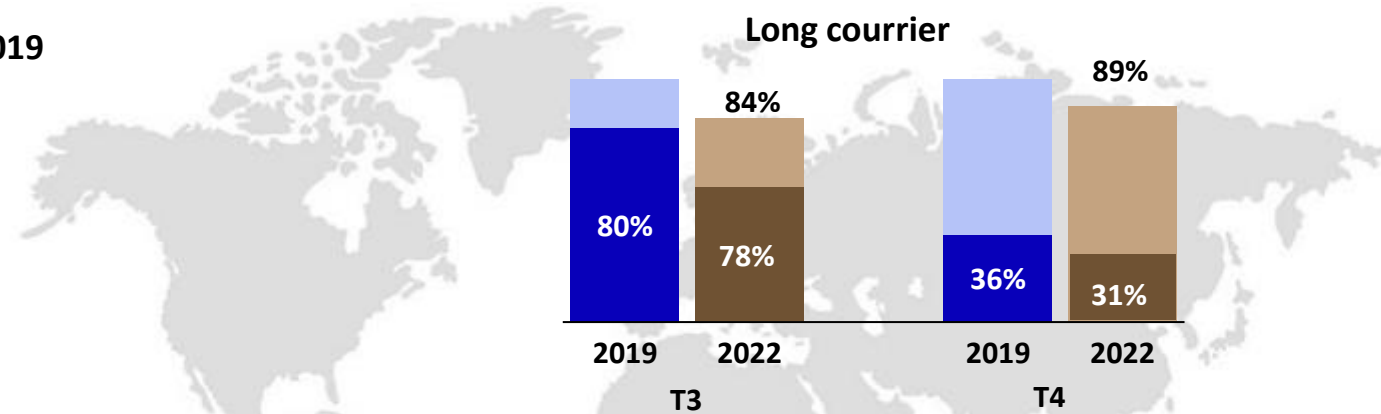


### Capacité en SKO de l'activité réseaux passage versus 2019

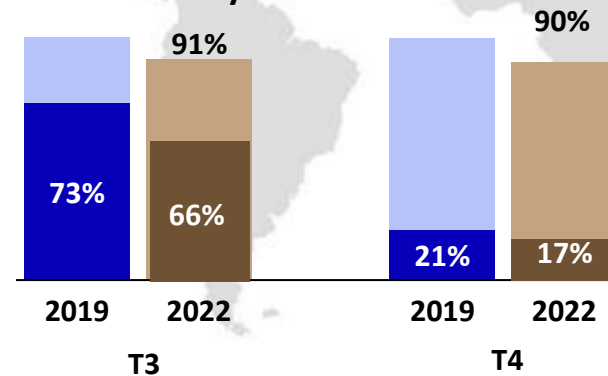


- Capacité domestique française réduite du côté de HOP/Air France, toutefois partiellement compensée par la croissance de Transavia France
- Capacité de Transavia supérieure à l'indice 100 pour le T3 et le T4 2022
- Environnement favorable de yield pour le reste de l'année 2022

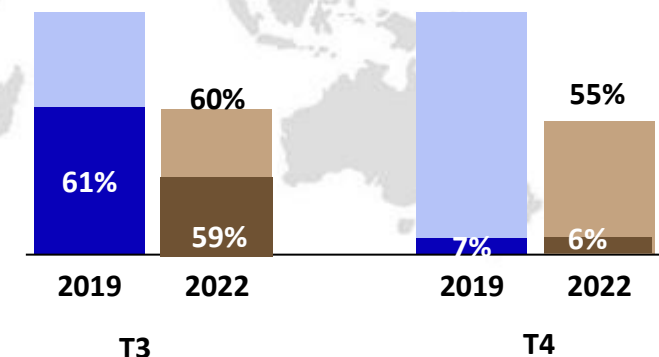
### Long courrier



### Moyen courrier



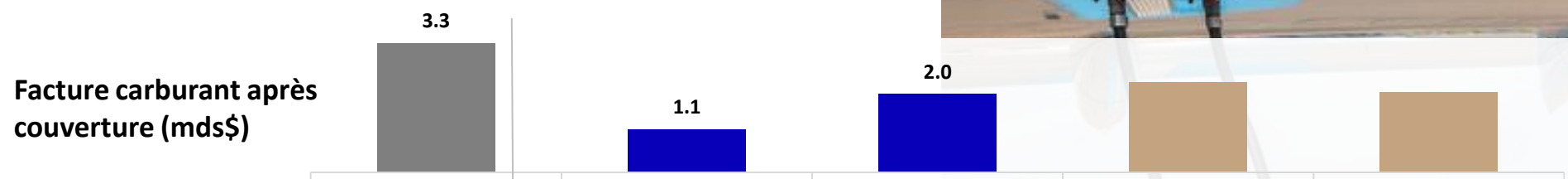
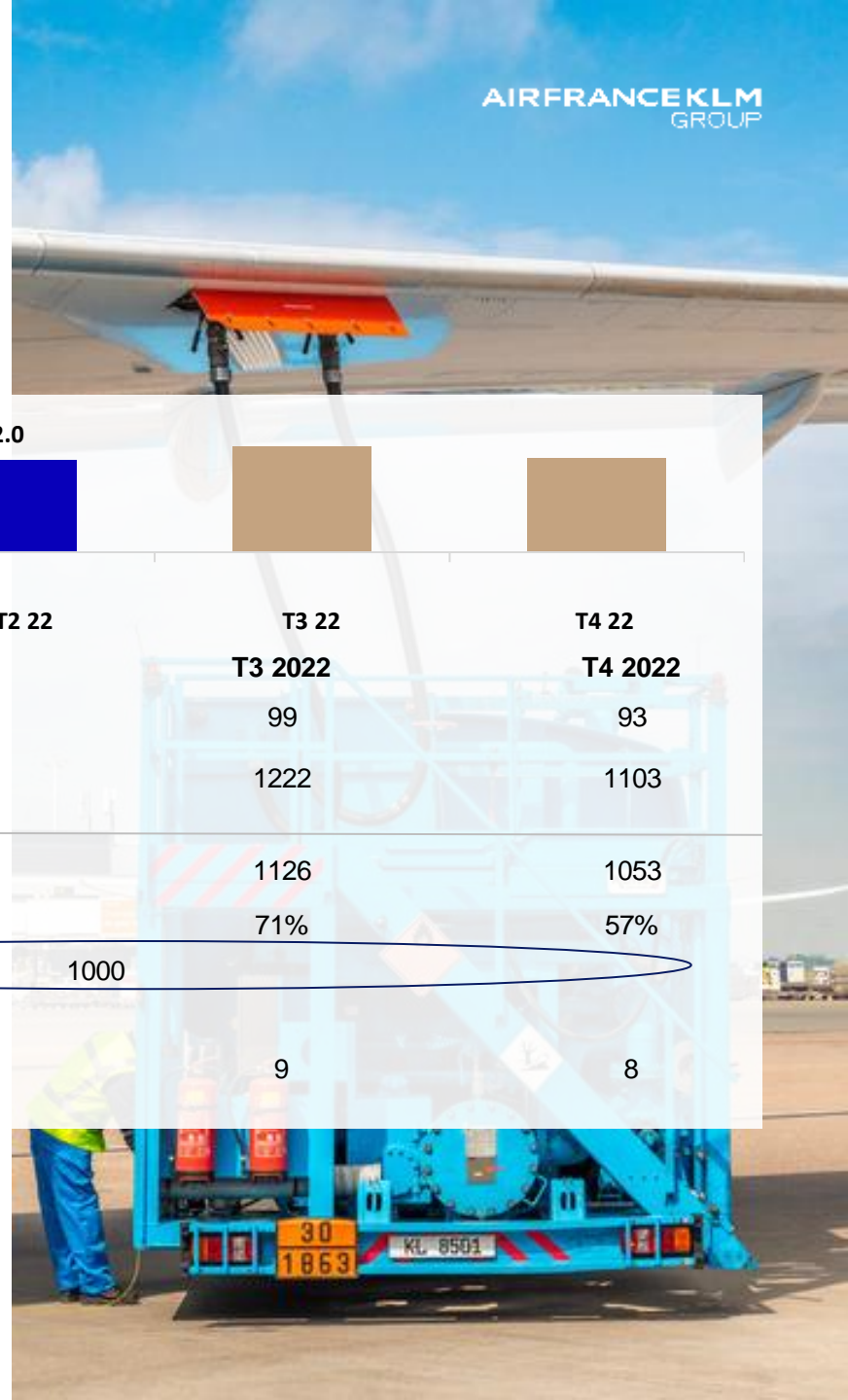
### Domestique France



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 du carburant devrait permettre d'économiser 1,0md\$ en 2022



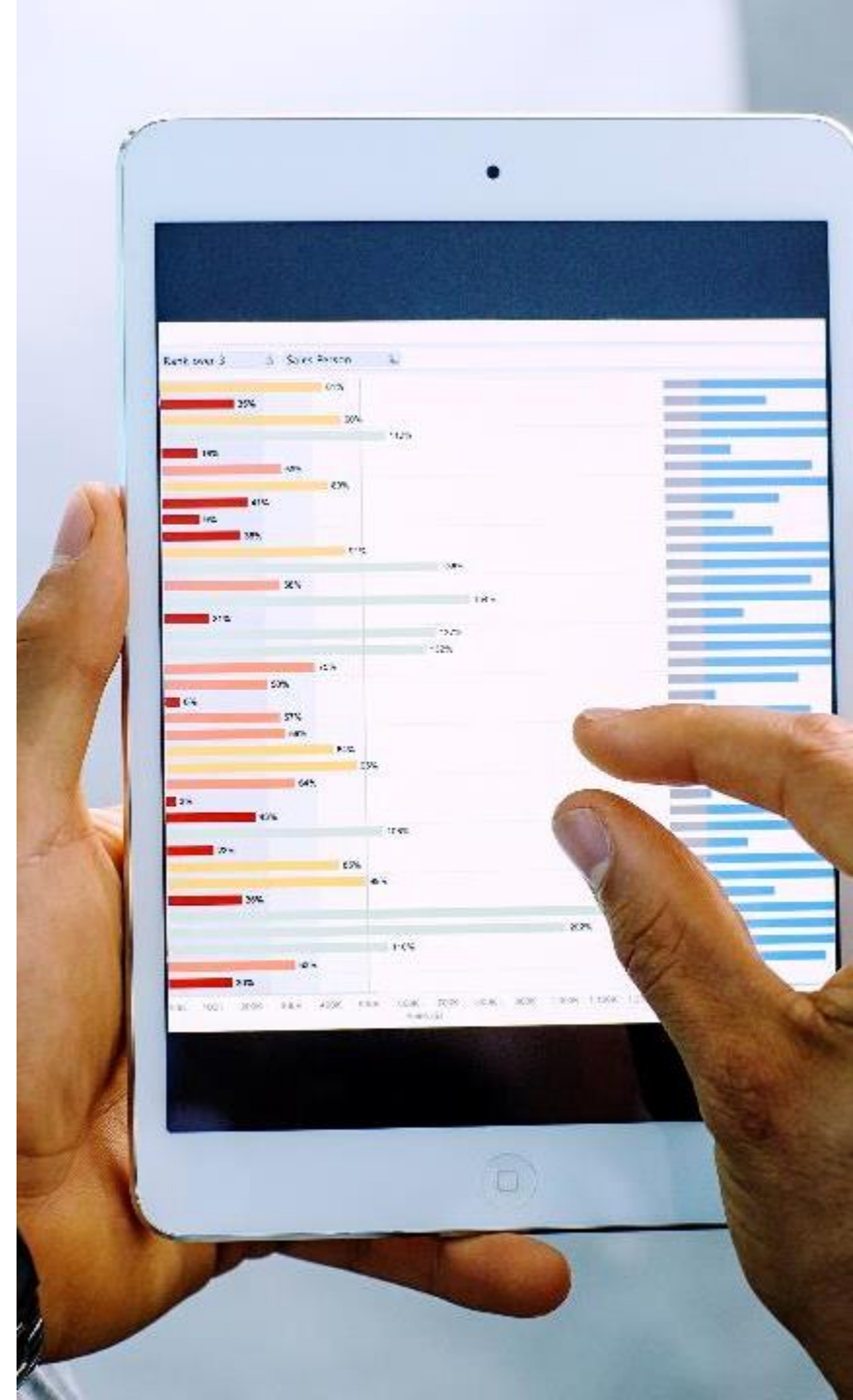
		2021	T1 2022	T2 2022	T3 2022	T4 2022
<b>Prix du marché</b>	Brent (\$ par bbl)	71	97	112	99	93
	Jet fuel (\$ par tonne)	676	922	1304	1222	1103
<b>Prix après couverture</b>	Jet fuel (\$ par tonne)	619	745	1076	1126	1053
	% de la consommation déjà couverte	82%	74%	72%	71%	57%
	Résultat de couverture (in \$ m)	300		1000		
	Carburant aviation durable en k tonnes métriques		8	8	9	8

Basé sur la courbe à terme au 25 juillet 2022, Prix du jet fuel coûts de mise à bord inclus



# Perspectives 2022

		T3	T4	Année
Capacité	Réseaux Air France-KLM	80 à 85%	85 à 90%	Environ 80%
	Transavia	Au-dessus de l'index 100	Au-dessus de l'index 100	Au-dessus de l'index 100
Résultat d'exploitation		Nettement positif		Positif
Investissements nets				2,5mds€



# T2 2022 Conclusion



*Benjamin Smith*  
*Directeur Général*  
*Air France-KLM*



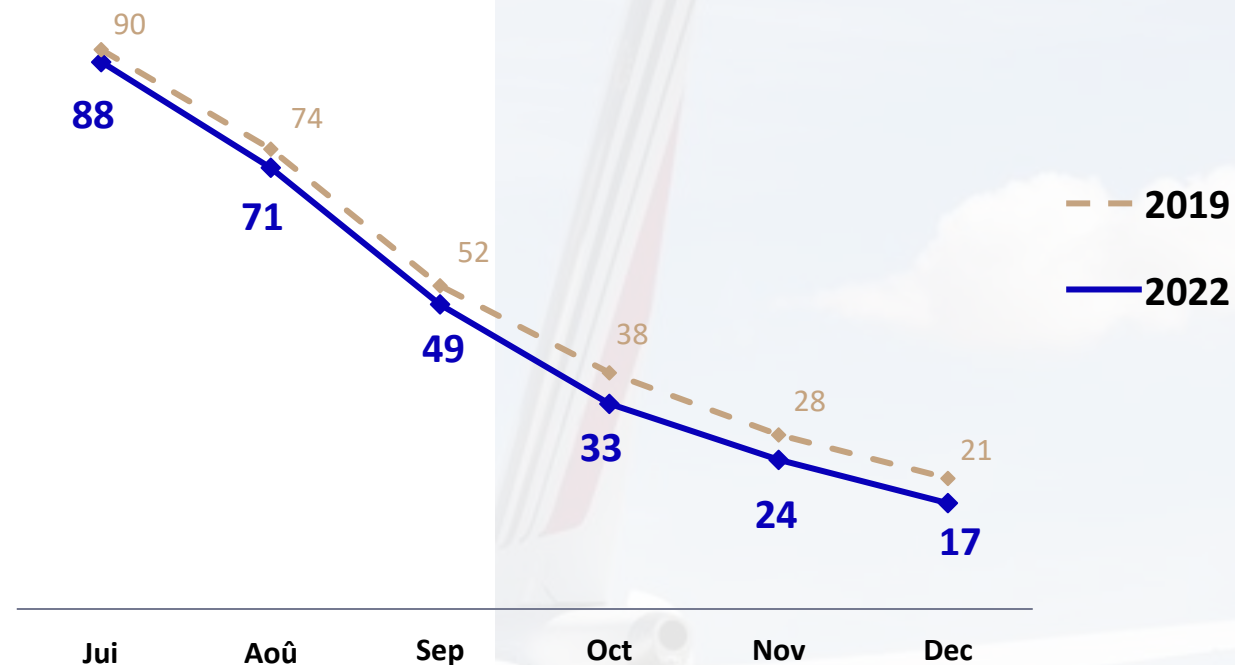


# La progression positive de nos réservations continue

- ✓ La capacité atteindra 85-90% de son niveau de 2019 au T4
- ✓ Taux de remplissage réservés au S2 proches des niveaux de 2019
- ✓ Un trafic Corporate dynamique en perspective en particulier sur l'Atlantique Nord

## Taux de remplissage réservés au S2 2022<sup>(1)</sup>

Réseau Passage Total Air France & KLM



(1) Snapshot 11 juillet 2022



# Air France-KLM poursuit ses actions en support de sa trajectoire environnementale

- Signature d'une lettre d'intention avec Airbus pour explorer le **captage et le stockage directs du carbone dans l'air** afin de retirer le CO2 directement de l'atmosphère
- Lancement de **l'offre de développement durable Air France-KLM Flying Blue** récompensant les membres<sup>(1)</sup> qui choisissent de contribuer volontairement au SAF<sup>(2)</sup> ou à la reforestation
- Importantes **avancées technologiques** démontrées par nos compagnies aériennes

## Skyteam Sustainability Flight Challenge



Réduction des émissions de CO2 de **près de 50%** en activant tous les leviers de décarbonisation<sup>(3)</sup>

## Connecting Europe Days (Lyon)



Air France, KLM et Transavia ont opéré des vols européens utilisant **30% de SAF**



(1) Gain d'XP par rapport aux différents statuts Flying Blue et aux avantages associés ; (2) Carburant d'aviation durable ; (3) appareils Nouvelle Génération, SAF, opérations sol électriques and eco-pilotage





# Conclusion

1

Air France-KLM a enregistré des revenus et des résultats meilleurs qu'anticipés...

- Air France et KLM parmi les compagnies les plus actives pour capter la reprise
- **Amélioration significative du résultat d'exploitation** pour les deux compagnies aériennes avec des **marges d'exploitation proches du niveau de 2019**

2

... malgré des défis opérationnels majeurs

- **Une reprise plus rapide que prévu** qui a généré des perturbations opérationnelles et d'importantes congestions aéroportuaires
- Air France-KLM a pris de nombreuses mesures pour **protéger ses clients**, adapter son activité et utiliser tous les leviers pour atténuer les perturbations

3

L'environnement global devient plus exigeant ...

- **Une inflation croissante**
- **Environnement macroéconomique incertain** en raison des tensions géopolitiques et des risques Covid persistants

4

... mais Air France-KLM a une stratégie claire pour son avenir

- **La transformation interne** reste l'une des principales priorités du Groupe
- **Renforcer notre trajectoire financière**
- **Action continue vers une aviation durable**





# Annexes

Résultats au 30 juin 2022



# S1 : Résultat d'exploitation légèrement positif

	S1 2022	S1 2021 <sup>(1)</sup>	S1 2019	Variation versus 2021	Variation versus 2019
<b>Recettes (m€)</b>	<b>11 152</b>	<b>4 910</b>	<b>12 963</b>	<b>+6 242m</b>	<b>-1 811m</b>
Dépenses carburant (mds€)	2 858	982	2 605	+1 876m	+ 253m
Coût salarial (m€)	3 343	2 406	4 020	+ 937m	- 677m
Autres charges d'exploitation (m€)	3 799	2 399	4 728	+1 400m	- 929m
<b>EBITDA (m€)</b>	<b>1 152</b>	<b>- 877</b>	<b>1 610</b>	<b>+2 029m</b>	<b>- 458m</b>
Résultat d'exploitation (m€)	36	-1 934	137	+1 970m	- 101m
Marge d'exploitation	0,3%	-39,4%	1,1%	+39,7 pt	-0,7 pt
<b>Résultat net, part du groupe (m€)</b>	<b>- 228</b>	<b>-2 972</b>	<b>- 227</b>	<b>+2 744m</b>	<b>- 1m</b>






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





# S1 : Résultat d'exploitation positif pour le réseau et la maintenance

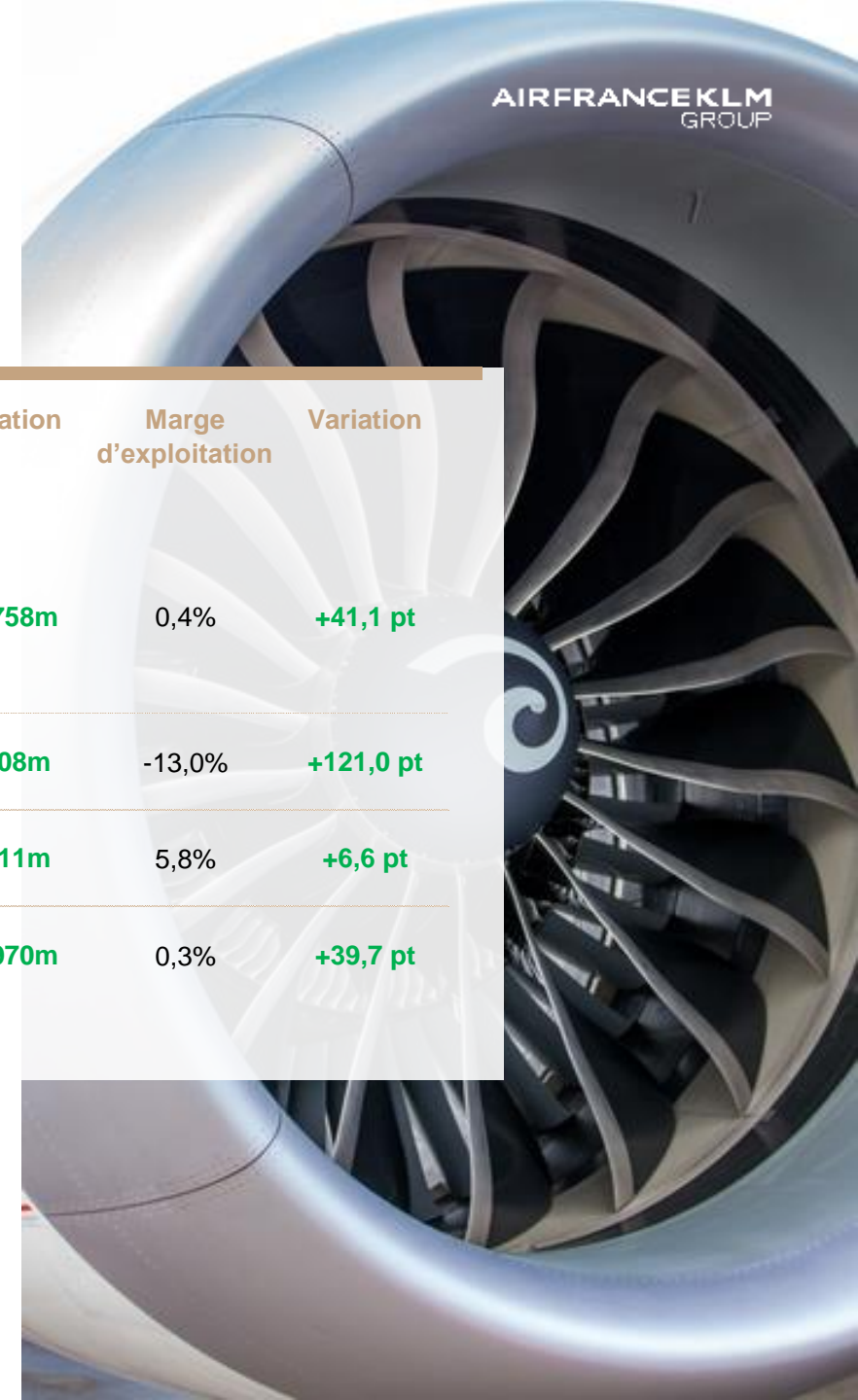
## S1 2022 versus S1 2021

	Capacité <sup>(1)</sup>	Recette unitaire <sup>(2)</sup> Change const.	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge d'exploitation	Variation
<b>Réseaux</b>	 <b>+63,2%</b>	<b>+93,6%</b>	7 818	<b>+214,3%</b>	43	<b>+1 758m</b>	0,4%	<b>+41,1 pt</b>
	 <b>+18,9% <sup>(3)</sup></b>	<b>-15,5%</b>	1 828	<b>+5,5%</b>				
<b>Transavia</b>	 <b>+274,6%</b>	<b>+41,2%</b>	850	<b>+422,2%</b>	-110	<b>+ 108m</b>	-13,0%	<b>+121,0 pt</b>
<b>Maintenance</b>			642	<b>+25,0%</b>	101	<b>+ 111m</b>	5,8%	<b>+6,6 pt</b>
<b>Groupe</b>	 <b>+75,3%</b>	<b>+38,0%</b>	11 152	<b>+127,1%</b>	36	<b>+1 970m</b>	0,3%	<b>+39,7 pt</b>

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

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

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





# Impact des taux de change sur le résultat d'exploitation

**Effet change**  
sur les recettes et les coûts  
En m€

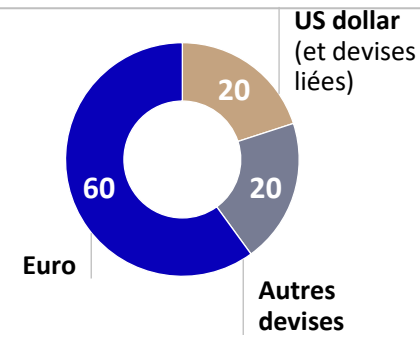


T2 2022

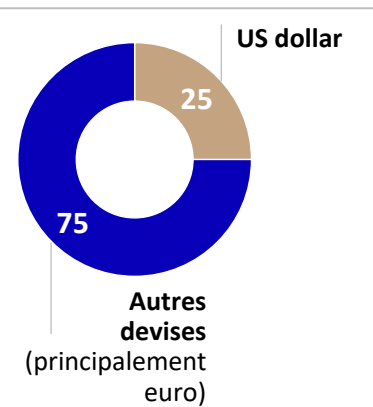
- Effet change sur le chiffre d'affaires
- Effet change sur les coûts, couvertures incluses
- XX** Effet change sur le résultat d'exploitation

## Chiffre d'affaires et coûts par devise 2021

CHIFFRE D'AFFAIRES



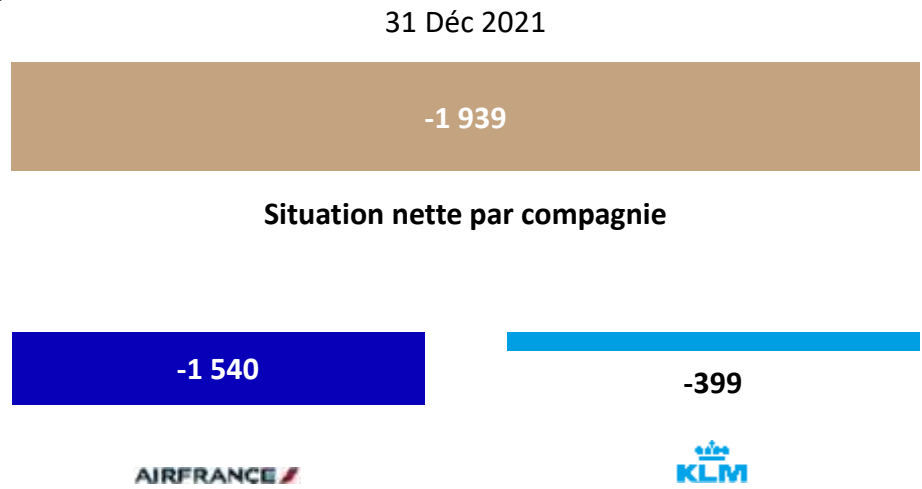
COÛTS





# Détails des engagements pour les retraites au 30 juin 2022

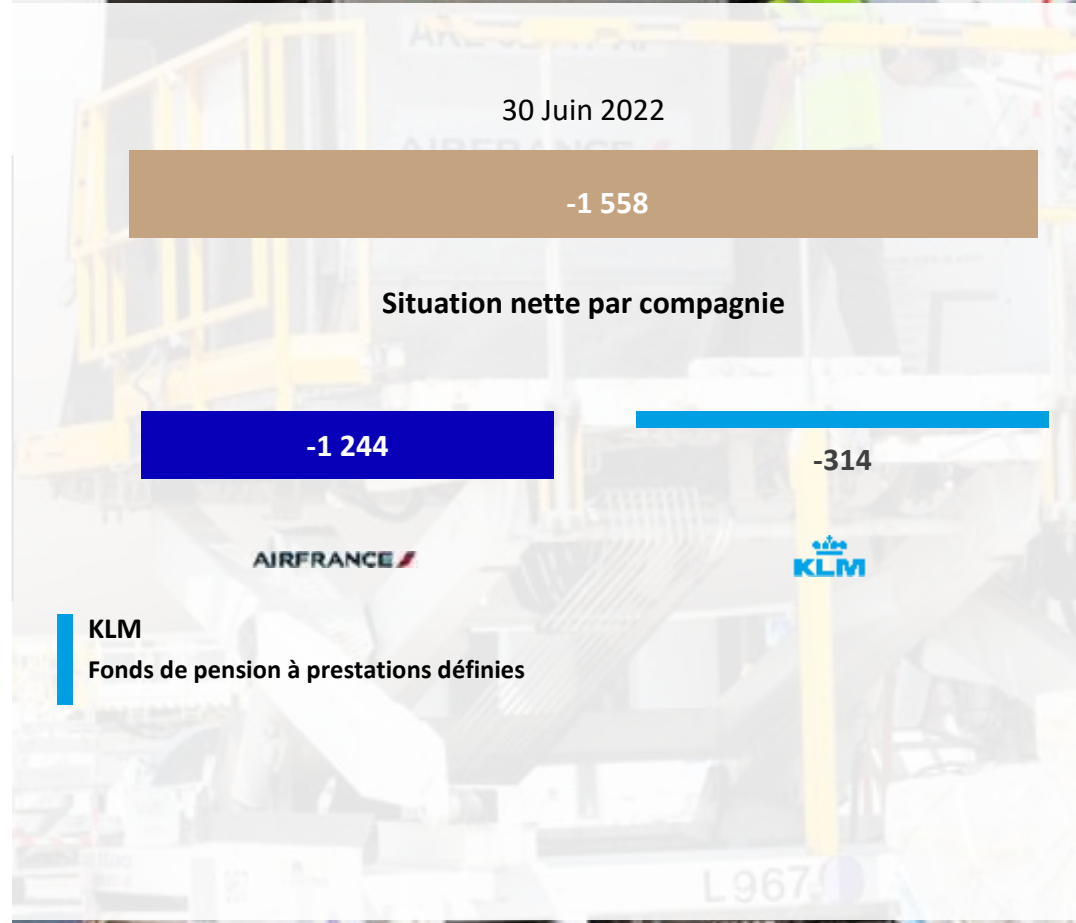
En m€



## 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

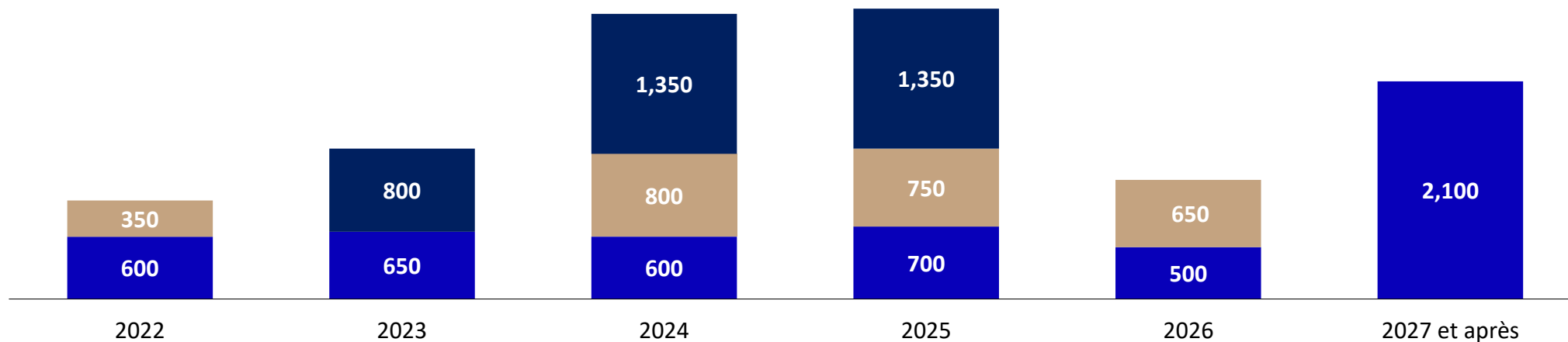
**Fonds de pension à prestations définies**



# Profil du remboursement de la dette au 30 juin 2022

## Profil du remboursement de la dette<sup>(1)</sup>

En m€



### Air France-KLM obligations senior

#### Octobre 2022 :

AFKL 3,75% (350m€)

#### Mars 2024 :

AFKL 0,125% (500m€)

Convertible « Océane »)

#### Janvier 2025

AFKL 1,875% (750m€)

#### Décembre 2026 :

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

### 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