



AIRFRANCE-KLM GROUP

Air France-KLM

Présentation de résultats

PREMIER SEMESTRE 2019

31 JUILLET 2019

KLM



Hausse du résultat d'exploitation et amélioration de la recette unitaire passage



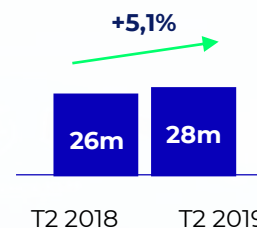
Amélioration de la recette unitaire entraînée par le réseau long-courrier, comme attendu

Hausse du résultat d'exploitation reflétant **l'amélioration des coûts unitaires** en partie limitée par la hausse de la facture carburant

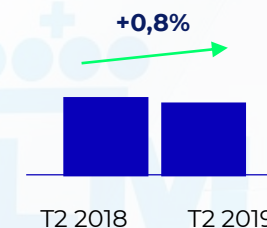
Poursuite de la **réduction de la dette nette**

Nouvelle étape dans la stratégie de flotte, avec la **sortie anticipée des Airbus A380** et une **commande de flotte moyen-courrier pour Air France**

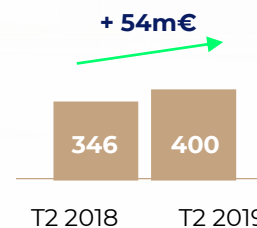
Passagers



Recette unitaire passage⁽¹⁾



Résultat d'exploitation⁽²⁾



Dette nette



(1) Recette unitaire passage (RSKO) = (Chiffre d'affaires réseaux passage régulier + Chiffre d'affaires Transavia régulier) / (SKO réseaux passage + SKO Transavia), à change constant

(2) Résultat d'exploitation du T2 2018 impacté à hauteur de -260 millions d'euros par les grèves chez Air France



AIRFRANCE **KLM**
GROUP

Orientations stratégiques

Benjamin **Smith**



RESULTATS AU **30 JUIN 2019**

Air France a passé une commande **de 60 Airbus A220**

I

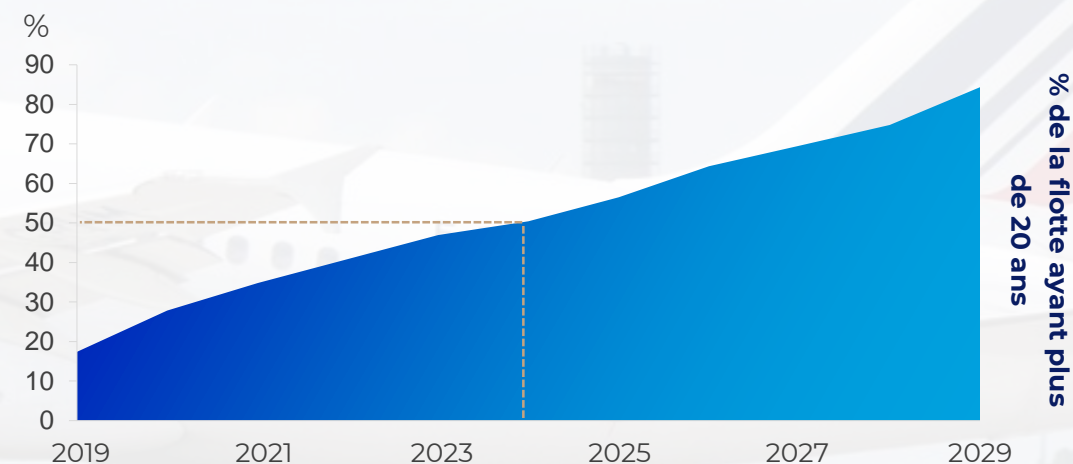
La flotte moyen-courrier d'Air France est vieillissante et doit être remplacée :

20
24

Fin 2024, la moitié des avions moyen-courriers d'Air France aura 20 ans ou plus



Les avions atteignent leurs limites de conception et deviennent non rentables à exploiter



Occasion d'obtenir de nouveaux avions moyen-courriers efficaces et de la bonne taille



L'Airbus A220 est idéal pour le renouvellement de la flotte moyen-courrier d'Air France

L'Airbus A220 est une occasion pour Air France d'obtenir de nouveaux avions moyen-courriers à moindres coûts, efficaces et de la bonne taille



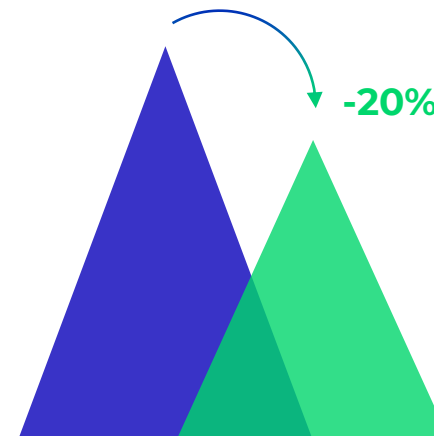
L'Airbus A220, un avion rentable et plus écologique



Réduction du coût avion et des coûts par étape par rapport à l'A320neo

L'Airbus A220 par rapport aux précédentes générations d'avions monocouloirs

Consommation de carburant par siège



Emissions et bruit



L'Airbus A220, un nouveau design performant

Matériaux de nouvelle génération et efficacité aérodynamique



Ailes
aérodynamiques
optimisées

Plus petit fuselage
sur la surface
mouillée

Nez à trainée
réduite

Cône arrière à
trainée réduite

Intégration
optimale du moteur

Commandes de vol
3 axes fly-by-wire

Aluminium avancé
Fuselage

Composite avancée
Aile, Caisson d'aile, Empennage,
Fuselage arrière, Stabilisateur,
Nacelle

Titanium
Aile, Caisson d'aile, Fuselage
arrière, Stabilisateur horizontal

L'Airbus A220 est idéal pour le renouvellement de la flotte moyen-courrier d'Air France

L'Airbus A220 est une occasion pour Air France d'obtenir de nouveaux avions moyen-courriers à moindres coûts, efficaces et de la bonne taille



Avion **flexible et optimal** pour le réseau, **149 passagers**



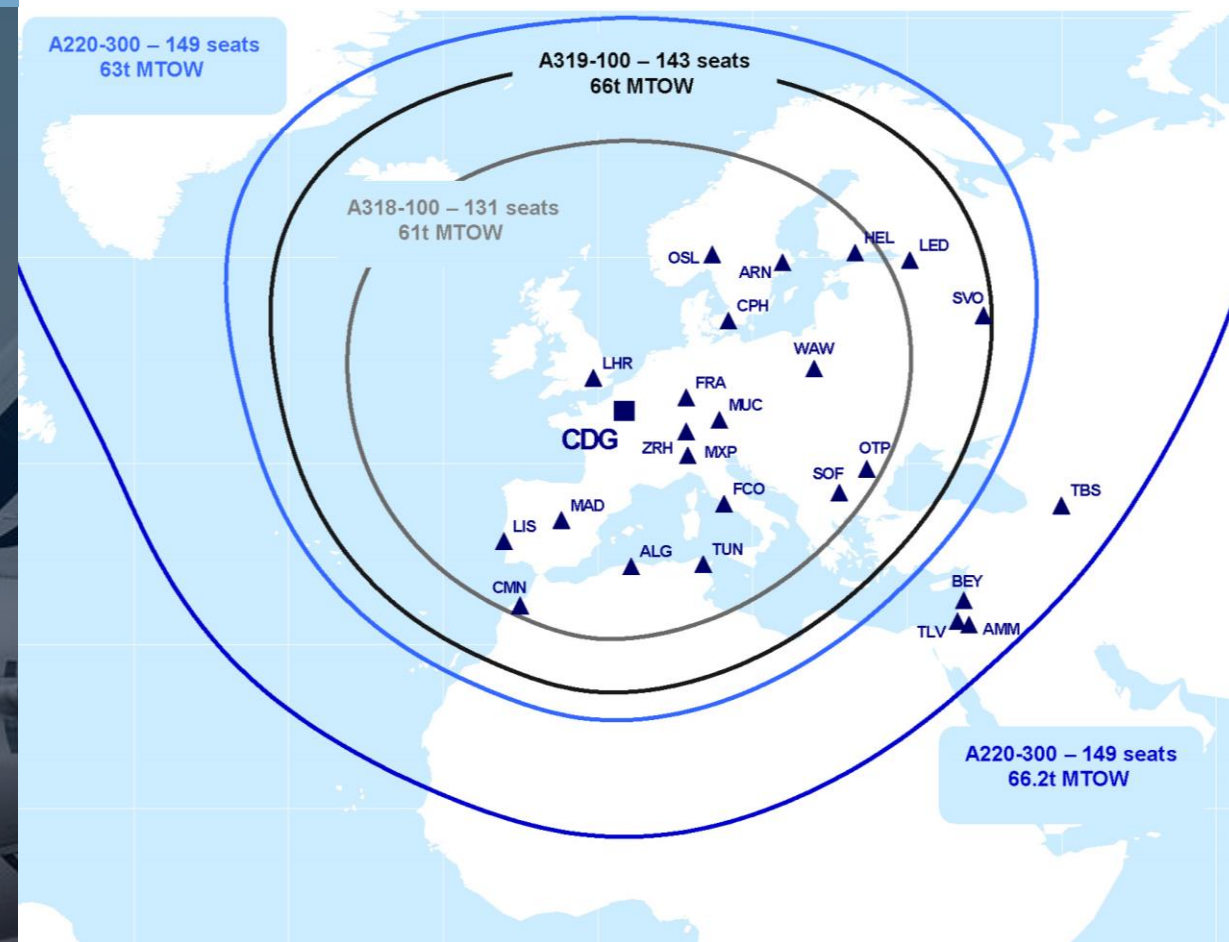
Rayon d'action et **payload adéquats** pour exploiter toutes les liaisons actuelles

A220-300 – 149 seats
63t MTOW

A319-100 – 143 seats
66t MTOW

A318-100 – 131 seats
61t MTOW

A220-300 – 149 seats
66.2t MTOW



Expérience client supérieure

Plus confortable, rotations plus rapides

Les plus grands
rangements pour
ce type d'appareil

Paroi verticale pour
améliorer le confort et
l'espace personnel

Plus grande
fenêtre pour une
meilleure vue sur
le ciel

Sièges
économiques
plus larges

Couloir
plus large

Excellente
hauteur de tête
grâce aux bacs
de rangement à
pivot

Sièges plus larges que sur les
autres appareils monocouloirs

Configuration 5 de front : 80%
de sièges couloir ou fenêtre

Rotations plus rapides possibles
**avec de larges allées, de grands
porte-bagages**

Fenêtres plus grandes que les
autres avions monocouloirs

**Espace pour une valise à
roulettes pour chaque passager**

La flotte d'Airbus A380 a un coût supérieur et une performance opérationnelle inférieure aux autres avions gros-porteurs



- **La concurrence limite les marchés** où l'Airbus A380 peut opérer de manière profitable
- **La consommation de carburant par siège est 20 à 25% supérieure** aux avions de nouvelle génération
- **La production d'Airbus A380 a été arrêtée**, les principaux opérateurs réduisent leur flotte d'Airbus A380
- Une réduction partielle des Airbus A380 rendrait la flotte trop petite
- **Les Airbus A380 d'Air France** nécessitent des remises à neuf de la cabine
- **Les coûts d'entretien et les durées d'immobilisation augmentent** ; les **contrôles structurels** de grande ampleur des visites **12 ans** arrivent à échéance
- **Garder les Airbus A380 impliquerait des investissements de 400m€⁽¹⁾ jusque 2026** pour la remise à neuf des cabines, les shop visites et les contrôles de la structure de la cellule



La sortie anticipée des Airbus A380 d'Air France va éviter une hausse des coûts, des durées d'immobilisation et une flexibilité de déploiement limitée

(1) L'évitement des investissements sont estimés pour les 7 Airbus A380 restants, le calendrier de sortie des 3 premiers Airbus A380 en location reste inchangé

Sortie anticipée de tous les Airbus A380 d'Air France jusque fin 2022



Les économies sur les investissements pour le retrait anticipé des Airbus A380 sont **estimées à 400m€** pour la remise à neuf des cabines, les shop visites et les contrôles de la structure de la cellule

Les 10 Airbus A380 ne seront pas remplacés par plus de 9 avions de nouvelle génération (A330 neo, A350, B787) :

- ✓ Meilleure efficacité carburant et profitabilité
- ✓ La meilleure flexibilité de déploiement sur le réseau va simplifier les programmes
- ✓ La réduction du nombre de sièges et des coûts par étape permettront de capter plus facilement le segment premium et de remplir les avions pendant les ralentissements économiques

Les éléments non récurrents liés à la sortie anticipée des Airbus A380 sont estimés à 400 m€ et répartis sur différentes périodes jusque 2022, l'impact est principalement attribuable à l'accélération des dépréciations des appareils

Impact limité sur le cash



Profitabilité (EBITDA)
en hausse

Transition anticipée
vers un avion plus propre et moins bruyant



AIRFRANCE **KLM**
GROUP

Résultats financiers

Frédéric Gagey

RESULTATS AU **30 JUIN 2019**



Résultat d'exploitation de 400 millions €

avec une amélioration de la recette unitaire passage et des coûts unitaires

	T2 2019	T2 2018	Variation	Variation à change constant
Recettes (mds€)	7,05	6,63	+6,4%	+4,5%
Dépenses carburant (m€)	1,40	1,18	+18,6%	+10,3%
EBITDA (m€)	1 147	1 049	+9,3%	+11,6%
Résultat d'exploitation (m€)	400	346	+54m	+72m
Marge d'exploitation	5,7%	5,2%	+0,5 pt	+0,8 pt
Résultat net, part du groupe (m€)	80	110	-30m	
Cash flow libre d'exploitation ajusté (m€)	110	-1	+111m	
ROCE 12 mois glissant	9,3%	12,4%	-3,1 pt	
	30 Juin 2019	31 Déc 2018	Variation	
Dette nette (m€)	5 698	6 164	-466m	
Dette nette / EBITDA 12 mois glissant	1,4x	1,5x	-0,1 pt	

La hausse de la recette unitaire passage et l'activité maintenance soutiennent l'amélioration de la marge du groupe

T2 2019		Capacité (1)	Recette unitaire Change constant(2)	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge d'exploitation	Variation
Réseaux		+3,9%	+0,9%	6 016	+5,6%	291	+55m	4,8%	+0,7 pt
		+2,8%	-7,5%						
Transavia		+9,2%	+1,3%	500	+10,4%	52	-9m	10,4%	-3,1 pt
Maintenance				527	+11,9%	55	+9m	4,9%	+0,3 pt
Groupe		+4,5%	+0,0%	7 050	+6,4%	400	+54m	5,7%	+0,5 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 passage régulier + Chiffre d'affaires Transavia régulier) / (SKO passage + SKO Transavia)

Amélioration de la recette unitaire grâce au réseau long-courrier, comme attendu

T2 2019	Recette unitaire change constant		Part des revenus long-courrier
	T2 2019	S1 2019	
Amérique du Nord	+2,6%	+0,4%	32%
Amérique Latine	-10,2%	-8,7%	13%
Asie	+3,9%	+2,9%	25%
Afrique & Moyen Orient	+8,7%	+4,1%	18%
Caraïbes & Océan Indien	+4,7%	+4,4%	12%
Long-courrier	+2,3%	+0,8%	100%
Moyen-courrier hubs	+0,2%	-0,7%	
Moyen-courrier point-à-point	-9,1%	-6,2%	
Total moyen-courrier	-1,9%	-2,1%	
Total	+0,9%	-0,2%	



“Yield” et coefficient d’occupation en hausse pour l’ensemble des réseaux long-courrier, à l’exception de l’Amérique Latine :

- ✓ Recette unitaire en hausse en Amérique du Nord, notamment grâce aux points de ventes aux Etats-Unis
- ✓ Poursuite de la pression sur l’Amérique Latine

Recette unitaire **Moyen-courrier hubs en hausse** grâce à la hausse des coefficients d’occupation

Point-à-point en recul comme prévu

F-GSQ

Progression de la recette unitaire des classes Premium et Economy

T2 2019

Total

3,9%

SKO

5,7%

PKT

0,9%

RSKO ex cur,

RSKO hors change

Premium

1,8%

Economy

0,7%

Moyen-courrier point-à-point

-2,5%

SKO

-5,9%

PKT

-9,1%

RSKO ex cur,

Moyen-courrier hubs

6,1%

SKO

8,2%

PKT

0,2%

RSKO ex cur,

Total moyen-courrier

4,6%

SKO

5,8%

PKT

-1,9%

RSKO ex cur,

Amérique du Nord

6,7%

SKO

7,8%

PKT

2,6%

RSKO ex cur,

Caraïbes & Océan Indien

1,6%

SKO

4,2%

PKT

4,7%

RSKO ex cur,

Asie

4,0%

SKO

6,4%

PKT

3,9%

RSKO ex cur,

Amérique Latine

7,8%

SKO

7,0%

PKT

-10,2%

RSKO ex cur,

Afrique & Moyen Orient

-4,6%

SKO

-0,7%

PKT

8,7%

RSKO ex cur,

Total long-courrier

3,8%

SKO

5,6%

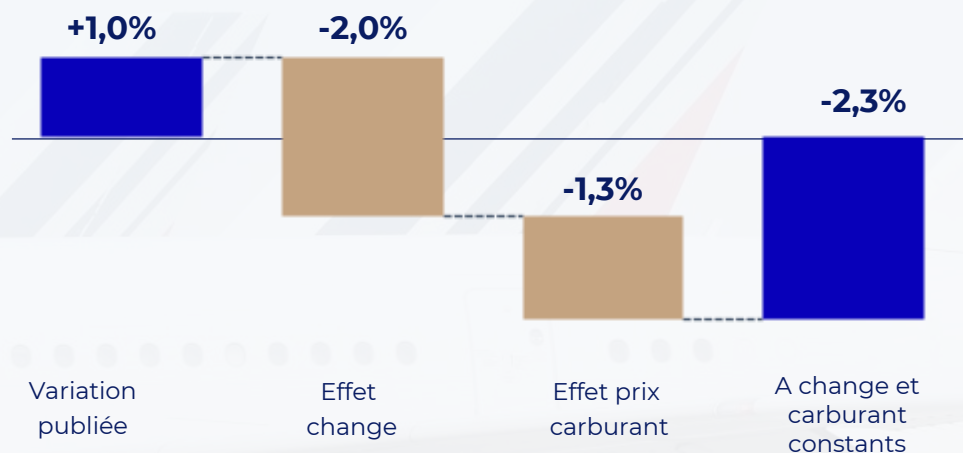
PKT

2,3%

RSKO ex cur,

Coûts unitaires en baisse, en ligne avec les perspectives annuelles

T2 2019 évolution des coûts unitaires



Baisse des compensations clients, liée notamment à une base de comparaison élevée en raison des grèves chez Air France l'an dernier

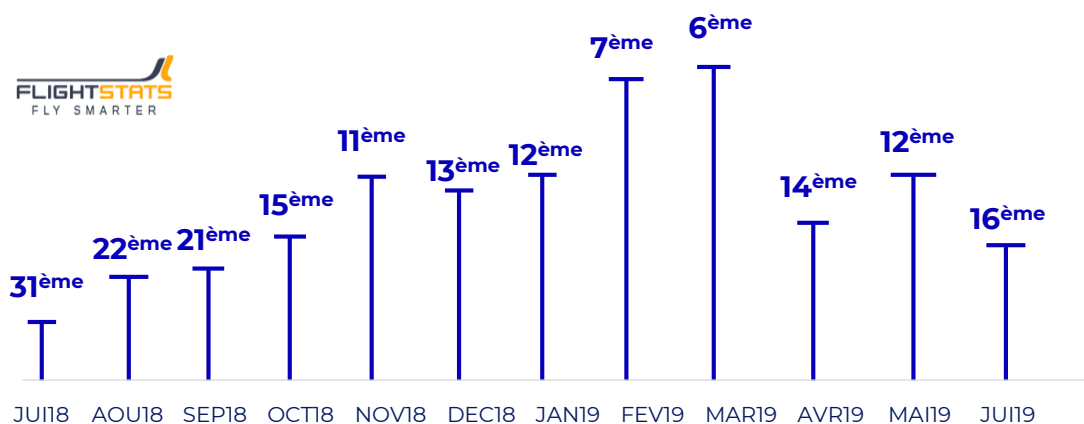
Nouvelles actions de réduction de coûts chez Air France, à la suite d'un audit externe

Frais de personnel en hausse de 4,6 %, expliqués par :

- ✓ Embauches additionnelles accompagnant la hausse des capacités (+4,5%)
- ✓ Mise en place des accords salariaux pour les personnels d'Air France et de KLM
- ✓ **Productivité du personnel en hausse de 3,1%** (en SKO par ETP)

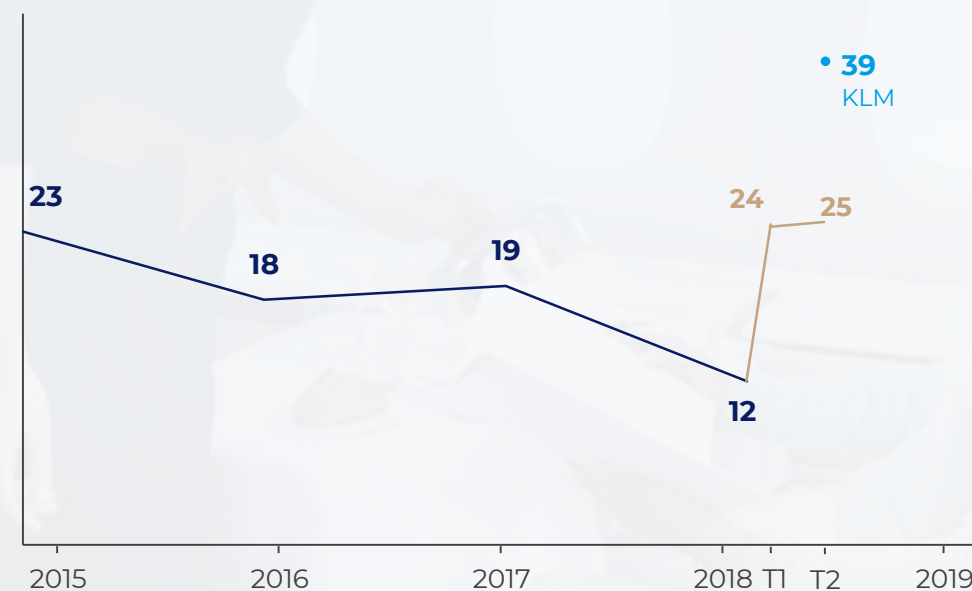
La performance opérationnelle d'Air France poursuit son amélioration

Classement Air France On Time Performance (A14)



Top 3 des compagnies "legacy" européennes en Mai et Juin 2019

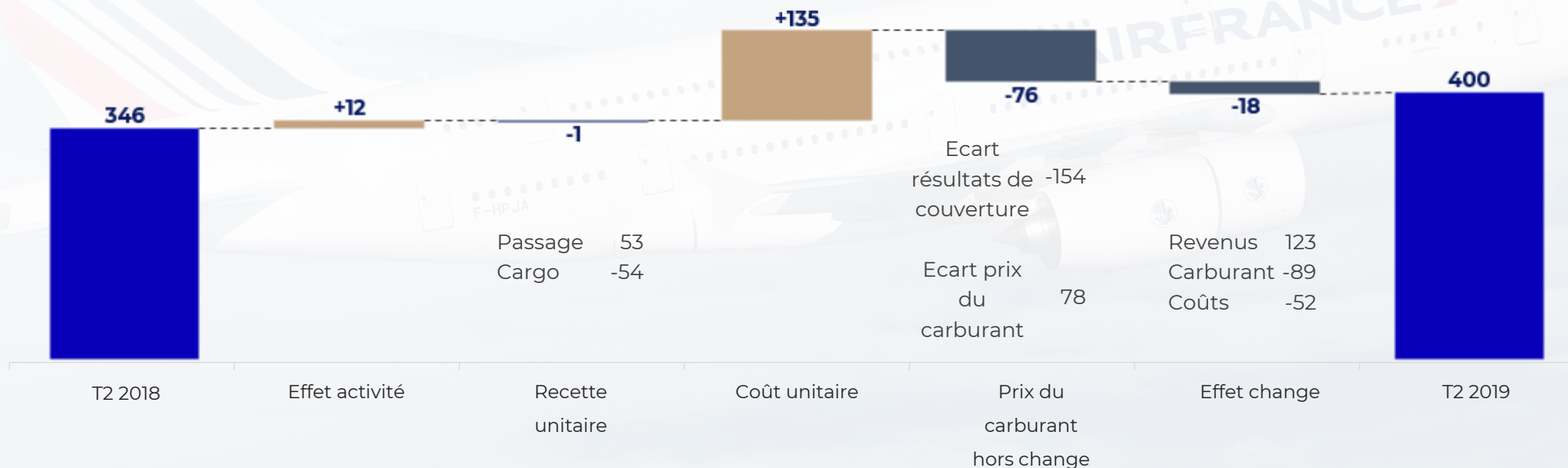
Taux de recommandation client (Net Promoter Score) Air France



Coûts unitaires hors carburant en amélioration, partiellement compensés par la hausse de la facture carburant

T2 2019

Variation du résultat d'exploitation
en m€



Amélioration chez Air France après les grèves de l'an dernier, KLM impacté par le carburant

T2 2019	Capacité variation	Recettes (m€)	Variation Annuelle	Résultat d'exploitation (m€)	Variation Annuelle	Marge d'exploitation	Variation Annuelle				
AIRFRANCE	+6,4%	4 284	+9,1%	143	+130	3,3%	+3,0 pt				
KLM	+2,1%	2 899	+3,7%	258	-70	8,9%	-2,8 pt				
AIRFRANCEKLM GROUP	+4,5%	7 050	+6,4%	400	+54	5,7%	+0,5 pt				
Premier semestre 2019	Capacité variation	Recettes (m€)	Variation Annuelle	Résultat d'exploitation (m€)	Variation Annuelle	Marge d'exploitation	Variation Annuelle	Dette nette (m€)	Variation 31 Déc 2018	Dette nette /EBITDA	Variation 31 Déc 2018
AIRFRANCE	+5,7%	7 982	+6,7%	-113	+51	-1,4%	+0,8 pt	3 386	-171	1,5x	-0,2 pt
KLM	+1,3%	5 284	+2,0%	202	-186	3,8%	-3,7 pt	2 608	-218	1,3x	-0,0 pt
AIRFRANCEKLM GROUP	+3,8%	13 036	+4,9%	97	-131	0,7%	-1,1 pt	5 698	-466	1,4x	-0,1 pt

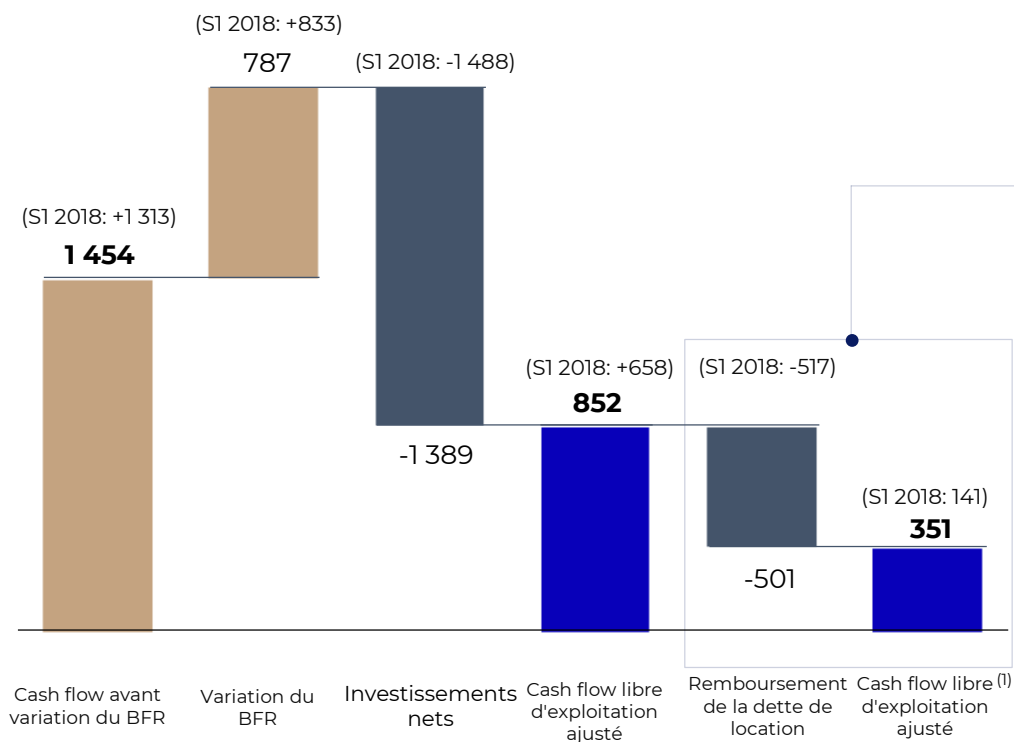
(1) Dette nette / EBITDA : 12 mois glissant, voir le calcul dans le communiqué de presse

Baisse de la dette nette, effet de levier en légère amélioration, en ligne avec la perspective annuelle inférieure à 1,5x

Premier semestre 2019

Evolution du cash flow libre

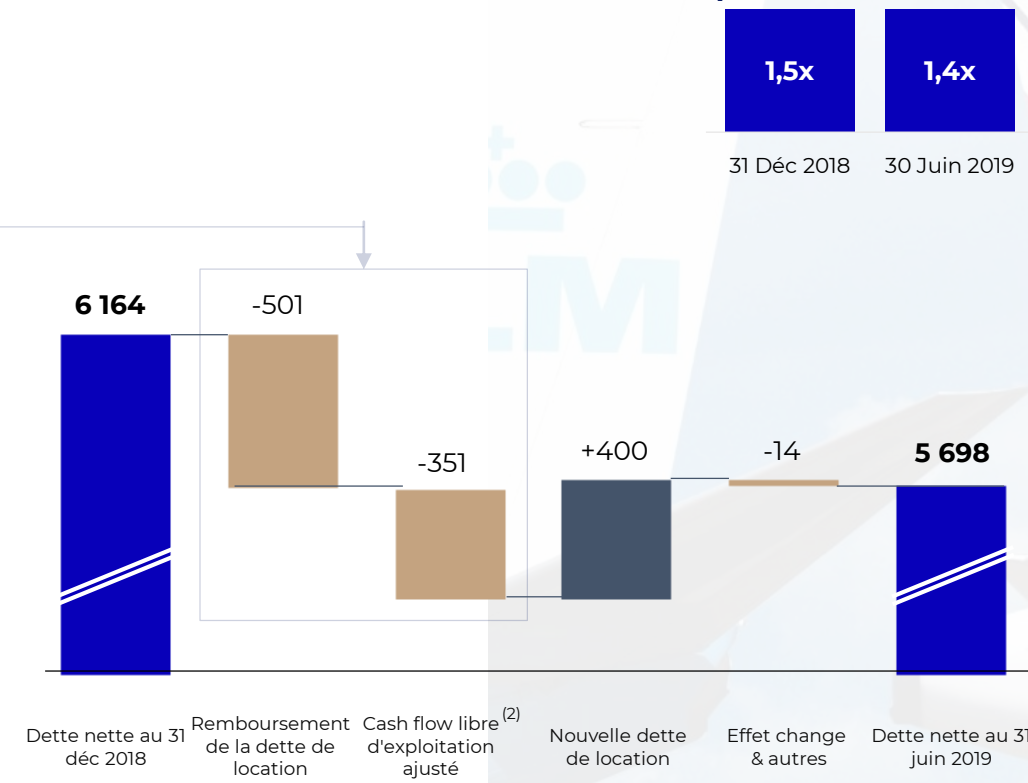
En m€



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

Evolution de la dette nette

En m€



(2) Dette nette/EBITDA : sur 12 mois glissants, voir calcul dans le communiqué de presse

Dette nette /EBITDA⁽²⁾

1,5x

1,4x

31 Déc 2018

30 Juin 2019

Perspectives

Résultats au **30 juin 2019**

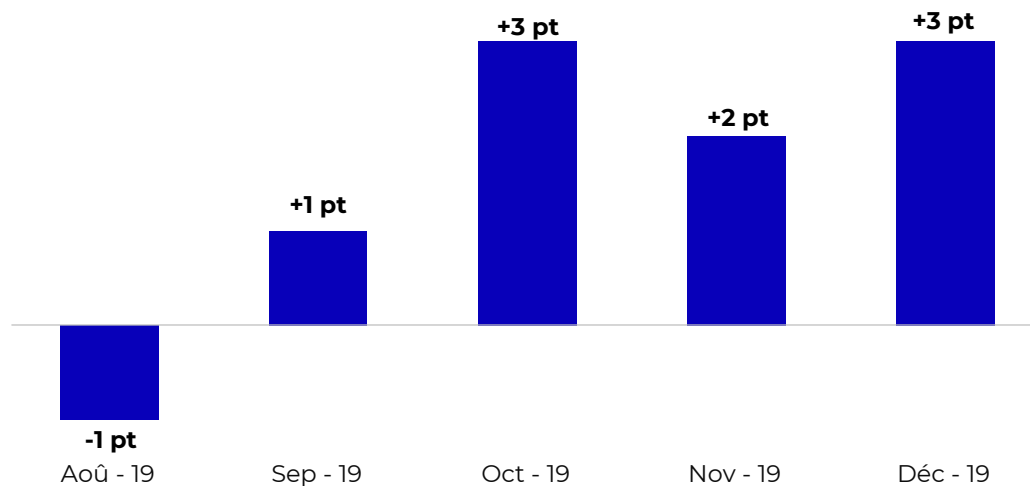


Perspectives

En matière de recettes

Réervations long-courrier

(variation sur l'année précédente)



Sur la base des prévisions actuelles de l'activité Réseaux passage :



- Coefficient d'occupation stable en juillet
- Les coefficients de réservations long-courrier sont en moyenne en hausse sur la période août-décembre par rapport à l'année dernière
- Les recettes unitaires Réseaux passage sont attendues stables à change constant sur le troisième trimestre par rapport à l'an dernier



Facture carburant en augmentation de 550 m€ en 2019, en raison de l'impact moins positif des couvertures par rapport à 2018

I

2018 :

Facture carburant 4,9 mds€⁽²⁾

2019 :

Facture carburant 5,5 mds€⁽²⁾

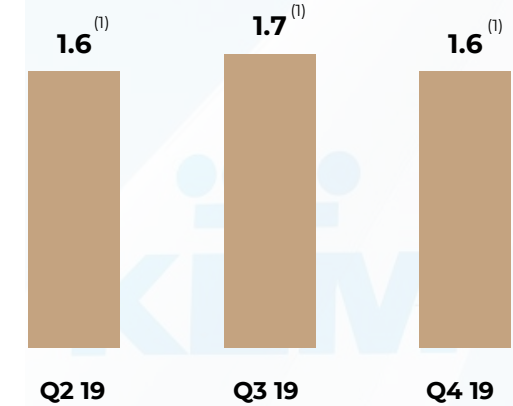
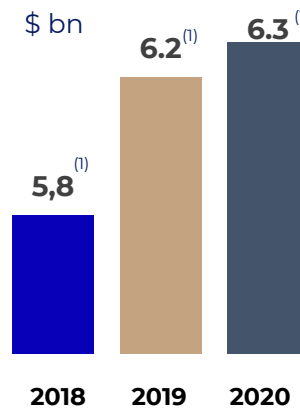
2020 :

Facture carburant 5,5 mds€⁽²⁾

■ 2018

■ 2019

■ 2020



Prix du marché

Brent (\$ par bbl)⁽¹⁾

72 65 61 64 68 64 62

Jet fuel (\$ par tonne)⁽¹⁾

738 684 672 669 702 685 678

Prix après couverture

Jet fuel (\$ par tonne)⁽¹⁾

651 678 684 650 675 692 692

% de la consommation déjà couverte

60% 61% 48% 61% 62% 62% 60%

Résultat de couverture (en m\$)

800 50 -100 50 50 0 -50

(1) Sur la base de la courbe à terme au 26 juillet 2019. Calcul de la sensibilité basé sur le prix carburant en 2018, avec hypothèse de marge Brent-Jet Fuel stable. Prix du jet fuel, coûts de mise à bord inclus

(2) En supposant un taux de change moyen de 1,13 pour 2019 et 1,14 pour 2020

Mise à jour des perspectives annuelles

		Prévision précédente	Perspectives 2019
Croissance des capacités	Passage	De +2,0% à +3,0%	De +2,0% à +3,0%
	Transavia	De +9% à +11%	De +7% à +9%
Carburant		+650m€	+550m€
Devise		Effet nul	Effet nul
Coût unitaire excl. change et à prix de carburant constant		-1% to 0%	-1% to 0% ⁽¹⁾
Capex		3,2 mds€	3,2 mds€
Dette nette / EBITDA		En-dessous de 1,5x	En-dessous de 1,5x

(1) Pour s'aligner avec les pratiques de l'industrie, l'indicateur ESKO n'est plus utilisé en 2019. Nouvelle définition du Coût unitaire : Coût net par Siège Kilomètre Offert à change et carburant constants. L'impact de ce changement est d'environ -0,1 pt en 2019



Q&A

Résultats au **30 juin 2019**








Annexes

Résultats au **30 juin 2019**

Résultat d'exploitation de 97 millions €, poursuite de la réduction de la dette nette grâce au cash flow libre de 351 millions €

	S1 2019	S1 2018	Variation	Variation à change constant
Recettes (mds€)	13,04	12,43	+4,9%	+3,3%
Dépenses carburant (m€)	2,61	2,25	+16,0%	+8,2%
EBITDA (m€)	1,571	1,670	-5,9%	-2,0%
Résultat d'exploitation (m€)	97	228	-131m	-69m
Marge d'exploitation	0,7%	1,8%	-1,1 pt	-0,6 pt
Résultat net, part du groupe (m€)	-240	-159	-81m	
Cash flow libre d'exploitation ajusté (m€)	351	141	+149%	
ROCE 12 mois glissant	9,3%	12,4%	-3,1 pt	
	30 Juin 2019	31 Déc 2018	Variation	
Dette nette (m€)	5 698	6 164	-466m	
Dette nette / EBITDA 12 mois glissant	1,4x	1,5x	-0,1 pt	

Croissance des revenus pour toutes les activités au premier semestre 2019

S1 2019		Capacité ⁽¹⁾	Recette unitaire à change constant ⁽²⁾	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge d'exploitation	Variation
Réseaux		+3,2%	-0,2%	11 191	+3,8%	12	-138m	0,1%	-1,3 pt
		+2,1%	-5,7%						
Transavia		+10,0%	-0,4%	748	+8,7%	-19	-22m	-2,5%	-3,0 pt
Maintenance				1 081	+14,9%	102	+30m	4,9%	+0,3 pt
Groupe		+3,8%	-1,0%	13 036	+4,9%	97	-131m	0,7%	-1,1 pt

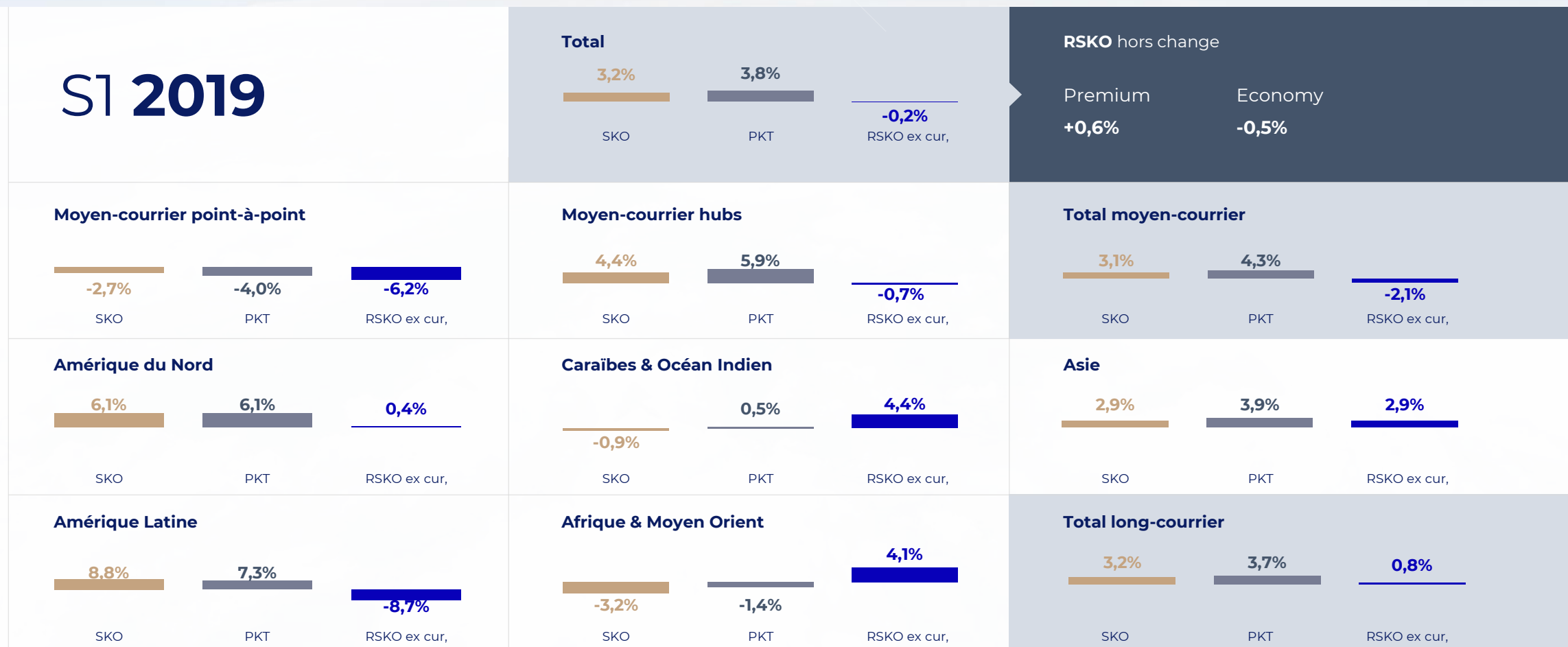
(1) Pour s'aligner avec les pratiques de l'industrie, l'indicateur ESKO ne sera plus utilisé. La capacité est définie en siège kilomètre offert (SKO), sauf pour la capacité Réseaux cargo définie en tonnes kilomètres offerts (TKO). La capacité groupe correspond à la capacité passage (SKO réseaux passage + 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 passage régulier + Chiffre d'affaires Transavia régulier) / (SKO passage + SKO Transavia)

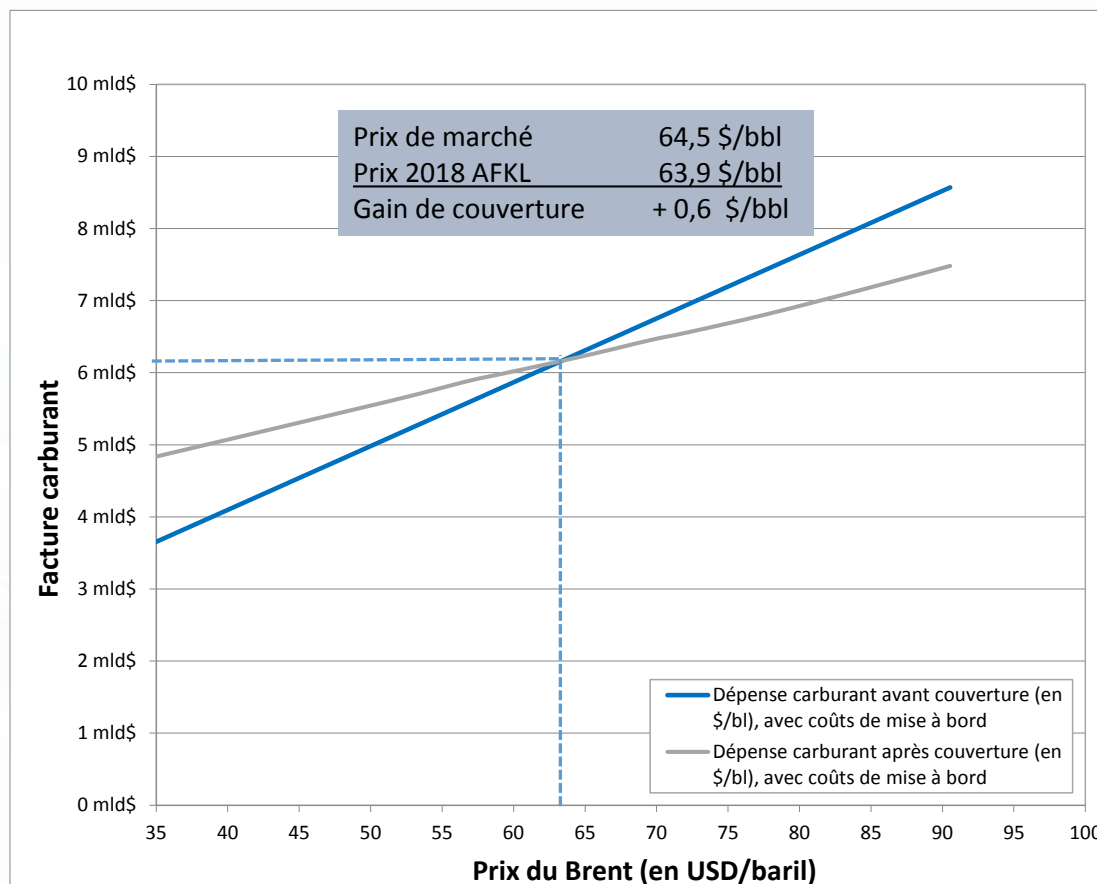


Le long-courrier compense la performance négative du moyen-courrier

AIRFRANCE-KLM GROUP



Sensibilité de la facture carburant en 2019



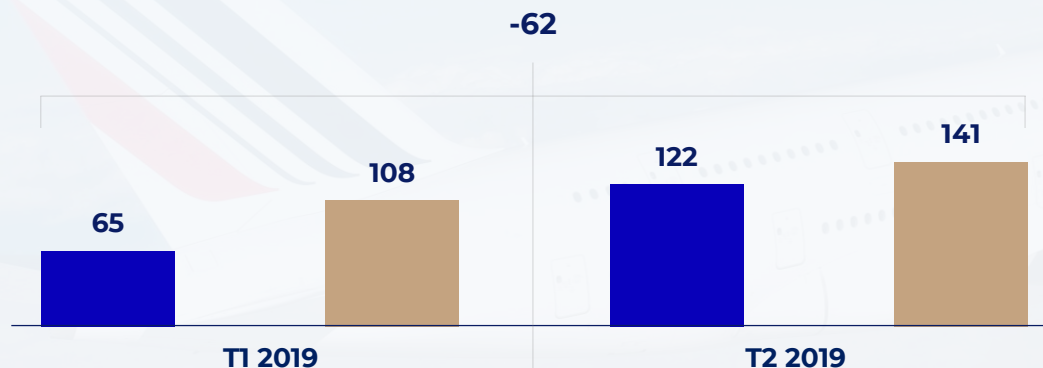
Sur la base de la courbe à terme au 26 juillet 2019. Calcul de la sensibilité basé sur le prix carburant en 2019, avec hypothèse de marge Brent-Jet Fuel stable. Hypothèse de taux de change moyen de 1,13 dollar US par euro pour 2019 et 1,14 pour 2020.

Impact du change sur le résultat d'exploitation

Effet change

sur les revenus et les coûts

En m€



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

Prévisions 2019

Pas d'impact change en **2019**, sur la base d'un spot €/ \$ 1,13

Couverture exposition opérationnelle nette **2019** :

USD ~60%

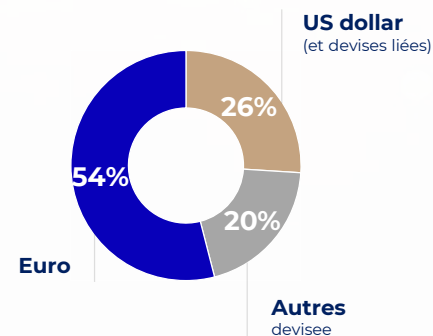
JPY ~50%

GBP ~75%

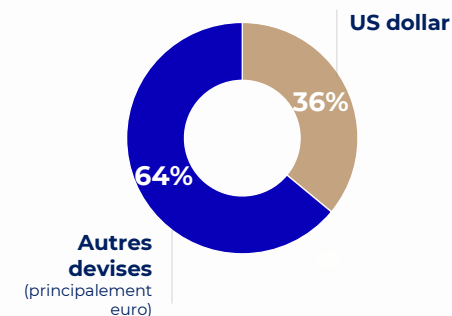
Chiffre d'affaires et coûts par devise

2018

CHIFFRE D'AFFAIRES

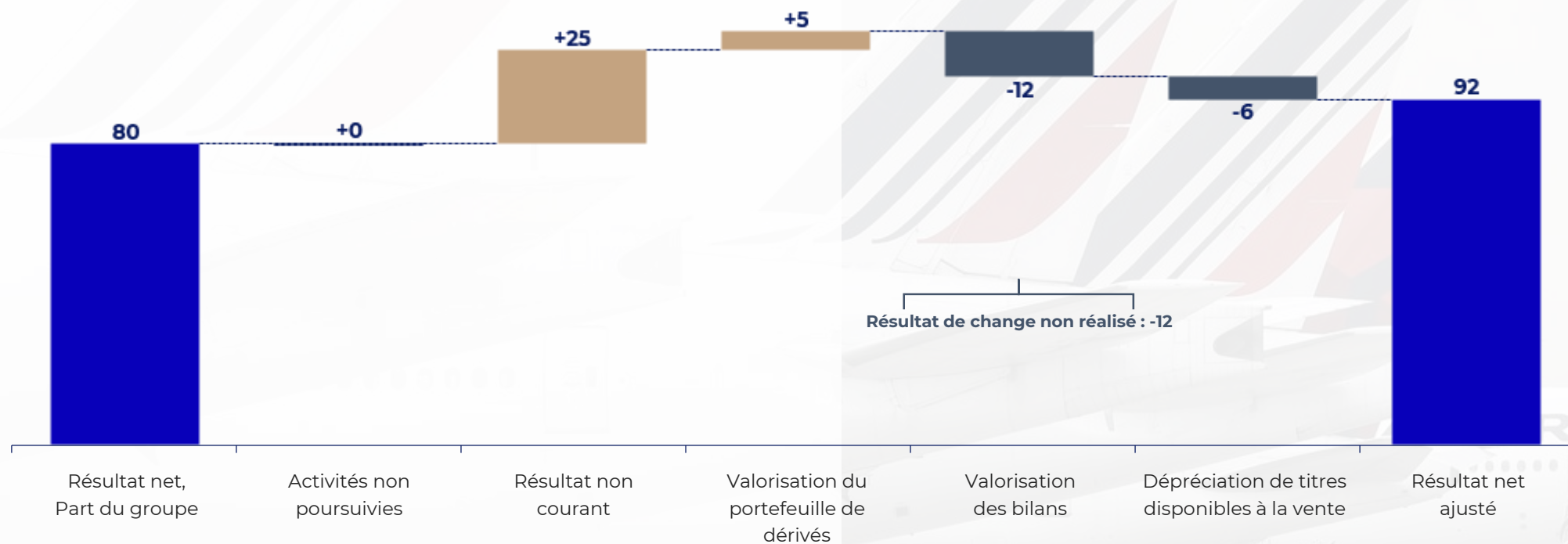


COÛTS



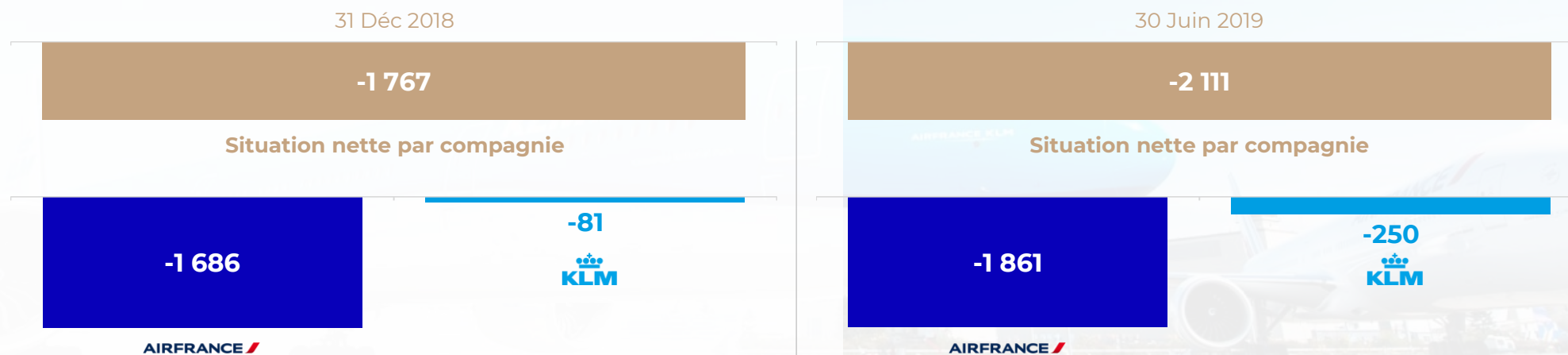
Résultat net ajusté du groupe

T2 2019
En m€



Détails des engagements de retraite au **30 Juin 2019**

En m€



Air France

Plan d'indemnités de cessation de carrière Air France (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.

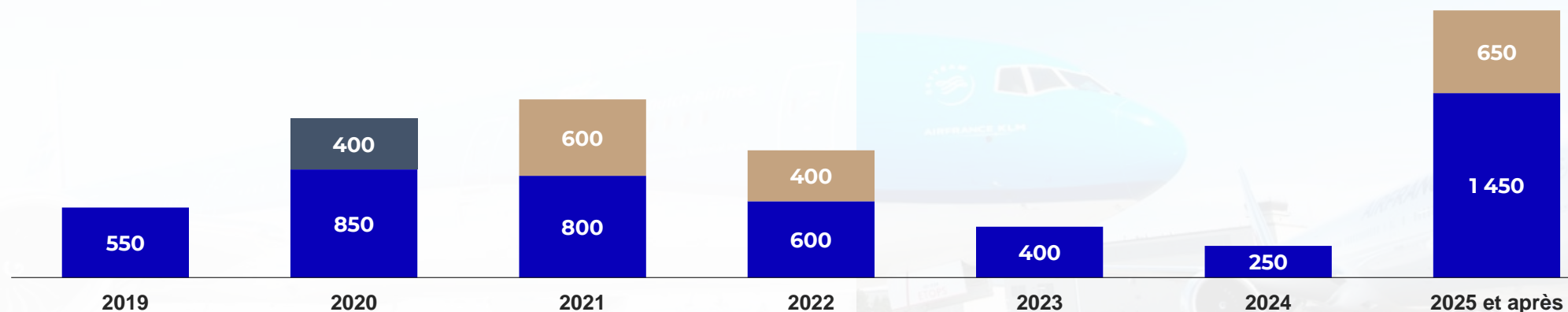
KLM

Fonds de pension à prestations définies pour le personnel au sol.

Profil de remboursement de la dette au **30 juin 2019**

Profil de remboursement de la dette⁽¹⁾

En m€



Air France-KLM obligations senior

Juin 2021 :

AFKL 3,875% (600m€)

Octobre 2022 :

AFKL 3,75% (400m€)

Mars 2026 :

AFKL 0,125% (500m€, Convertible « Océane »)

Décembre 2026 :

AFKL 4,35% (145m\$)

Air France-KLM Obligation subordonnée perpétuelle :

AFKL 6,25% Perp Call date 2020 (403m€)

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

(1), Excluant les paiements de dettes des locations opérationnelles et les emprunts perpétuels de KLM