

Présentation des résultats

Résultats au 31 décembre 2021

17 février 2022





Faits marquants 2021



Benjamin Smith
Directeur général
Air France-KLM



Des jalons encourageants pour Air France-KLM en 2021 en vue d'une reprise...



EBITDA POSITIF à 745m €



- Hausse de la capacité du Réseaux passage de **48%** à **72%** en 2021 (indice 2019)
- Taux de remplissage passant de 40 % à 71 % en 2021
- Moyen-courrier, Afrique, Caraïbes et Océan Indien sont les périmètres les plus performants



- **Taux de remplissage de 75%**
- Capacité proche des niveaux de 2019 au T3 et au T4 grâce à **la croissance de Transavia France**



- Des performances supérieures à celles des années précédentes avec des **yields et des coefficients de remplissage très élevés**, entraînant une **augmentation de 26 % des recettes unitaires par rapport à 2020**



- **Marge opérationnelle positive à 3,1% en 2021**

... avec des avancées stratégiques significatives



Accélération de notre transformation pour atteindre nos objectifs moyen terme



Accord historique entre le Groupe et Airbus avec la commande de plus de 100 avions de nouvelle génération qui permettra de simplifier la flotte et de réduire les émissions de CO2



Engagement à atteindre l'objectif de zéro émission nette d'ici 2050, engagement SBTi et première notation ESG sollicitée dans l'industrie du transport aérien



Amélioration du service à bord et des salons, 2022 APEX World class pour KLM et 1ère compagnie aérienne européenne pour Air France aux Skytrax 2021 Awards



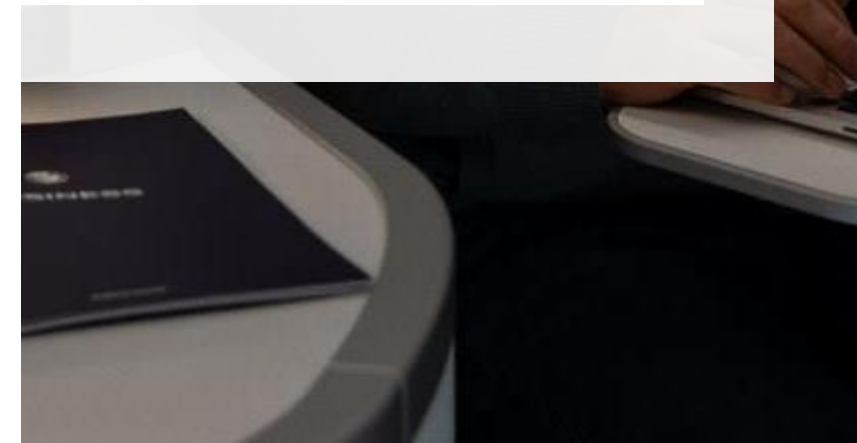
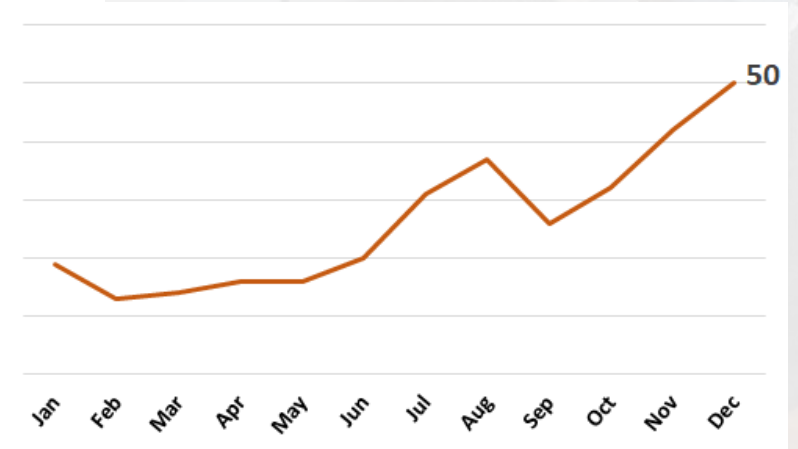


Reprise graduelle mais régulière du trafic Corporate

- Chiffre d'affaires Corporate 2021 **encore faible** par rapport à 2019 (indice 30), mais avec **une tendance haussière en fin d'année** (indice 50 en décembre)
- Tendance positive **portée par le Long Courrier**, grâce à un assouplissement partiel des restrictions de voyage et à la réouverture des frontières américaines
- Au contraire, **le Court et Moyen Courrier est freiné par la vague Omicron** (restrictions de voyage imposées par plusieurs entreprises, travail à domicile, auto-isolement des individus, ...)
- Le début de l'année 2022 est toujours affecté par la situation sanitaire mais la **tendance est à nouveau positive, portée par les petites et moyennes entreprises**. Plusieurs grandes entreprises multinationales commencent (ou prévoient) de reprendre les voyages (ex : la semaine dernière Total Energies a levé son gel partiel des déplacements après 2 mois)
- Nous continuons à **renforcer nos relations avec nos clients Corporate** pour gagner des parts de marché et **préparer l'avenir** (ex : groupes de discussion avec les grands comptes pour co-concevoir l'offre Corporate de demain)



Chiffre d'affaires Corporate Long Courrier 2021 vs. 2019 (Index)



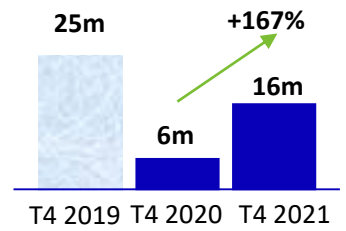


Résultat d'exploitation du T4 2021 supérieur au T4 2019

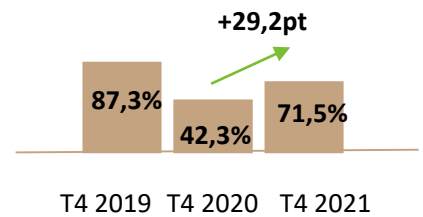
- Forte amélioration des résultats au T4 2021 avec des résultats d'exploitation positifs pour les activités réseaux et maintenance.



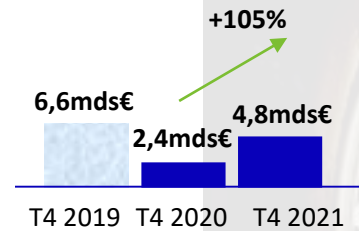
Passagers transportés



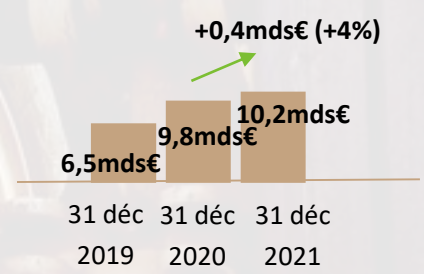
Coefficient de remplissage Passage



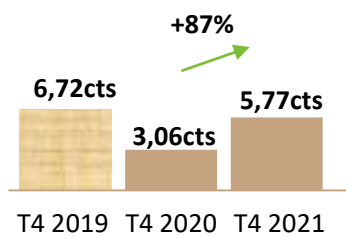
Revenus Groupe



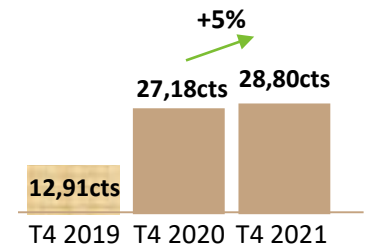
Liquidités disponibles



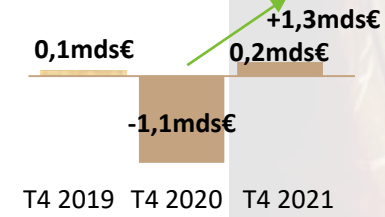
Recette unitaire Passage



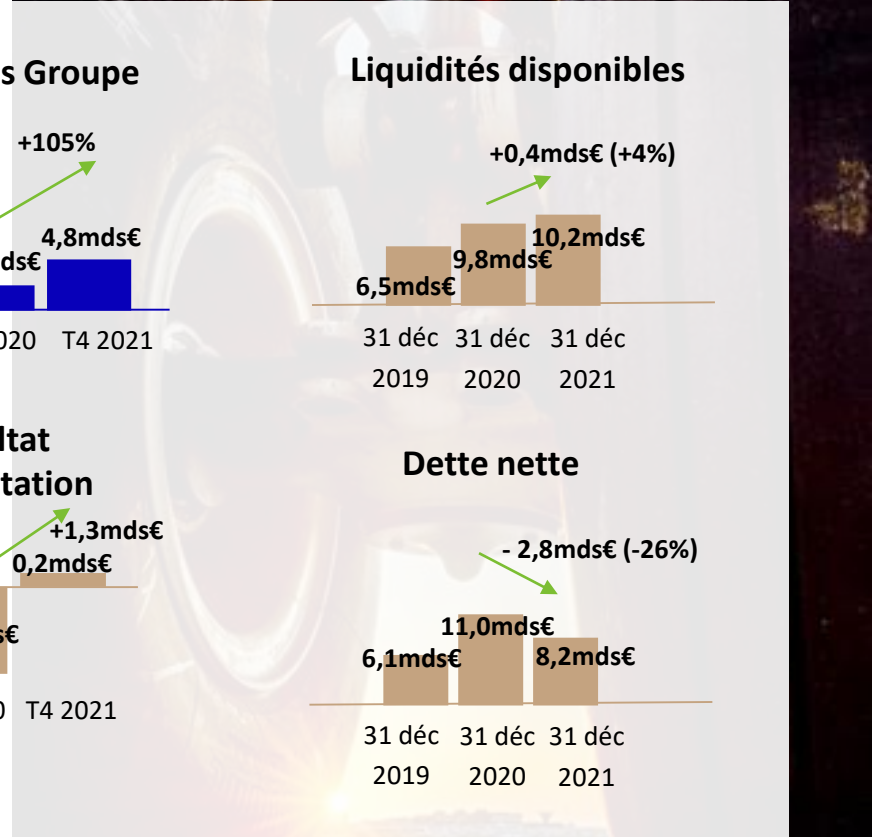
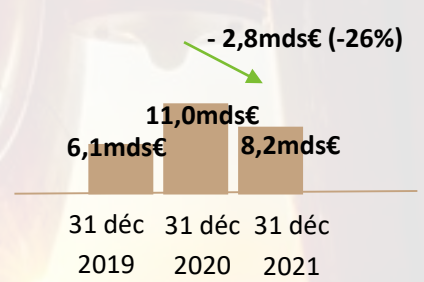
Recette unitaire Cargo



Résultat d'exploitation



Dettes nettes





Résultats au 31 décembre 2021

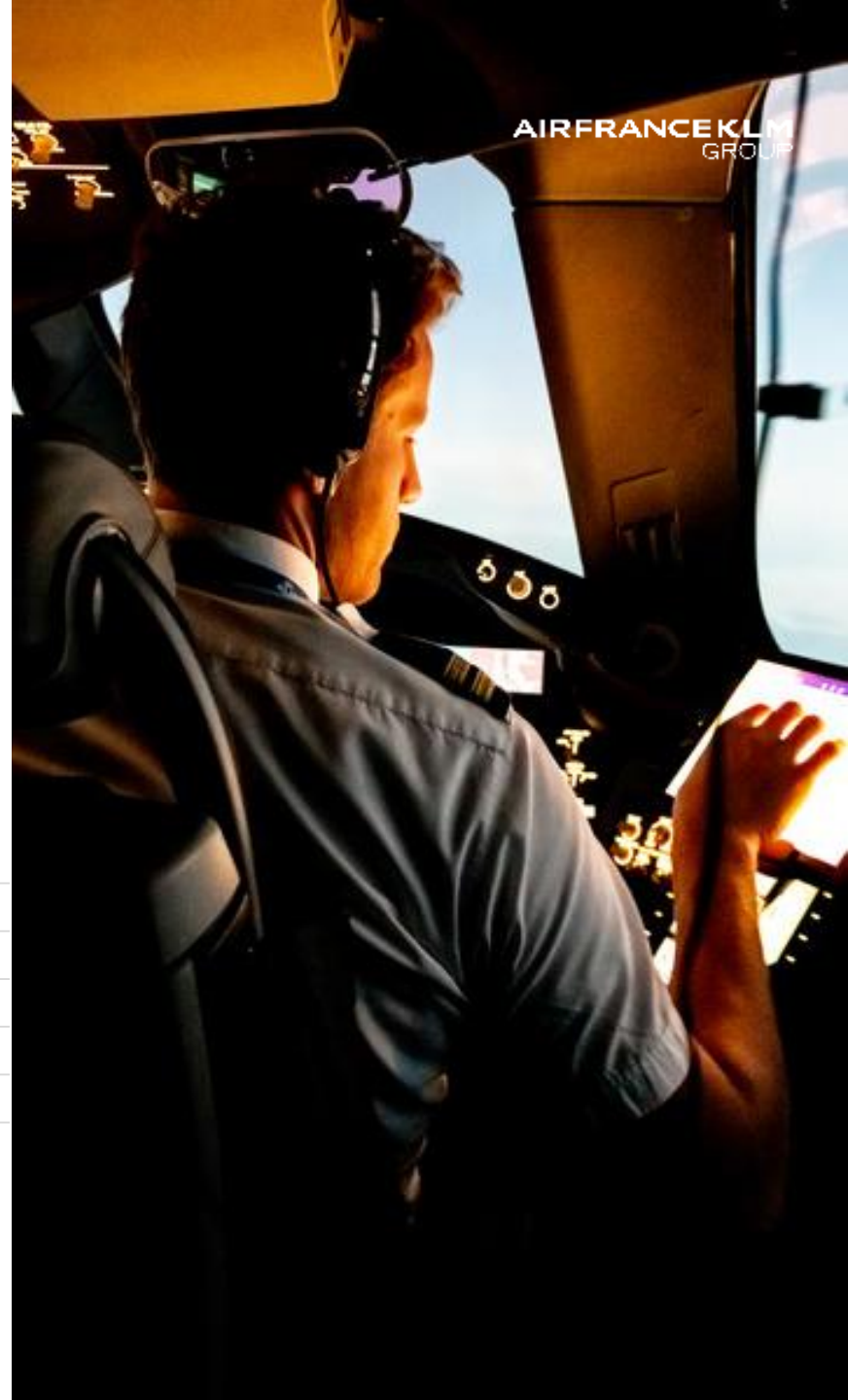


Steven Zaat
Directeur financier
Air France-KLM

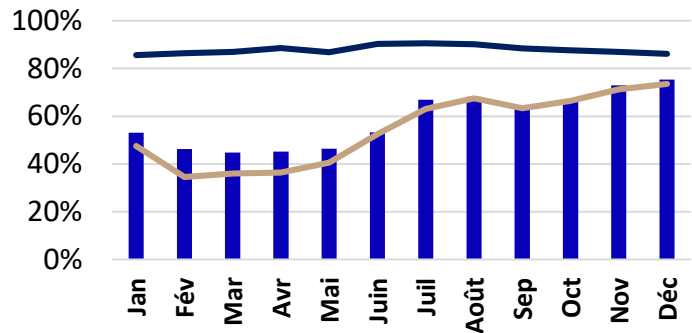


Réseaux: Excellentes performances sur le long-courrier. L'impact des fermetures est visible en décembre sur le moyen-courrier et les vols intérieurs

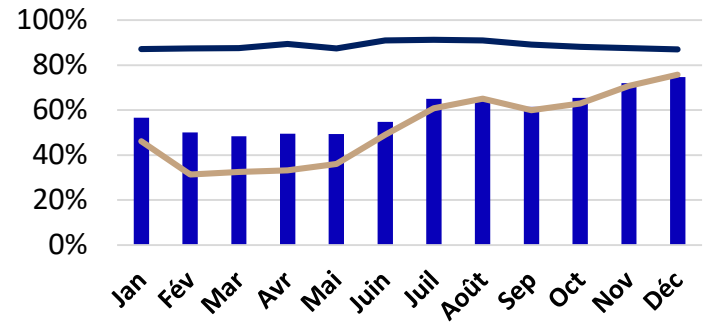
AIRFRANCE KLM GROUP



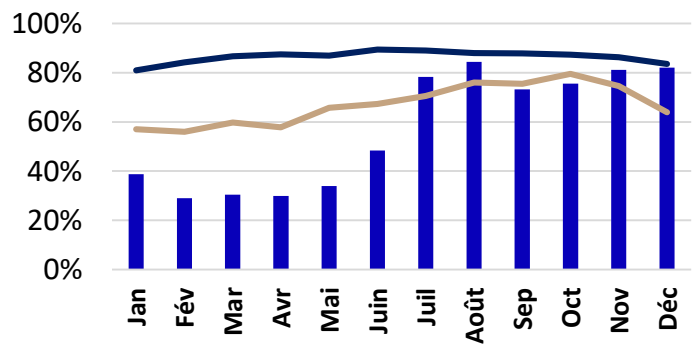
Total



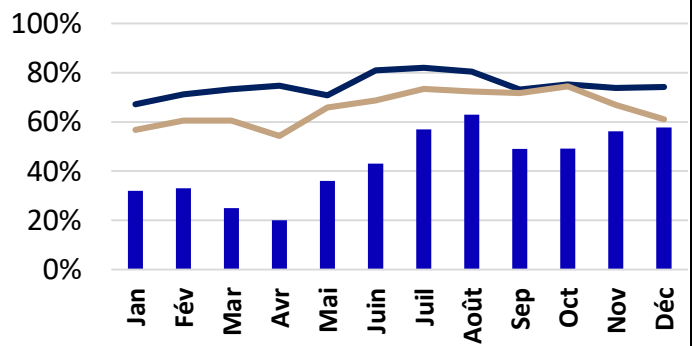
Long-courrier



Moyen-courrier



Domestique France

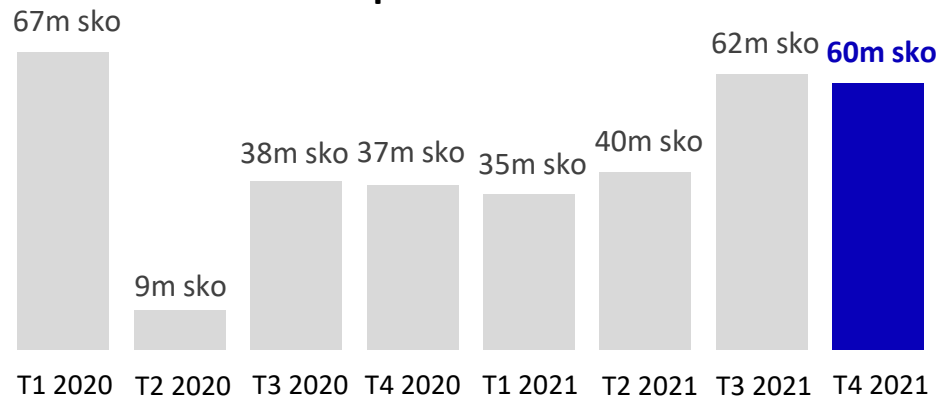


■ SKO index vs 2019 — LF 2019 — LF 2021

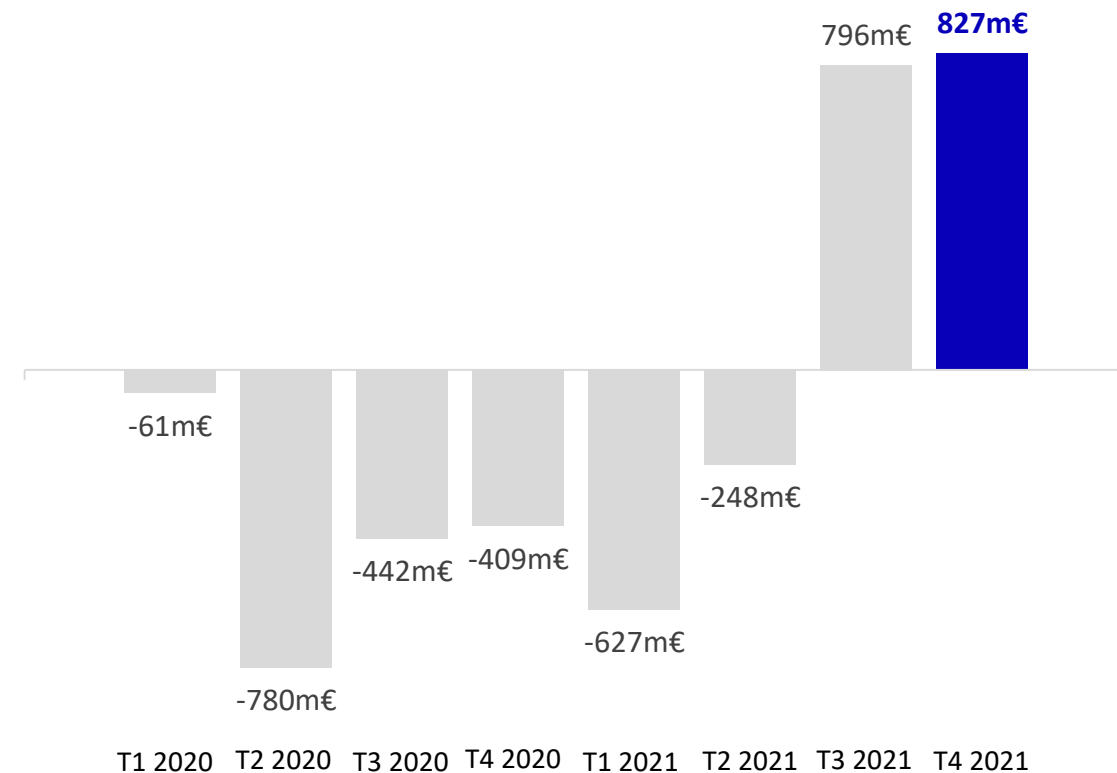


Forte évolution de l'EBITDA au second semestre 2021

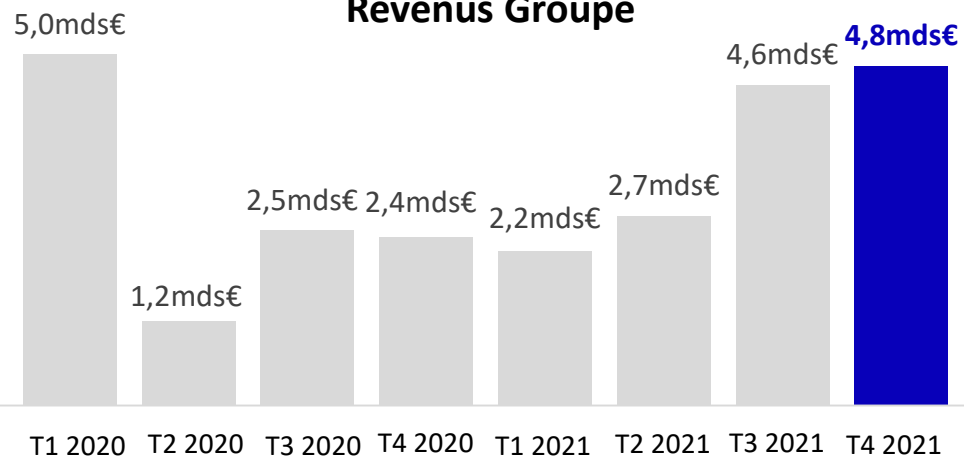
Capacité en SKO



Evolution de l'EBITDA



Revenus Groupe





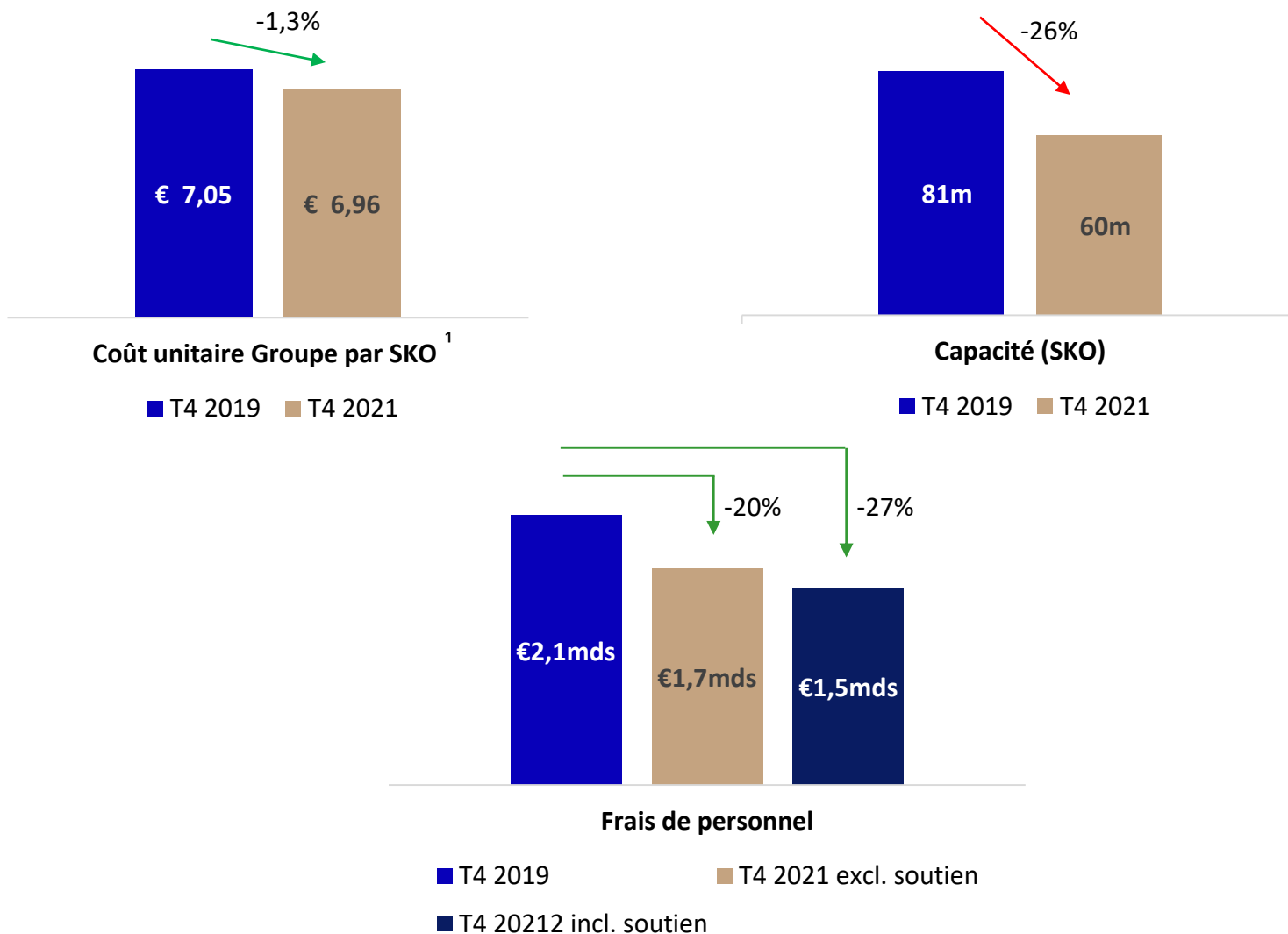
Marge opérationnelle à 3,7 %, supérieure au niveau du T4 2019

	T4 2021	T4 2020 ⁽¹⁾	T4 2019	Variation versus 2020	Variation versus 2019
Recettes (m€)	4 838	2 363	6 617	+2 475m	-1 779m
Dépenses carburant (mds€)	937	506	1 393	+ 431m	- 456m
EBITDA (m€)	827	- 409	865	+1 236m	- 38m
Résultat d'exploitation (m€)	178	-1 136	94	+1 314m	+ 84m
Marge d'exploitation	3,7%	-48,1%	1,4%	+51,8 pt	+2,3 pt
Résultat net, part du groupe (m€)	- 127	-1 001	155	+ 874m	-1 156m
Cash flow libre d'exploitation ajusté (m€)	225	-2 115	- 505	+2 340m	-1 610m



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

Coût unitaire du groupe en baisse par rapport T4 2019 avec une capacité inférieure de 26 %








(1) Prix du carburant après couverture T4 2021 682 \$, T4 2019 691 \$ et pas de correction de devise



Résultat d'exploitation positif pour les activités Réseaux et la Maintenance

T4 2021 versus T4 2020

	Capacité ⁽¹⁾	Recette unitaire ⁽²⁾ Change const.	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge d'exploitation	Variation
Réseaux	 +53,3%	+92,0%	3 223	+186,2%	146	+1 027m	3%	+47 pt
	 +10,5% ⁽³⁾	+5,0%	1 020	+18,6%				
Transavia	 +202,4%	+37,7%	326	+283,6%	-37	+ 56m	-11%	+98 pt
Maintenance			263	-8,1%	69	+ 246m	9%	+38 pt
Groupe	 +61,8%	+40,5%	4 838	+104,7%	178	+1 314m	4%	+52 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





T4 : Résultat d'exploitation positif pour les deux compagnies aériennes

	T4 2021 versus T4 2020	Capacité variation	Recettes (m€)	Variation annuelle	Résultat d'exploitation (m€)	Variation annuelle	Marge d'exploitation	Variation annuelle	Dette nette (m€)	Variation 31 déc 2020
AIRFRANCE		+91%	2 950	+119%	52	+1 043	2%	+75 pt	4 911	-2,421
KLM		+36%	2 038	+79%	127	+ 278	6%	+20 pt	3 136	-400
AIRFRANCE KLM GROUP		+62%	4 838	+105%	178	+1 314	4%	+52 pt	8 216	-2,833

- Le plan de transformation d'Air France se traduit par un résultat d'exploitation positif
- KLM retrouve une marge d'exploitation saine grâce à une restructuration rapidement mise en œuvre
- Amélioration du résultat d'exploitation des deux compagnies par rapport au T4 2019, Air France +71m€ et KLM +8m€





Année : Forte amélioration du résultat d'exploitation des deux compagnies au second semestre 2021



S1 2021 vs S1 2020	Capacité variation	Recettes (m€)	Variation annuelle	Résultat d'exploitation (m€)	Variation annuelle	Marge d'exploitation	Variation annuelle	Dette nette (m€)	Variation 31 déc 2020
AIRFRANCE	-14,0%	2 987	-16,4%	-1 409	+ 187	-47,2%	-3 pt	4 413	-2 918
KLM	+11,4%	2 137	-24,8%	- 522	+ 246	-24,4%	+3 pt	3 760	+ 224
AIRFRANCEKLM GROUP	-2,7%	4 910	-20,8%	-1 934	+ 436	-39,4%	-1 pt	8 344	-2 705

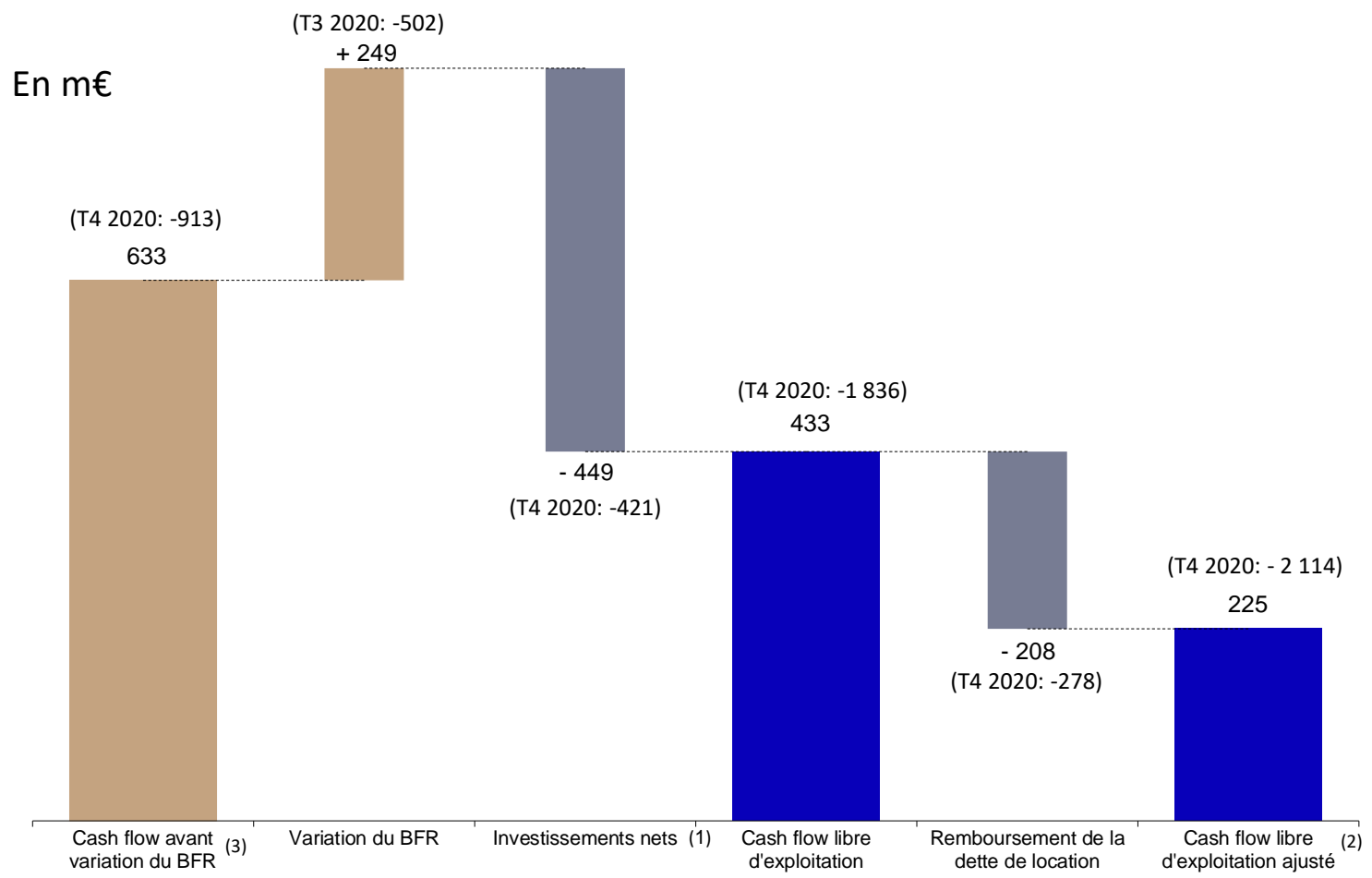
S2 2021 vs S2 2020	Capacité variation	Recettes (m€)	Variation annuelle	Résultat d'exploitation (m€)	Variation annuelle	Marge d'exploitation	Variation annuelle	Dette nette (m€)	Variation 31 déc 2020
AIRFRANCE	+84,0%	5 757	+102,6%	6	+1 805	0,1%	+63 pt	4 911	-2 421
KLM	+41,5%	3 928	+72,4%	295	+ 681	7,5%	+24 pt	3 136	- 400
AIRFRANCEKLM GROUP	+62,2%	9 405	+92,4%	308	+2 493	3,3%	+48 pt	8 216	-2 833

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

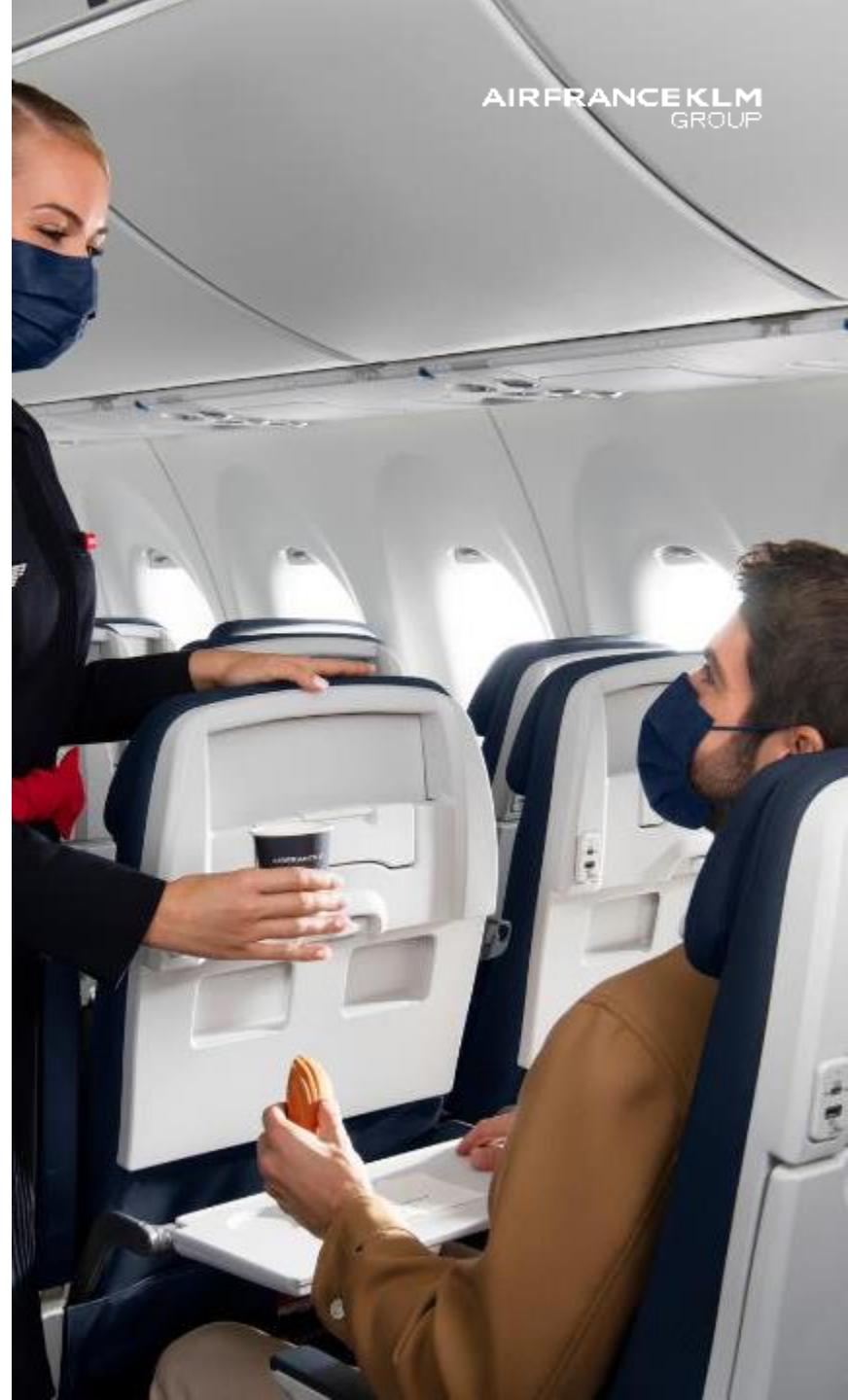


Cash flow libre d'exploitation ajusté positif pour le troisième trimestre consécutif

T4 2021 Cash-flow libre d'exploitation



(1) Investissements nets réduits par plusieurs opérations de sales & leaseback
 (2) Cash Flow libre d'exploitation ajusté = Cash Flow libre d'exploitation après déduction des remboursements de dettes de location
 (3) Comportant un cash-out de 78 m€ au titre de la restructuration

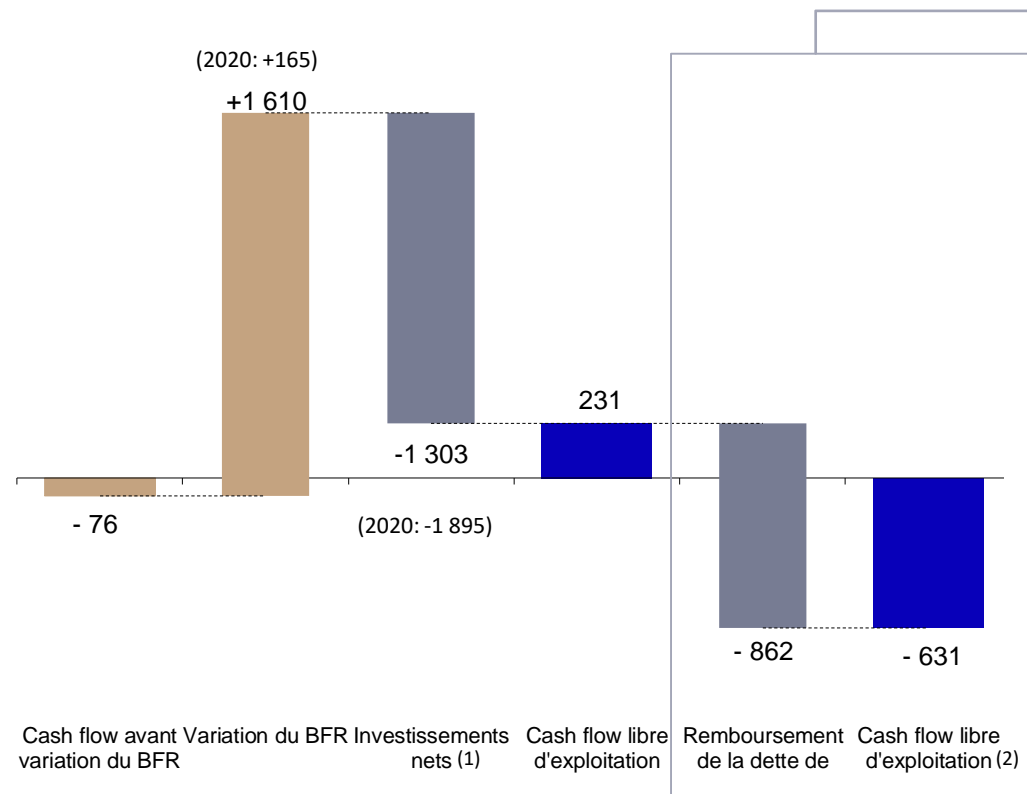




Année : réduction de la dette nette de 2,8mds€

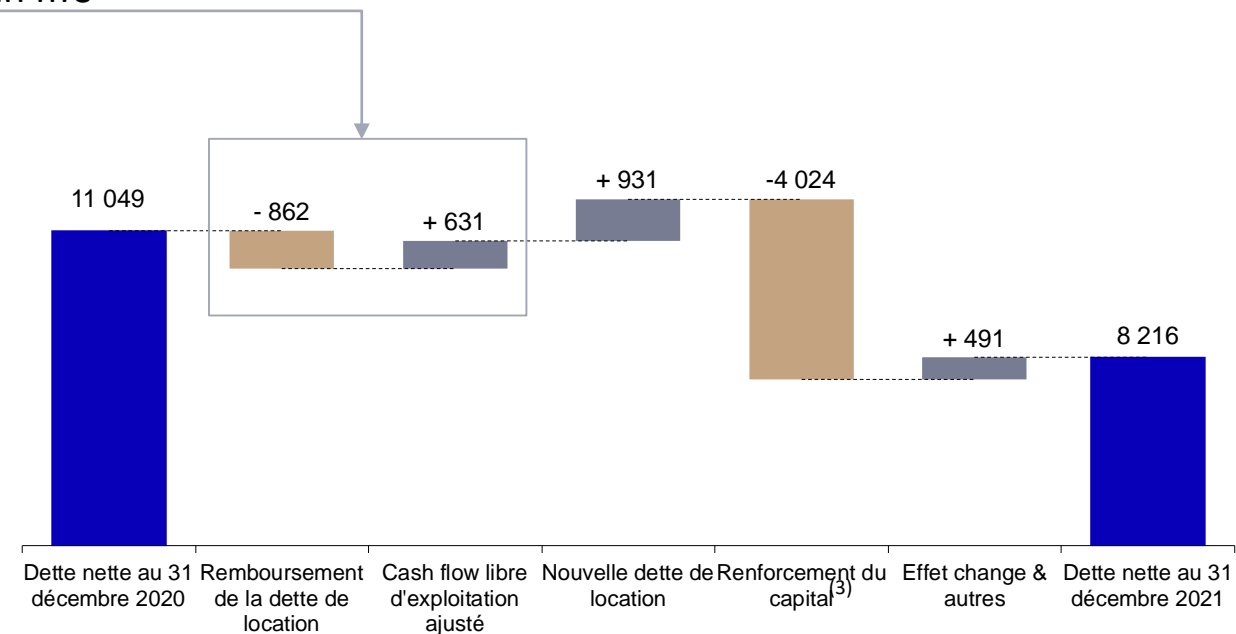
2021 Evolution du cash-flow libre

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

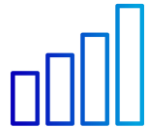
(3) Consiste en une augmentation de capital de 1md€ et la conversion du prêt de l'État français de 3mds€ en 3 obligations perpétuelles



Mesures envisagées pour renforcer le bilan

Air France-KLM envisage maintenant d'entamer une nouvelle étape de mesures de renforcement des fonds propres, qui pourrait consister en :

- **une augmentation de capital** avec maintien du droit préférentiel de souscription pour les actionnaires;
- **une émission d'instruments de quasi-fonds propres**, tels que des obligations perpétuelles sèches et convertibles, afin d'accélérer le remboursement des aides publiques;
- **des mesures supplémentaires de renforcement des fonds propres**, notamment un projet potentiel en cours de refinancement des actifs pour un montant pouvant atteindre 500 millions d'euros, par le biais d'obligations privées perpétuelles classées en fonds propres.



Au total, ces émissions de fonds propres et de quasi-fonds propres pourraient représenter jusqu'à **4,0 milliards d'euros**.



Les actionnaires de référence existants soutiennent ces mesures de renforcement des fonds propres ; certains d'entre eux envisageront d'y participer, notamment l'État français et l'État néerlandais, au prorata et par voie de compensation de créances, via compensation partielle de leur soutien respectif.



Air France-KLM est en effet résolue à **rembourser dès que possible les aides d'Etat** pour s'affranchir des contraintes opérationnelles et stratégiques du cadre temporaire de la Commission européenne.



Cette nouvelle étape dans les mesures du plan de recapitalisation vise à restaurer davantage les fonds propres et à atteindre un ratio dette nette / EBITDA compris entre **2,0x et 2,5x** d'ici 2023 (en excluant le prêt de l'actionnaire néerlandais qui est actuellement comptabilisé comme une dette), en fonction notamment du dimensionnement des mesures envisagées

Air France-KLM envisage de rester flexible sur la structure des transactions ainsi que sur le séquençage et le montant de chaque instrument en fonction des conditions de marché
Les recettes des émissions des obligations convertibles et non convertibles seraient intégralement allouées au remboursement des obligations perpétuelles détenues par les Etats, conformément à l'article 77 bis du TF Covid19 européen
Certaines de ces mesures sont également soumises à l'approbation de la Commission Européenne, aux autorisations réglementaires et aux conditions de marché



Perspectives

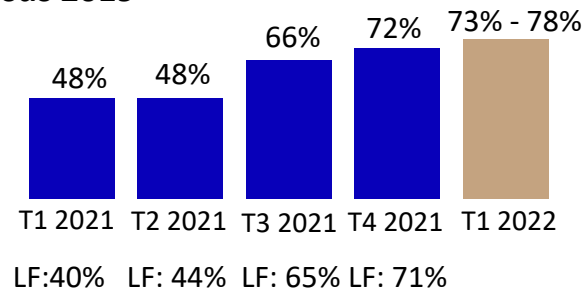
Résultats au 31 décembre 2021



Air France et KLM estiment atteindre au T1 2022 des niveaux de capacité de 73% à 78% par rapport au T1 2019



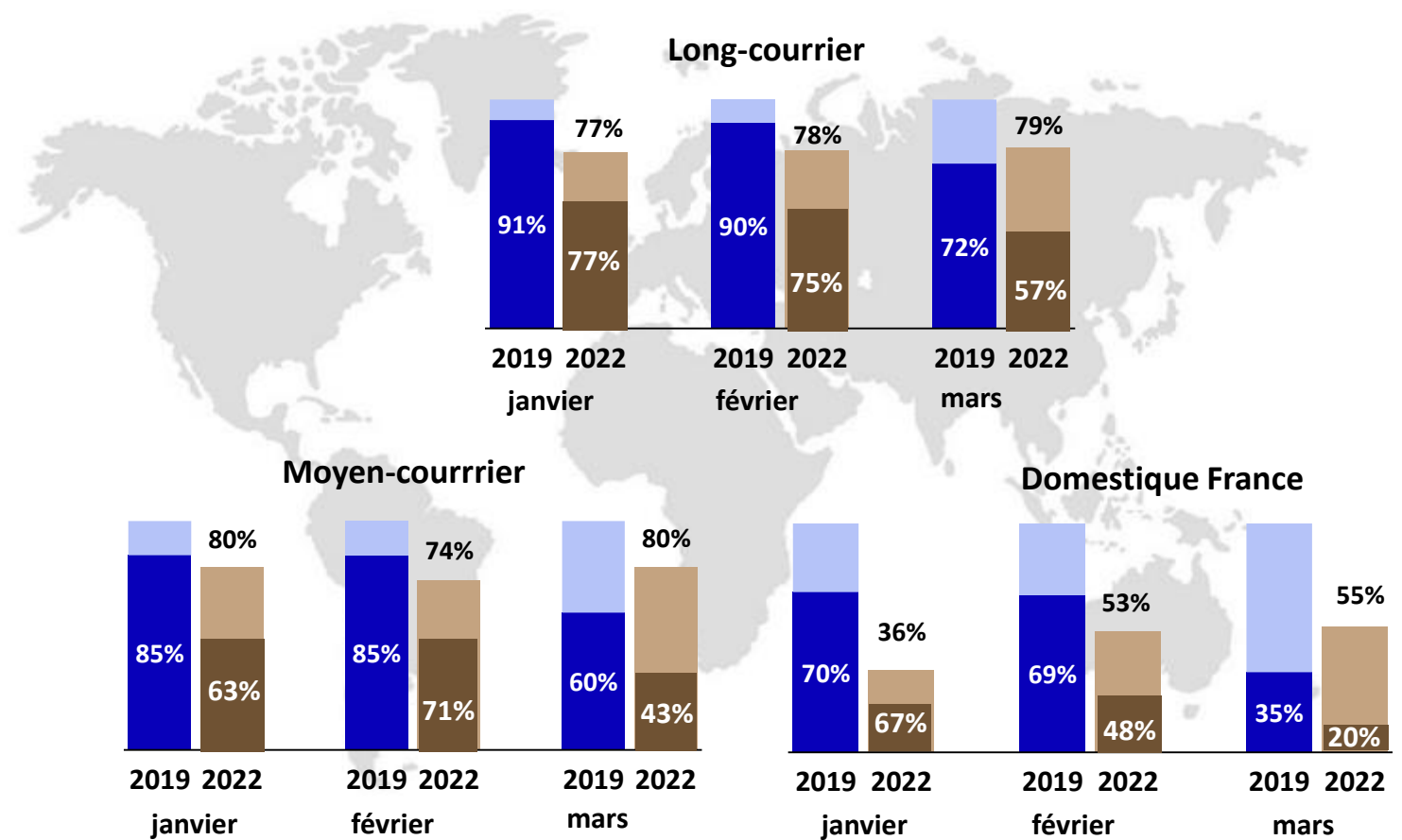
Capacité en SKO de l'activité réseaux passage versus 2019



- La capacité du T4 est conforme aux prévisions fournies lors de la présentation des résultats du T3.
- Pour l'année 2022, pas encore de prévisions en raison de l'incertitude concernant la situation sanitaire et la réouverture du Japon et de la Chine.

Capacité et réservations de l'activité réseaux passage

Photo du 14 février 2022 et 2019



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



Trésorerie à un niveau suffisant de 10,2mds€

10,2mds€ de liquidités à fin septembre

2,5mds€
prêts non
tirés

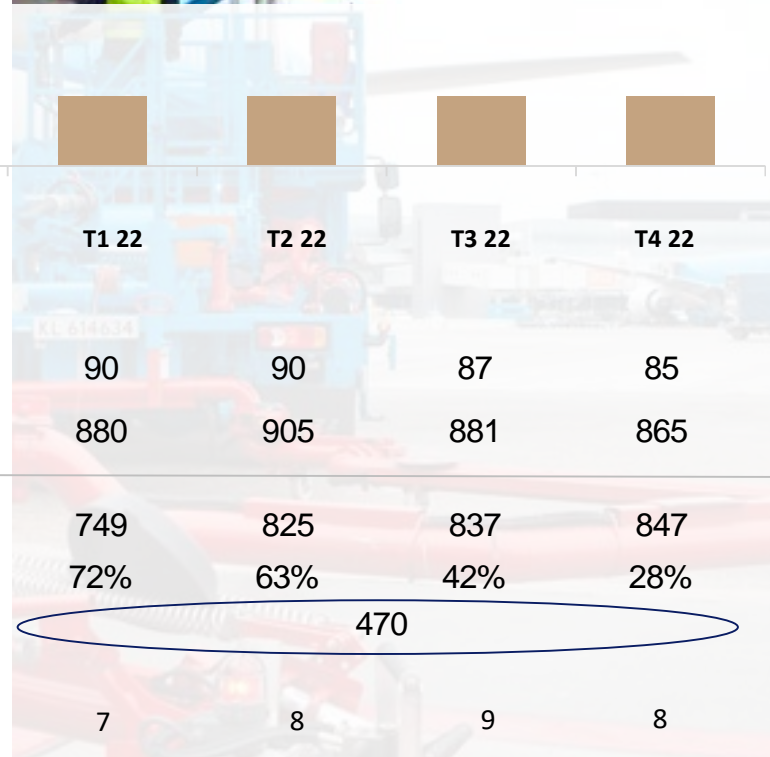
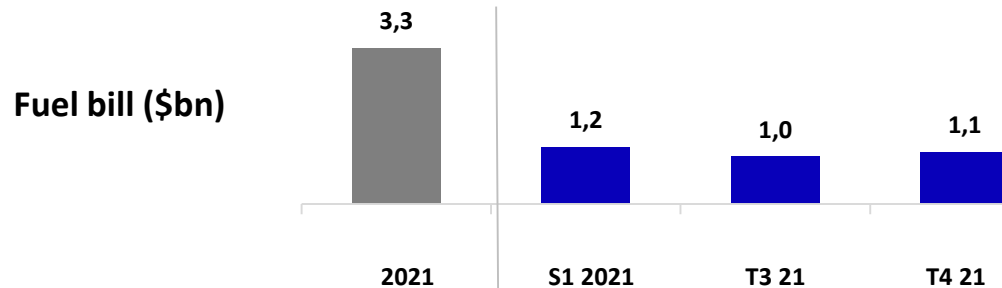
7,7mds€
de
liquidités

- L'EBITDA devrait se situer autour du seuil de rentabilité au T1 2022 dans le contexte international actuel
- Les dépenses d'investissement nettes pour l'exercice 2022 sont estimées à environ 2,5mds€, dont 80 % pour la flotte et les éléments liés à la flotte et 20 % pour l'informatique et les services au sol.





Résultat positif de couverture de 470m\$ estimé en 2022



Prix du marché	2021			
	2021	S1 2021	T3 21	T4 21
Brent (\$ par bbl)	71	65	73	80
Jet fuel (\$ par tonne)	676	585	688	784

Prix après couverture	2021			
	2021	S1 2021	T3 21	T4 21
Jet fuel (\$ par tonne)	619	563	621	694
% de la consommation déjà couverte	82%	105%	68%	62%
Résultat de couverture (in \$ m)	300	50	100	150



Carburant aviation durable en k tonnes métriques

Year	Carburant aviation durable (k tonnes métriques)
T1 22	7
T2 22	8
T3 22	9
T4 22	8

Basé sur la courbe à terme au 14 février 2022. Prix du jet fuel, coûts de mise à bord inclus



Plan de restructuration de KLM mis en œuvre, poursuite de la transformation d'Air France avec des bénéfices structurels supérieurs de 100m€ par rapport au plan précédent

Coût du personnel



Flotte, fournisseurs et achats



Efficacité du carburant



Autres coûts opérationnels



-800m€

Bénéfices structurels à fin 2021
versus 2019

-1,4mds €

Bénéfices structurels à fin 2022
*-1,0mds € à fin 2021
versus 2019*

-5,5k ETP, -17%

À fin 2021

-8,5k ETP, -17%

À fin 2022,
-7,8k (-16%) ETP à fin décembre 2021

Réduction des avantages salariaux (jusqu'à -20 %) et mécanisme NOW 2 mois au T4 et pour le T1 2022

Activité partielle longue durée en place jusque fin 2022

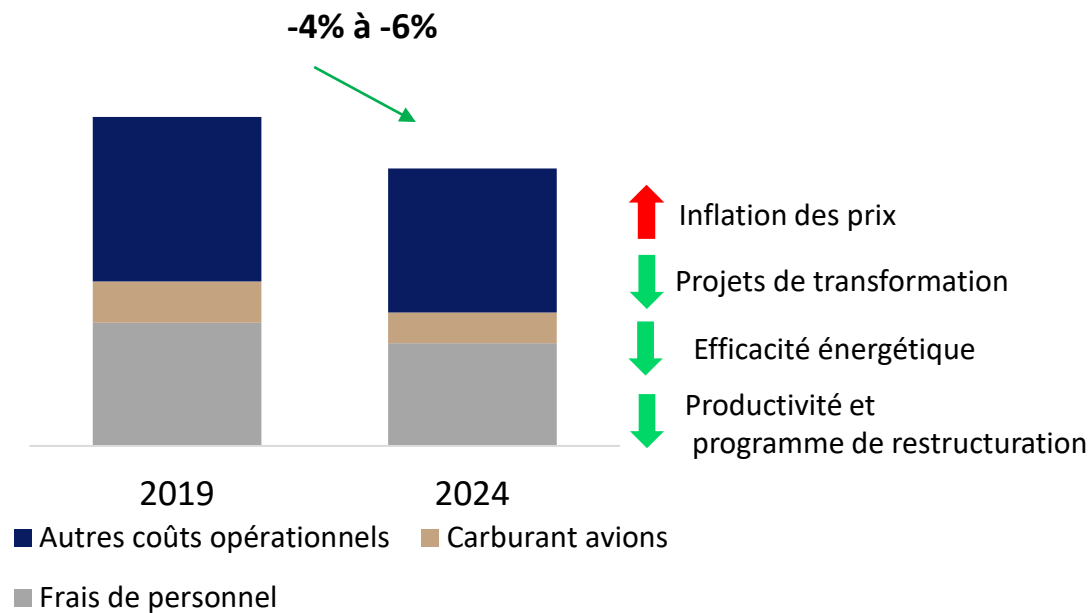
¹Excluant Transavia France



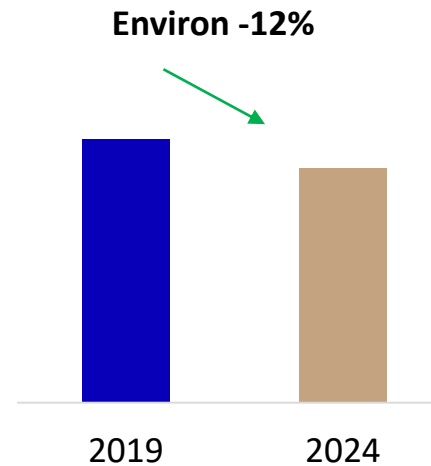
Baisse du coût unitaire du groupe de 4 à 6 % à prix du carburant constant lorsque les capacités reviennent au niveau de 2019, grâce aux projets de restructuration et de transformation

AIRFRANCE KLM GROUP

Évolution du coût unitaire à prix du carburant constant



Evolution des ETP Groupe¹



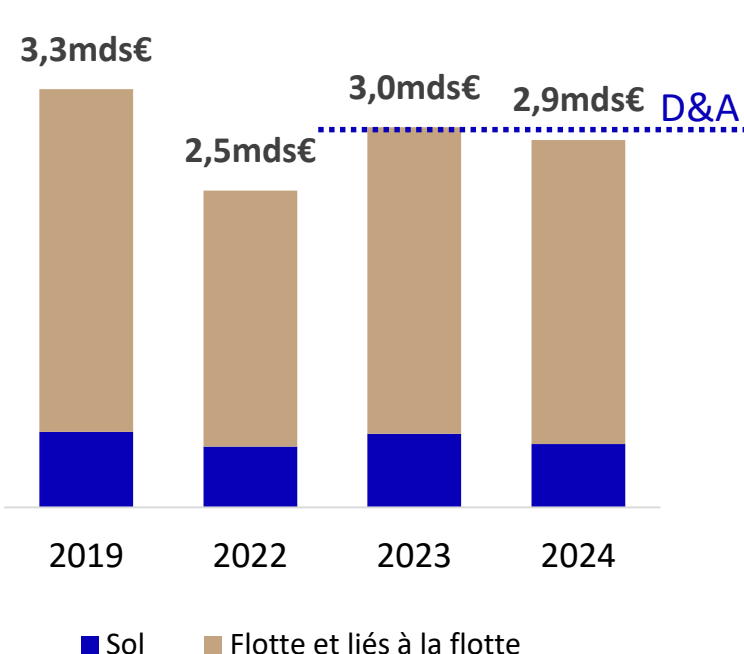
(1) Excluant Transavia France



Des dépenses d'investissement réduites à une moyenne de 2,8mds€ par an avec un programme ambitieux de renouvellement de la flotte



Investissements nets



- Investissements en ligne avec les amortissements et dépréciations annuels de 2019 (D&A)¹
- Réduit par rapport aux 4mds€ initiaux (journée investisseurs 2019)
- 50% de location opérationnelle pour les années à venir
- Réduction des coûts de location opérationnelle par rapport à 2019

(1) Comportant le produit de la cession d'immobilisations corporelles et incorporelles.



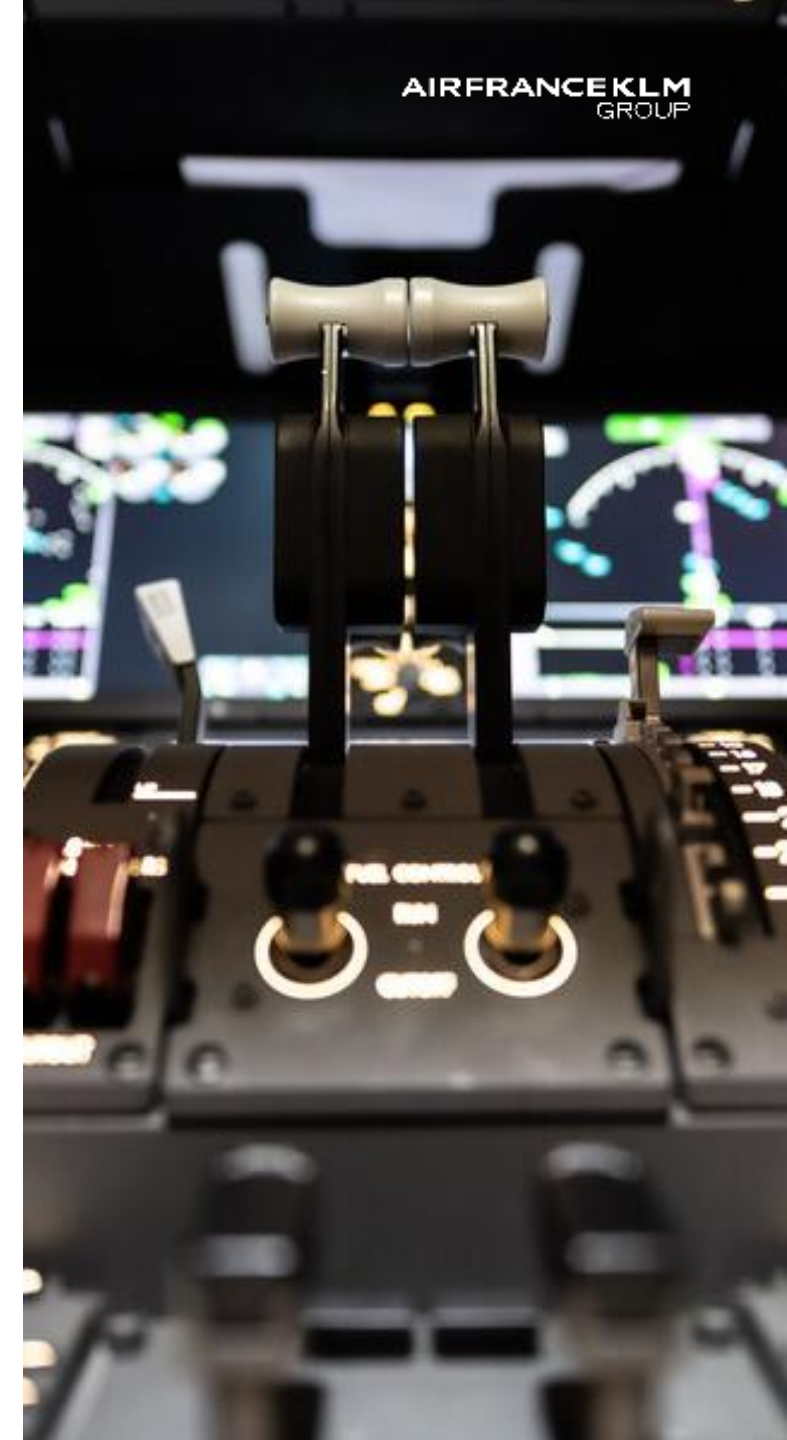
Maintien de l'objectif de marge opérationnelle à moyen terme du groupe Air France-KLM

Perspectives



1. Retour des capacités au niveau de 2019 en 2024
2. Baisse du coût unitaire de 4 à 6 % à prix de carburant constant lorsque les capacités reviendront au niveau de 2019
3. Marge d'exploitation de 7-8 % à partir de 2024
4. Le cash flow libre d'exploitation ajusté devrait être positif en 2023, hors éléments exceptionnels⁽¹⁾
5. Dette nette / EBITDA d'environ 3x en 2023, sera abaissé entre 2x et 2,5x en fonction de la deuxième étape de la recapitalisation

(1) Les éléments exceptionnels comprennent le paiement du litige cargo et les reports de charges sociales accumulées pendant la période du Covid-19





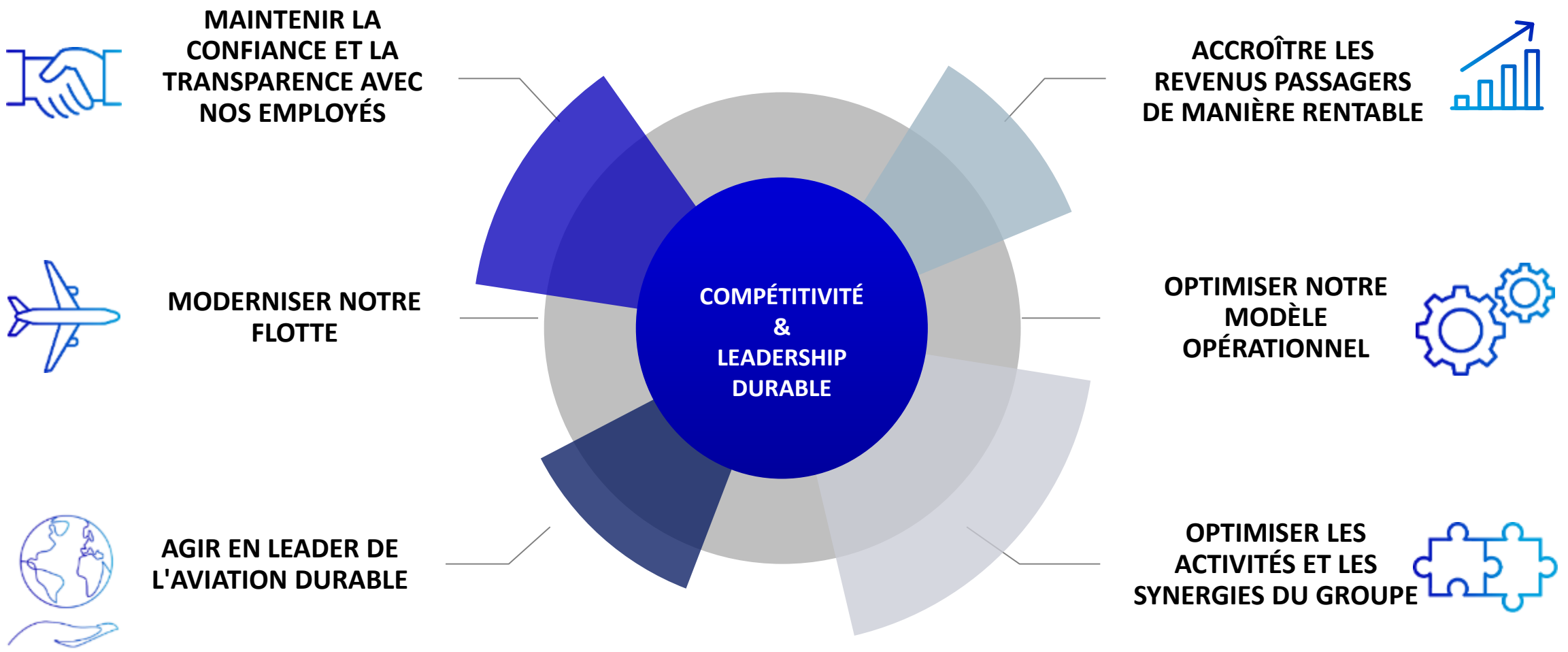
Faits marquants stratégiques



Benjamin Smith
Directeur général
Air France-KLM



Exécution efficace du plan stratégique, ouvrant la voie à une position durable de leader européen de l'aviation





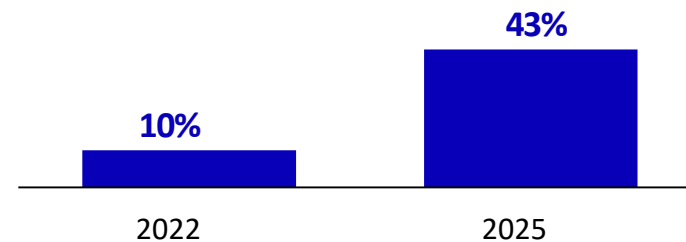
Renforcer nos leviers environnementaux pour respecter nos engagements

AGIR EN LEADER DE L'AVIATION DURABLE

- Atteindre -50% d'émissions de CO2 sur le réseau domestique français en 2024¹, **l'un des objectifs environnementaux les plus ambitieux en Europe**
- Maintenir la trajectoire de renouvellement de notre flotte avec des **avions à plus faible consommation carburant**
- **Augmenter l'apport de SAF pour atteindre 5% en 2030**, en s'appuyant sur le succès de nos offres Corporate (déjà 70 contrats signés) et de nos offres Volontaires, avec comme **base une contribution systématique de SAF** dans le prix des billets
- **Renforcer tous les autres leviers à notre disposition**, tels que l'éco-pilotage, l'électrification des équipements au sol et la compensation carbone.

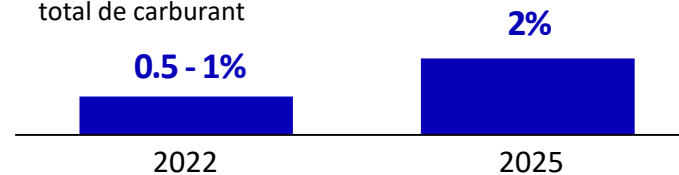
Avions Nouvelle Génération du Groupe

% flotte Groupe



Engagement du Groupe sur le volume de SAF

% de SAF sur le volume total de carburant



(1) Comparé aux émissions de CO2 sur le réseau domestique français en 2019

Nos avions Nouvelle Génération permettent de **réduire d'au moins 15 % les émissions de CO2** par rapport aux avions ancienne génération



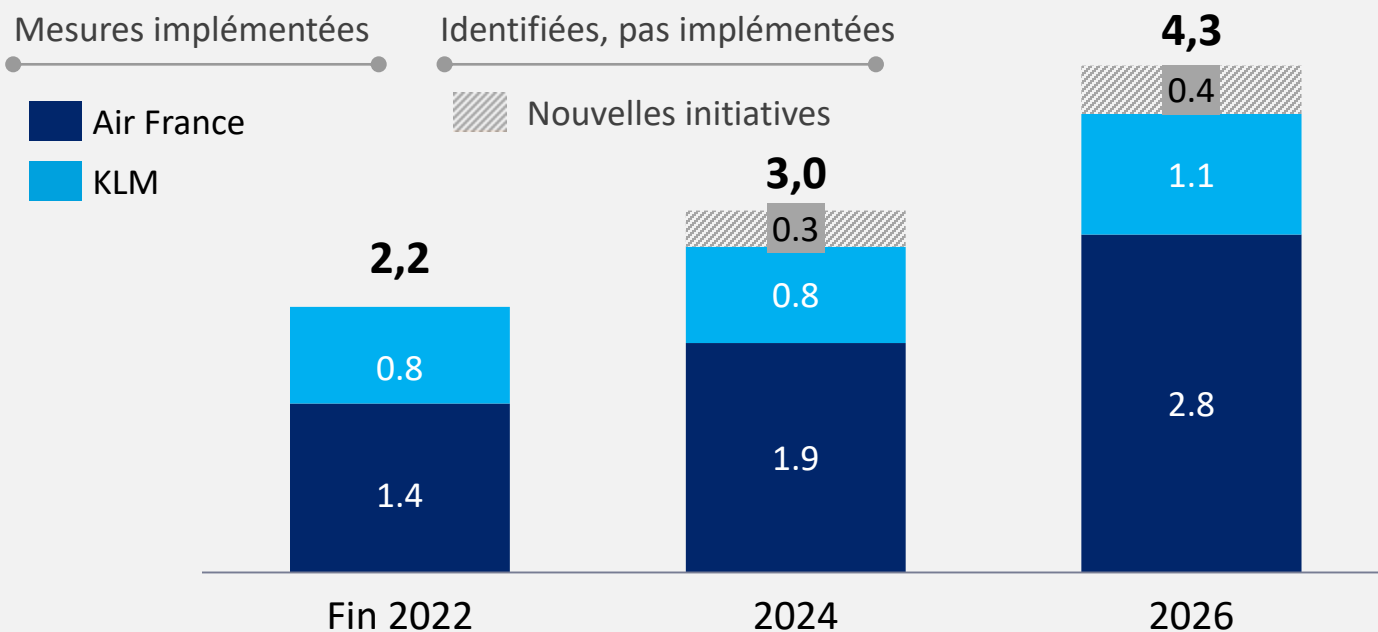


Programmes de transformation accélérés et étendus, avec plus de 4mds€ de gains d'ici 2026

OPTIMISER NOTRE MODÈLE OPÉRATIONNEL

Bénéfices du programme de transformation

En milliards d'€





Transformation en bonne voie pour atteindre une marge opérationnelle de 7-8% d'ici 2024

OPTIMISER NOTRE MODÈLE OPÉRATIONNEL

Initiatives	Gains d'ici à 2024	Actions clefs
Optimisation des dépenses externes	0.5md€	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réduction des coûts externes ✓ Restructuration du réseau domestique France
Réduction des coûts de main-d'œuvre	1.4mds€	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Réduction de ~12 % des ETP en 2024¹ ✓ Simplification de l'organisation
Efficacité Énergétique flotte	0.4md€	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Renouvellement de la flotte ✓ ~30% d'appareils Nouvelle Génération en 2024
Nouveaux flux de revenus	0.4md€	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Flying Blue Pay & hausse des programmes partenaires ✓ Innovation de l'offre : personnalisation, services auxiliaires
Nouvelles initiatives pas encore mises en œuvre	~0.3md€	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Achats: sourcing, demande, spécification ✓ Synergies supplémentaires pour le groupe



3 mds€ de bénéfices structurels d'ici la fin 2024

(1) Excluant Transavia France



Conclusion

Nous avons franchi des étapes importantes en 2021...

Nous **avons augmenté la capacité** et les **coefficients de remplissage** sur l'ensemble du réseau

Notre **activité cargo a continué à surperformer** et l'**activité MRO a retrouvé un résultat d'exploitation positif**

Nous avons poursuivi **nos efforts de restructuration**, qui se sont traduits par des **bénéfices structurels** substantiels

Nos compagnies aériennes sont reconnues comme **des compagnies de choix**

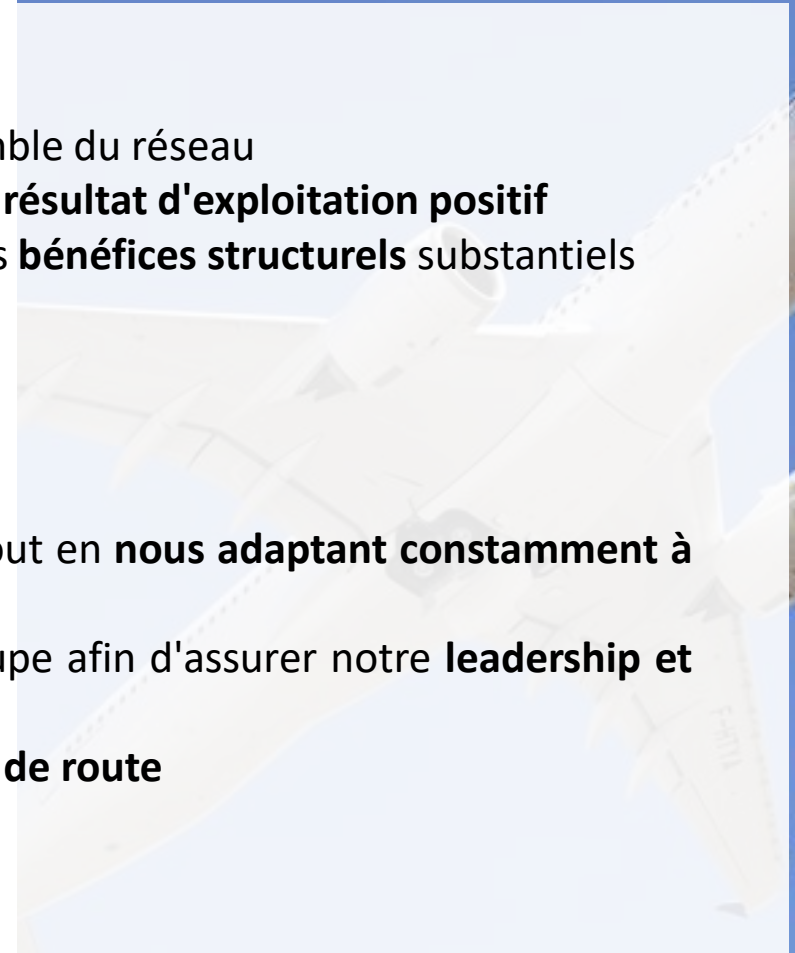
... avec les yeux rivés vers l'avenir

Nous suivons notre **plan stratégique** - notre boussole - à un rythme soutenu tout en **nous adaptant constamment à nos clients**

Nous exécutons une **transformation historique** dans l'ensemble de notre Groupe afin d'assurer notre **leadership et une compétitivité future**

Nous renforçons **nos engagements durables** et mettons en œuvre notre **feuille de route**

Nous, tous les salariés d'Air France-KLM, sommes notre premier atout

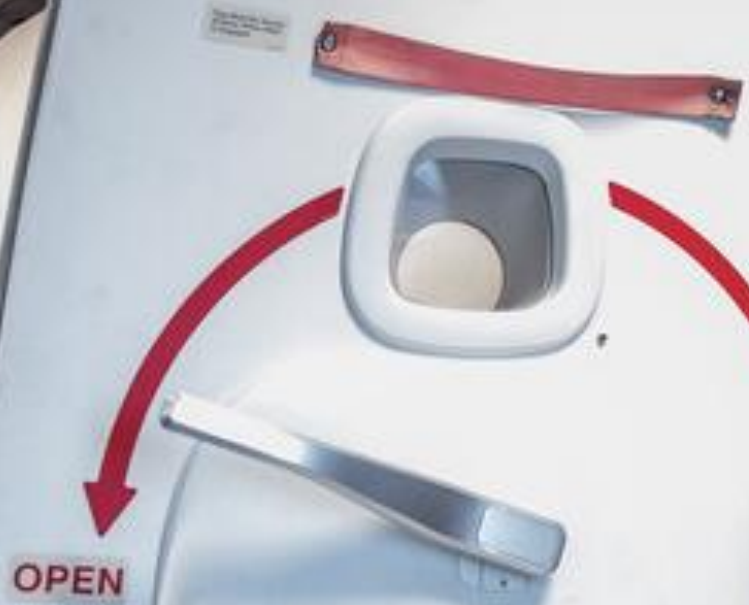




Annexes

Résultats au 31 décembre 2021

AIRFRANCEKLM
GROUP



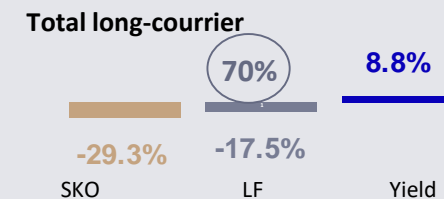
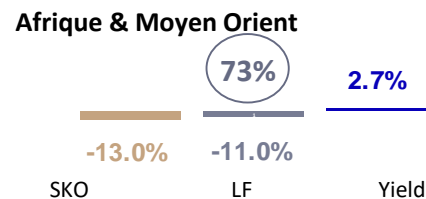
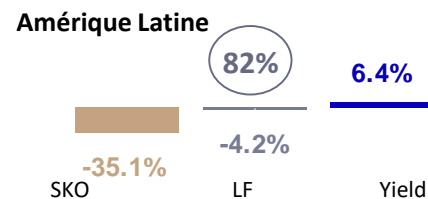
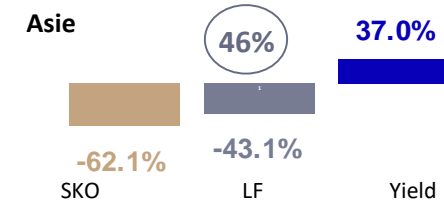
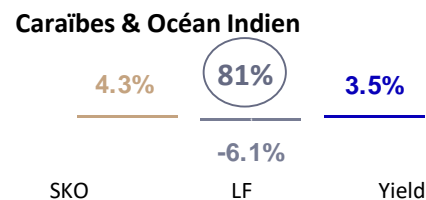
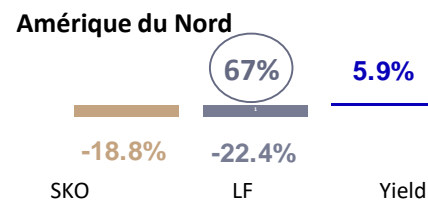
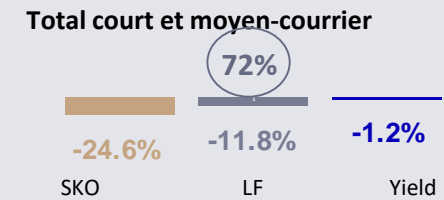
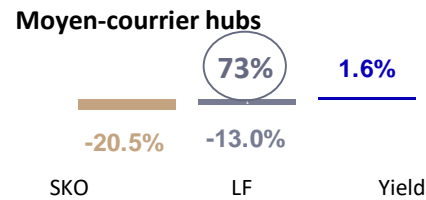
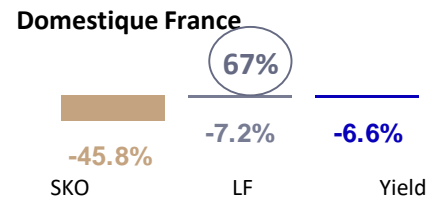
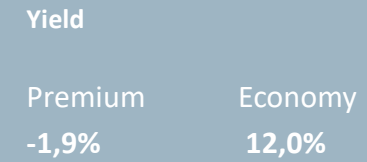
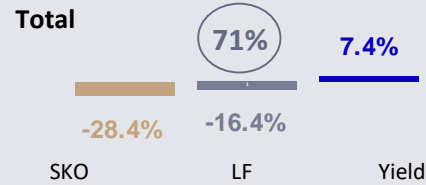
Bem-vindo
Bienvenue
Welcome
Bienvenidos
Welkom
Benvenuto
Willkommen
Καλώς ήρθατε
Hoş geldiniz
Velkommen
Dobrodošli
ברוכים הבאים
Vítáme vás
Добре дошли
أهلاً وسهلاً
Üdvözöljük
Welkom
Bienvenue
Welcome





Yield Réseaux au-dessus du T4 2019

T4 2021 vs 2019



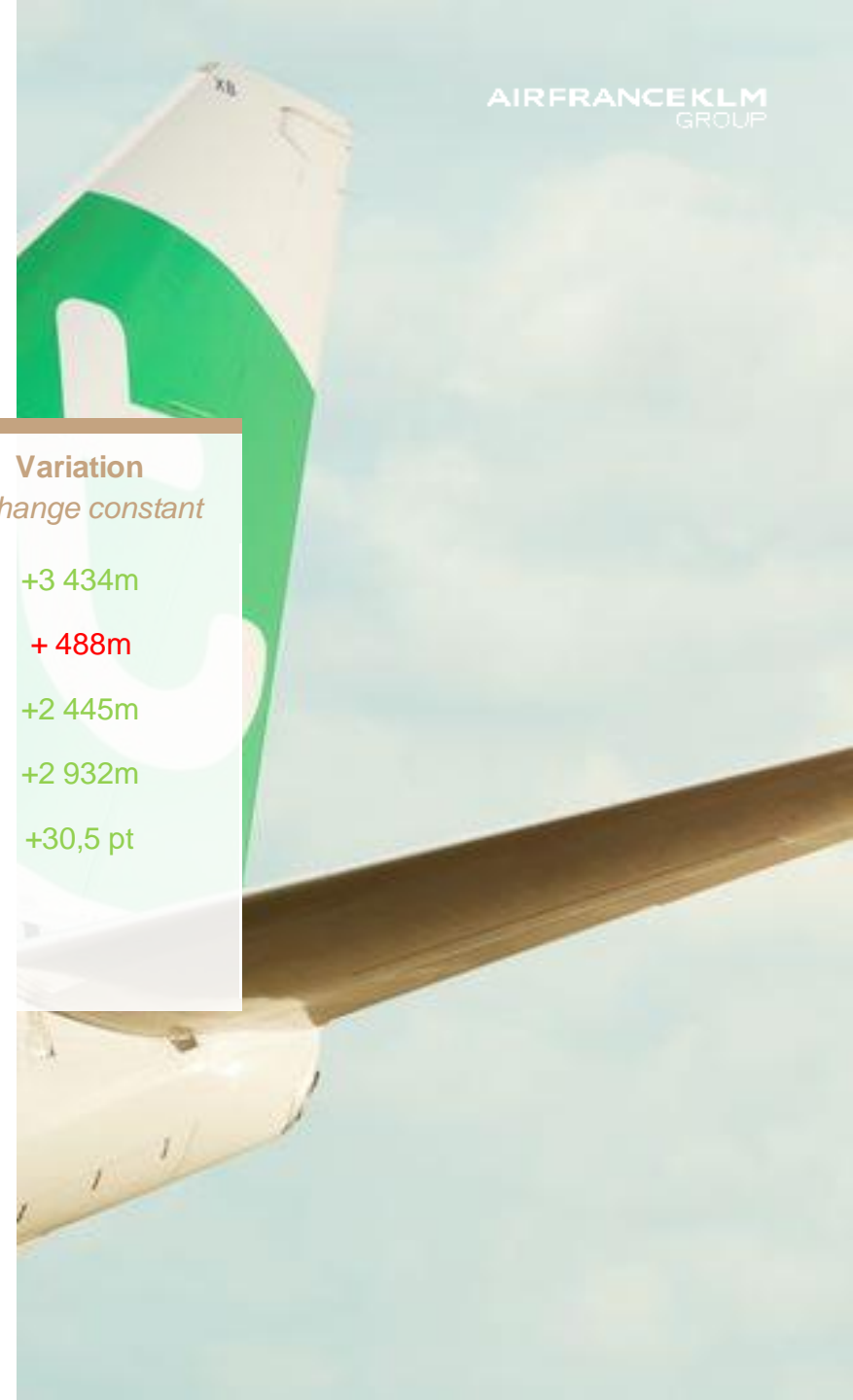
xx% Actual Load factor Q4 2021



Année : EBITDA positif






	2021	2020 ⁽¹⁾	Variation	Variation à change constant
Recettes (mds€)	14 315	11 088	+3 227m	+3 434m
Dépenses carburant (mds€)	2 748	2 392	+ 356m	+ 488m
EBITDA (m€)	745	-1 695	+2 440m	+2 445m
Résultat d'exploitation (m€)	-1 626	-4 554	+2 928m	+2 932m
Marge d'exploitation	-11,4%	-41,1%	+29,7 pt	+30,5 pt
Résultat net, part du groupe (m€)	-3 292	-7 100	+3 808m	
Cash flow libre d'exploitation ajusté (m€)	- 631	-5 661	+5 030m	

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





Année : Forte performance du Cargo et résultat d'exploitation positif pour la Maintenance

		Capacité ⁽¹⁾	Recette unitaire ⁽²⁾ Change const.	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge d'exploitation	Variation
Réseaux		+27,4%	+5,2%	8 666	+30,5%	-1 582	+2 140m	-12,9%	+27,5 pt
		+13,3% ⁽³⁾	+25,8%	3 588	+39,7%				
Transavia		+51,0%	+14,6%	1 011	+66,9%	-150	+ 149m	-14,8%	+34,5 pt
Maintenance				1 023	-18,1%	88	+ 631m	3,1%	+22,1 pt
Groupe		+29,5%	+7,1%	14 315	+29,1%	-1 626	+2 928m	-11,4%	+29,6 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)

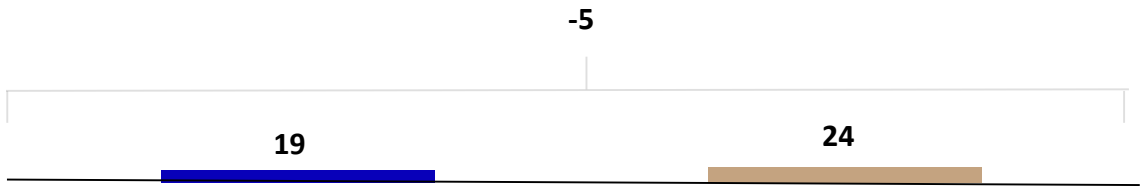
(3) La capacité des avions de passagers utilisés pour le fret uniquement est basée sur la charge utile théorique sans passagers





Impact du change sur le résultat d'exploitation

Effet change
sur les recettes et les coûts
En m€

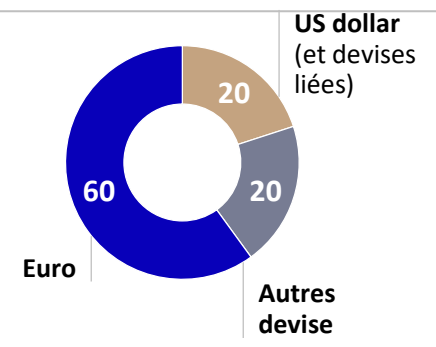


T4 2021

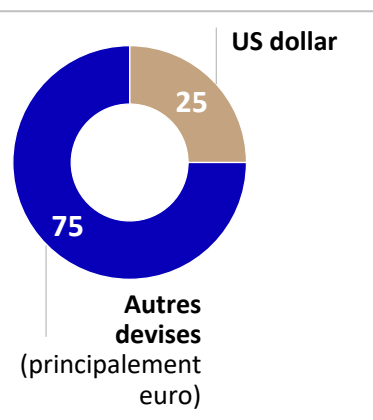
- Effet change sur le chiffre d'affaires
- Effet change sur les coûts, couvertures incluses
- XX** Effet change sur le résultat d'exploitation

Chiffre d'affaires et coûts par devise 2020

CHIFFRE D'AFFAIRES



COÛTS





Détails des engagements de retraite au 31 Décembre 2021

En m€

31 Déc 2020



Situation nette par compagnie



AIRFRANCE

KLM

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.

31 Déc 2021



Situation nette par compagnie



AIRFRANCE

KLM

KLM

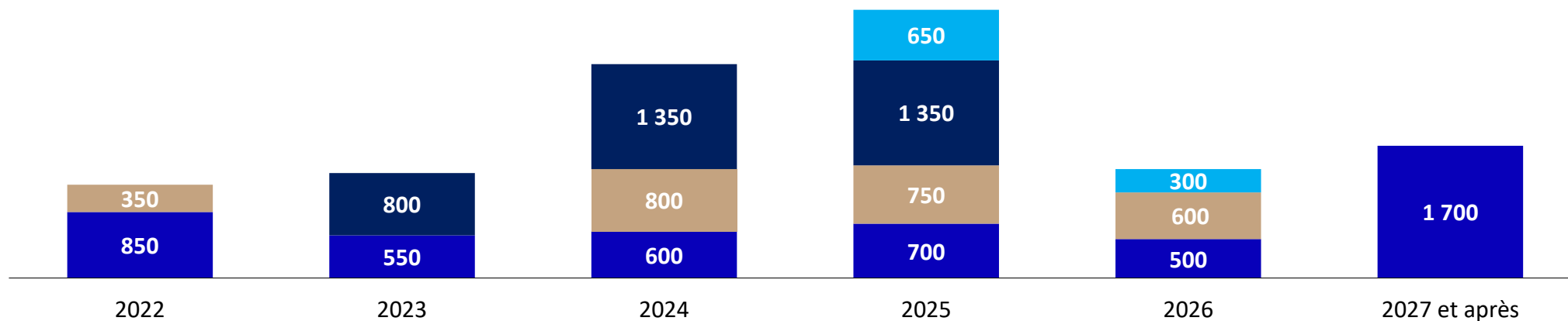
Fonds de pension à prestations définies



Profil du remboursement de la dette au 31 décembre 2021

Profil du remboursement de la dette⁽¹⁾

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.

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