

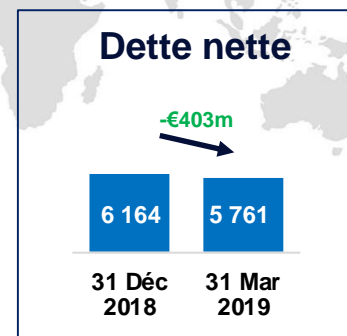
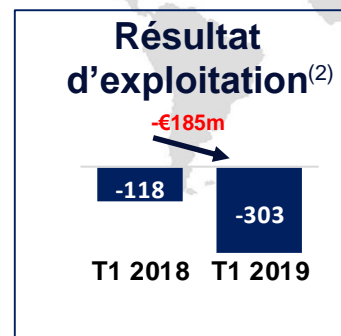
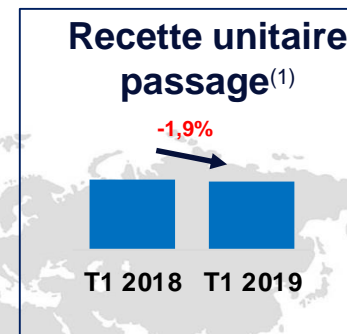
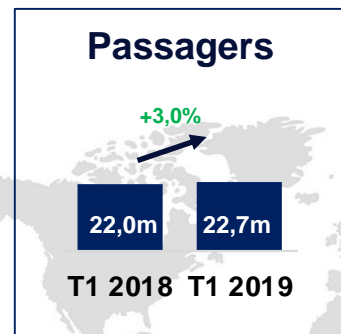
PRÉSENTATION DES RÉSULTATS AIR FRANCE-KLM

Premier trimestre 2019

3 Mai 2019

PRESSION SUR LA RECETTE UNITAIRE AU PREMIER TRIMESTRE COMME ANTICIPÉ

- Poursuite de la croissance du nombre de passagers, coefficient d'occupation -0,3 pt.
- Comme anticipé, pression sur la recette unitaire en raison du décalage de Pâques et de la croissance importante cet hiver des capacités de l'industrie
- Résultat d'exploitation en recul, avec la baisse de la recette unitaire et la hausse du prix du carburant
- Poursuite de la réduction de la dette nette avec une génération positive de cash flow libre ajusté
- Placement réussi de l'obligation convertible OCEANE 0,125% pour 500m€
- Journée Investisseurs prévue en Novembre 2019



(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 T1 2018 impacté à hauteur de -75 millions d'euros par les grèves chez Air France

REVUE FINANCIÈRE

FRÉDÉRIC GAGEY








Résultats au 31 Mars 2019

RÉSULTAT D'EXPLOITATION DE -303 MILLIONS €, POURSUITE DE LA RÉDUCTION DE LA DETTE NETTE DE 403 MILLIONS €

	T1 2019	T1 2018	Variation	Variation à change constant
Recettes (mds€)	5,99	5,81	+3,1%	+2,0%
Dépenses carburant (m€)	1,20	1,06	+13,2%	+5,9%
EBITDA (m€)	424	621	-31,7%	-26,3%
Résultat d'exploitation (m€)	-303	-118	-185m	-143m
Marge d'exploitation	-5,1%	-2,0%	-3,0 pt	-2,3 pt
Résultat net, part du groupe (m€)	-320	-269	-51m	
Cash flow libre d'exploitation ajusté (m€)	241	142	+69,7%	
ROCE	9,0%	14,1%	-5,1 pt	

	31 mar 2019	31 déc 2018	Variation
Dettes nettes (m€)	5 761	6 164	- 403 m
Dettes nettes / EBITDA	1,4x	1,5x	-0,03 pt

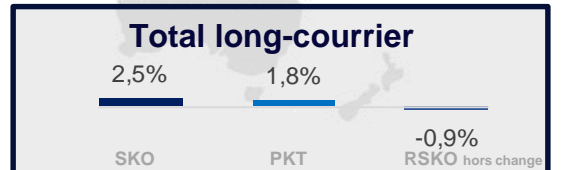
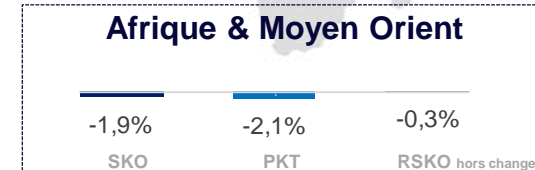
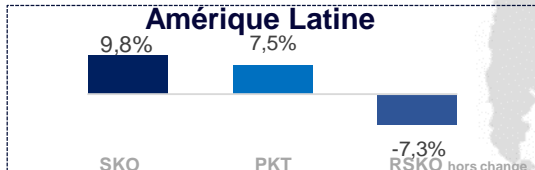
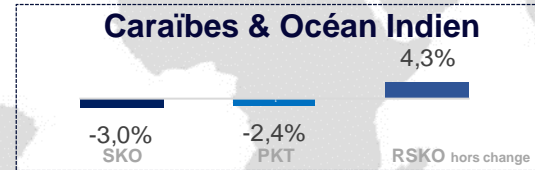
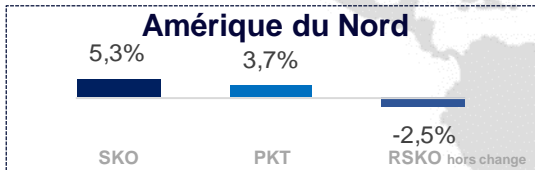
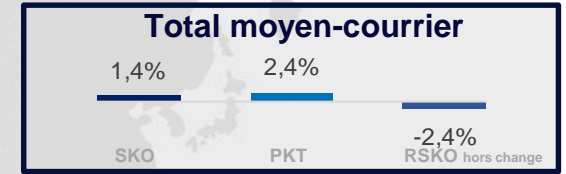
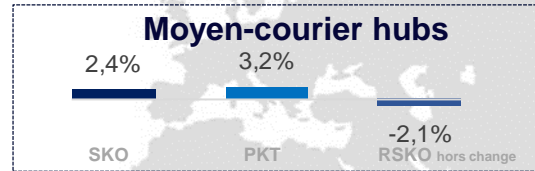
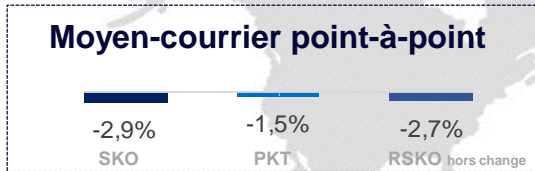
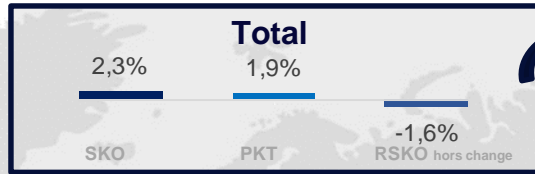
DÉVELOPPEMENT POSITIF DU CHIFFRE D'AFFAIRES DU GROUPE, AMÉLIORATION DE LA MARGE DE LA MAINTENANCE

		Capacité ⁽¹⁾	Recette unitaire ⁽²⁾ <i>change constant</i>	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge d'exploitation	Variation
Réseaux		+2,3%	-1,6%	5 175	+1,7%	-279	-193m	-5,4%	-3,7 pt
		+1,4%	-4,0%						
Transavia		+11,4%	-3,5%	249	+6,0%	-71	-13m	-28,4%	-3,8 pt
Maintenance				554	+17,6%	47	+20m	4,0%	+1,5 pt
Groupe		+3,0%	-2,2%	5 986	+3,1%	-303	-185m	-5,1%	-3,0 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)

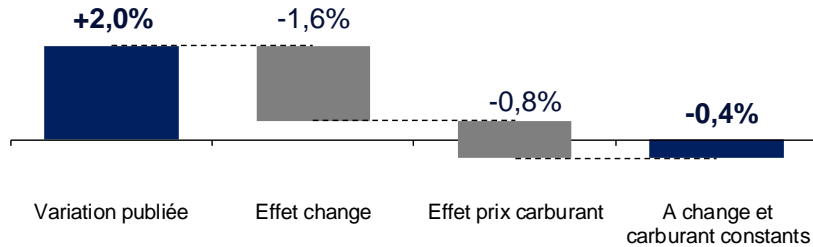
(2) Recette unitaire = chiffre d'affaires par SKO. Recette unitaire Cargo = chiffre d'affaires par TKO. Recette unitaire Groupe = (Chiffre d'affaires Réseaux passage régulier + Chiffre d'affaires Transavia régulier) / (SKO passage + SKO Transavia)

RECETTE UNITAIRE RÉSISTANTE POUR LE LONG COURRIER ET LE PREMIUM, EN RECUL SUR LE COURT ET MOYEN-COURRIER



COÛTS UNITAIRES EN LIGNE AVEC LA PRÉVISION ANNUELLE

Evolution des coûts unitaires



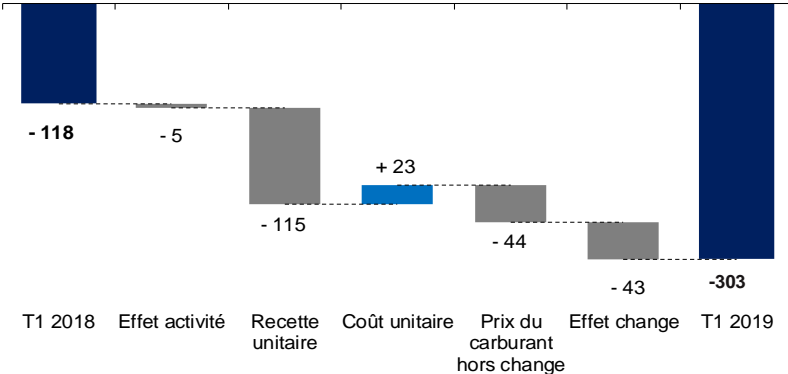
- Coûts de personnel en hausse de 6,4%, en raison des embauches accompagnant la hausse des capacités et de la mise en place des accords salariaux pour les personnels d'Air France et de KLM.
- Productivité du personnel en hausse de 1,7% (en SKO par ETP)
- Coûts unitaires chez KLM impactés par des capacités inférieures de 1,3% à la prévision en raison d'événements météorologiques et techniques



PROGRÈS SUR LES COÛTS UNITAIRES SONT PLUS QUE CONTREBALANCÉS PAR LES EFFETS NÉGATIFS DE LA RECETTE UNITAIRE, DU CARBURANT ET DU CHANGE

Développement du résultat d'exploitation

En m€

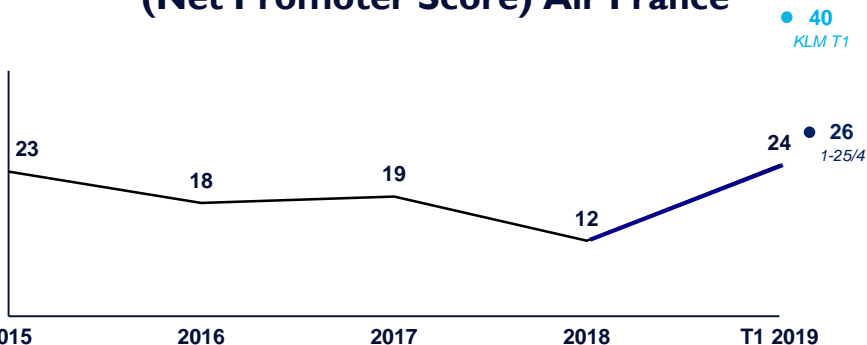


PREMIÈRES AMÉLIORATIONS DE LA PERFORMANCE OPÉRATIONNELLE D'AIR FRANCE

Air France rejoint le top 10 du classement On Time Performance^{A14}



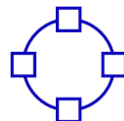
Tendance taux de recommandation client (Net Promoter Score) Air France



Priorités opérationnelles 2019-2021



Robustesse du programme
Réserves d'avions additionnelles





Processus aéroport



Outils de pilotage en temps réel

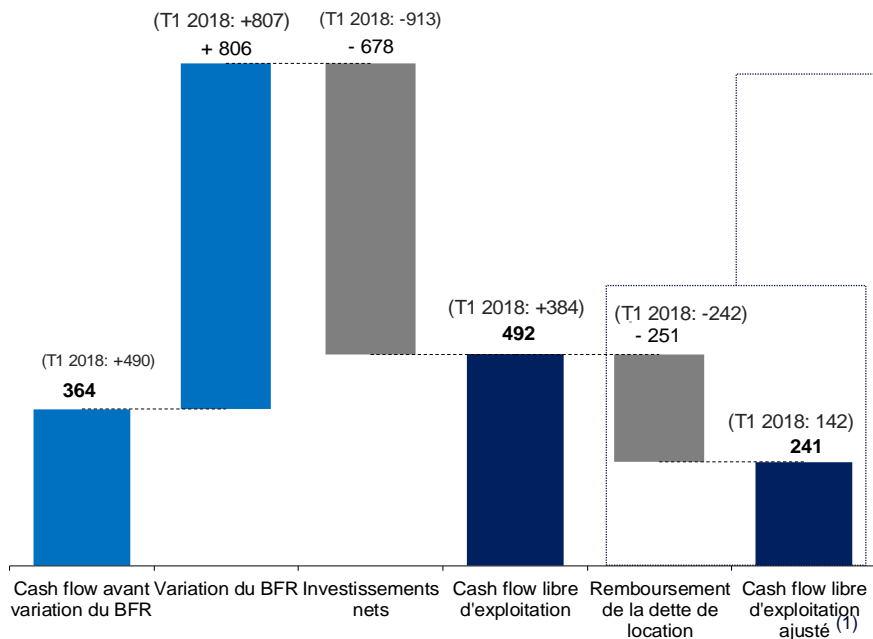
PROFITABILITÉ DES DEUX COMPAGNIES IMPACTÉE PAR LA PRESSION SUR LA RECETTE UNITAIRE ET LA HAUSSE DE LA FACTURE CARBURANT

	Capacité	Recettes (m€)	Variation annuelle	Résultat d'exploitation (m€)	Variation annuelle	Marge d'exploitation	Variation annuelle	Dettes nettes (m€)	Variation 31 Déc 2018	Dettes nettes / EBITDA	Variation 31 Déc 2018
AIRFRANCE 	+4,9%	3 698	+4,1%	-256	-78	-6,9%	-1,9 pt	3 481	-76	1,7x	-0,0 pt
	+0,5%	2 385	-0,1%	-56	-116	-2,3%	-4,5 pt	2 571	-255	1,3x	-0,1 pt
AIRFRANCE KLM GROUP	+3,0%	5 986	+3,1%	-303	-185	-5,1%	-3,0 pt	5 761	-403	1,4x	-0,0 pt

EFFET DE LEVIER STABLE

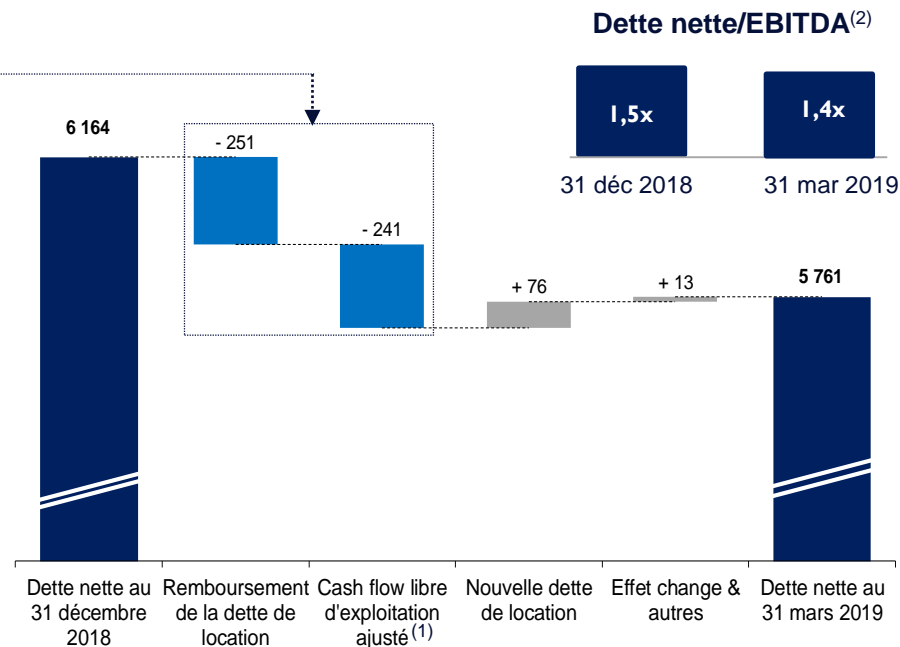
Evolution du cash flow libre

En m€



Evolution de la dette nette

En m€



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

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



PERSPECTIVES

Résultats au 31 Mars 2019

ÉTÉ 2019 CROISSANCE DES CAPACITÉS À UN RYTHME PLUS FAIBLE QUE L'ANNÉE PASSÉE

Été 2019 capacité du groupe

Sièges (SKO)
Variation annuelle

AIRFRANCE KLM
GROUP

+3,7% (+3,7%)

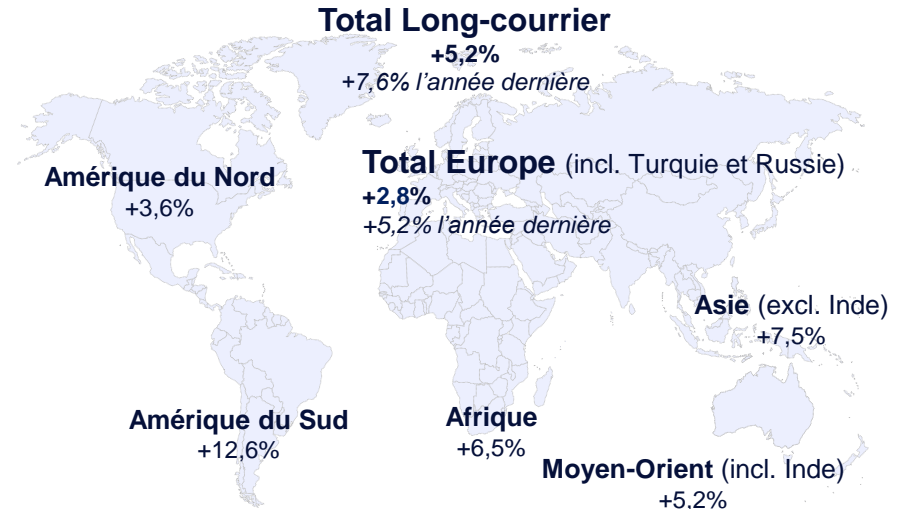
AIRFRANCE

+4,0% (+4,2%)

KLM

+3,2% (+3,0%)

Été 2019 capacité de l'industrie (Sièges au départ de l'Europe)



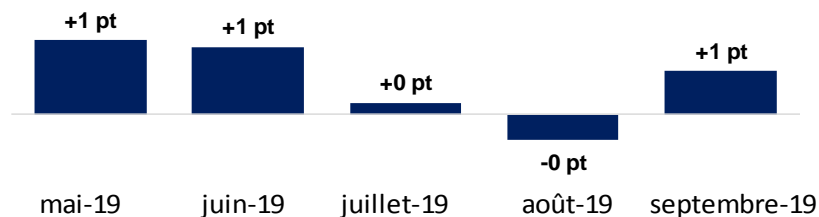
Source : OAG analyzer – pris le 17 Mars 2019 – vols réguliers non stop - sièges physiques

AIRFRANCE KLM
GROUP

PERSPECTIVES EN MATIÈRE DE RECETTES

Réservations long-courrier

(variation sur l'année précédente)

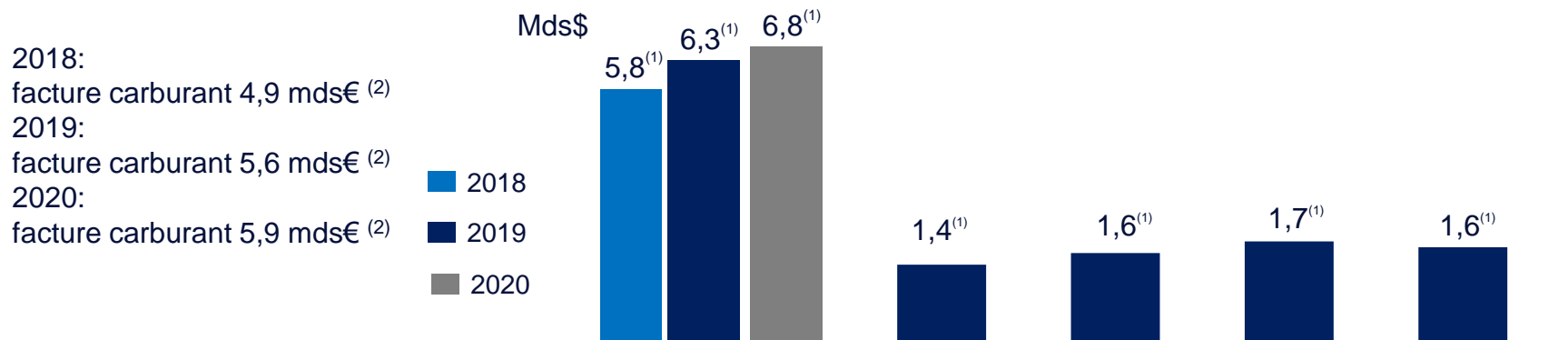


Sur la base des prévisions actuelles de l'activité Réseaux passage:

- Les coefficients de réservations long-courrier sont en moyenne en hausse sur la période mai - septembre par rapport à l'année dernière.
- Les recettes unitaires Réseaux passage sont attendues en légère amélioration à change constant sur le deuxième trimestre par rapport à l'an dernier, avec des recettes unitaires positives sur le long-courrier largement compensées par des recettes unitaires négatives sur le point-à-point.



FACTURE CARBURANT EN AUGMENTATION DE 650 M€ EN 2019, EN RAISON DE LA HAUSSE DU PÉTROLE ET DE L'IMPACT DES COUVERTURES PAR RAPPORT À 2018



		2018	2019	2020	T1 19	T2 19	T3 19	T4 19
Prix du marché	<i>Brent (\$ par bbl)⁽¹⁾</i>	72	69	66	64	71	70	69
	<i>Jet fuel (\$ par tonne)⁽¹⁾</i>	738	710	721	669	714	724	729
Prix après couverture	<i>Jet fuel (\$ par tonne)⁽¹⁾</i>	651	686	719	650	673	702	717
	% de la consommation déjà couverte	60%	61%	41%	62%	62%	61%	60%
	Résultat de couverture (in \$ m)	800	200	0	50	100	50	0

(1) Sur la base de la courbe à terme au 26 avril 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 1,15 pour 2020

PERSPECTIVES ANNUELLES CONFIRMÉES

		Prévision 2019
Capacité	Passagers	De +2,0% à +3,0%
	Transavia	De +9% à +11%
Carburant		+650 m€
Devise		Effet nul
Coût unitaire excl. change et à prix de carburant constant		De -1% à 0% ⁽¹⁾
Capex		3,2 mds€
Dette Nette / EBITDA		En-dessous de 1,5x



(1) Pour s'aligner avec les pratiques de l'industrie, l'indicateur ESKO ne sera 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 devrait être d'environ -0,1 pt en 2019



Q&A

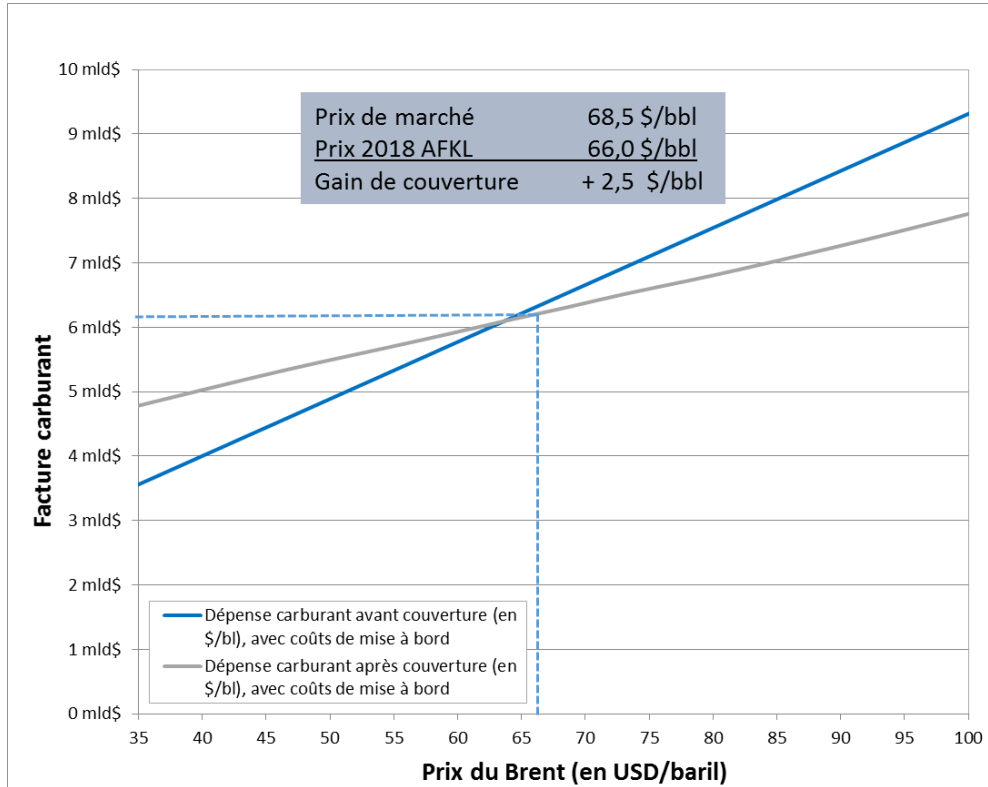
Résultats au 31 Mars 2019



ANNEXES

Résultats au 31 Mars 2019

SENSIBILITÉ DE LA FACTURE CARBURANT EN 2019

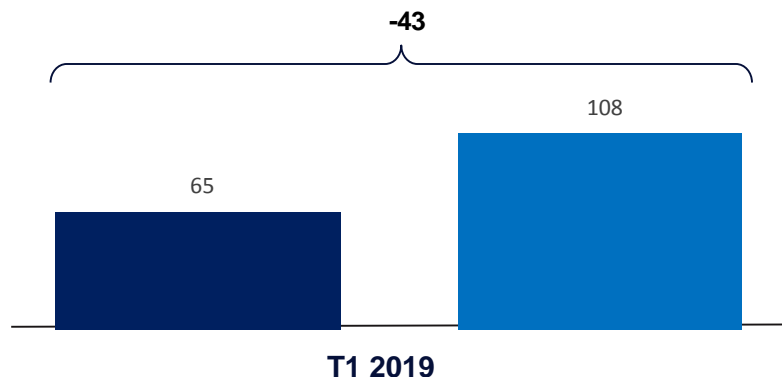


Sur la base de la courbe à terme au 26 avril 2019. Calcul de la sensibilité basé sur le prix carburant en 2019, avec hypothèse de marge Brent-Jet Fuel stable. Hypothèse de taux de change moyen de 1,13 dollar US par euro pour 2019 et 1,15 pour 2020.

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

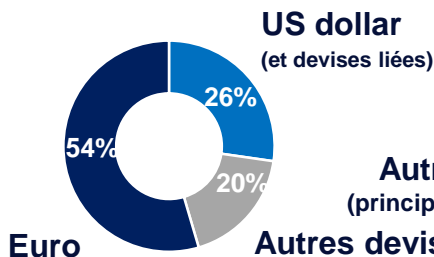
Prévisions 2019

- Pas d'impact change en 2019, sur la base d'un spot €/€ 1,13
- Couverture exposition opérationnelle nette 2019 :
 - > ~60% pour le USD
 - > ~50% pour le JPY
 - > ~75% pour le GBP

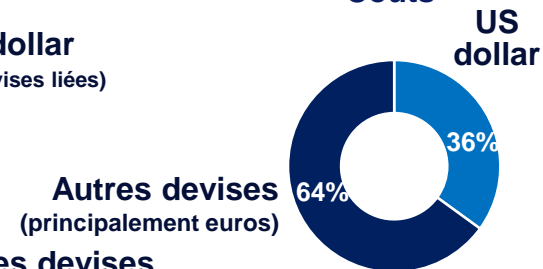
Chiffre d'affaires et coûts par devise

2018

Chiffre d'affaires

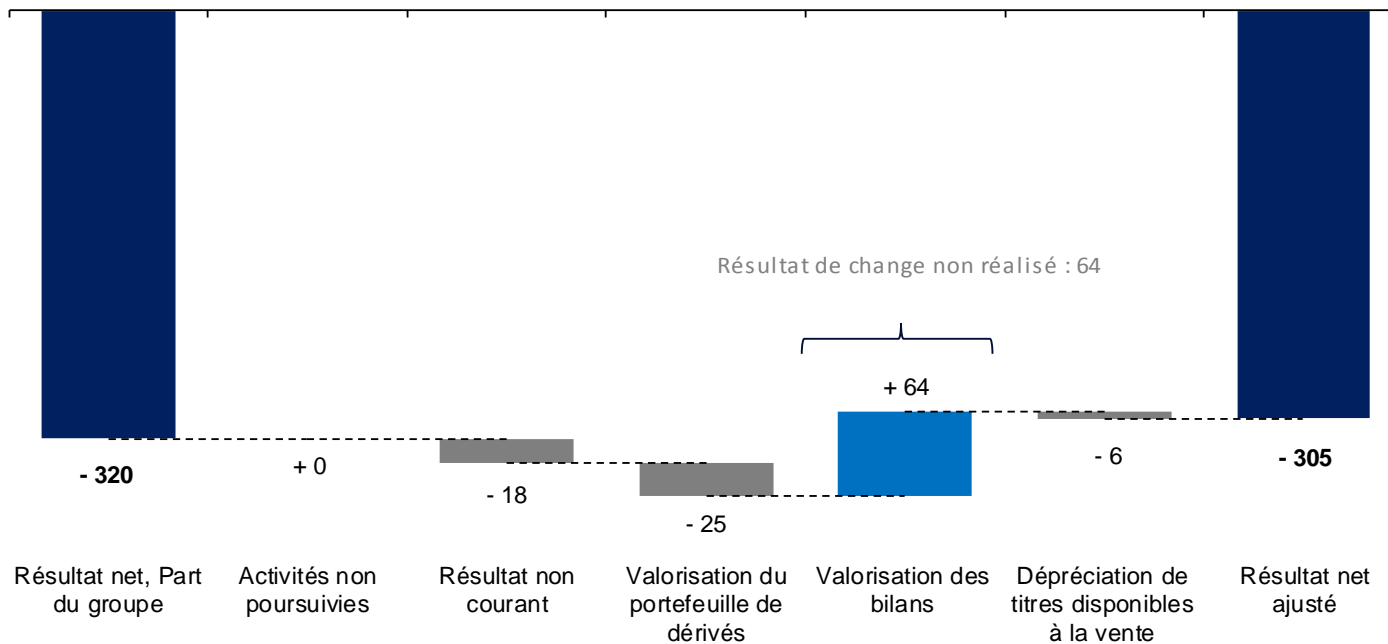


Coûts

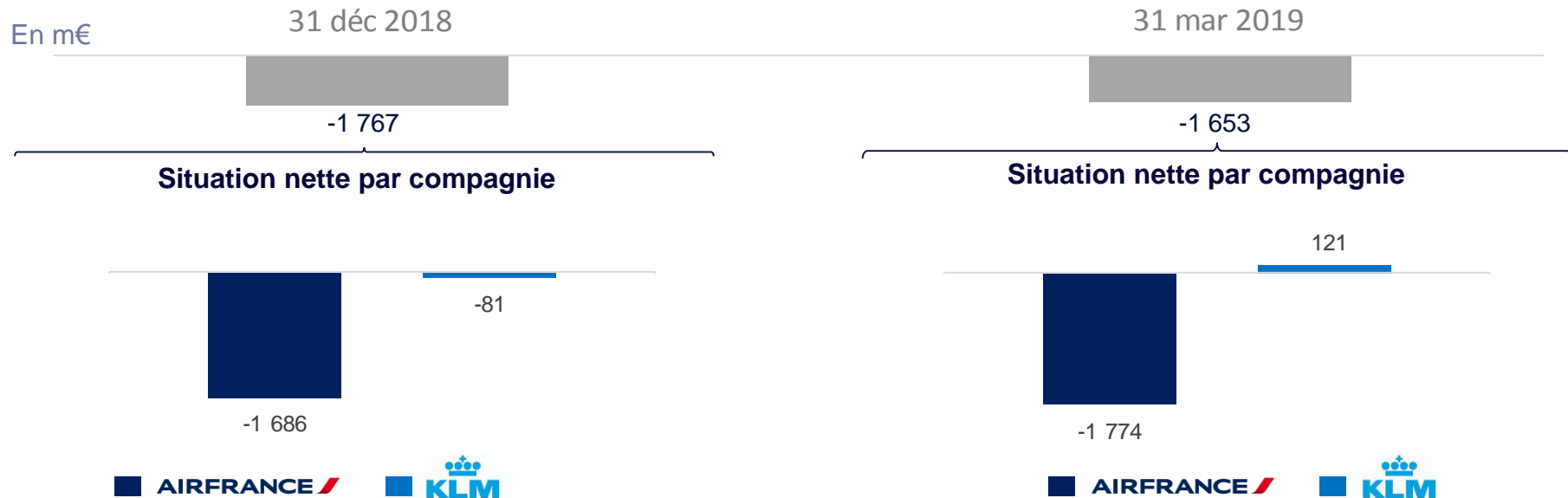


RÉSULTAT NET AJUSTÉ DU GROUPE AU 31 MARS 2019

En m€



DÉTAIL DES ENGAGEMENTS DE RETRAITE AU 31 MARS 2018



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.

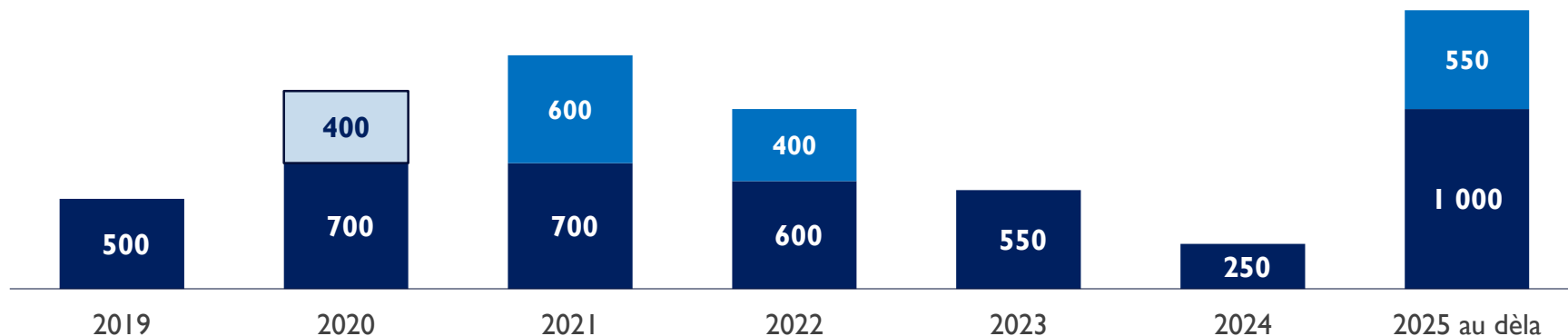
KLM

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

PROFIL DE REMBOURSEMENT DE LA DETTE AU 31 MARS 2019

Profil de remboursement de la dette⁽¹⁾

En m€



■ Air France-KLM Obligations Senior :
Juin 2021 : AFKL 3,875% (600 m€)
Octobre 2022 : AFKL 3,75% (400 m€)
Mars 2026 : AFKL 0,125% (500 m€, Convertible type “Océane”)
Décembre 2026 : AFKL 4,35% (145 m\$)

■ Air France-KLM Obligation Subordonnée Perpétuelle :
AFKL 6,25% Perp. Call Date 2020 (403 m€)

■ “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