

**AIR FRANCE KLM**

# RÉSULTATS ANNUELS 2004-05

Mai 2005



# Avertissement relatif aux déclarations et éléments de nature prévisionnelle

Des déclarations et éléments de nature prévisionnelle concernant l'activité d'Air France-KLM figurent dans cette présentation. Ils comprennent notamment des informations relatives à la situation financière, aux résultats et à l'activité d'Air France et de KLM ainsi qu'aux bénéfices escomptés de l'opération envisagée. Ils sont fondés sur les attentes et estimations de la direction d'Air France-KLM. Ces déclarations et éléments de nature prévisionnelle comportent des risques, des incertitudes et sont susceptibles d'être affectés par des facteurs connus ou inconnus qui, pour beaucoup d'entre eux ne peuvent être maîtrisés par Air France-KLM et ne sont que difficilement prévisibles. Ils peuvent entraîner des résultats substantiellement différents de ceux prévus ou suggérés dans ces déclarations. Ces risques comprennent notamment : le risque que les synergies attendues ou économies escomptées ne puissent être réalisées ; le risque de dépenses non envisagées ; l'incertitude de l'évolution des relations avec la clientèle, les fournisseurs et les partenaires stratégiques ; et plus généralement tout changement défavorable dans la conjoncture économique, l'intensification de la concurrence ou la modification de l'environnement réglementaire qui pourrait affecter l'activité d'Air France et de KLM. Cette liste de facteurs de risque ne saurait être considérée comme exhaustive. Il convient de plus de se reporter aux documents soumis à la Securities and Exchange Commission (comprenant les Annual Reports on Form 20-F pour l'exercice fiscal clos au 31 mars 2004), dans lesquels figurent une information plus détaillée concernant les facteurs de risques ou événements susceptibles d'entraîner des résultats substantiellement différents de ceux annoncés par Air France et KLM.

# Sommaire

Introduction

Jean-Cyril Spinetta

Activité

Pierre-Henri Gourgeon

Résultats

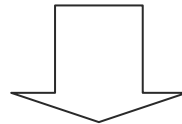
Philippe Calavia

Stratégie et perspectives

Jean-Cyril Spinetta  
Leo van Wijk

# 2004-05 : une première année de fusion réussie

- + Une coordination rapide et efficace des équipes et des trois activités principales permettant une révision en hausse des synergies
- + Une activité dynamique tant dans le passage que dans le cargo soutenue par la complémentarité des deux compagnies



Une progression de la performance opérationnelle malgré 663 millions d'euros de carburant en plus

# Un rapprochement relatif dès la première année

en m€	2004-05*	2003-04* pro forma	2003-04** publié
Chiffre d'affaires	19 078	17 782	12 337
Résultat opérationnel ajusté***	703	612	288
<i>Marge opérationnelle ajustée***</i>	3,7%	3,4%	2,3%
Résultat opérationnel	489	405	132
<i>Marge opérationnelle</i>	2,6%	2,3%	1,1%
Résultat net	351	292	93
Nombre d'actions (en millions)	269,4	269,4	219,8
BNPA (en €)	1,30	1,08	0,42
Dividende (en €)	0,15		0,05

\* Consolidation d'Air France sur 12 mois et de KLM sur 11 mois

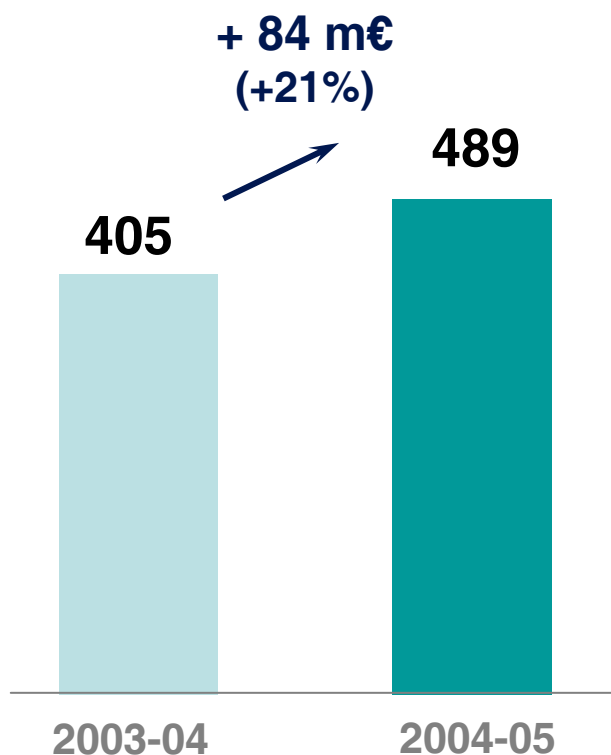
\*\* Groupe Air France seul

\*\*\* Résultat d'exploitation (hors cessions aéro) ajusté de la part des frais financiers liée aux loyers opérationnels (34%)

# Une amélioration encore plus significative en année pleine

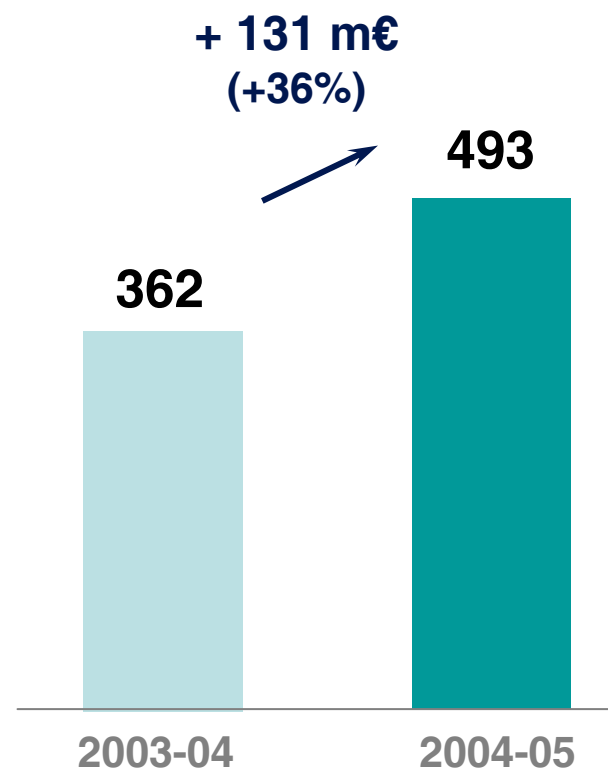
Résultat d'exploitation  
hors cessions aéronautiques (en m €)

Cumul\*



\* consolidation d'Air France sur 12 mois (avr-mars)  
et de KLM sur 11 mois (mai-mars)

Année pleine\*



\* consolidation d'Air France sur 12 mois (avr-mars)  
et de KLM sur 12 mois (avr-mars) – non audité

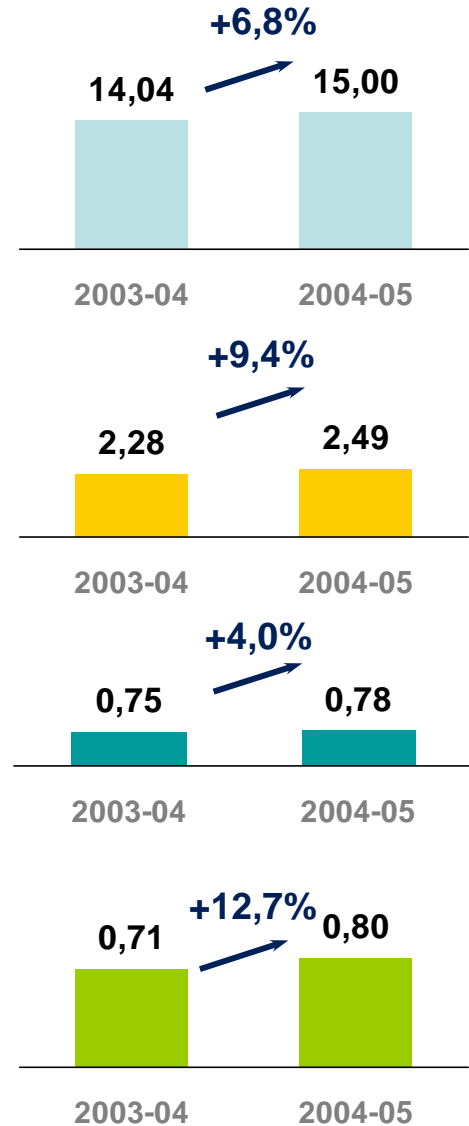
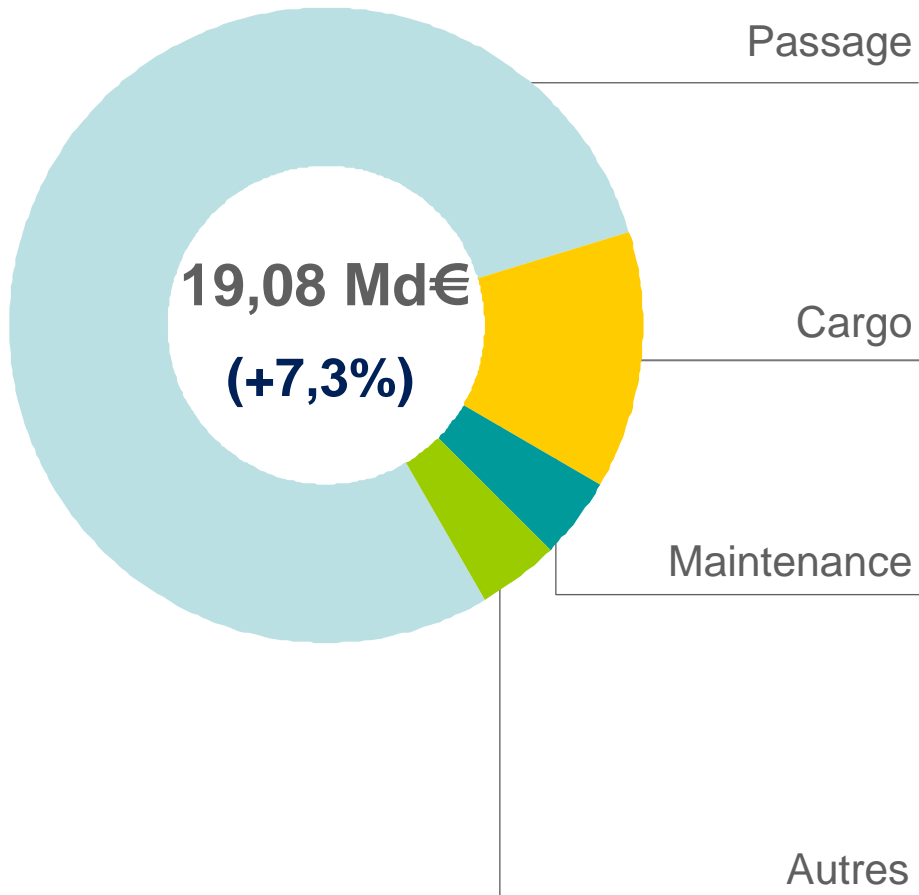
**AIR FRANCE KLM**

Une activité dynamique



# Progression de l'ensemble des activités

Exercice 2004-05  
en Md€





# Activité passage en 2004-05

## ✦ Contexte

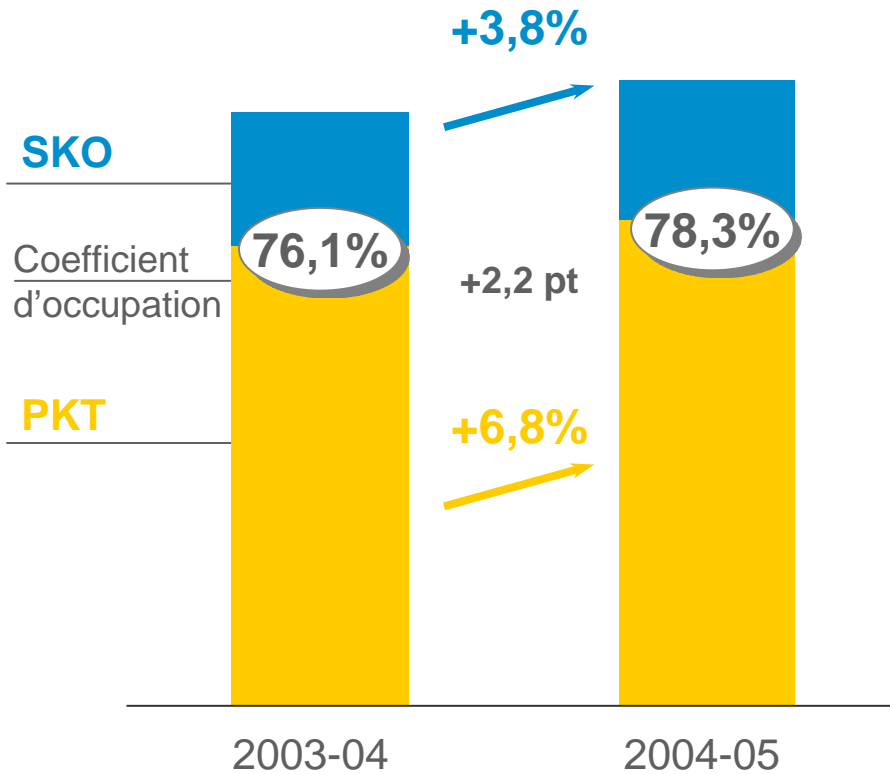
- ▶ Un environnement économique satisfaisant
  - ▶ Dynamisme des Amériques et de l'Asie
  - ▶ Reprise modeste en Europe

## ✦ Air France-KLM : bonne performance

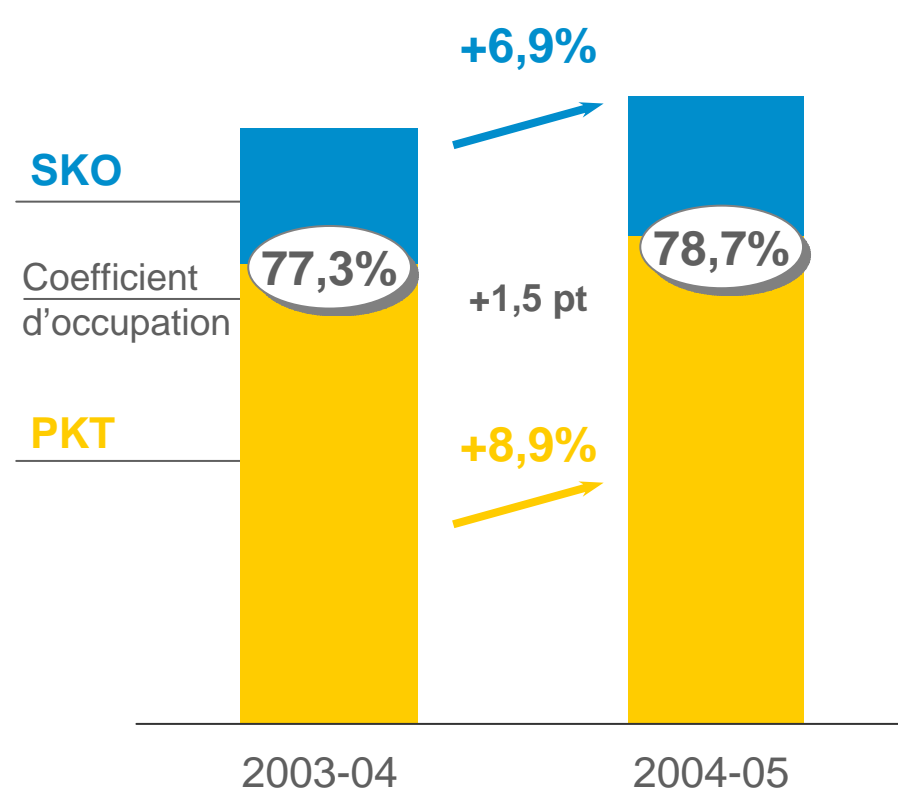
- ▶ Une hausse du trafic supérieure à l'offre
- ▶ Un coefficient d'occupation élevé en amélioration
- ▶ Un renforcement du trafic affaires
- ▶ Une bonne tenue de la recette unitaire

# Un 4<sup>ème</sup> trimestre dynamique en trafic...

4<sup>ème</sup> trimestre

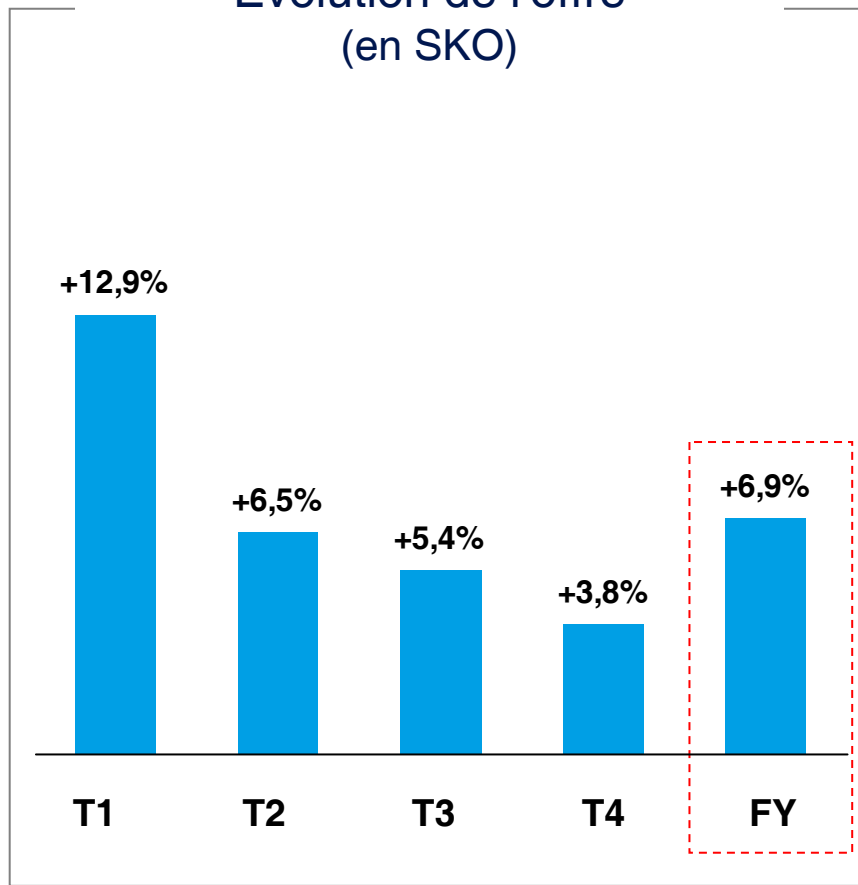


Exercice

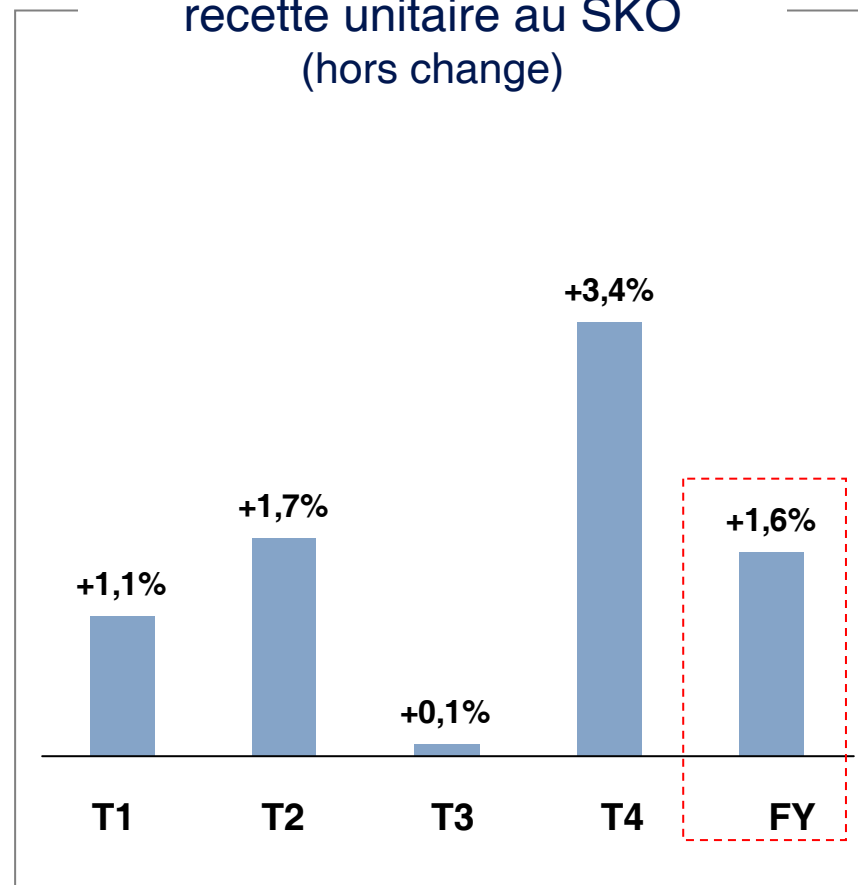


# ...et en recette unitaire

Évolution de l'offre  
(en SKO)



Évolution de la  
recette unitaire au SKO  
(hors change)

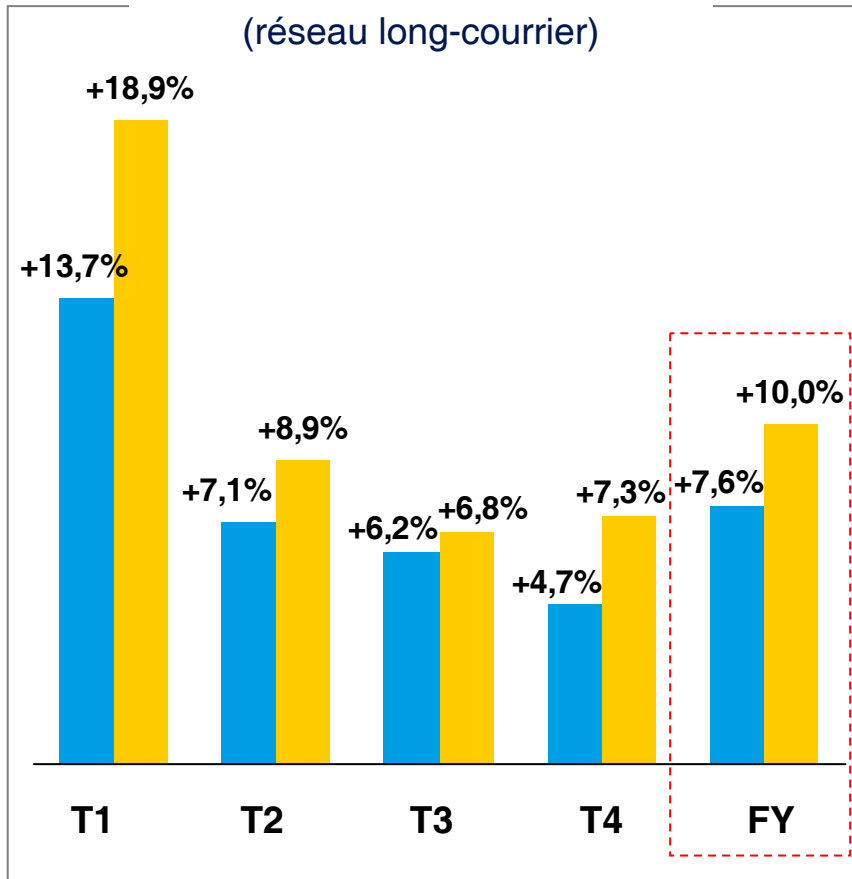


# Un réseau long-courrier performant tout au long de l'année

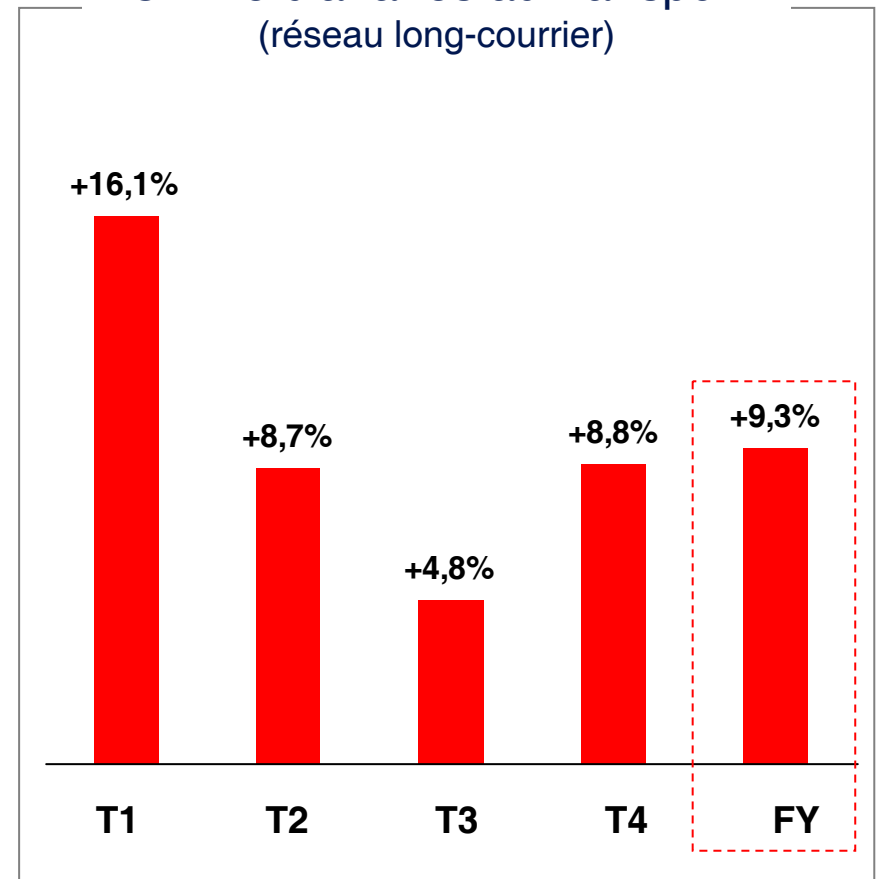
■ Offre en SKO   ■ Trafic en PKT

■ CAT

## Offre et trafic (réseau long-courrier)



## Chiffre d'affaires au transport (réseau long-courrier)

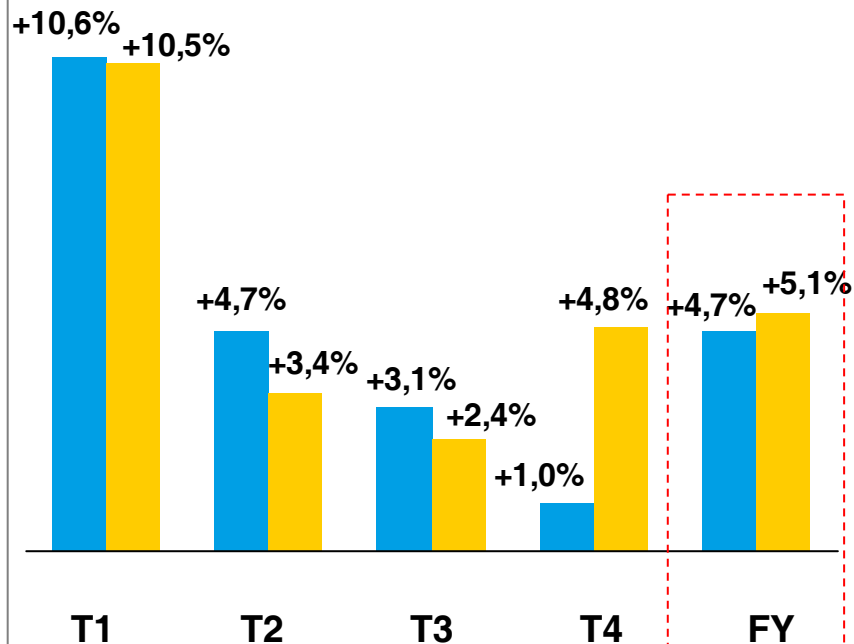


# Un redressement du réseau moyen-courrier au 4<sup>ème</sup> trimestre

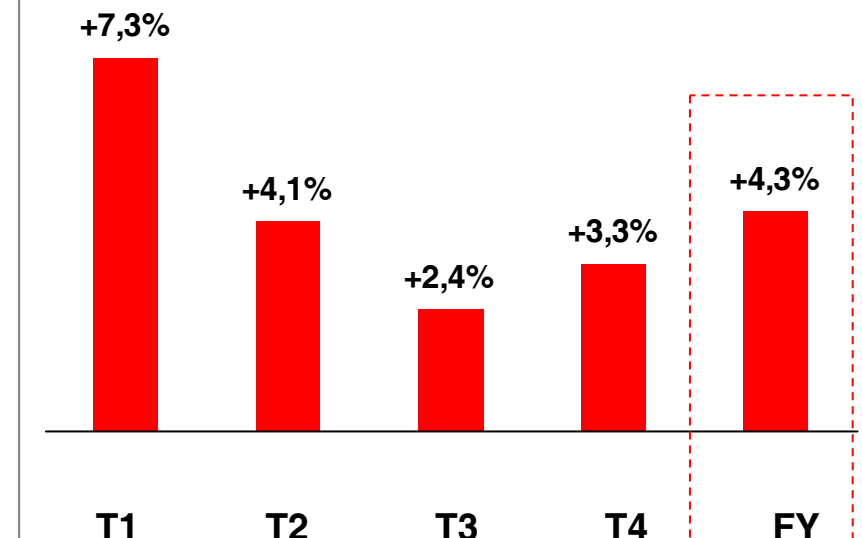
■ Offre en SKO   ■ Trafic en PKT

■ CAT

## Offre et trafic (réseau moyen-courrier)



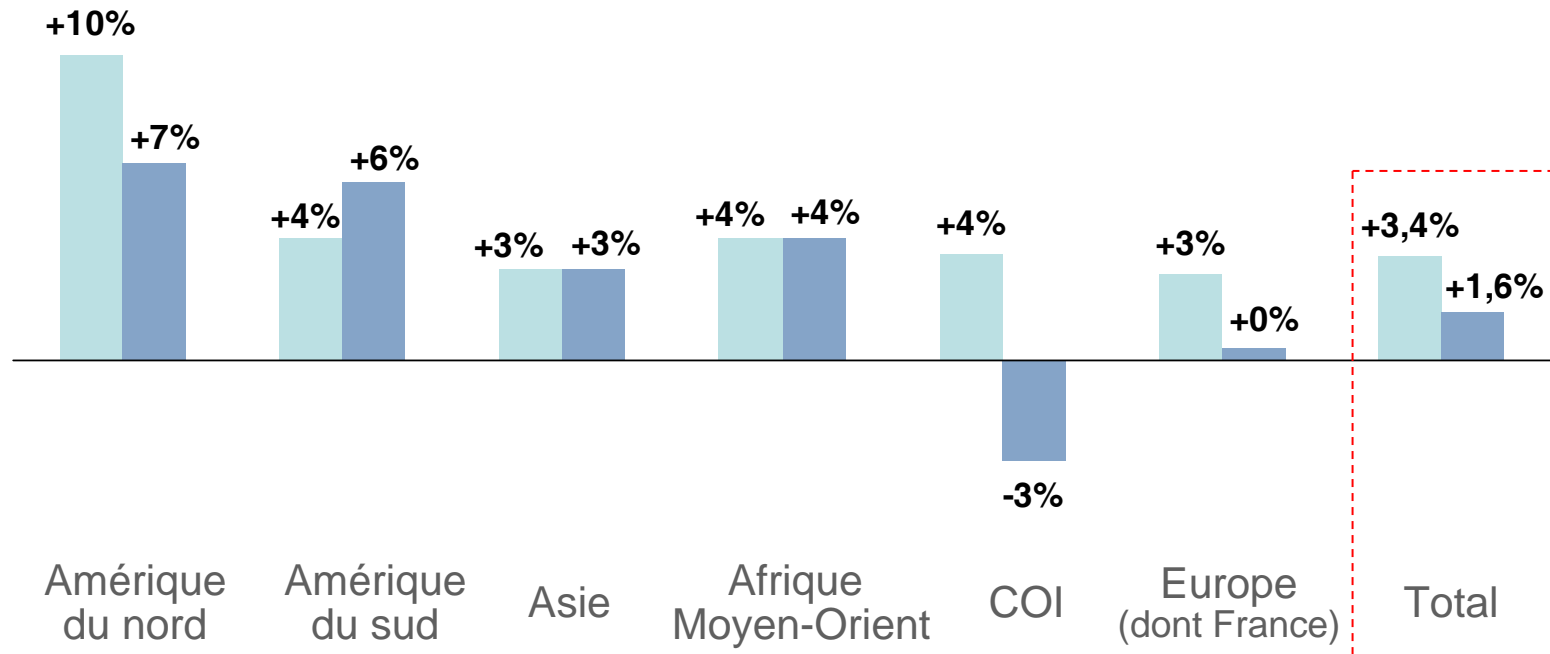
## Chiffre d'affaires au transport (réseau moyen-courrier)



# Progression de la recette unitaire tirée par le long-courrier...

## Évolution de la RSKO hors change

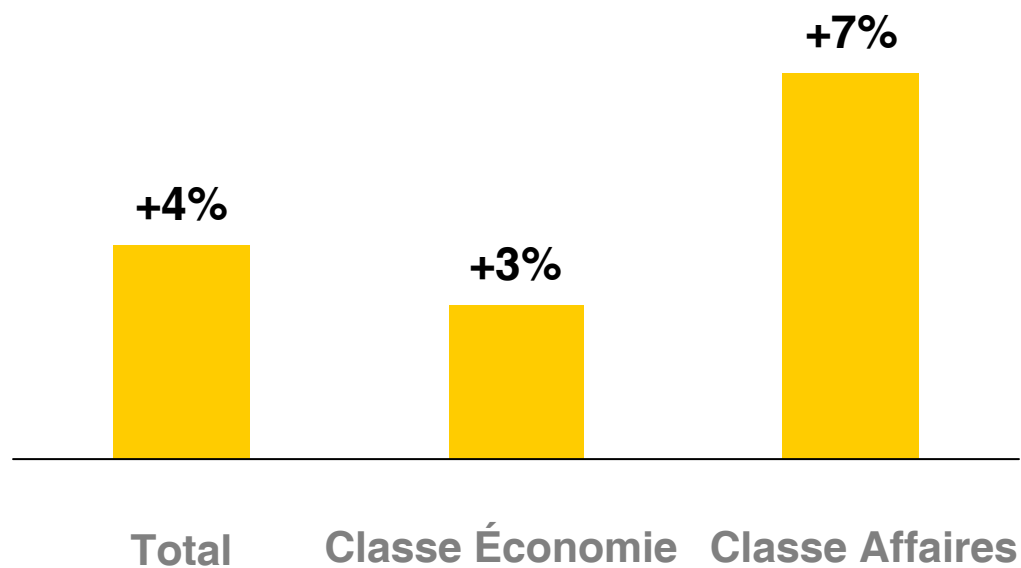
■ 4<sup>ème</sup> trimestre 2004-05 ■ Exercice 2004-05



# ...et le trafic affaires

## Réseau long-courrier

Évolution de la RSKO hors change



# Activité cargo en 2004-05

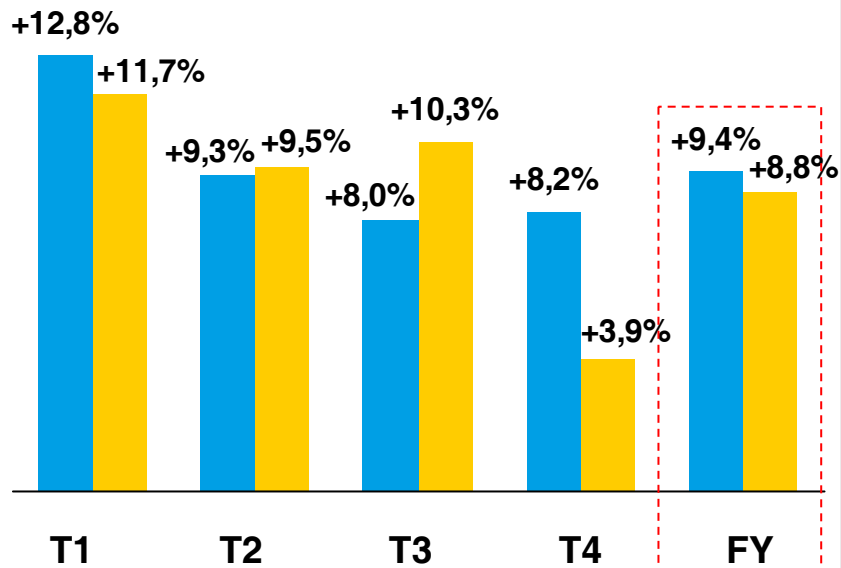
- ✦ Air France-KLM : une activité très soutenue...
  - ▶ Une forte croissance des volumes...
  - ▶ ...accompagnée par une hausse de la recette unitaire
  
- ✦ ...dans un environnement contrasté
  - ▶ Une demande mondiale soutenue
  - ▶ Un euro fort pénalisant les exportations européennes
  - ▶ Un renforcement de la concurrence



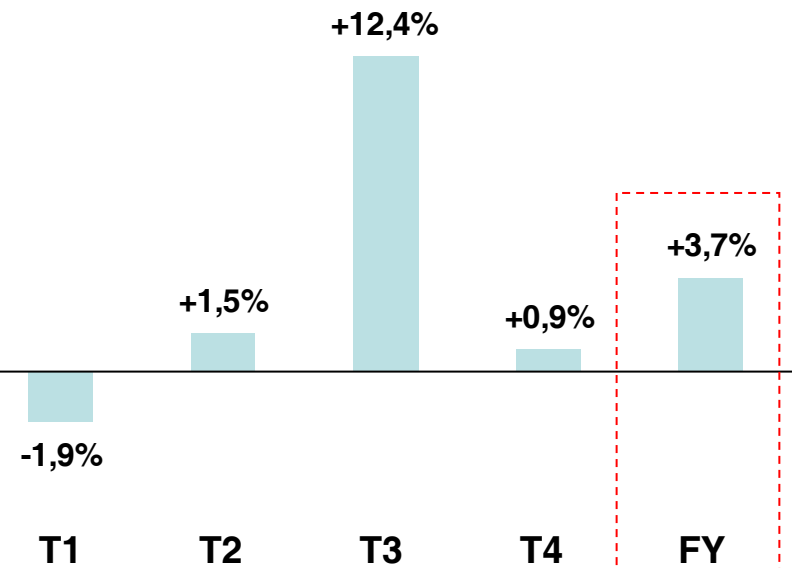
# Activité cargo : une très bonne année

■ Offre en TKO ■ Trafic en TKT

## Offre et trafic



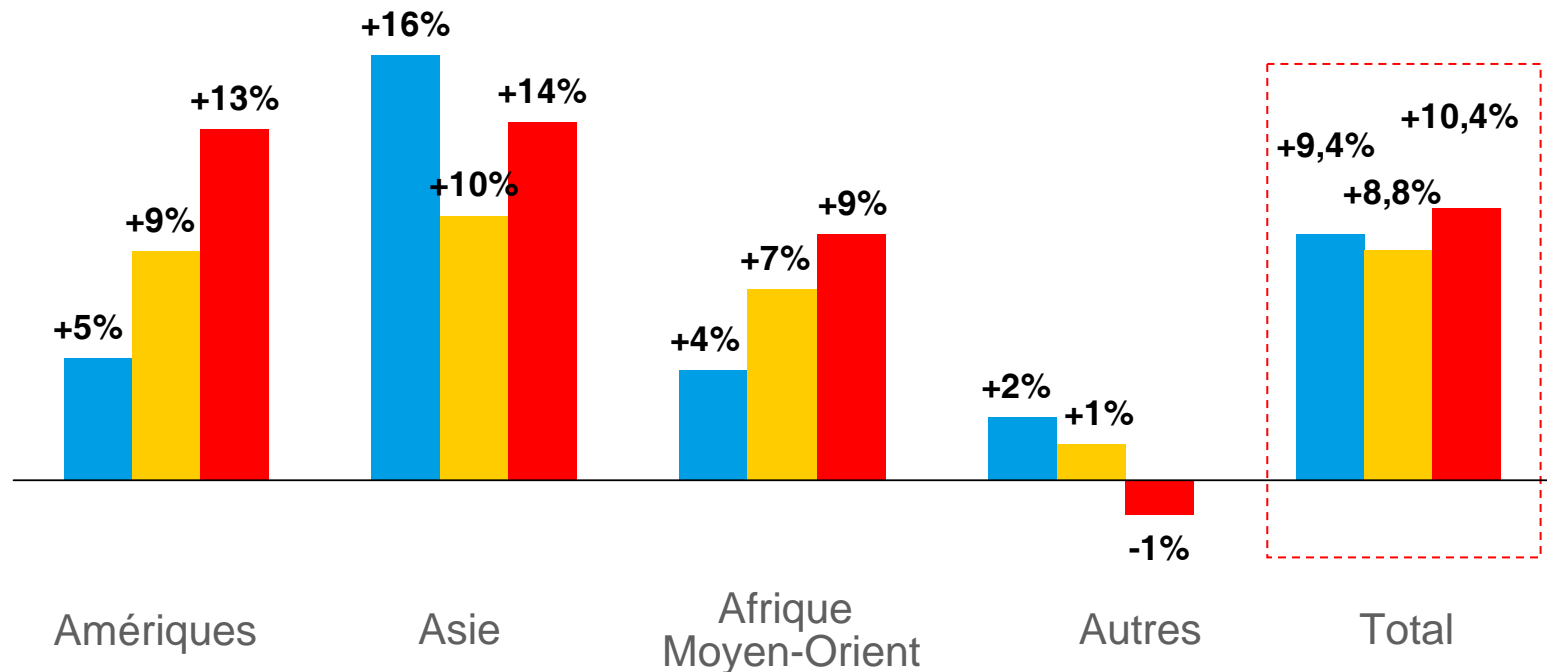
## Recette unitaire à la TKO (hors change)



# Cargo : une compensation entre les réseaux

Exercice 2004-05  
Groupe Air France-KLM

■ TKO ■ TKT ■ CAT



**AIR FRANCE KLM**

Des résultats  
en forte progression



# Un résultat opérationnel positif au 4<sup>ème</sup> trimestre...

## 4<sup>ème</sup> trimestre

Évolutions pro forma en m€

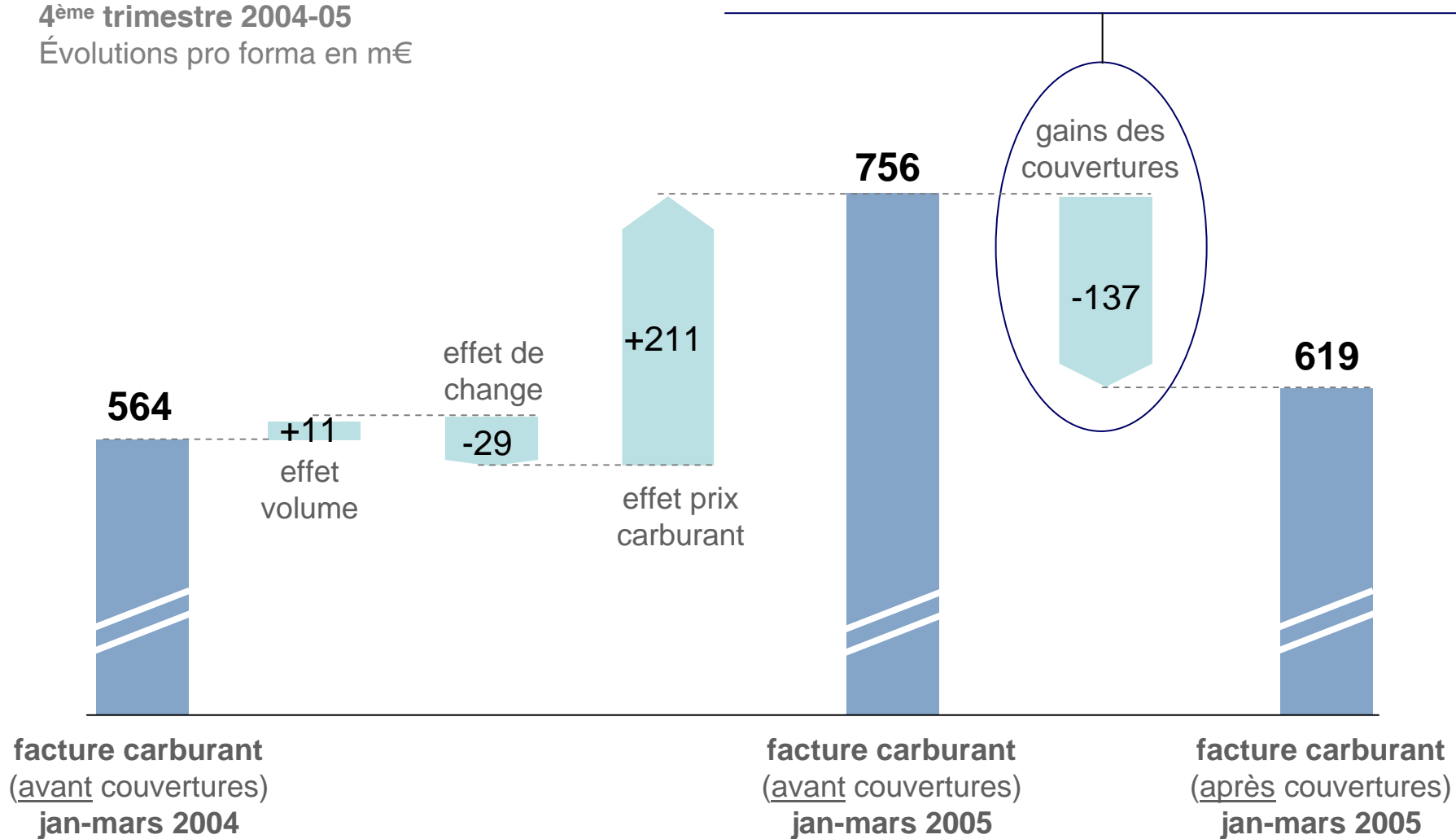
	31 mars 2005	31 mars 2004 pro forma	Variation
Chiffre d'affaires	4 625	4 387	+5,4%
Charges d'exploitation	(4 616)	(4 353)	+6,0%
<b>Résultat opérationnel ajusté*</b>	<b>61</b>	<b>82</b>	-25,6%
<b>Résultat opérationnel</b>	<b>9</b>	<b>34</b>	-73,5%
Frais financiers nets	(56)	(40)	
Résultat net part du groupe	(6)	42	

\* Résultat d'exploitation (hors cessions aéronautiques) ajusté de la part des frais financiers des loyers opérationnels (34%)

# ...grâce à l'efficacité de la couverture pétrole

4<sup>ème</sup> trimestre 2004-05  
Évolutions pro forma en m€

Gains des couvertures = 18% de la facture



# Des résultats annuels en forte progression

Consolidation d'Air France sur 12 mois  
et de KLM sur 11 mois

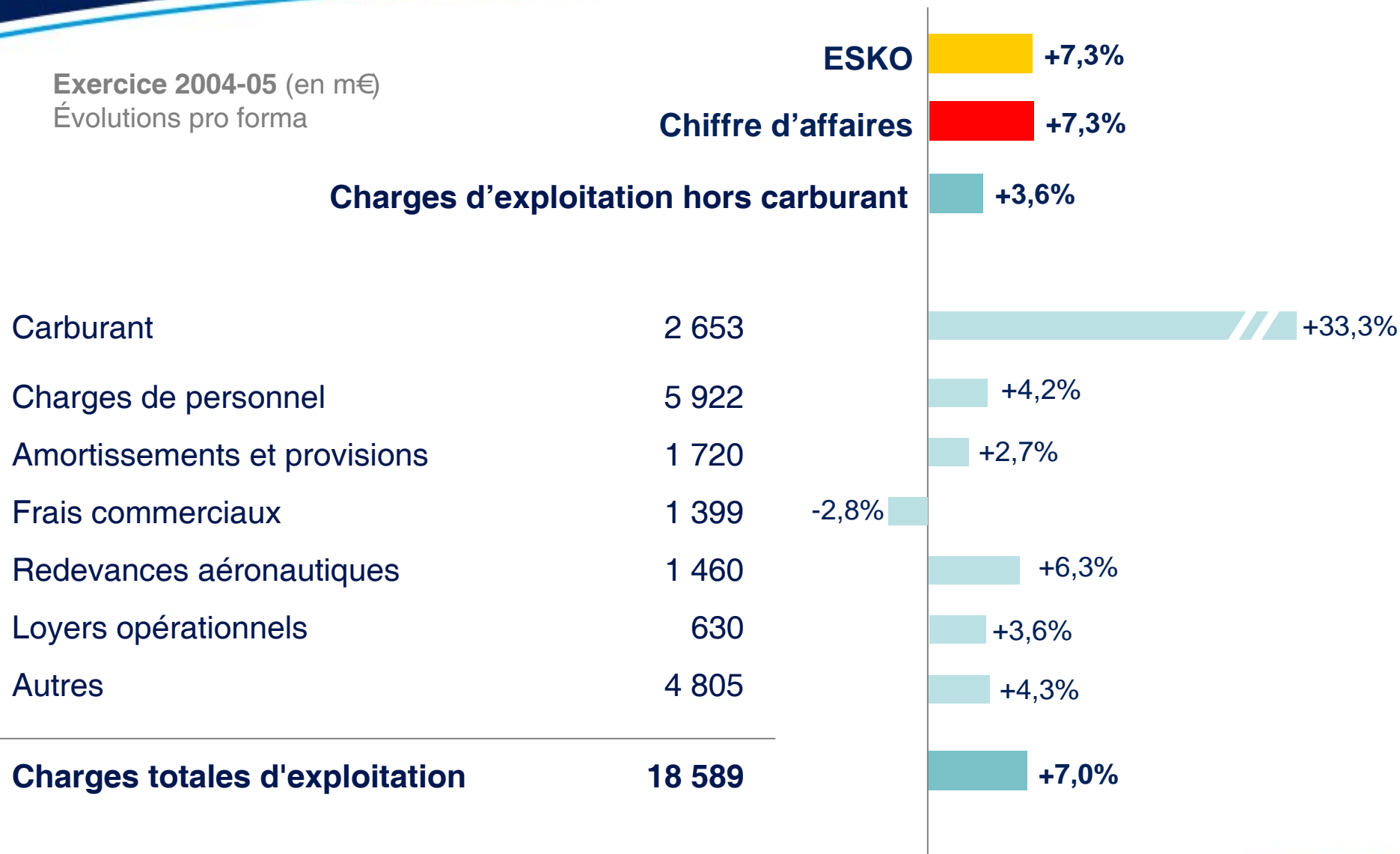
**31 mars 2005**   **31 mars 2004**   **Variation**  
pro forma

Chiffre d'affaires	19 078	17 782	+7,3%
Charges d'exploitation	(18 589)	(17 377)	+7,0%
<b>Résultat opérationnel ajusté*</b>	<b>703</b>	<b>612</b>	<b>+14,9%</b>
<i>Marge opérationnelle ajustée</i>	<i>3,7%</i>	<i>3,4%</i>	<i>+0,3 pt</i>
<b>Résultat opérationnel (hors. cessions aéro)</b>	<b>489</b>	<b>405</b>	<b>+20,7%</b>
<i>Marge opérationnelle</i>	<i>2,6%</i>	<i>2,3%</i>	<i>+0,3 pt</i>
Frais financiers nets	(202)	(228)	-11,4%
Résultat avant impôt & écart d'acquisition	397	283	+40,3%
Résultat net part du groupe	351	292	+20,2%

\* Résultat d'exploitation (hors cessions aéro) ajusté de l'équivalent des frais financiers des loyers opérationnels (34%)

# Des charges d'exploitation hors carburant maîtrisées

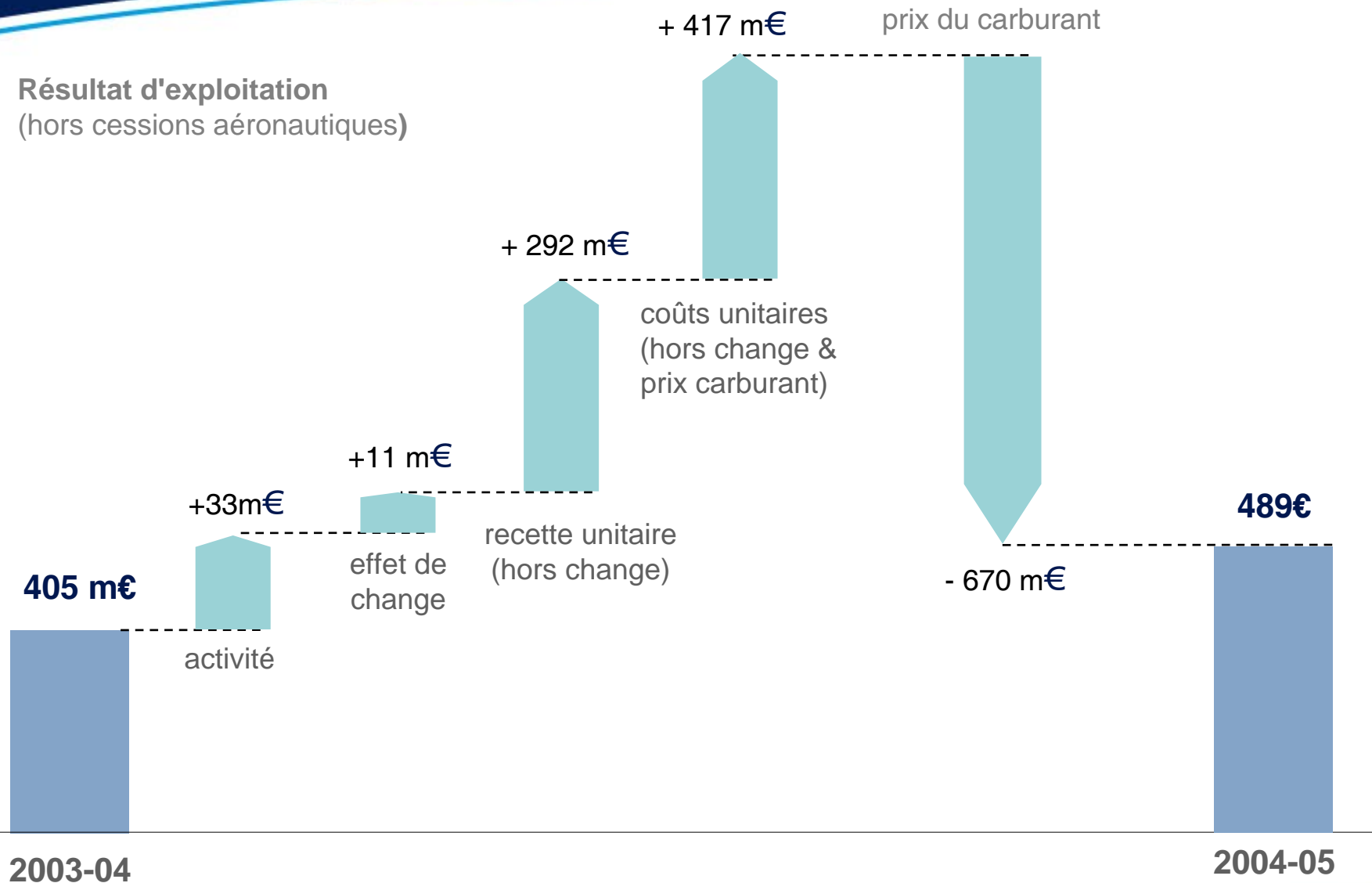
Exercice 2004-05 (en m€)  
Évolutions pro forma



# Analyse de l'évolution du résultat d'exploitation

## Résultat d'exploitation

(hors cessions aéronautiques)

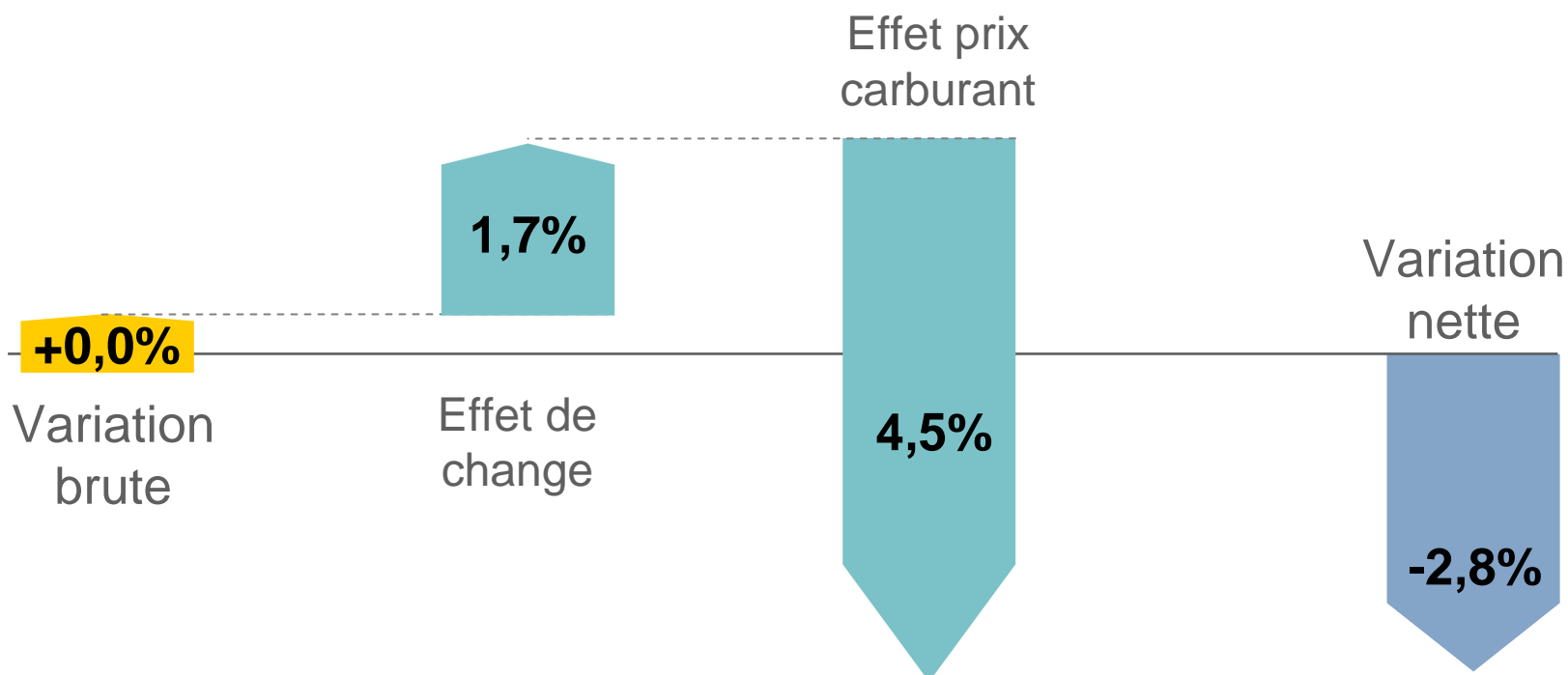




# Baisse des coûts unitaires à change et pétrole constants

Exercice 2004-05

Coûts à l'ESKO Groupe Air France-KLM : 6,23 cts d'€



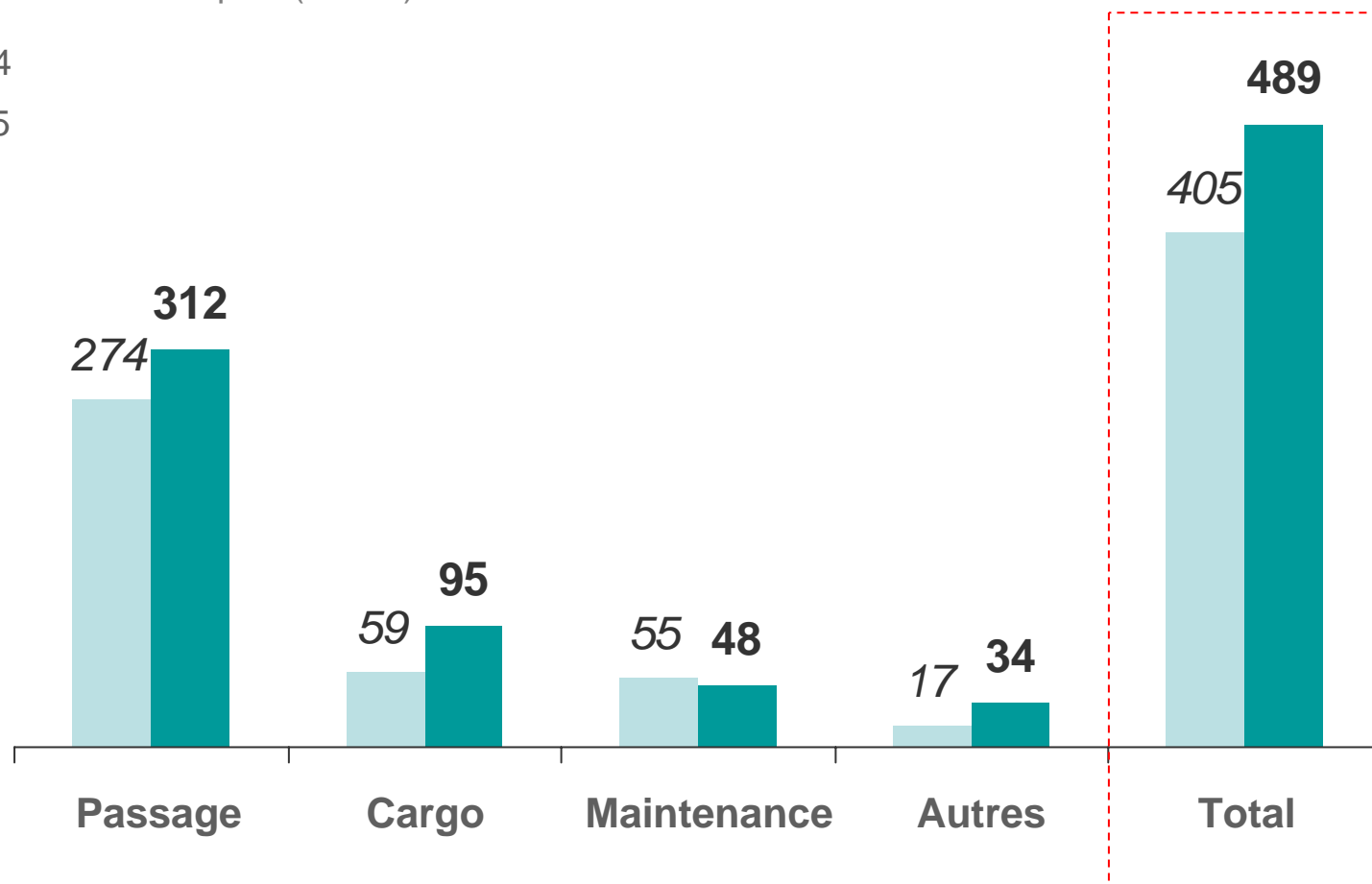
# Une contribution positive de l'ensemble des secteurs

## Résultat d'exploitation

hors cessions aéronautiques (en m€)

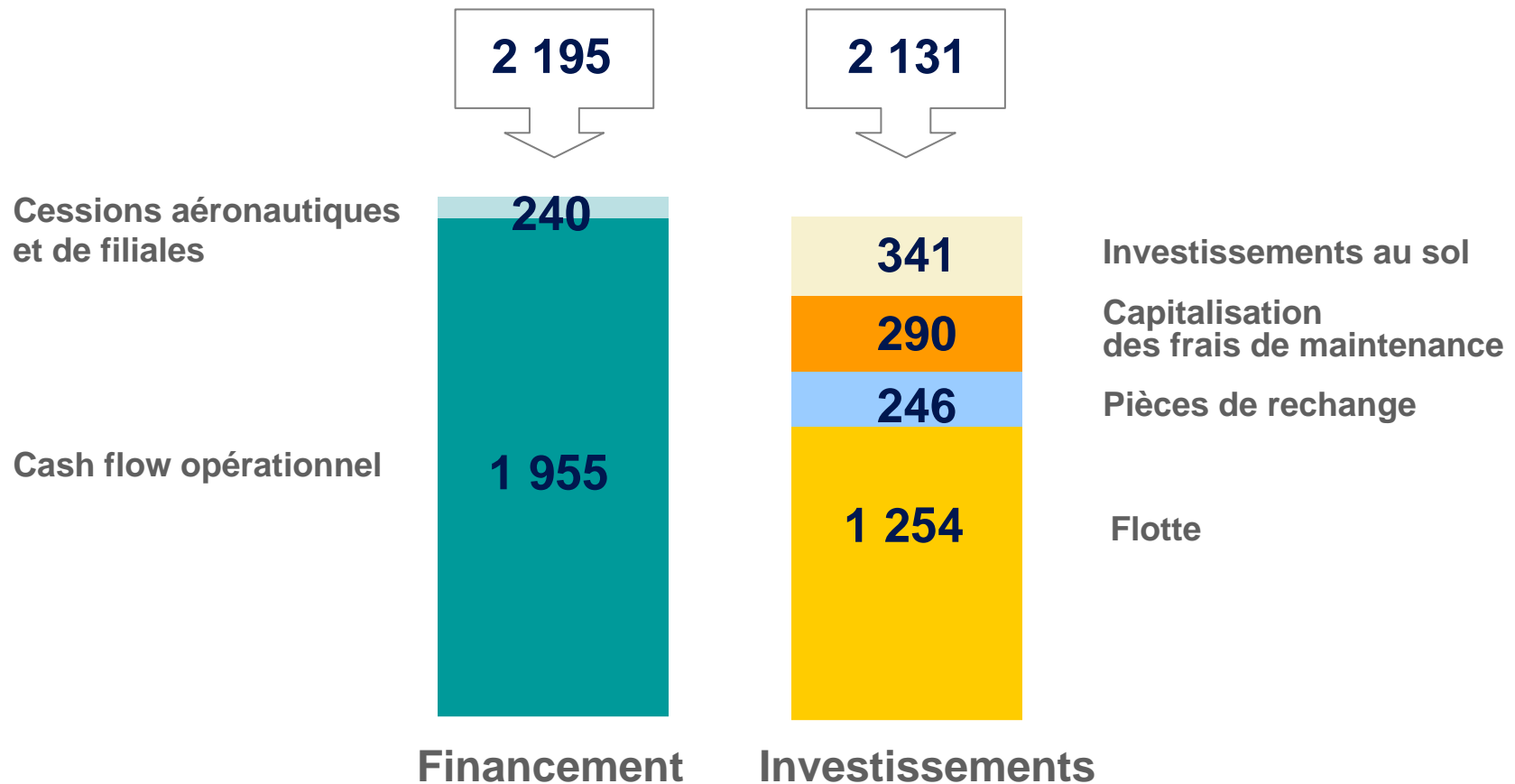
■ 2003-04

■ 2004-05



# Des investissements autofinancés

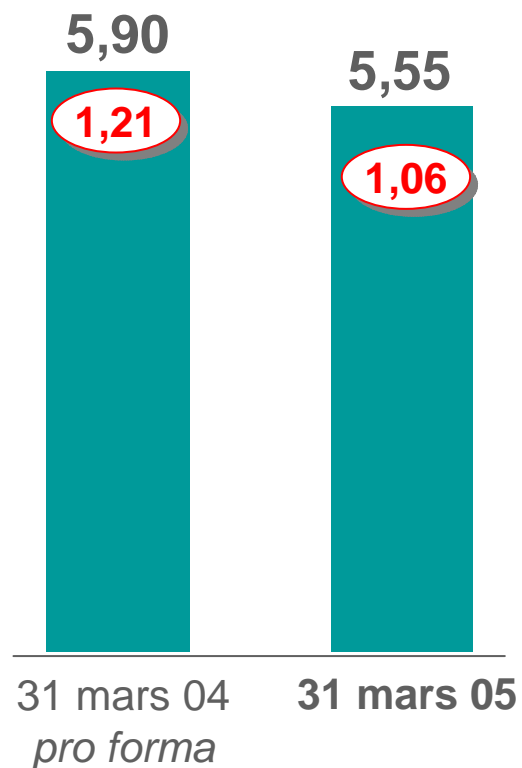
Exercice 2004-05 (en m€)



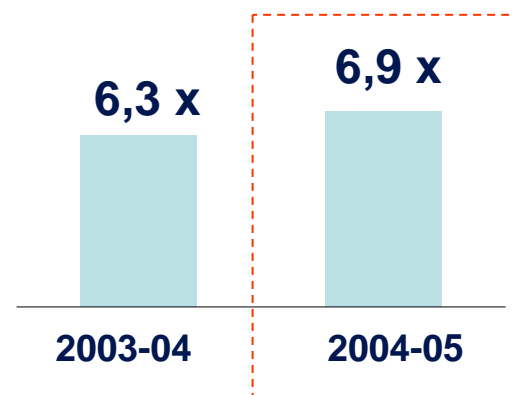
\* consolidation de 12 mois (avr-mars) pour Air France et de 11 mois (mai-mars) pour KLM

# Une structure financière renforcée

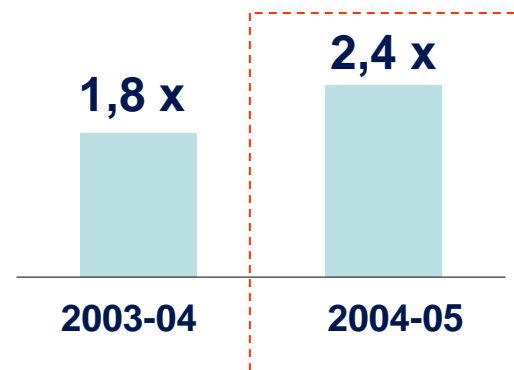
- Dette nette en Md€
- ⊗ Ratio dette nette / fonds propres



## EBITDAR / frais financiers nets ajustés\*



## EBIT / frais financiers nets



\* frais financiers nets ajustés de l'équivalent des frais financiers des loyers opérationnels (34%)

**AIR FRANCE KLM**

# Stratégie et perspectives



# Nos enjeux

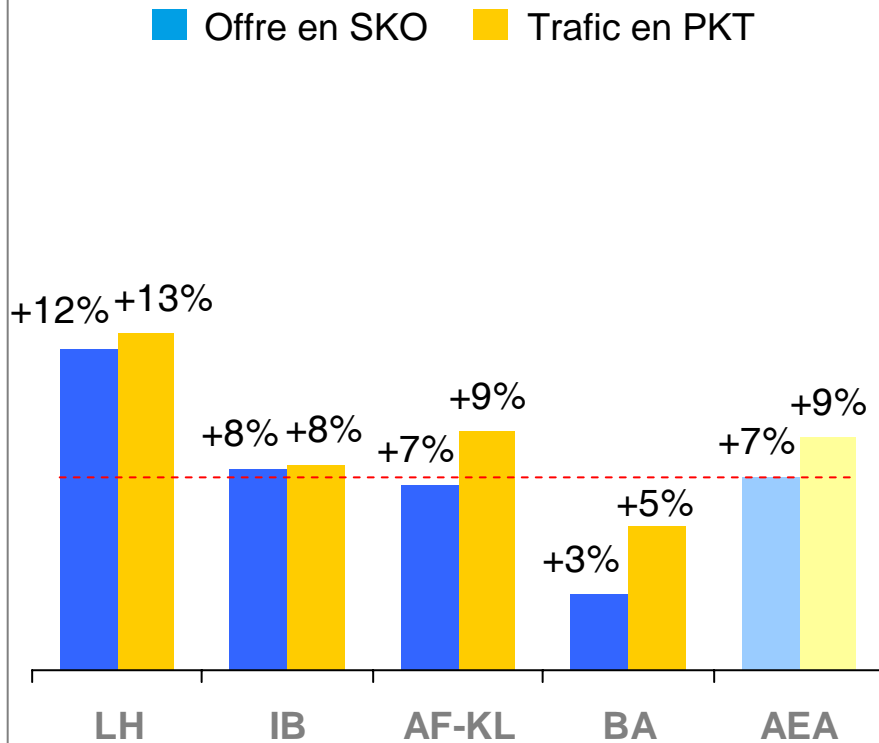
- ✦ Renforcer le leadership d'Air France-KLM dans un environnement de plus en plus concurrentiel
- ✦ Renforcer les atouts économiques du Groupe pour répondre à la demande de tarifs moins élevés dans un contexte de coûts externes croissants (pétrole, taxes...)
- ✦ Poursuivre une croissance rentable à long terme pour nos actionnaires

# Renforcer le positionnement concurrentiel du Groupe

- ✦ Assurer un développement adapté et ciblé des capacités
- ✦ Grâce aux hubs, jouer la complémentarité des réseaux, des types de trafic et de clientèles
- ✦ Conserver une capacité d'adaptation et de flexibilité

# Air France-KLM : un développement des capacités en ligne avec le marché

## Exercice 2004-05



source : AEA

## Exercice 2004-05 Coefficient d'occupation



source : AEA



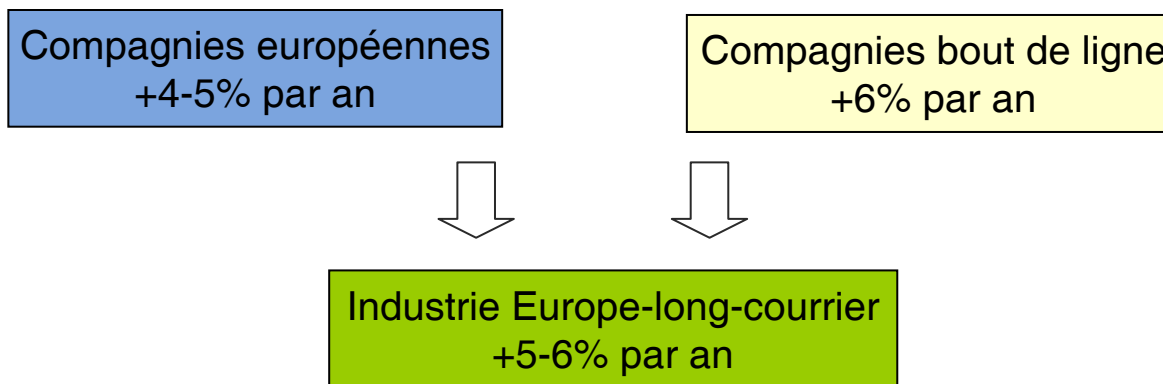
# Une absence de surcapacité sur le long-courrier

## + Une demande soutenue sur le long-courrier

- ▶ Une croissance économique mondiale attendue de **+3%** par an...
- ▶ ...qui entraîne une demande naturelle de **+6%** par an (élasticité de la demande ~2x)

## + Une absence de surcapacité sur le long-courrier

### Offre Europe – long-courrier (2006-2010)



# Air France-KLM : une croissance axée sur le long-courrier

## ✦ Une croissance axée sur le long-courrier...

	été 2005	été 2005 → été 2009 <small>croissance annuelle moyenne en SKO</small>
Long-courrier	+6%	+6%
Moyen-courrier	+1%	+2%
<b>Total</b>	<b>+5%</b>	<b>+5%</b>

## ✦ ...et en particulier sur les marchés en développement

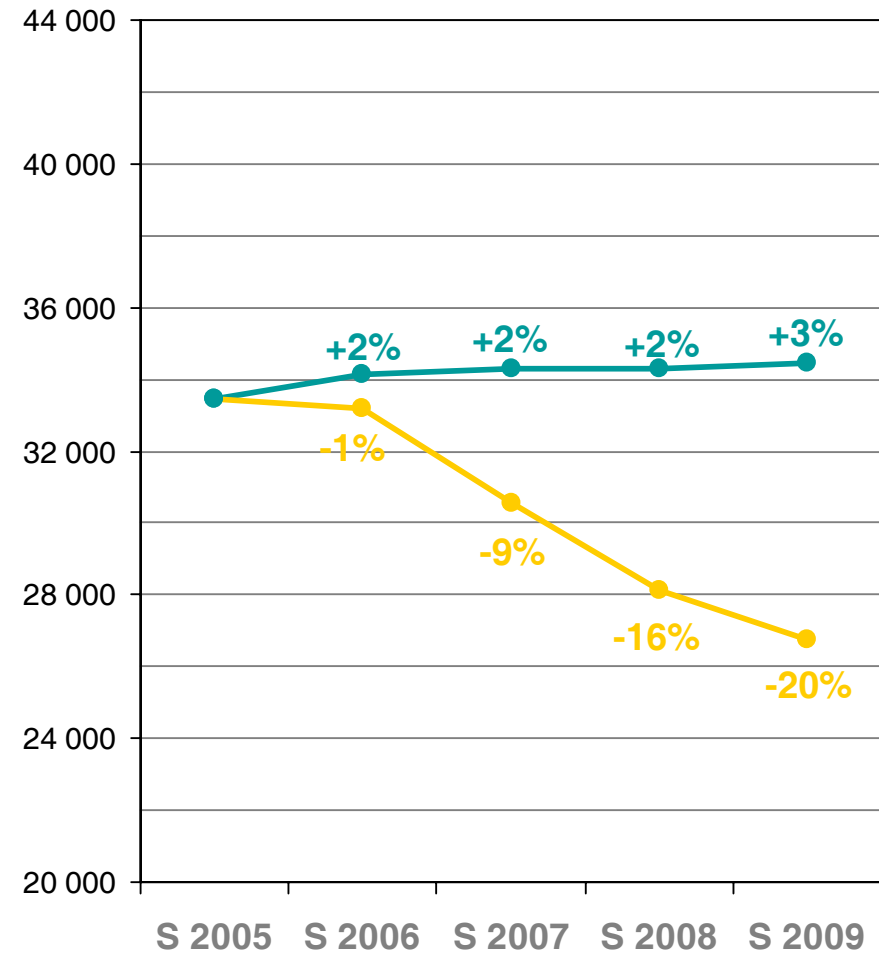
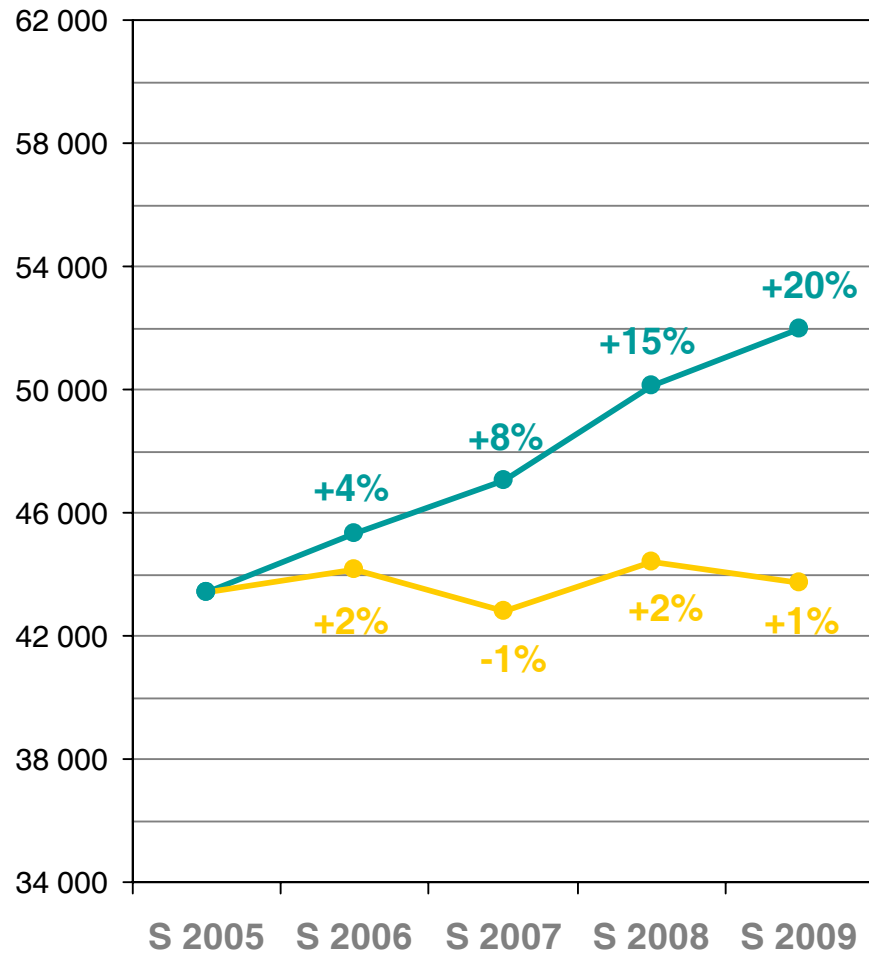
- ▶ Asie
- ▶ Amérique latine
- ▶ Moyen-Orient
- ▶ Europe de l'Est

# Une gestion flexible de la flotte : un outil de réactivité

Flotte long-courrier  
(en nombre de sièges)

● Plan à 4 ans  
● Flexibilité à la baisse

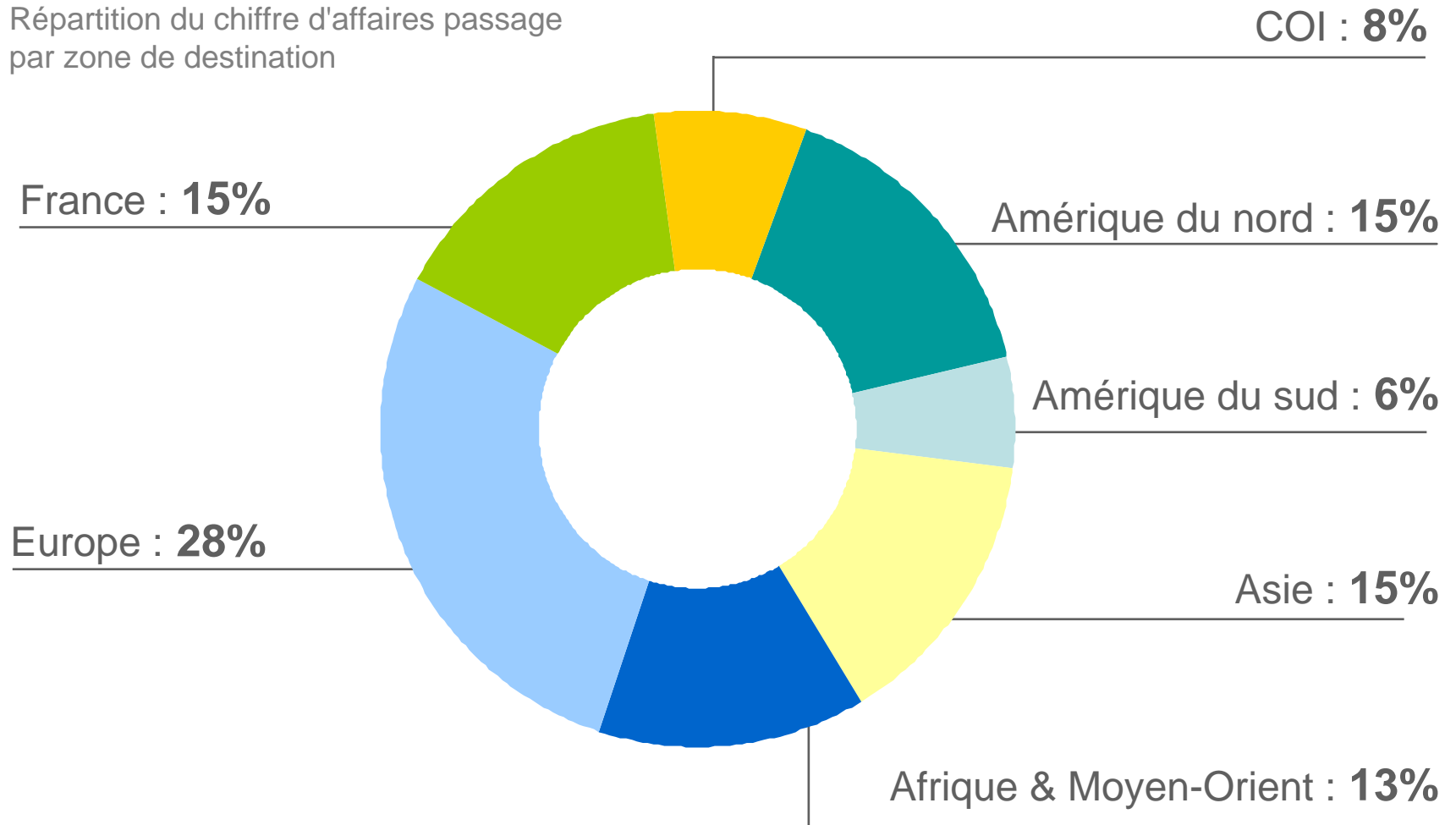
Flotte moyen-courrier  
(en nombre de sièges)



# Un réseau équilibré : une couverture naturelle des risques

Exercice 2004-05

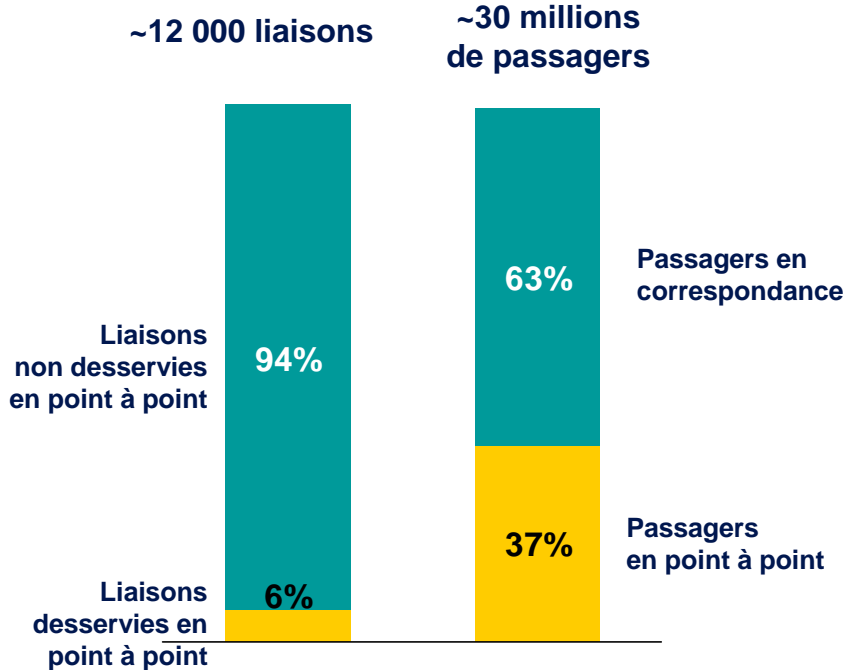
Répartition du chiffre d'affaires passage  
par zone de destination



# Le hub, un modèle légitime en Europe

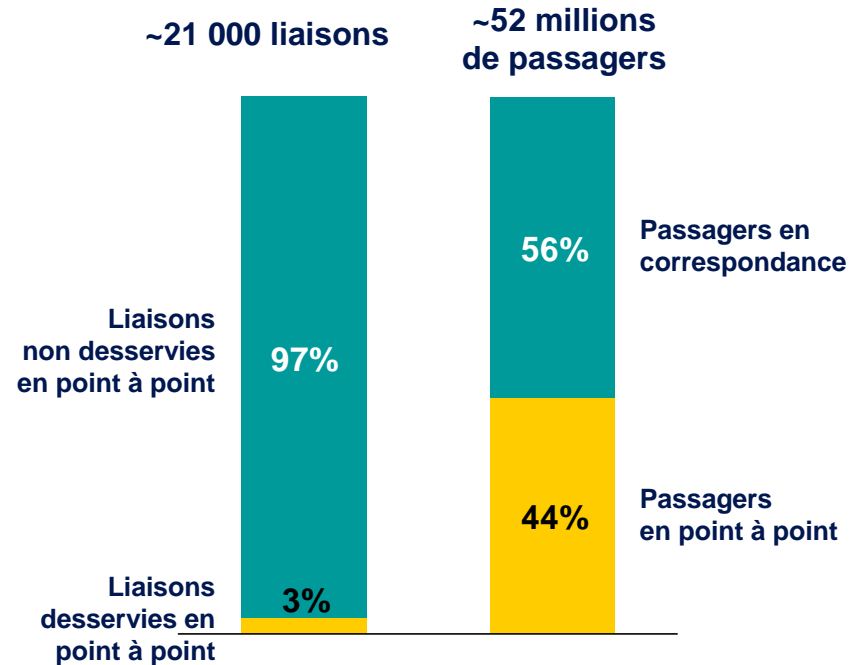
- ▶ Au global, près de **60%** des passagers sur le long-courrier sont en correspondance

## Europe – Asie



source : BCG

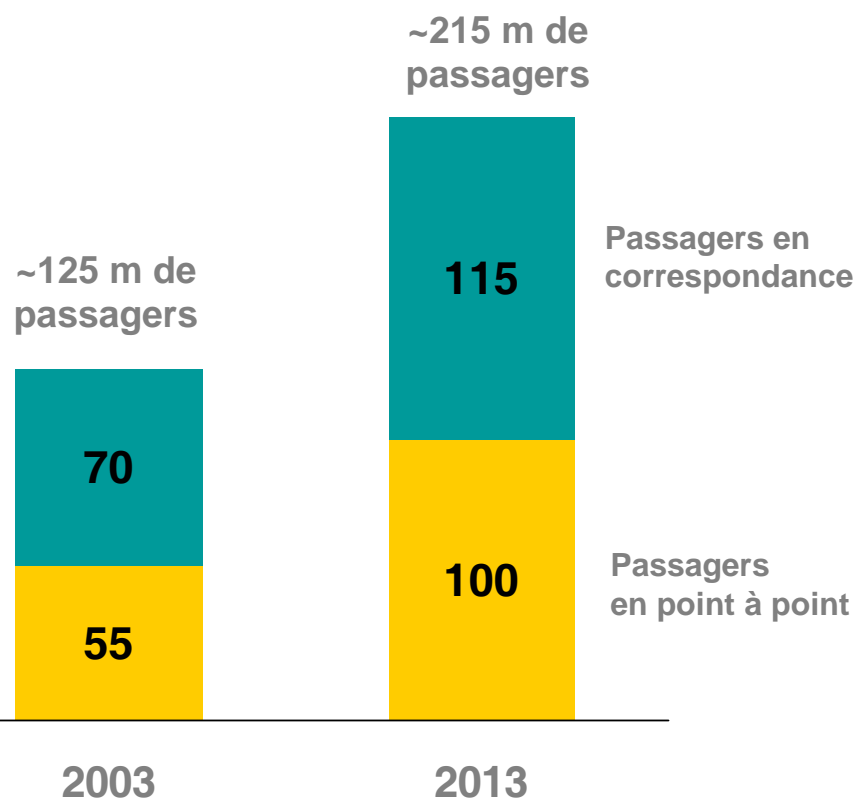
## Europe – Amérique du nord



# Un modèle d'avenir en Europe

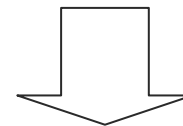
## Croissance du marché intercontinental

**+5,5% par an**



source : BCG

- + Forte croissance attendue de la demande aussi bien en point à point qu'en correspondance
- + Renforcement du rôle des grands hubs intercontinentaux

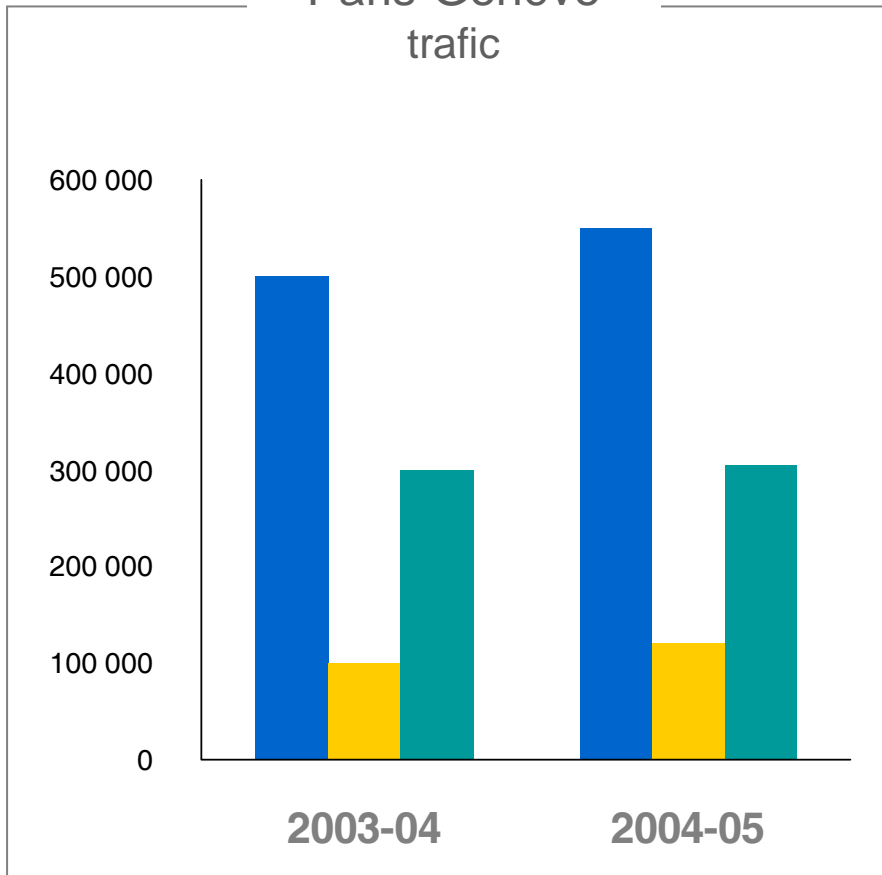


Grâce à ses hubs de CDG et de AMS, Air France-KLM est bien positionné pour tirer parti de la croissance du trafic de correspondance et point à point

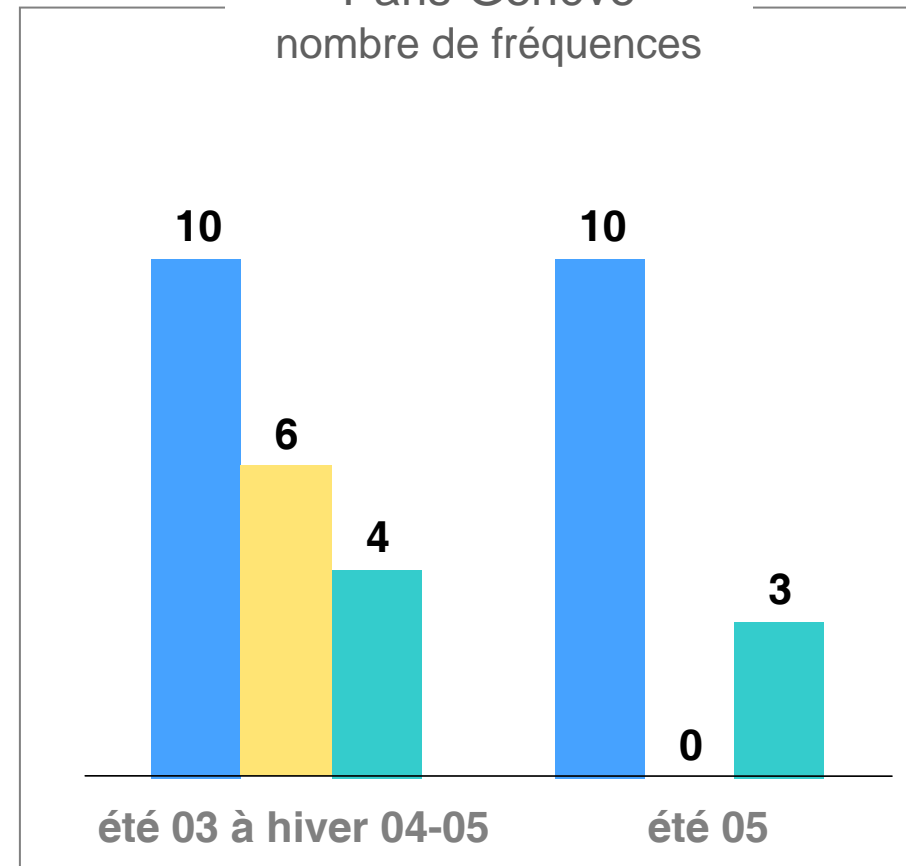
# Sur le moyen-courrier : le hub, rempart contre les compagnies "low cost"

■ Air France ■ Swiss ■ easyJet

Paris-Genève  
trafic

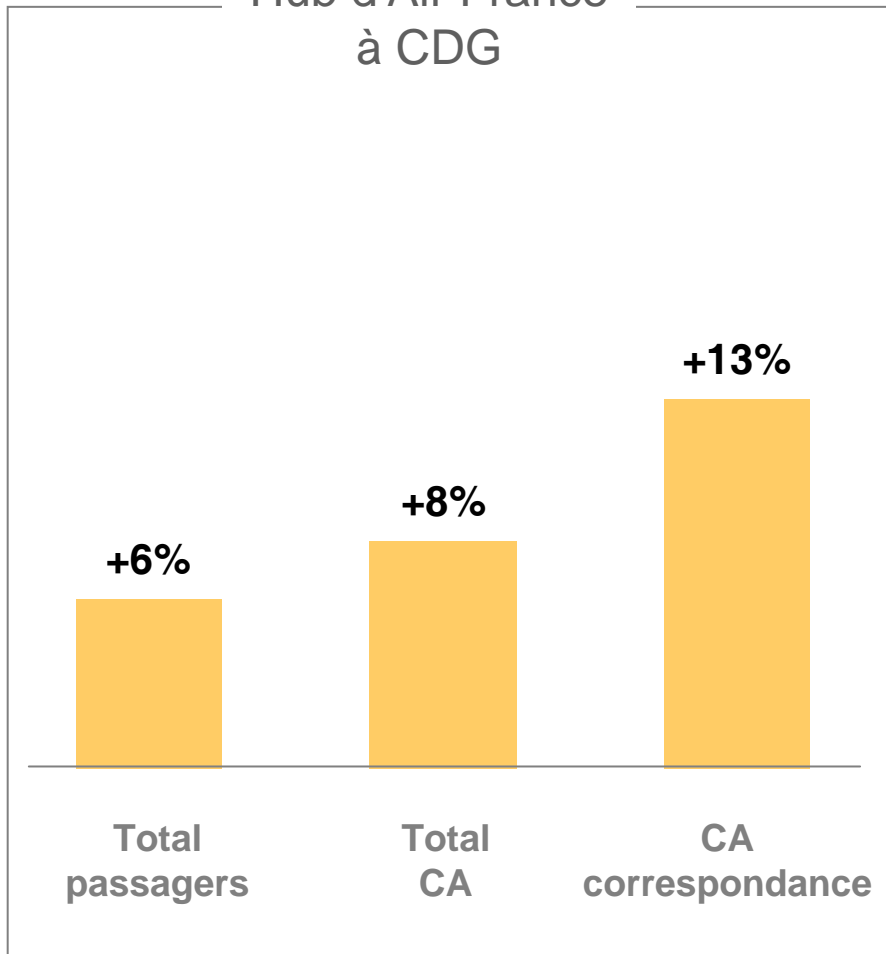


Paris-Genève  
nombre de fréquences

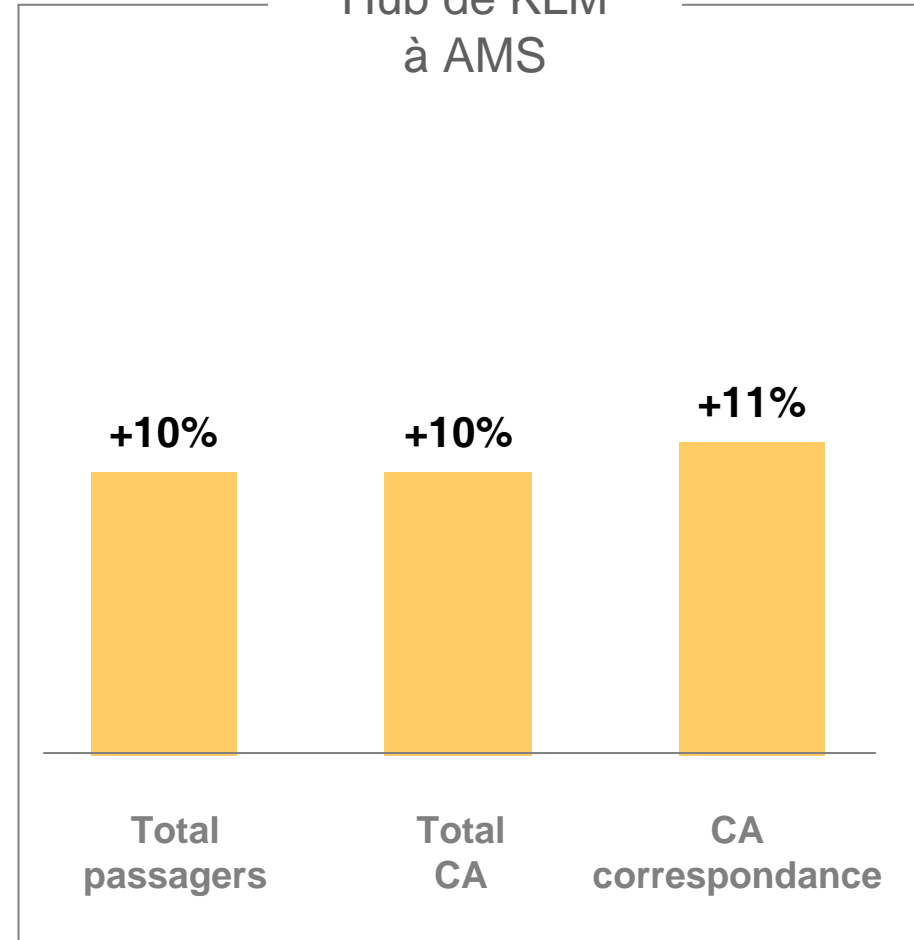


# Air France-KLM : une stratégie multi-hubs efficace et rentable

Hub d'Air France  
à CDG



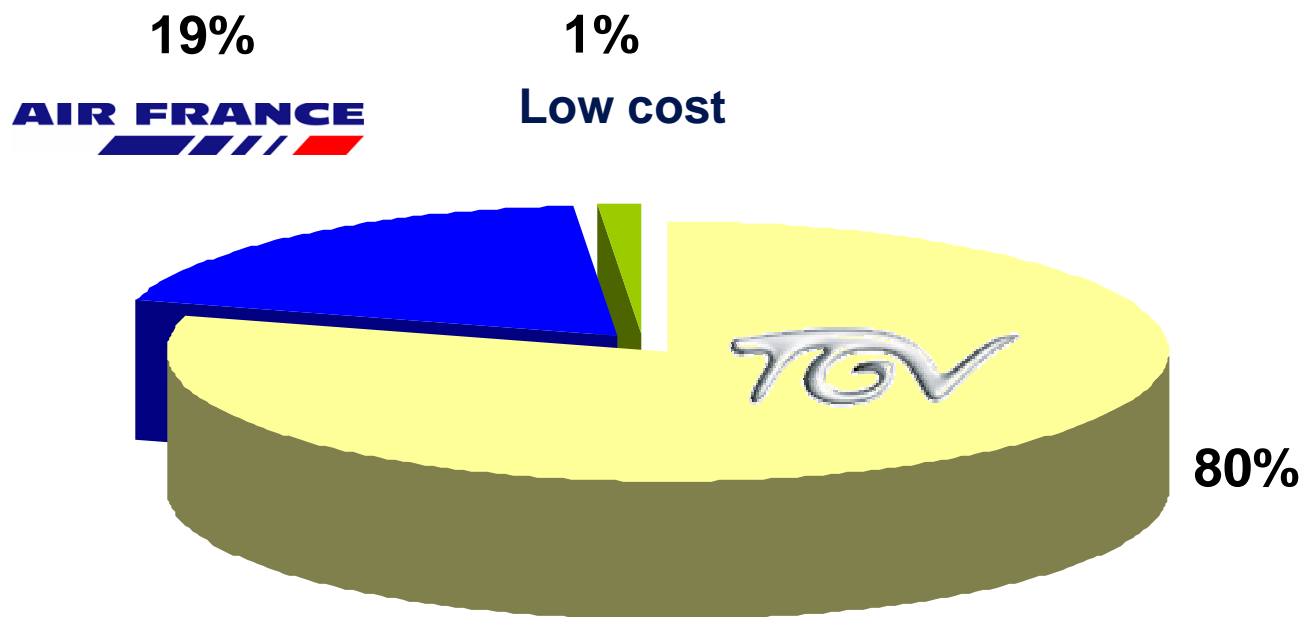
Hub de KLM  
à AMS





# Sur le marché français : la place des compagnies "low cost" occupée par le TGV

Trafic marché domestique France 2004  
(en millions de passagers)



▸ easyJet se retire d'Orly-Marseille

Sources : SNCF, Air France, autres

# Renforcer les atouts économique du Groupe

- ✦ Renouvellement et modernisation de la flotte : investir pour notre compétitivité future
- ✦ Optimisation de la politique de couverture pétrolière
- ✦ Engagement renforcé sur la maîtrise des coûts
- ✦ Poursuite de la mise en place des synergies

# La flotte : investir pour notre compétitivité future

- ✦ 1997 : une flotte âgée et hétérogène pesant sur la compétitivité du Groupe
- ✦ Un plan de rationalisation de la flotte sur 10 ans autofinancé depuis sa mise en œuvre
- ✦ Le niveau du pétrole et du dollar accélère l'intérêt de renouveler les vieux avions

# La flotte : investir pour notre compétitivité future

## + Flotte passagers

- ▶ Remplacement des B747-200/300 par des B777-300ER sur le réseau Caraïbes & Océan Indien
  - ▶ Amélioration des coûts unitaires d'exploitation jusqu'à 15%
- ▶ Remplacement des B767-300ER par des A330-200
  - ▶ Amélioration des coûts unitaires d'exploitation jusqu'à 6%

## + Flotte cargo

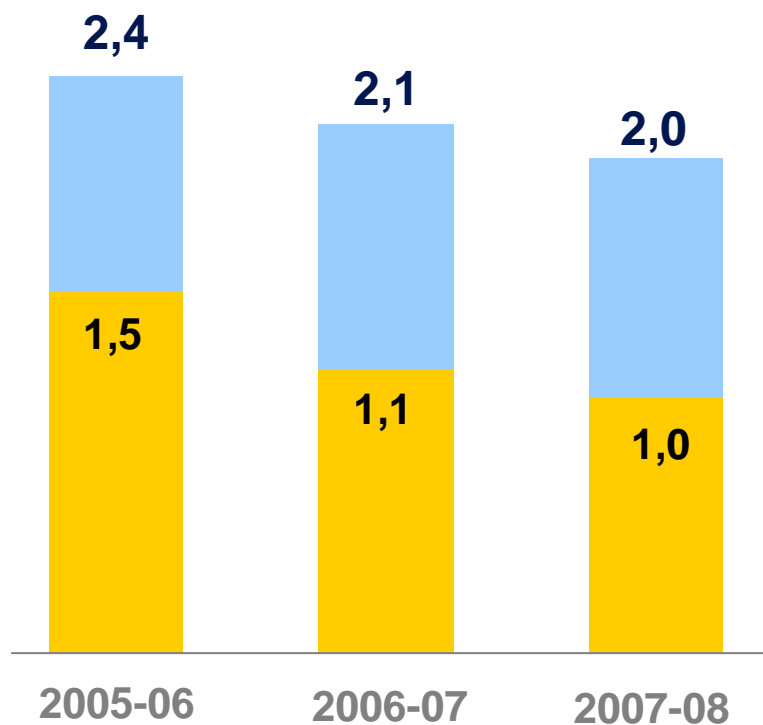
- ▶ Remplacement des B747-200F par des B777F et des B747-400ERF
  - ▶ Amélioration des coûts unitaires d'exploitation de 13 à 23%

# Un free cash flow positif pour les 3 années à venir

■ Investissements flotte

■ Autres investissements (dont capitalisation des frais de maintenance)

Investissements  
(en Md€)



Financement

- + Cash flow d'exploitation
- + Opération Amadeus
  - 800 m€ de trésorerie avant impôts en 2005-06

# Une politique de couverture pétrolière systématique

	2004-05	2005-06	2006-07
Consommation couverte	69%	81%	45%
Prix de marché du Jet * (en \$/t)	440\$	565\$	562\$
Gains des couvertures (en m\$)	465	830	435

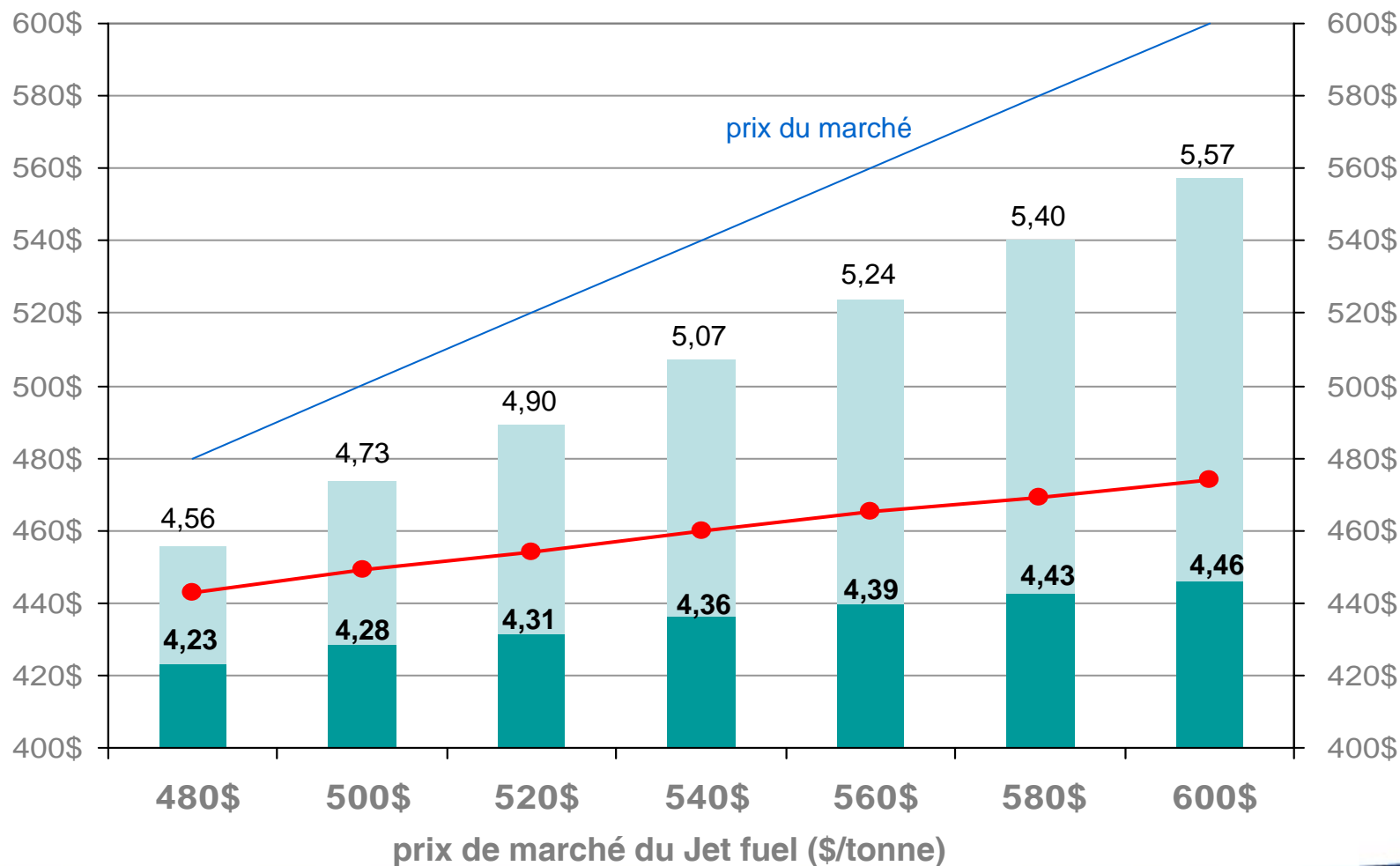
\* Prix des "futures" au 29 avril 2005

# Sensibilité au prix du carburant

■ Facture de carburant avant couvertures (en Md\$)

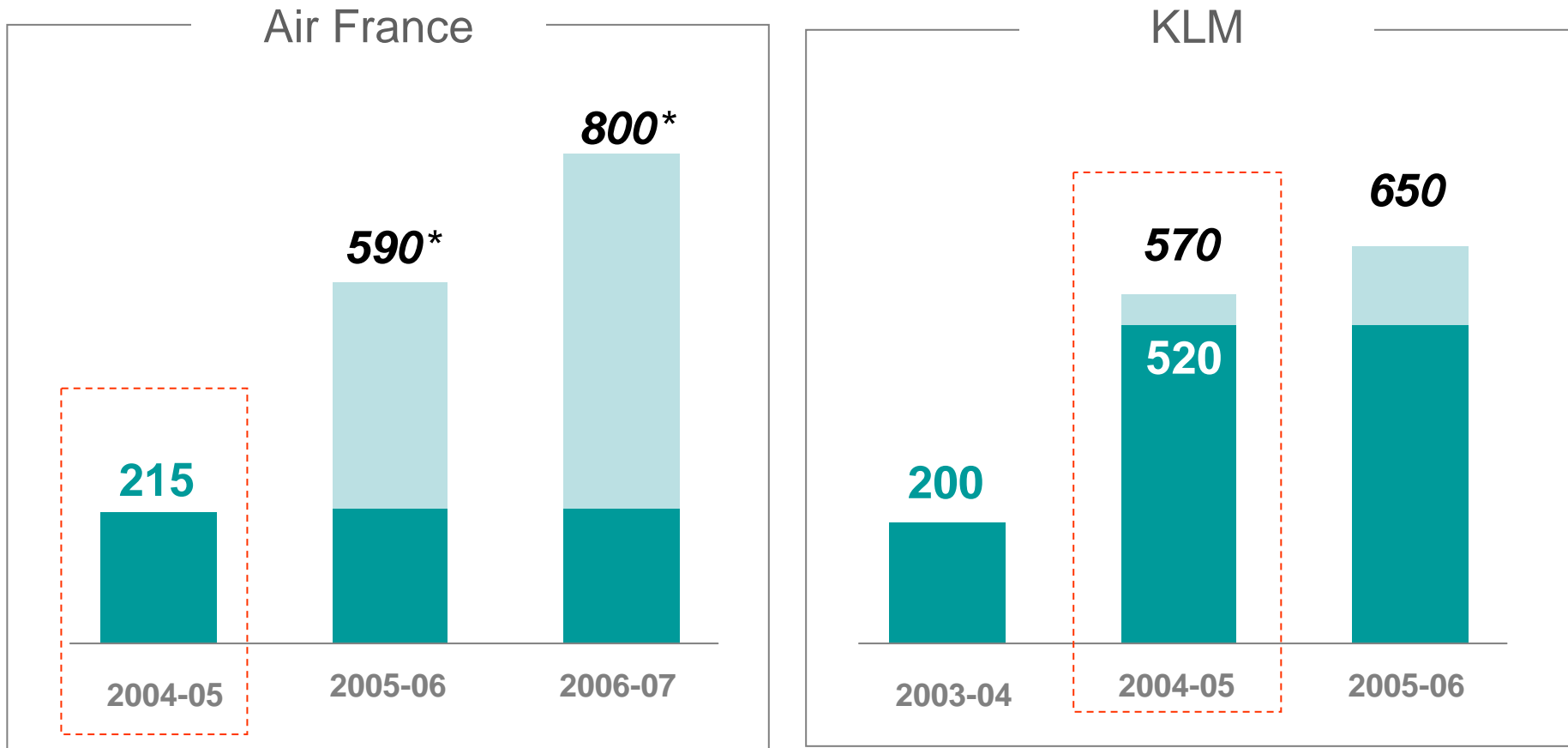
■ Facture de carburant après couvertures (en Md\$)

● Prix d'achat final  
Air France-KLM (\$/t)



# Poursuite des plans d'économies

■ Objectif (en m€) ■ Réalisé (en m€)



\* incluant les économies brutes sur les coûts liées au passage à la commission zéro




# Les principales mesures d'économies en 2005-06

- ✦ Mise en place de la commission zéro  
(depuis le 1er janvier 2005 pour KLM et depuis le 1er avril 2005 pour Air France )
- ✦ Amélioration de la productivité
- ✦ Objectif d'un retour à l'équilibre du réseau moyen-courrier d'Air France

# Une mise en œuvre des synergies plus rapide que prévu

en m€

 Réalisé au 31 mars 2005  
 Estimation



**AIR FRANCE KLM**

**Objectif 2005-06**



# Les hypothèses

- ✦ Offre : +5% par rapport au programme 2004-05 prévu
- ✦ Stabilité de la RSKO hors change
- ✦ Parité du dollar retenue : 1€ = 1,30\$
- ✦ Un prix de marché du jet fuel de 553 \$/tonne

# Un objectif de résultat d'exploitation comparable à celui de 2005-06

- ✦ Une hausse attendue de l'ordre de 650 m€\* de la facture pétrolière
- ✦ Des synergies additionnelles de 165 millions d'euros
- ✦ Poursuite de la réduction du taux d'endettement

Un objectif de résultat d'exploitation maintenu par rapport à l'exercice 2004-05

\* Par rapport au pro forma 2004-05 de 2 720 m€ (consolidation d'Air France et de KLM sur 12 mois) et une hypothèse d'un prix moyen de marché du jet fuel de 553 \$/t

**AIR FRANCE KLM**

# RÉSULTATS ANNUELS 2004-05

Mai 2005

