



# Présentation des résultats

Résultats au 31 Mars 2020

7 Mai 2020





# Faits marquants du T1 2020



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

# Bonne performance en janvier et février, mars fortement impacté par le Covid-19

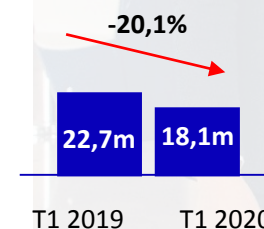
- Bon début d'année en janvier/février
  - ✓ Recette unitaire passage en hausse de 0,8%
  - ✓ Coût unitaire du groupe en baisse de 1,6%, à change et carburant constants
- Accélération de la crise du Covid-19 fin février, impactant fortement mars 2020:
  - ✓ Capacité en baisse de 35% et coefficient d'occupation en baisse de 20pts
  - ✓ Coûts unitaires du groupe en hausse de 17% en mars 2020
- Une réaction rapide du Groupe avec des mesures d'urgence, un pont aérien pour le transport de fret médical, des vols de rapatriement et des mesures de protection de la trésorerie
- Les États français et néerlandais se sont engagés à accorder une grande importance à l'industrie aéronautique et ont confirmé leur soutien aux orientations stratégiques et aux objectifs environnementaux du groupe

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

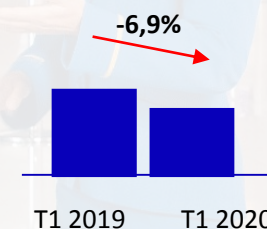
(2) Résultats 2019 retraités suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée et au reclassement des indemnisations passagers de l'UE entre les recettes et les dépenses externes



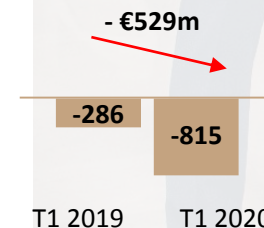
Passagers transportés



Recette unitaire passage<sup>(1)</sup>



Résultat d'exploitation<sup>(2)</sup>



Dettes nettes





# Résultats au 31 Mars 2020



***Frédéric Gagey***  
*Directeur financier*  
*Air France-KLM*



# T1 2020 : revenus en baisse de 922m€ et résultat d'exploitation en baisse de 529m€, entièrement causée par le résultat d'exploitation de mars 2020 à -560m€

	T1 2020	T1 2019	Variation	Variation à change constant
<b>Recettes (m€)</b>	<b>5 020</b>	5 942	-922m	-992m
<b>Dépenses carburant (mds€)</b>	<b>1 185</b>	1 201	-16m	+21m
<b>EBITDA (m€)</b>	<b>- 61</b>	443	-504m	-542m
<b>Résultat d'exploitation (m€) <sup>(1)</sup></b>	<b>-815</b>	- 286	-529m	-567m
<b>Marge d'exploitation</b>	<b>-16,2%</b>	-4,8%	-11,4 pt	-12,1 pt
<b>Résultat net, part du groupe (m€) <sup>(2)</sup></b>	<b>-1 801</b>	-324	-1 477m	
<b>Cash flow libre d'exploitation ajusté (m€)</b>	<b>- 825</b>	241	-1 066m	
<b>ROCE 12 mois glissants <sup>(3)</sup></b>	<b>5,0%</b>	9,9%	-4,9 pt	
	<b>31 mar 2020</b>	<b>31 déc 2019</b>	<b>Variation</b>	
<b>Dette nette (m€)</b>	<b>6 584</b>	6 147	+ 437 m	
<b>Dette nette / EBITDA 12 mois glissants</b>	<b>1,8x</b>	1,5x	+0,3x	

(1) Résultats 2019 retraités suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée et au reclassement des indemnisations passagers de l'UE entre les recettes et les dépenses externes

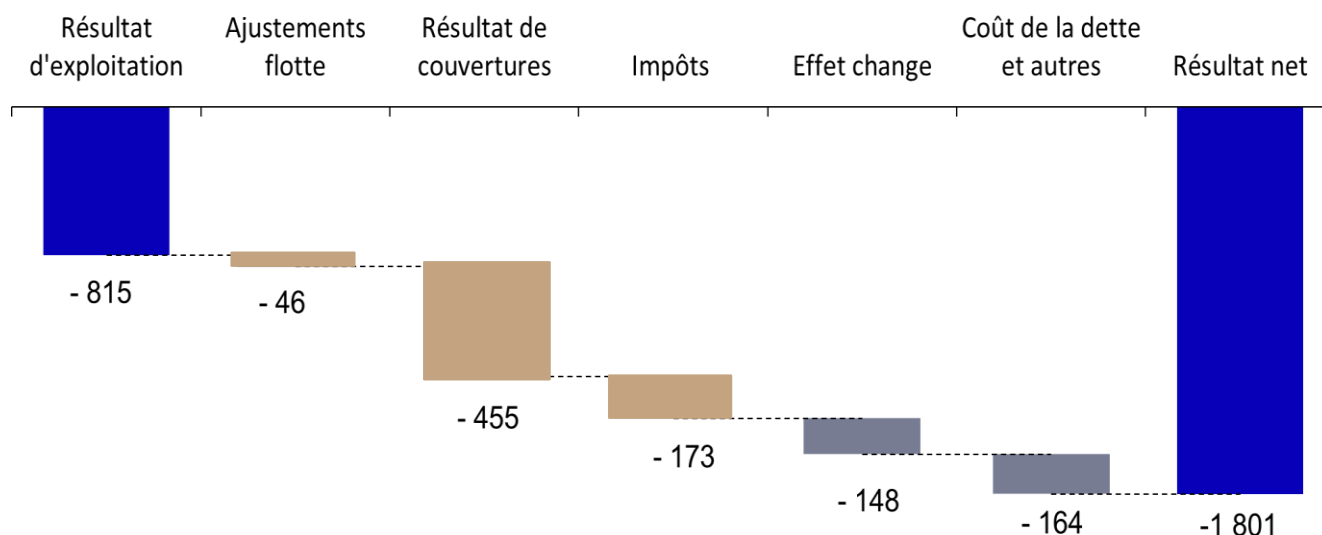
(2) Voir page 6 de cette présentation pour plus de détails

(3) La définition du ROCE a été revue afin de prendre en compte les effets de saisonnalité de l'activité, voir communiqué de presse pour plus de détails



# Résultat net du T1 2020 incluant ~-650m€ d'éléments comptables exceptionnels liés au Covid-19

## Evolution du résultat net du T1 2020



### Éléments comptables exceptionnels :

#### Ajustements flotte -46m€ :

Dépréciation de 8 Boeing 747 -21 m€  
Amortissement accéléré des Airbus 380 -25m€<sup>(1)</sup>

#### Impact de la "sur-couverture" du carburant -455m€:

En raison des réductions de capacités et des baisses de prévisions de consommation de carburant, le Groupe est en position de sur-couverture. La variation de juste valeur, initialement comptabilisée dans les capitaux propres a été recyclée en « Autres produits et charges financiers »  
*(estimation à fin mars 2020, pour le reste de l'année 2020)*

#### Impôts :

Avec la crise du COVID-19, les perspectives de récupération de ces déficits sur les sept prochaines années ont été revues à la baisse, générant un abattement de 311 millions d'impôts différés actifs pour pertes fiscales par rapport à la position d'ouverture de l'exercice 2020 au niveau du Groupe Fiscal français

(1) Conformément à la décision annoncée en juillet : l'impact du retrait anticipé des avions Airbus A380 est estimé à environ 400 millions d'euros répartis sur la période allant jusqu'en 2022, soit 25 millions d'euros par trimestre



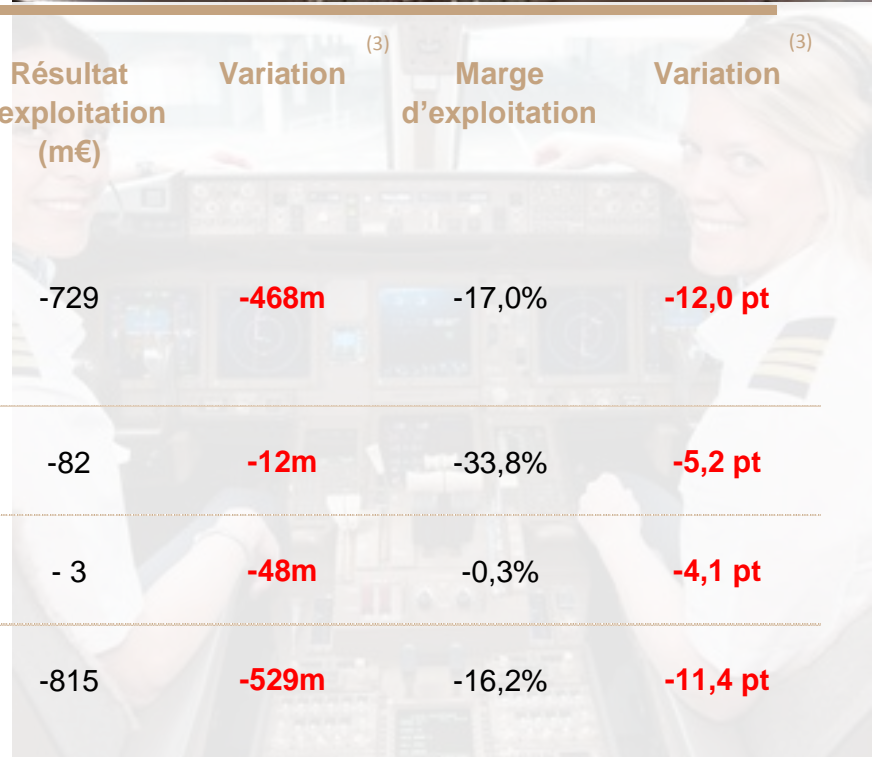
# La crise du Covid-19 touche toutes les activités



AIRFRANCEKLM GROUP

T1 2020

		Capacité <sup>(1)</sup>	Recette unitaire <sup>(2)</sup> Change const.	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation <sup>(3)</sup>	Marge d'exploitation	Variation <sup>(3)</sup>
Réseaux	AIRFRANCE / KLM AIRFRANCE HOP	-10,5%	-8,1%	4 278	-16,7%	-729	-468m	-17,0%	-12,0 pt
	AIRFRANCE / KLM Martinair CARGO	-7,8%	-10,0%						
Transavia	transavia	-16,0%	+13,1%	242	-1,6%	-82	-12m	-33,8%	-5,2 pt
Maintenance	AIRFRANCE INDUSTRIES / KLM Engineering & Maintenance			493	-11,0%	- 3	-48m	-0,3%	-4,1 pt
Groupe	AIRFRANCEKLM GROUP	-11,0%	-6,9%	5 020	-15,5%	-815	-529m	-16,2%	-11,4 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) Résultats 2019 retraités suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée et au reclassement des indemnisations passagers de l'UE entre les recettes et les dépenses externes



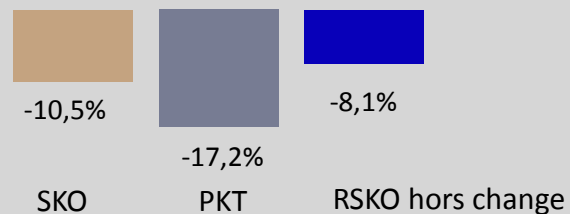


# Réseaux passage : Bon début d'année en janvier et février, T1 2020 en baisse en raison de l'impact du Covid-19 en mars

## T1 2020:

Réduction des capacités et baisse de la recette unitaire sur tous les réseaux, en raison de l'accélération de l'impact du Covid-19 en mars 2020

Total activité réseaux T1 2020

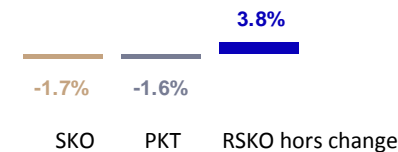


## Jusqu'au 29 février 2020 :

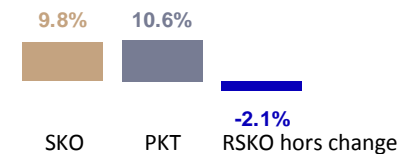
- Recette unitaire Amérique du nord en légère baisse en raison de la forte hausse des capacités (effet du redéploiement de la flotte Asie)
- Réseau Asie déjà impacté par le Covid-19, tous les vols vers la Chine ont été suspendus à partir du 30 janvier 2020
- Forte performance du moyen-courrier hubs soutenue par une croissance de l'industrie plus faible et les mesures de rationalisation engagées sur le domestique France

## Au 29 février 2020

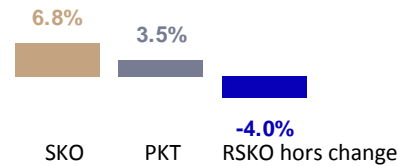
Domestique France



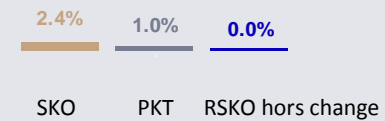
Amérique du Nord



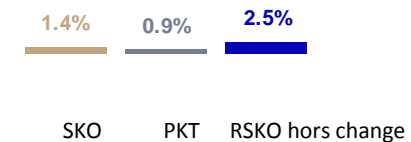
Amérique Latine



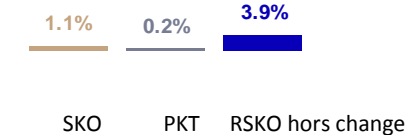
Total activité réseaux



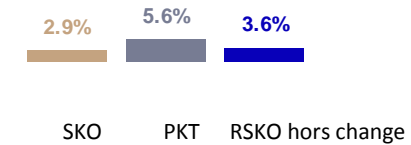
Moyen-courrier hubs



Caraïbes & Océan Indien



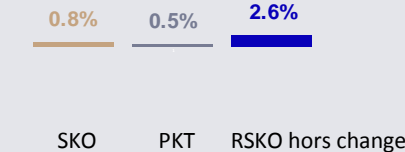
Afrique & Moyen Orient



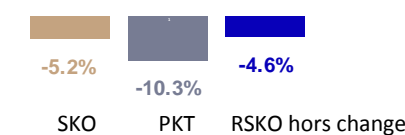
RSKO hors change  
Premium Economy



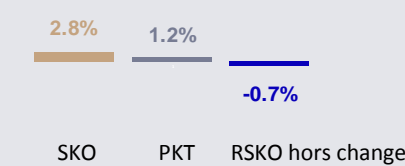
Total court et moyen-courrier



Asie



Total long-courrier







# Les résultats des deux compagnies sont affectés par le Covid-19



T1 2019	Capacité variation	Recettes (m€)	Variation annuelle	Résultat d'exploitation (m€)	Variation annuelle (1)	Marge d'exploitation	Variation annuelle (1)	Dette nette (m€)	Variation 31 déc 2019	Net debt / EBITDA (2)	Variation 31 déc 2019
<b>AIRFRANCE</b> /	-11,7%	3 016	-17,8%	-536	-287	-17,8%	-11,0 pt	4 342	+401	2,3x	+0,5 pt
<b>KLM</b>	-10,0%	2 140	-9,7%	-275	-228	-12,9%	-10,9 pt	2 542	+17	1,5x	+0,2 pt
<b>AIRFRANCEKLM GROUP</b>	-11,0%	5 020	-15,5%	-815	-529	-16,2%	-11,4 pt	6 584	+437	1,8x	+0,3 pt

(1) Résultats 2019 retraités suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée et au reclassement des indemnités passagers de l'UE entre les recettes et les dépenses externes

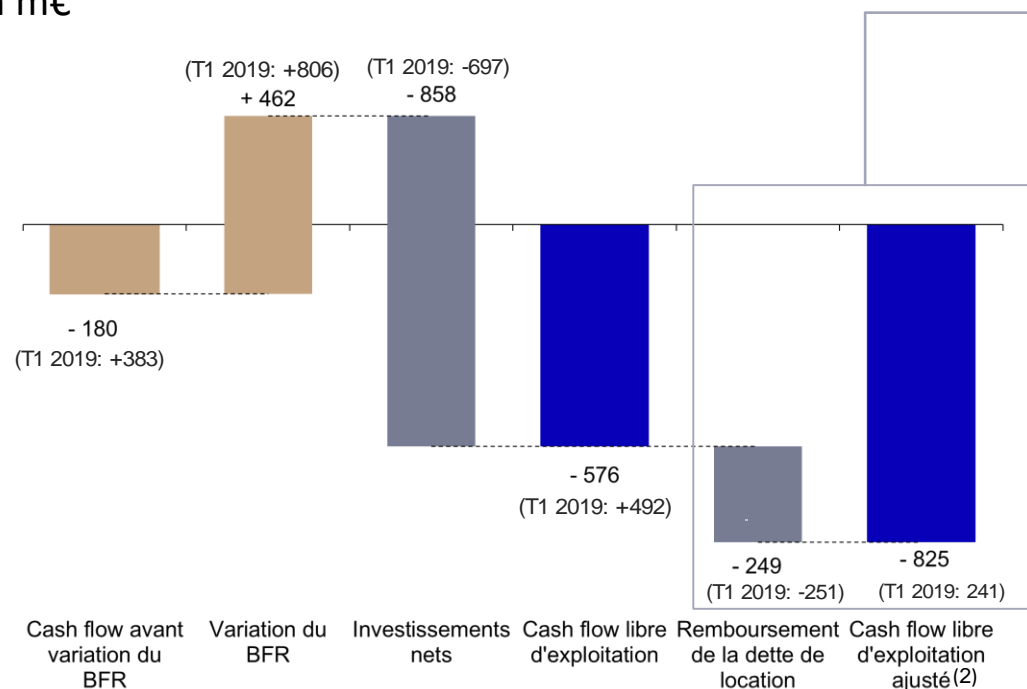
(2) Dette nette / EBITDA : 12 mois glissant, voir le calcul dans le communiqué de presse



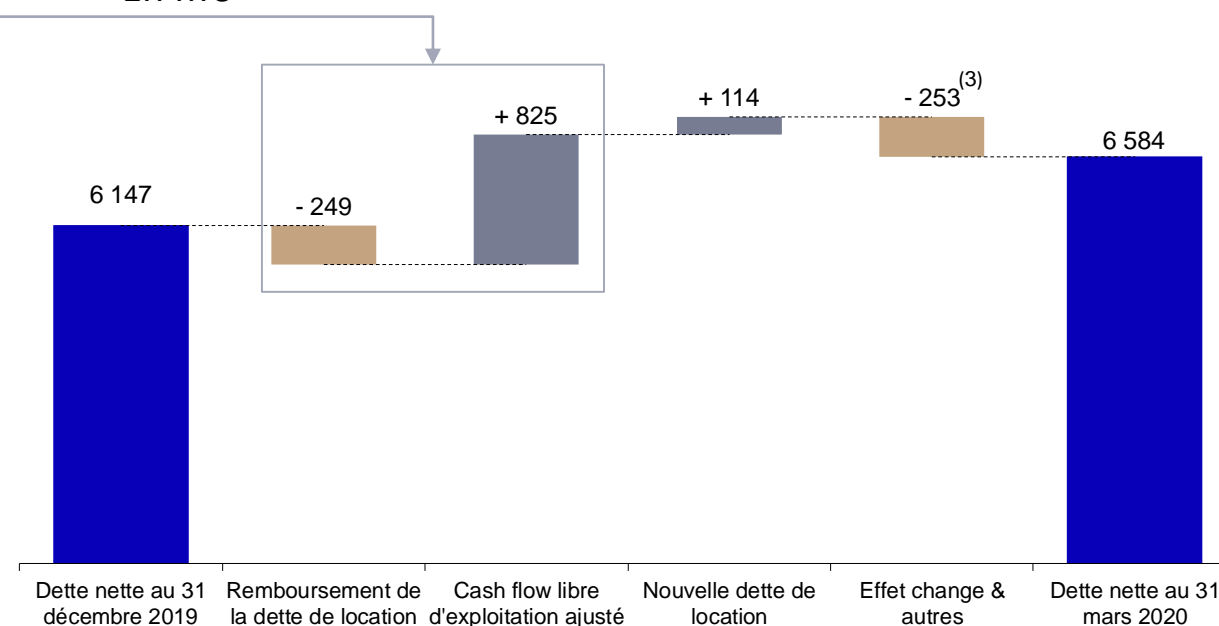
# Dette nette en hausse de 437m€ et effet de levier à 1,8x<sup>(1)</sup>

- Mesures initiales pour préserver la trésorerie, incluant des investissements réduits à 82m€ en mars (776m€ à fin février). Investissements 2020 prévus à 2,4mds€ par rapport à la perspective précédente de 3,6mds€
- Vente des titres Amadeus pour 356m€

## T1 2020 Evolution du cash-flow libre En m€



## Dette nette En m€



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

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

(3) Incluant la vente des titres Amadeus pour 356m€



# Les implications du Covid-19

Résultats au 31 mars 2020



# Le groupe a rapidement mis en œuvre des mesures d'ampleur en réponse à la crise du Covid-19

## Engagement pour la sécurité des clients et des employés, devoir envers la société:

- Application des normes de sécurité les plus élevées possibles pour le personnel opérationnel en première ligne, les équipages et les clients afin de contrer les risques de transmission du virus
- Exploitation de vols spéciaux pour le rapatriement des citoyens
- Mise en place d'un « pont aérien » pour le matériel médical essentiel, en étroite collaboration avec les gouvernements français et néerlandais
- Maintien des liens essentiels à la continuité territoriale



## Mesures opérationnelles :

- Ajustement du programme avec de fortes réductions de capacité (mars -35%, T2 2020~-95% dont Transavia à -100%)
- Déploiement rapide de capacité cargo supplémentaire pour répondre à une demande de fret résistante, (recettes prévues résistantes au T2 et T3 2020)
- Poursuite de l'activité de maintenance pour tiers dans la mesure du possible (~45% au T2 2020)





# Mise en œuvre rapide et efficace de mesures de protection de la trésorerie

## Économies de coûts opérationnels :

- Réduction rapide des capacités, coût variables permettant de réaliser ~50% d'économies
- Mesures d'activité partielle pour le Groupe et réduction de la rémunération variable des équipages : économies estimées à 350m€ par mois au T2 2020
- Réduction de coûts totalisant 500m€ sur 2020 avec de nouvelles révisions en cours, résiliation de la plupart des contrats temporaires

## Réduction des investissements :

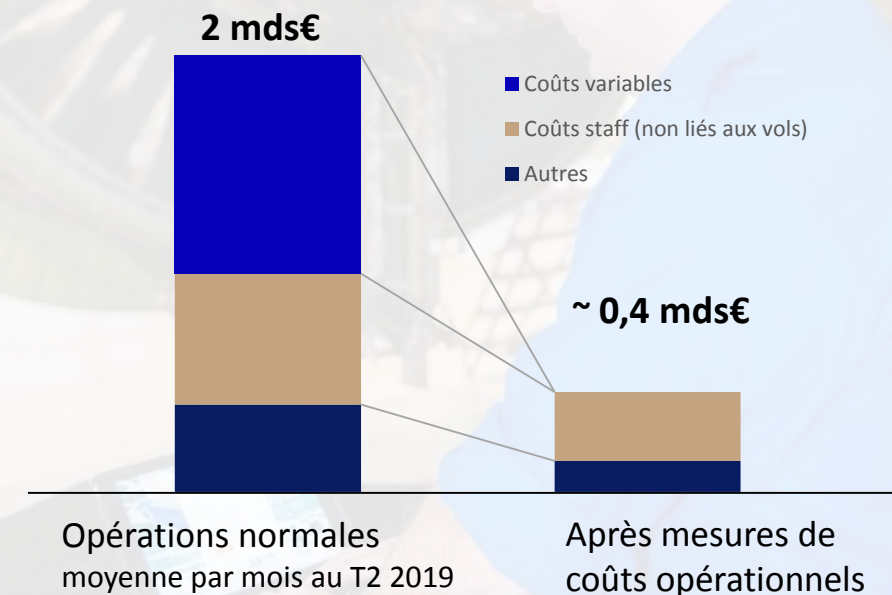
- Plan de dépenses d'investissement de 2,4mds€ pour l'exercice 2020, soit une réduction de 1,2mds€ par rapport aux précédentes prévisions de 3,6mds€ et dont 0,9mds€ sont déjà engagés
- Incluant le report de 3 Airbus 350 à 2021. La plupart des financements des livraisons restantes de la flotte en 2020 sont sécurisés.

## Autres mesures de protection de trésorerie :

- Report des paiements d'impôts et de charges sociales au-delà de 2020 : 570m€ et reports de dettes fournisseurs
- Mise en place d'une politique d'avoirs conforme aux pratiques du secteur



**Avec ces mesures de protection, le besoin de trésorerie opérationnelle s'élève à ~400m€ par mois au T2 2020 <sup>(1)</sup>**



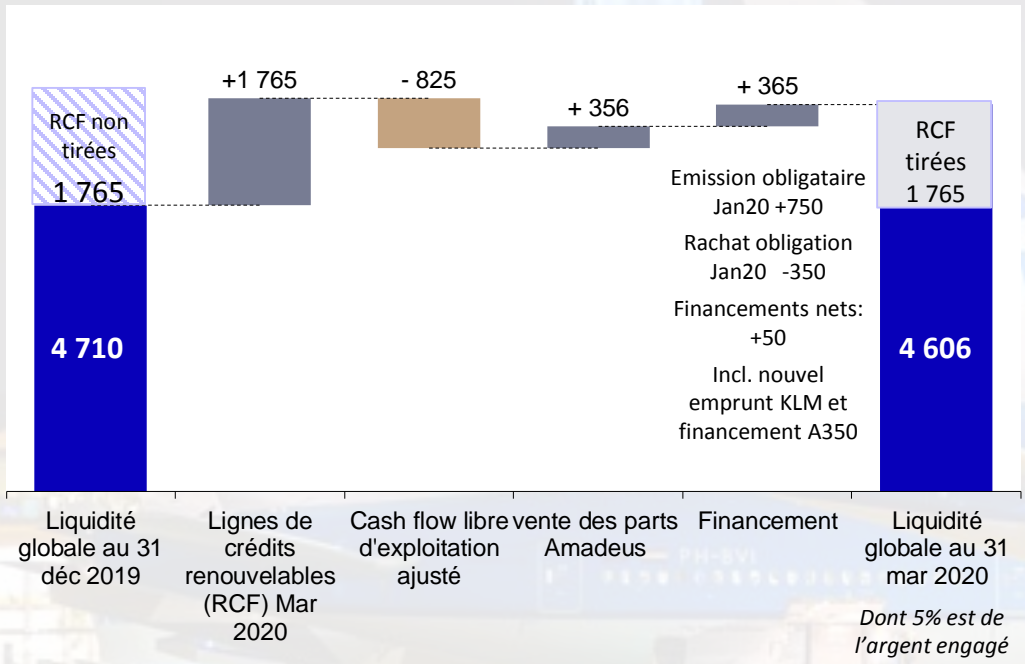
1) Basé sur l'EBITDA supposant une activité sans vol au T2 2020, excluant les locations opérationnelles, besoin de fonds de roulements, flux de trésorerie investissement et financement





# Liquidité globale de 6,4mds€ au 31 mars 2020, nécessitant un financement supplémentaire d'ici le T3 2020

## Evolution stable de la liquidité au T1 2020



## Besoin de liquidité prévu au T3 2020 :

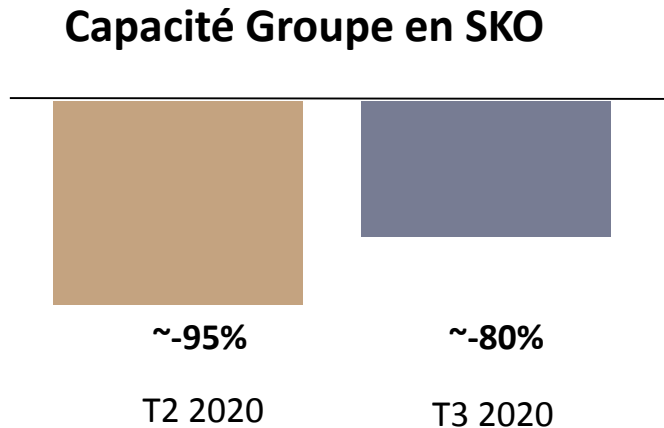
- Après les mesures de protection, consommation opérationnelle de trésorerie de ~400m€ par mois au T2 2020 + autres impacts financiers sur la trésorerie <sup>(1)</sup>
- Investissements 2020 réduits à 2,4mds€
- Risque lié au besoin de fonds de roulement estimé à ~2,5mds€ à fin mars 2020, principalement sur les titres de transport émis et non utilisés
- Remboursement des lignes de crédits renouvelables tirées 1,8mds€ prévu en 2020

1) Incluant : financements sécurisés et dettes de loyer (principal & intérêt), l'obligation hybride octobre 2020 de 0,4mds€, litige Cargo pour le T3 2020 0,4mds€



## Niveau d'incertitude élevé sur la durée de la crise du Covid-19 et son impact sur l'environnement macro-économique

**Le groupe anticipe sur la base des connaissances actuelles une levée progressive des restrictions aux frontières en 2020 et une reprise lente des capacités prévue à partir de l'été 2020**



### **Perspectives pour l'ensemble de l'année 2020 :**

- Le groupe retire ses perspectives pour 2020
- Le groupe prévoit un EBITDA fortement négatif pour l'année 2020, en raison de l'impact de la crise du Covid-19
- La perte du T2 2020 au niveau du résultat d'exploitation sera nettement plus élevée que celle du T1 2020



# Un premier financement de 7mds€ approuvé par l'UE pour faire face aux obligations financières à venir et assurer la reprise de l'activité au-delà de la crise actuelle

## AIRFRANCE

### Prêt de 4mds€ au groupe Air France-KLM pour soutenir Air France

- Fourni par un pool de 9 banques françaises et internationales et garanti à 90% par l'Etat français
- 1 an + 1 ou 2 ans d'option de prolongation, « pricé » au coût du financement



### Prêt d'actionnaire de 3mds€ au groupe Air France-KLM, pour soutenir Air France

- Prêt direct de l'État français
- 4 ans + 2x1 ans d'option de prolongation
- Subordonné au prêt bancaire
- Avec un plan de transformation incluant des engagements économiques, financiers et environnementaux



## 

### Package pour KLM en discussion

- Les discussions avec les autorités néerlandaises et les banques sont en cours
- Le gouvernement néerlandais a indiqué 2 à 4 mds€ pour soutenir KLM, à travers une combinaison d'aide d'État et de prêt bancaire







# Accélérer la nouvelle orientation stratégique du Groupe afin d'aligner sa compétitivité sur les meilleurs standards mondiaux

Le plan stratégique a commencé à délivrer :

Réduction coûts unitaires



**AIRFRANCE**  **KLM** 

T4 2019	-1,8%	-0,8%
Jusque fév20	-2,9%	+0,5%



Plus de 37 nouveaux accords signés avec les représentants des salariés en 2019

Compte tenu de la crise actuelle, nous allons considérablement accélérer et intensifier les éléments du plan stratégique



Optimisation des processus internes des compagnies aériennes, avec la réduction des fonctions support



Révision approfondie du marché domestique français pour assurer sa rentabilité économique structurelle



Revue de la stratégie de Paris-Orly incluant un rôle plus important pour Transavia et développement de Transavia dans les autres villes françaises



# Une approche commune de la direction et du personnel pour faire face à la crise du Covid-19

**Une responsabilité partagée entre tous les membres du personnel pour réduire les coûts et accroître la rentabilité du Groupe grâce à l'amélioration des processus opérationnels, l'ajustement des activités non rentables et une plus grande flexibilité**

- Lettre du comité d'entreprise français pour exprimer son soutien à la direction
- Soutien du SNPL France sur la stratégie Paris-Orly et le développement de Transavia
- Les cadres dirigeants ont réduit volontairement leurs salaires et leurs primes

**La direction va mener des négociations avec les organisations représentant toutes les catégories de personnel pour :**

- Négocier et modifier les accords pour réaliser des économies de coûts et accroître notre flexibilité afin de réaliser les objectifs du plan de transformation
- Redimensionner l'organisation et le personnel pour s'adapter au niveau d'activité d'après-crise



# Une nouvelle transformation pour s'adapter à la réalité du monde de l'après Covid-19

## S'adapter à la réalité du nouvel environnement de crise post-Covid-19 dans le secteur aérien

- Un impact négatif prolongé sur la demande de passagers, qui ne devrait pas revenir aux niveaux d'avant la crise avant plusieurs années
- Redimensionnement global du réseau long et moyen-courrier en fonction de la demande post-Covid-19, plan de capacité pour 2021 d'au moins -20% par rapport à 2019 avec une plus grande flexibilité
- Sortie anticipée des Boeing 747 et des Airbus 340,<sup>(1)</sup> évaluation en cours pour les Airbus 380

1) Air France a décidé le 6 mai de sortir de manière anticipée les Airbus 340, les éléments non récurrents sont estimés à 70 m€ au T2 2020

## Assurer la viabilité économique et financière à moyen et long terme

- Une réduction des coûts fixes pour être en ligne avec la nouvelle réalité
- Niveau d'investissement 2020 réduit à 2,4 mds€ et les investissements moyen-terme seront revus en fonction du développement futur de la demande et des besoins de flexibilité
- Nouveau plan avec trajectoire financière pour rétablir la rentabilité et renforcer la structure financière, partie intégrante du soutien financier du gouvernement



# Une feuille de route environnementale ambitieuse soutenue par l'opportunité de restructurer le marché intérieur et Paris-Orly avec Transavia

## Réseau domestique français



Réduire le volume des émissions de CO2 des vols métropolitains de 50% d'ici à la fin de 2024, par rapport à 2019



Une réduction drastique de toutes les liaisons intérieures sur lesquelles il existe une alternative par train en moins de 2 heures et 30 minutes (sauf pour les vols alimentant le Hub de Paris-Charles de Gaulle)



Poursuite de la compensation des émissions de CO2 (réglementaire et volontaire sur 100% de nos vols intérieurs)

AIRFRANCEKLM  
GROUP

## Ambition environnementale



Réduction de 50% des émissions de CO2 par passager/km sur l'ensemble de son réseau, en 2030 par rapport à 2005



Objectif de 2% de carburants de substitution durables d'ici 2025, comme indiqué dans la feuille de route nationale



# Synthèse des implications du Covid-19 et des décisions prises pour assurer l'avenir du Groupe



## 1) Un début 2020 prometteur

Recette unitaire positive  
Des mesures efficaces en matière de coûts  
Nouveau plan stratégique



## 3) Des actions rapides et concrètes

Sécurité des clients et des employés  
Opérationnel: >95% de la flotte immobilisée  
Mesures initiales de préservation de trésorerie

## 5) Nouveau plan d'actions

*Présentation d'ici l'été 2020*  
Accélérer le plan existant  
Nouvelles mesures d'après-crise  
Ambitions financières

January/February

March

April

May

Summer 2020



## 2) Accélération de la crise du Covid-19 :

Restrictions de voyage imposées au niveau mondial et fermeture des frontières de l'UE  
Mesures de confinement sur les marchés intérieurs



## 4) Garantir la trésorerie

Package de financement  
Soutenu par les États français et néerlandais  
Dans le cadre réglementaire de l'UE

F-0300

© Air France KLM 2020

21



# Q&A

Résultats au 31 mars 2020

# Annexes

Résultats au 31 mars 2020



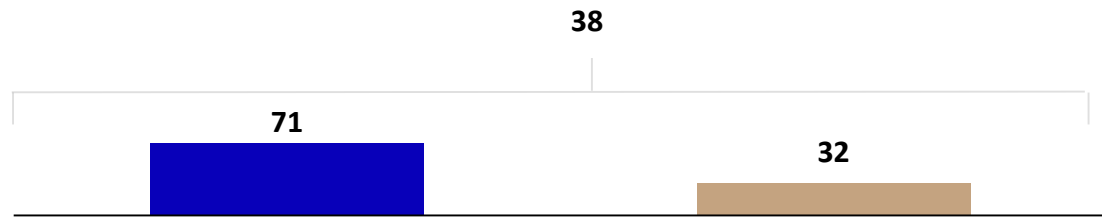


# Impact du change sur le résultat d'exploitation

## Effet change

sur les recettes et les coûts

En m€



T1 2020

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

Perspectives 2020 suspendues en raison de l'incertitude liée à la crise du Covid-19

Couverture exposition opérationnelle nette basé sur 2019 :

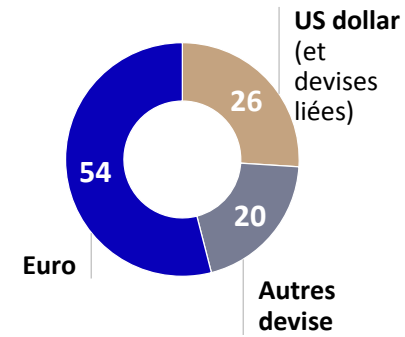
USD ~58%

JPY ~57%

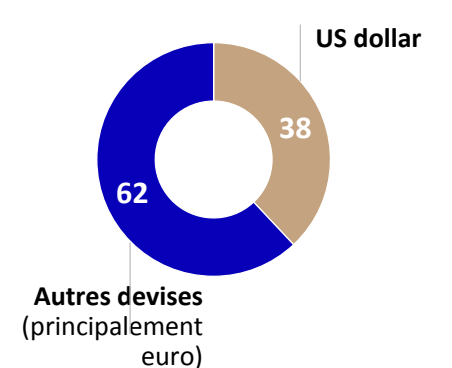
GBP ~69%

## Chiffre d'affaires et coûts par devise 2019

### CHIFFRE D'AFFAIRES



### COÛTS

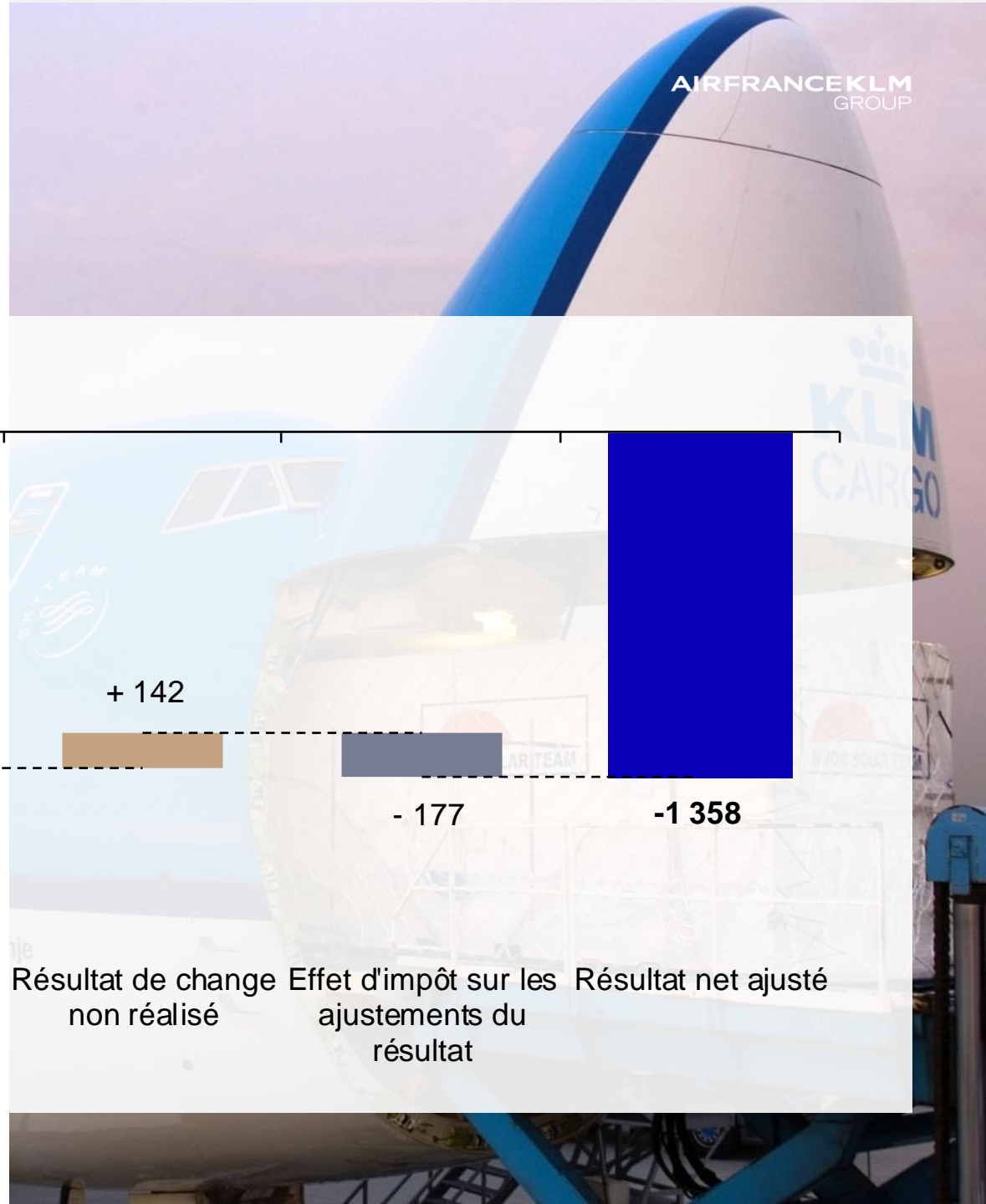
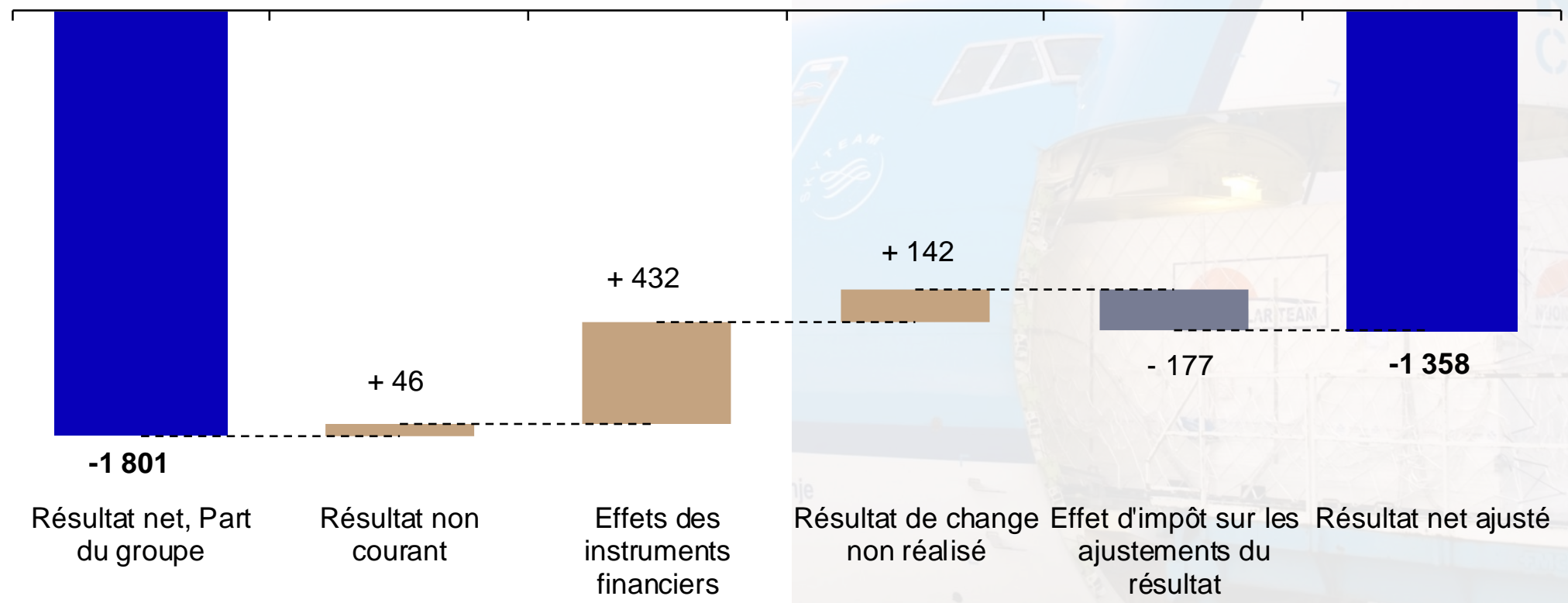






# Résultat net ajusté du groupe

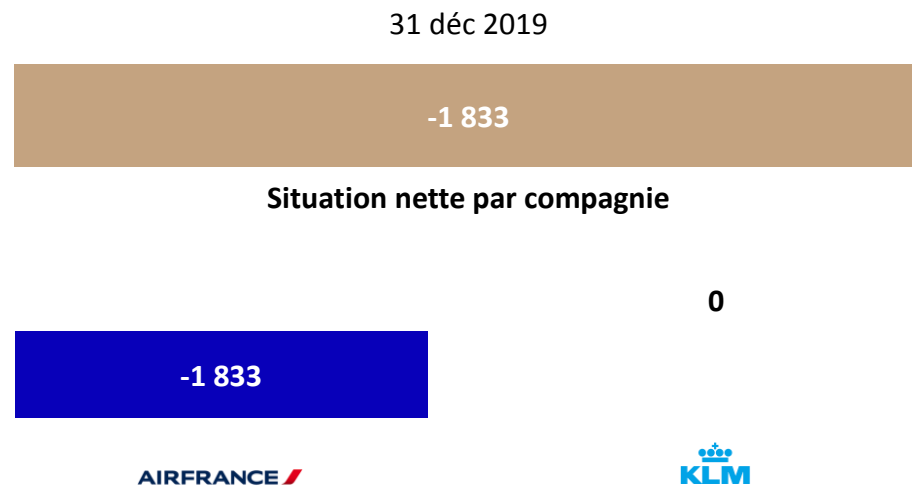
T1 2020  
En m€





# Détails des engagements de retraite au 31 mars 2020

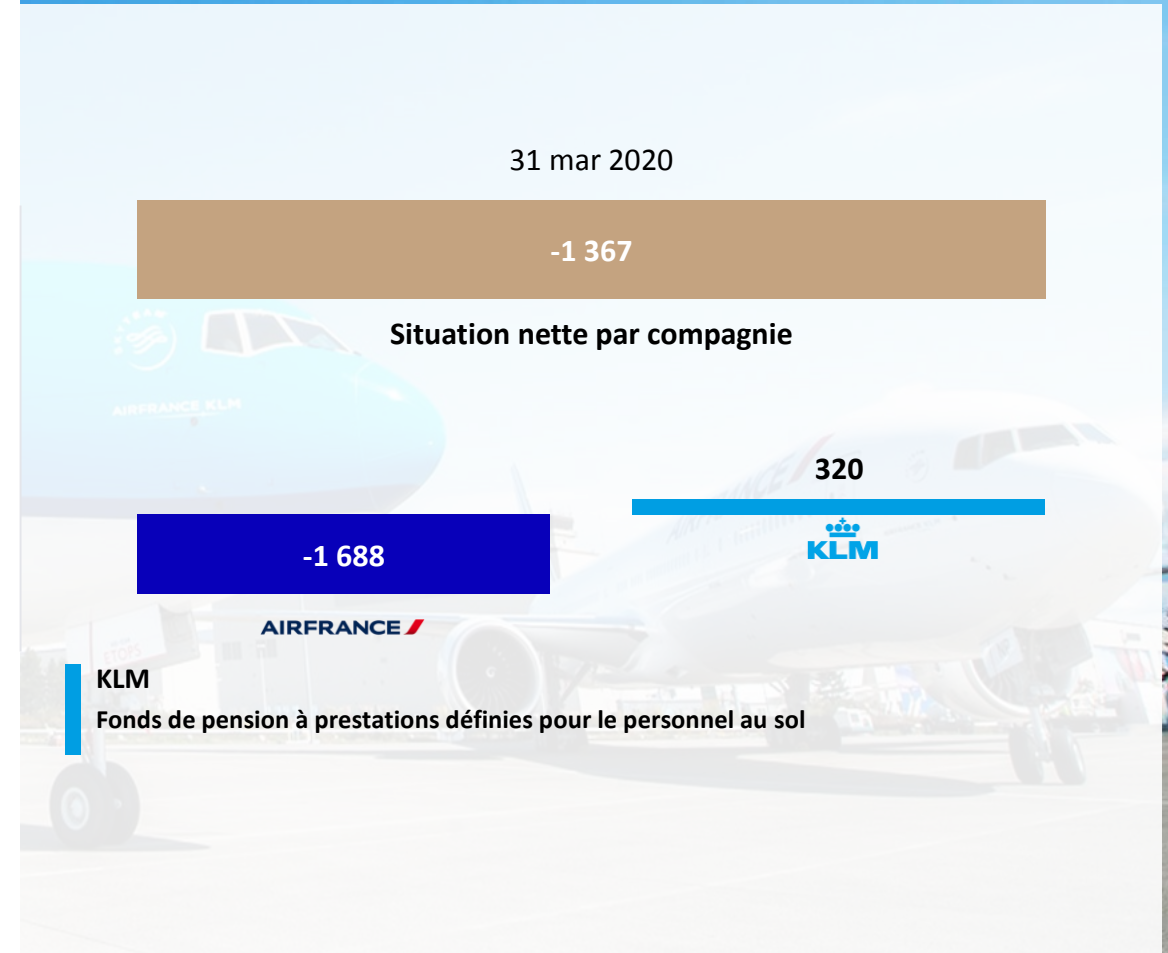
En m€



### 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

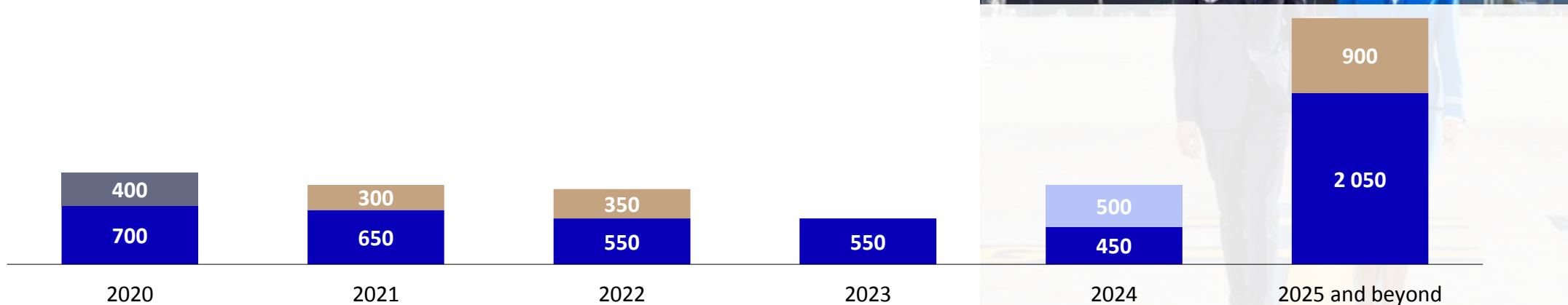
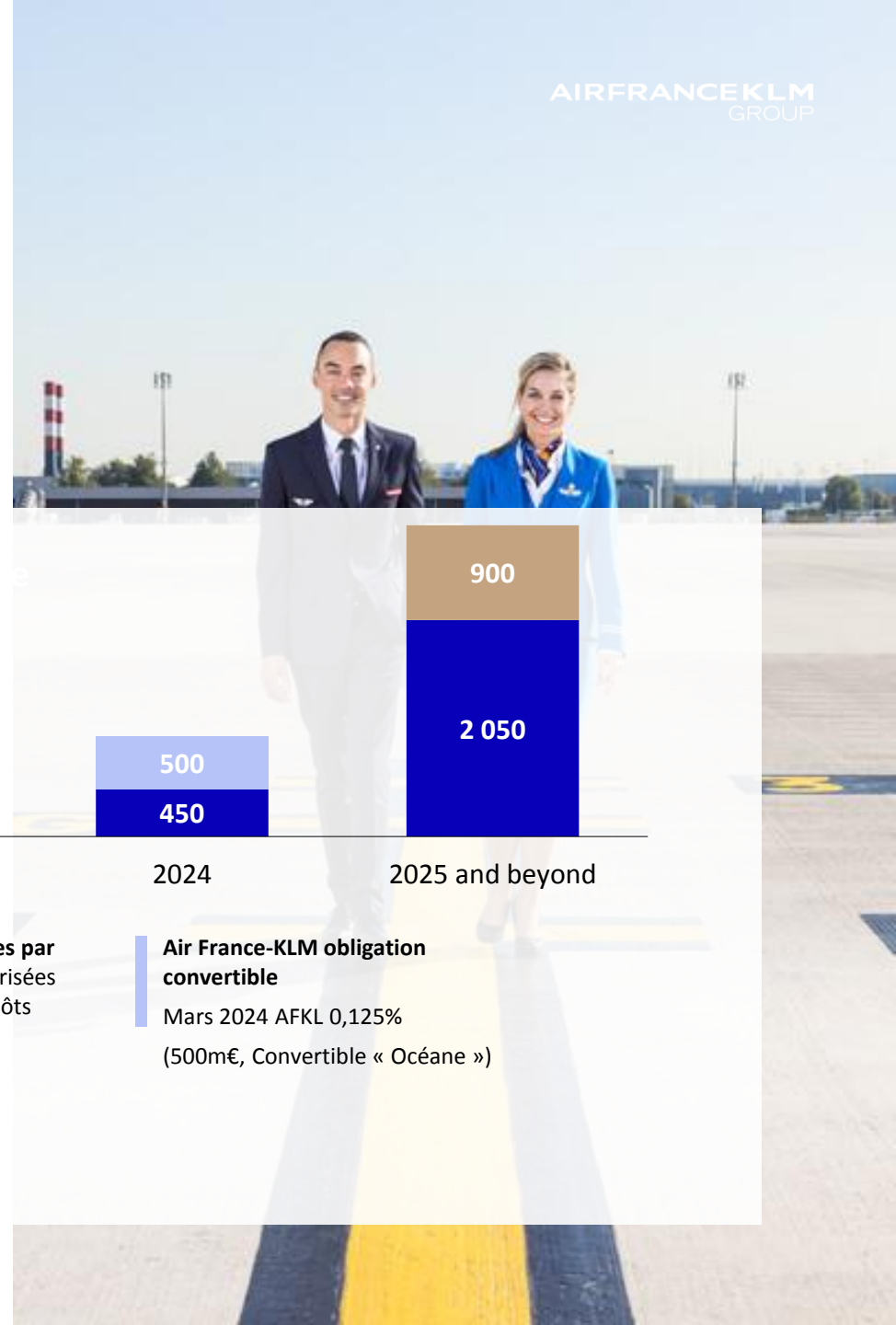
**Fonds de pension à prestations définies pour le personnel au sol**



# Profil de remboursement de la dette au 31 mars 2020

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

En m€



### Air France-KLM obligations senior

<b>Jun 2021:</b> AFKL 3,875% (300 m€)	<b>Janvier 2025</b> AFKL 1,875% (750m€)
<b>Octobre 2022:</b> AFKL 3,75% (350 m€)	<b>Décembre 2026:</b> AFKL 4,35% (145m\$)

### 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

### Air France-KLM obligation convertible

Mars 2024 AFKL 0,125% (500m€, Convertible « Océane »)

(1) Excluant les lignes de crédit renouvelables, les paiements de dettes des locations opérationnelles et les emprunts perpétuels de KLM, Nouvelle émission d'obligations à 5 ans pour 750 millions d'euros avec un coupon annuel de 1,875%. Offre publique de rachat acceptée pour les émissions d'obligations de juin 2021 et d'octobre 2022 d'un montant de 350 millions d'euros, réalisée en janvier 2020