

Présentation des résultats

Résultats au 30 Septembre 2021

29 Octobre 2021





T3 2021 et points stratégiques



Benjamin Smith
Directeur général
Air France-KLM

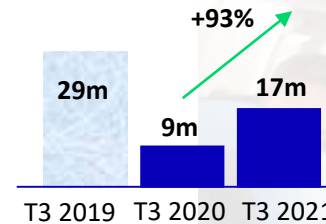


T3 : Forte amélioration du résultat d'exploitation

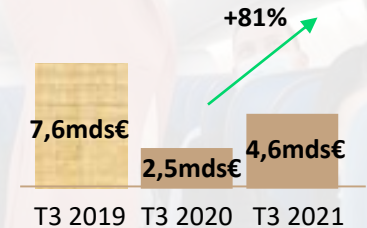
- Capacités du Réseau passage à l'indice 66 par rapport à T3 2019 avec un coefficient de remplissage de 65%
- Résultat d'exploitation pour la première fois positif depuis le début de la crise Covid-19 à 132 m€
- Résultat d'exploitation de Transavia à 105 m€, soit une marge de 20 % approchant le niveau du 3ème trimestre 2019, coefficient de remplissage proche de 80%
- Cash-flow libre d'exploitation ajusté positif pour le deuxième trimestre consécutif, à 278 m€, grâce à un EBITDA positif de 796 m€
- Air France récompensée dans le cadre des Skytrax World Airline Awards 2021 en tant que meilleure compagnie aérienne en Europe



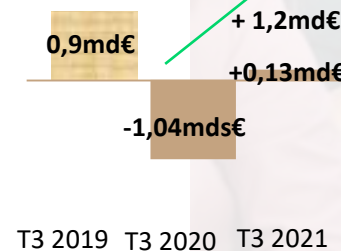
Passagers transportés



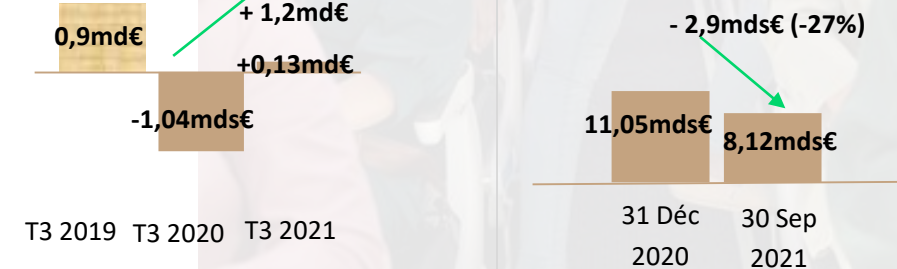
Revenus Groupe



Résultat d'exploitation




Dettes nettes






Redéfinition de notre approche envers nos clients corporate

Actions dédiées à nos clients corporate

- 
- Tirer parti de la diversité de notre portefeuille
 - Activer la demande en resserrant les liens
 - Tirer parti du programme dédié aux PME
 - Démontrer une flexibilité commerciale envers les comptes
 - Valoriser nos différences par rapport à la concurrence (partenariats SAF, couverture réseau mondiale)

Sur la base de notre enquête auprès des entreprises clientes

- 
- Domestique France : la moitié des répondants ont déjà recommencé à voyager
 - Moyen-courrier : près de la moitié des Européens s'attendent à une reprise des vols intra-européens d'ici la fin de l'année.
 - Long-courrier : la reprise est prévue pour 2022
 - Nos clients corporate apprécient la relation commerciale, scoring très élevés

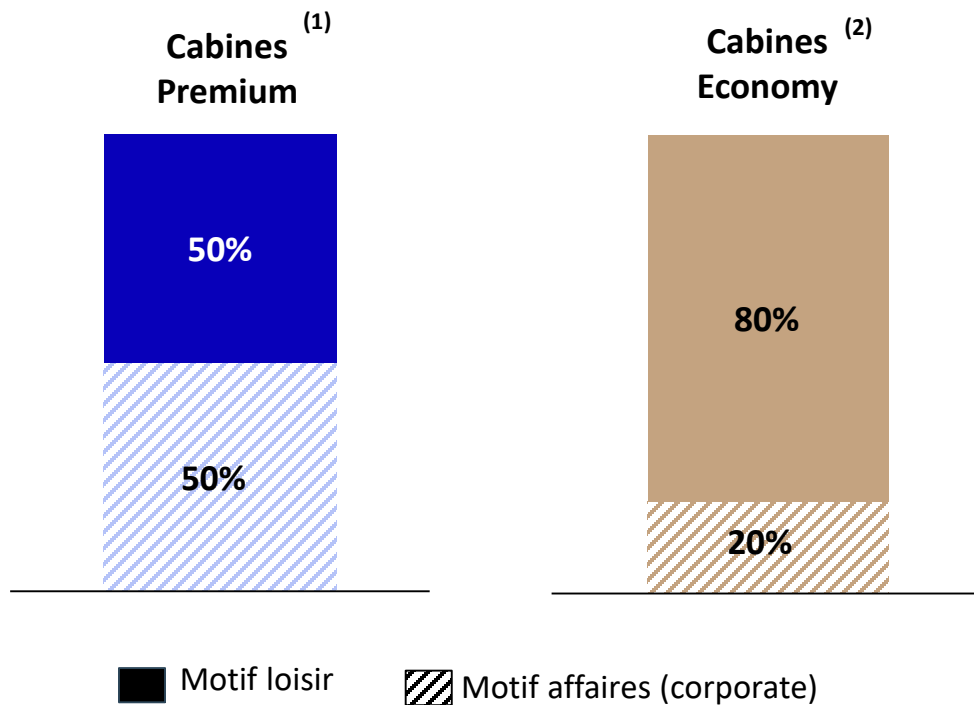




Notre offre premium bénéficie d'une part traditionnellement élevée de clients loisirs, le segment qui se redresse le plus rapidement dans l'environnement actuel



Part de passagers par motif de voyage
Réseaux passage d'Air France KLM, 2019



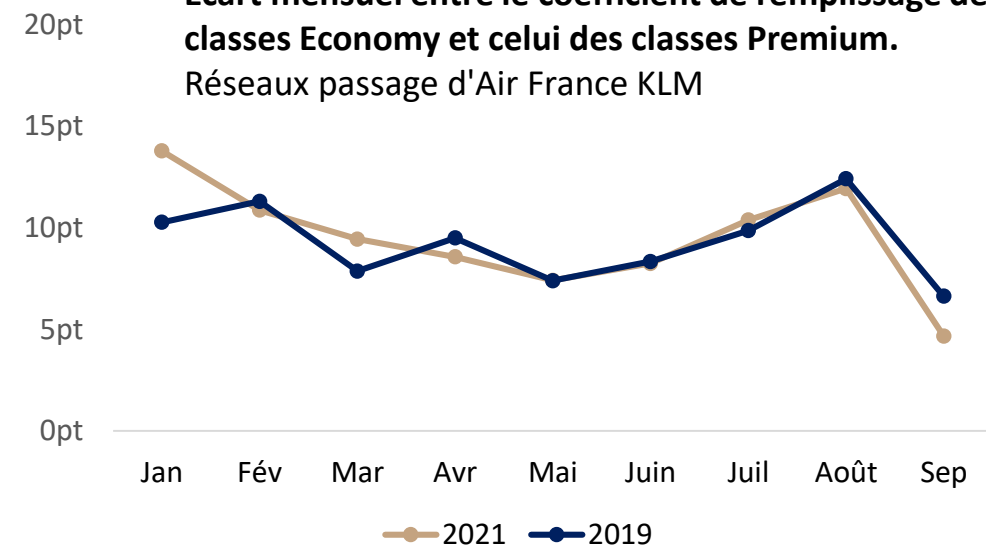
(1) Premium = First et Business

(2) Economy = Premium economy et Economy

Le trafic loisir se rétablit plus rapidement que le trafic affaires:

- L'écart de coefficient de remplissage entre les cabines Premium et Economy est similaire au niveau de 2019
- Air France-KLM peut rapidement adapter la taille des cabines Premium

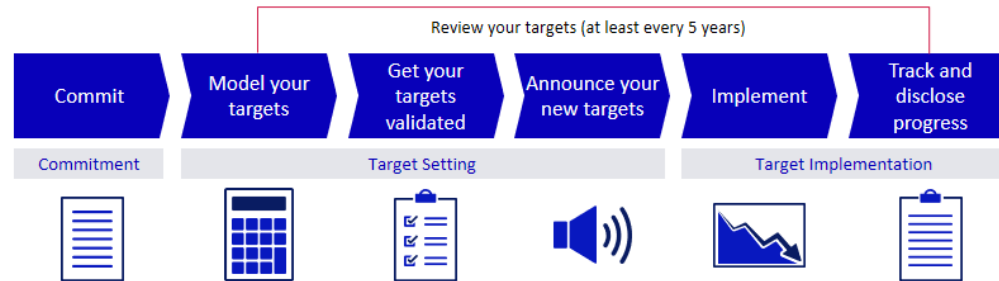
Écart mensuel entre le coefficient de remplissage des classes Economy et celui des classes Premium.
Réseaux passage d'Air France KLM





Air France-KLM accélère sa transition environnementale et s'engage à se fixer un objectif scientifique de réduction des émissions de CO2 dans le cadre de l'initiative SBTi

- Engagement à fixer des objectifs supplémentaires de réduction des émissions de CO2 pour 2035, en plus de l'ambition d'atteindre des émissions nettes nulles d'ici 2050



- La démarche Science Based Targets (SBTi) vise à limiter le réchauffement climatique bien en-deçà de 2°C, **conformément aux Accords de Paris**.
- En s'engageant dans l'initiative Science Based Targets (SBTi), Air France-KLM s'assurera que sa transformation à faible émission de carbone est **alignée sur la science du climat** d'une manière transparente et approuvée par des tiers.



Apporte rigueur et transparence aux ambitions de durabilité d'AFKL



Renforce le profil ESG d'AFKL auprès des banques et des investisseurs



AFKL se maintient au niveau des meilleures compagnies aériennes de sa catégorie



AFKL maintiendra sa position dans les indices



Publication de la forte note ESG de Standard & Poor's pour le rating sollicité d'Air France-KLM : première évaluation ESG publique d'une compagnie aérienne



Une opinion prospective sur la capacité d'Air France-KLM à gérer les risques et opportunités ESG futurs

Environmental Profile			Social Profile			Governance Profile		
	Greenhouse gas emissions	Strong		Workforce and diversity	Good		Structure and oversight	Good
	Waste and pollution	Strong		Safety management	Good		Code and values	Good
	Water use	Strong		Customer engagement	Good		Transparency and reporting	Good
	Land use and biodiversity	Good		Communities	Good		Financial and operational risks	Neutral

➤ Des engagements clairs sur notre stratégie environnementale et de développement durable

➤ Renforcer le dialogue d'Air France-KLM avec les investisseurs, dont les attentes ESG sont de plus en plus fortes.

➤ Optimiser la perception du marché sur le profil de développement durable d'Air France-KLM avec toutes les parties prenantes



Air France-KLM est bien positionné parmi les acteurs de l'industrie aérienne en ce qui concerne la gestion de son exposition significative aux défis environnementaux.



Air France-KLM est bien préparé à gérer les risques auxquels sont confrontées les compagnies aériennes à court et moyen terme. Le groupe est conscient et intègre dans sa stratégie l'atténuation des perturbations clés à long terme, telles que la réglementation et le changement climatique.

Capabilities	
Awareness	Good
Assessment	Good
Action plan	Good
Embeddedness	
Culture	Good
Decision-making	Excellent





Résultats au 30 Septembre 2021



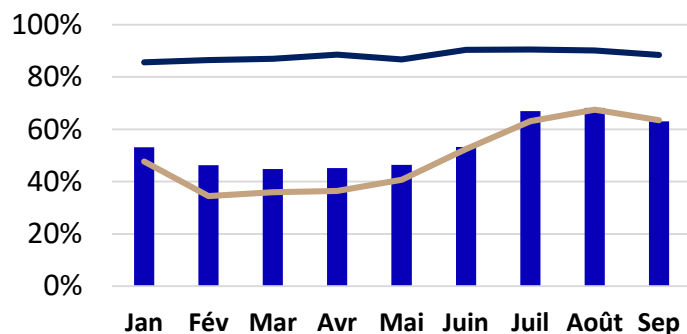
Steven Zaat
Directeur financier
Air France-KLM



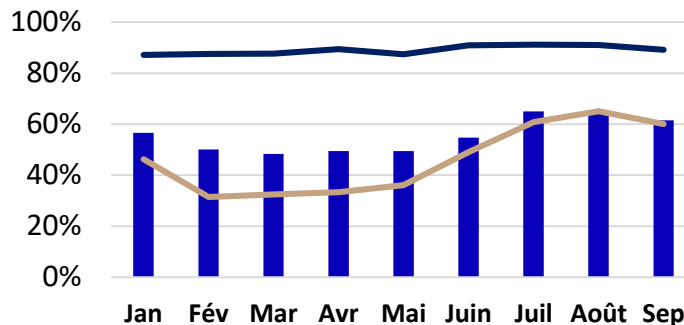
Réseaux: La reprise s'est poursuivie tout au long du pic estival



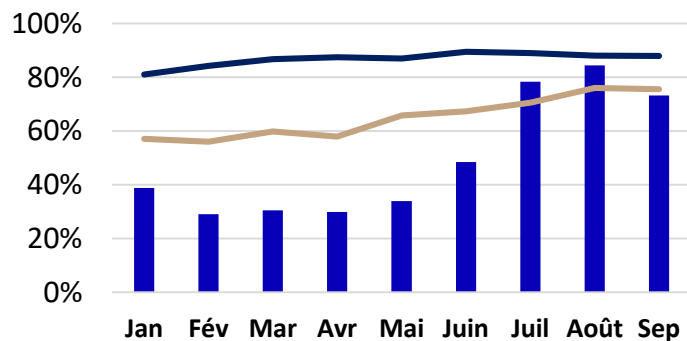
Total



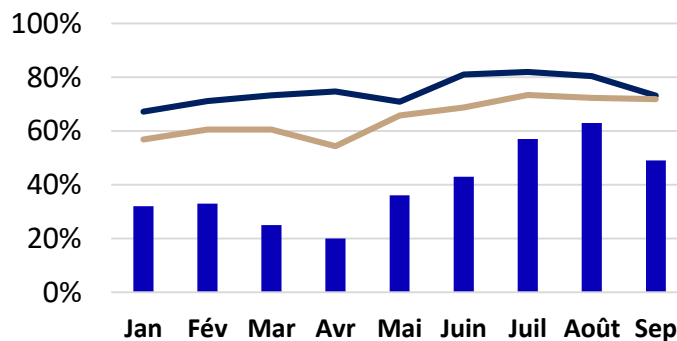
Long-courrier



Moyen-courrier

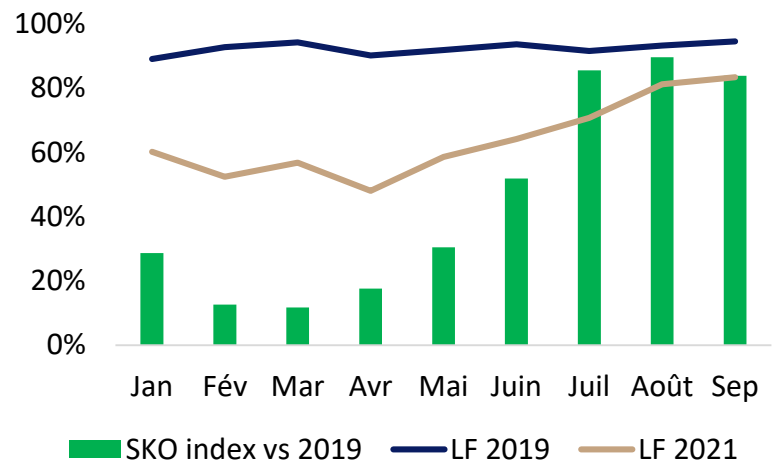


Domestique France



■ SKO index vs 2019 — LF 2019 — LF 2021

Transavia: Un coefficient d'occupation proche de 80 % au T3 avec un fort développement des capacités



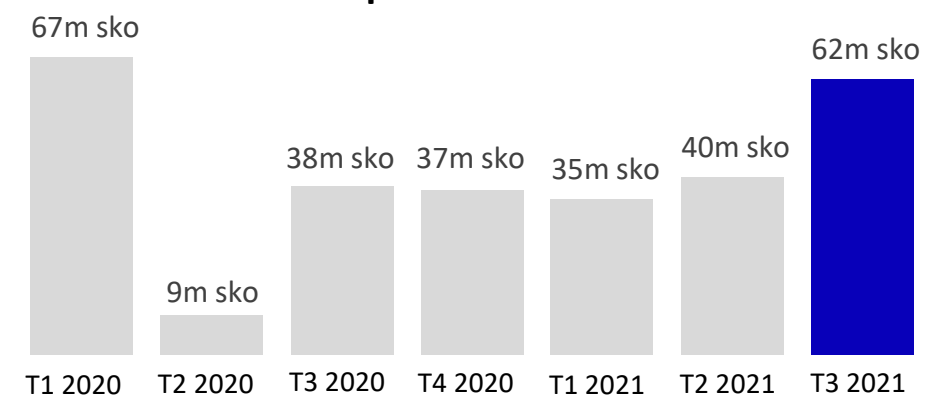
- Résultat d'exploitation : 105 m€, **marge de 20 %** au T3, proche du niveau du T3 2019
- Capacités par rapport au T3 2019 à environ 85%, **yields supérieurs** au T3 2019 atteignant un indice de 106
- Le **réseau** a été adapté et redessiné avec agilité pour répondre à la forte demande loisirs des Pays-Bas et de la France, avec une augmentation de la capacité vers la Grèce, le Portugal et l'Espagne
- Croissance Transavia France : 10 appareils reçus sur les 9M 2021 et **61 appareils au total pour l'été 2022**, pour assurer la reprise des lignes intérieures françaises et ouvrir de nouvelles destinations



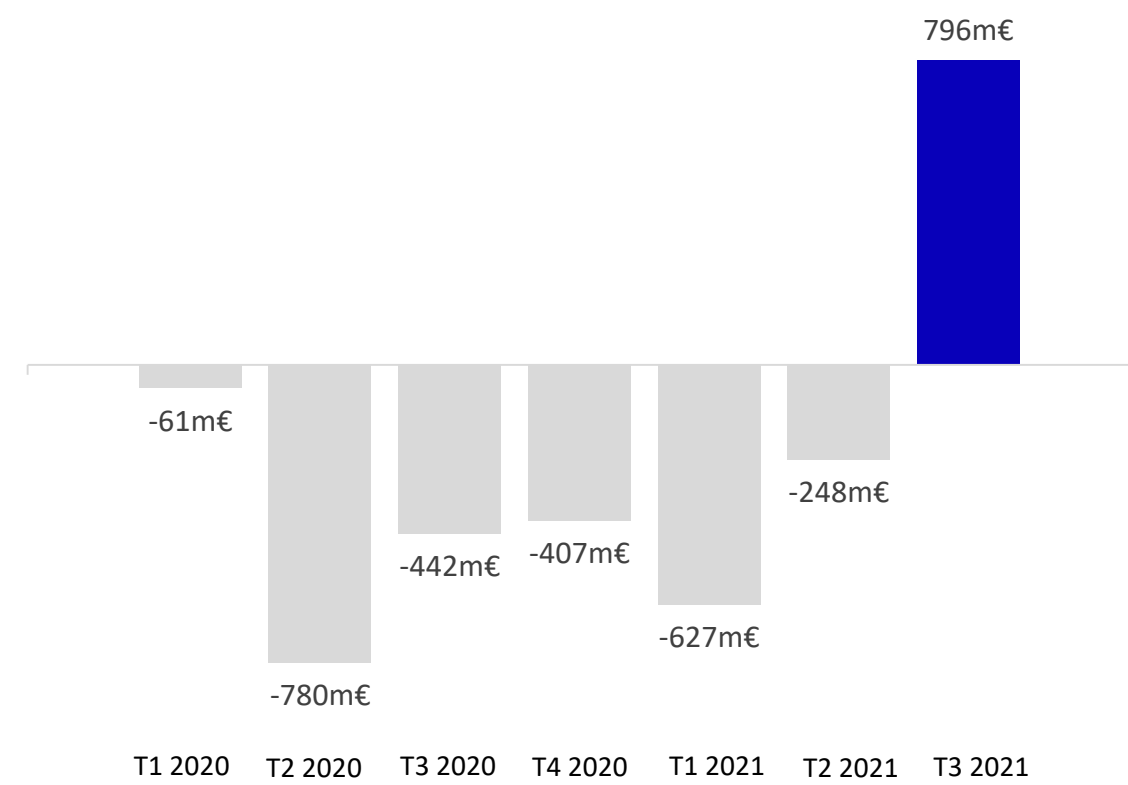


Pour la première fois depuis le début de la crise Covid, rebond significatif de l'EBITDA

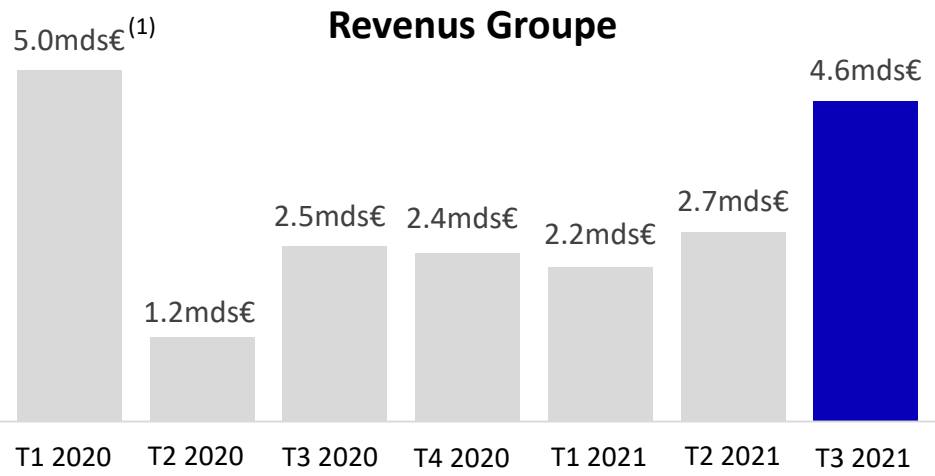
Capacité en SKO



Evolution de l'EBITDA



Revenus Groupe



(1) Les résultats du 1er trimestre 2020 ont été affectés par le Covid-19 principalement en mars.



Résultat d'exploitation positif

Cash-flow libre d'exploitation ajusté positif






	T3 2021	T3 2020	Variation	Variation à change constant
Recettes (m€)	4 567	2 524	+2 043m	+2 058m
Dépenses carburant (mds€)	828	489	+ 339m	+ 350m
EBITDA (m€)	796	- 442	+1 238m	+1 232m
Résultat d'exploitation (m€)	132	-1 046	+1 178m	+1 172m
Marge d'exploitation	2,9%	-41,4%	+44,3 pt	+44,8 pt
Résultat net, part du groupe (m€)	- 192	-1 665	+1 473m	
Cash flow libre d'exploitation ajusté (m€)	278	-1 220	+1 498m	





Résultat d'exploitation positif pour Transavia et la Maintenance et Réseaux proche de l'équilibre

T3 2021 versus 2020

	Capacité ⁽¹⁾	Recette unitaire ⁽²⁾ Change const.	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge d'exploitation	Variation
Réseaux	 +63,6%	+38,9%	2 956	+122,5%	-13	+ 975m	0%	+49 pt
	 +20,3% ⁽³⁾	+2,9%	835	+23,4%				
Transavia	 +56,3%	+27,7%	522	+99,3%	105	+ 119m	20%	+25 pt
Maintenance			247	+0,0%	29	+ 74m	4%	+11 pt
Groupe	 +62,5%	+20,0%	4 567	+80,9%	132	+1 178m	3%	+44 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





Les performances des deux compagnies aériennes sont nettement supérieures à celles de l'année dernière

T3 2021 versus T3 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
	+78%	2 808	+88%	- 45	+ 762	-2%	+52 pt	4 675	-2,657
	+48%	1 890	+65%	168	+ 402	9%	+29 pt	3 278	-258
	+62%	4 567	+81%	132	+1 178	3%	+44 pt	8 121	-2,928

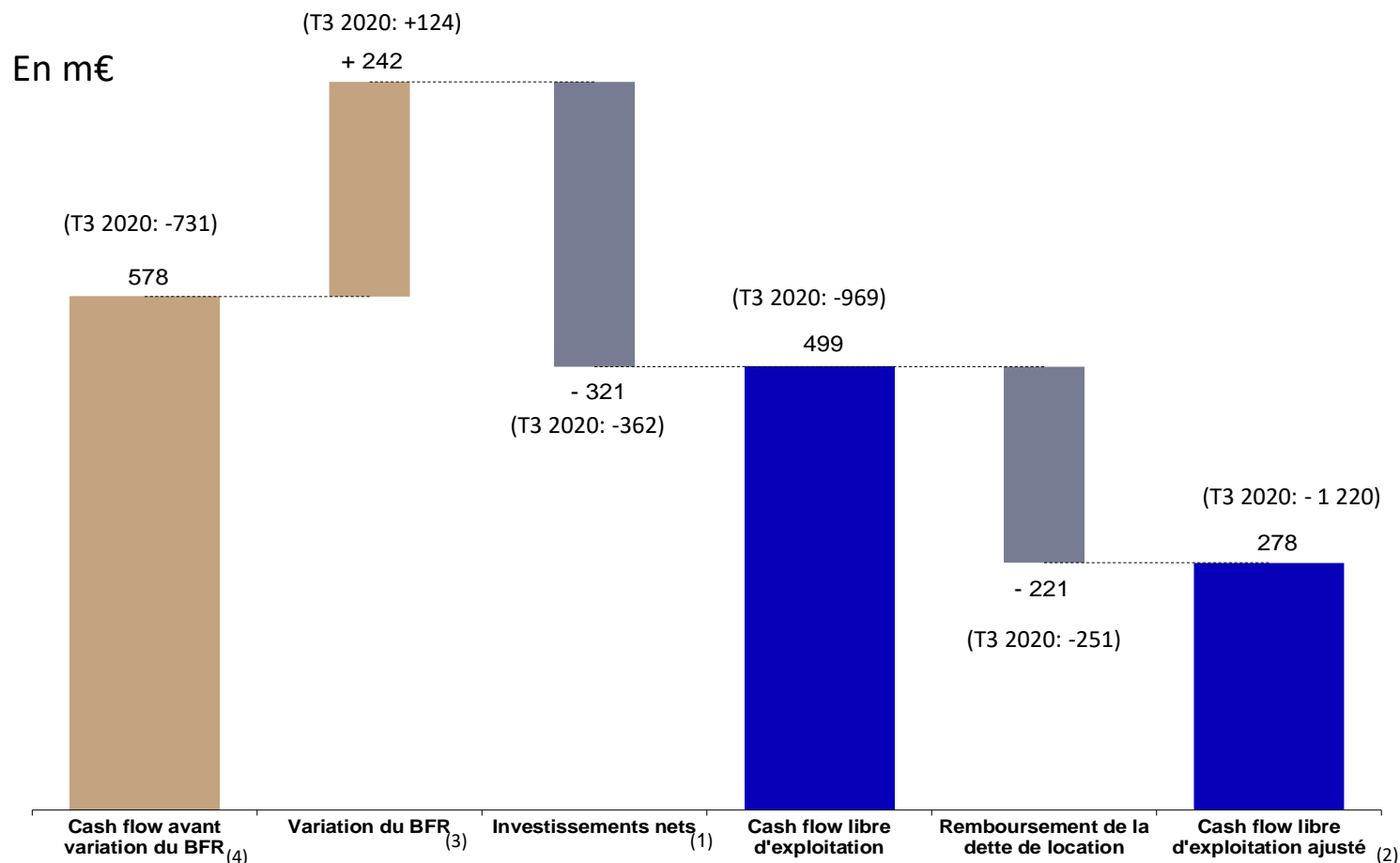
- Différence dans l'aide gouvernementale sur les salaires et dans la rapidité de mise en œuvre du plan de départs volontaires entre Air France et KLM
- Réduction de la dette nette d'Air France grâce à l'augmentation de capital et à la conversion du prêt direct de l'État français en instruments hybrides perpétuels





Cash-flow libre d'exploitation ajusté positif grâce au cash flow avant variation du BFR

T3 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) Variation du stock net de billets non utilisés incluant 541 m€ de remboursements. Risque maximal dû aux remboursements en cash : ~0,7 milliard d'euros à la fin septembre 2021.

(4) Comportant un cash-out de 93 m€ au titre de la restructuration

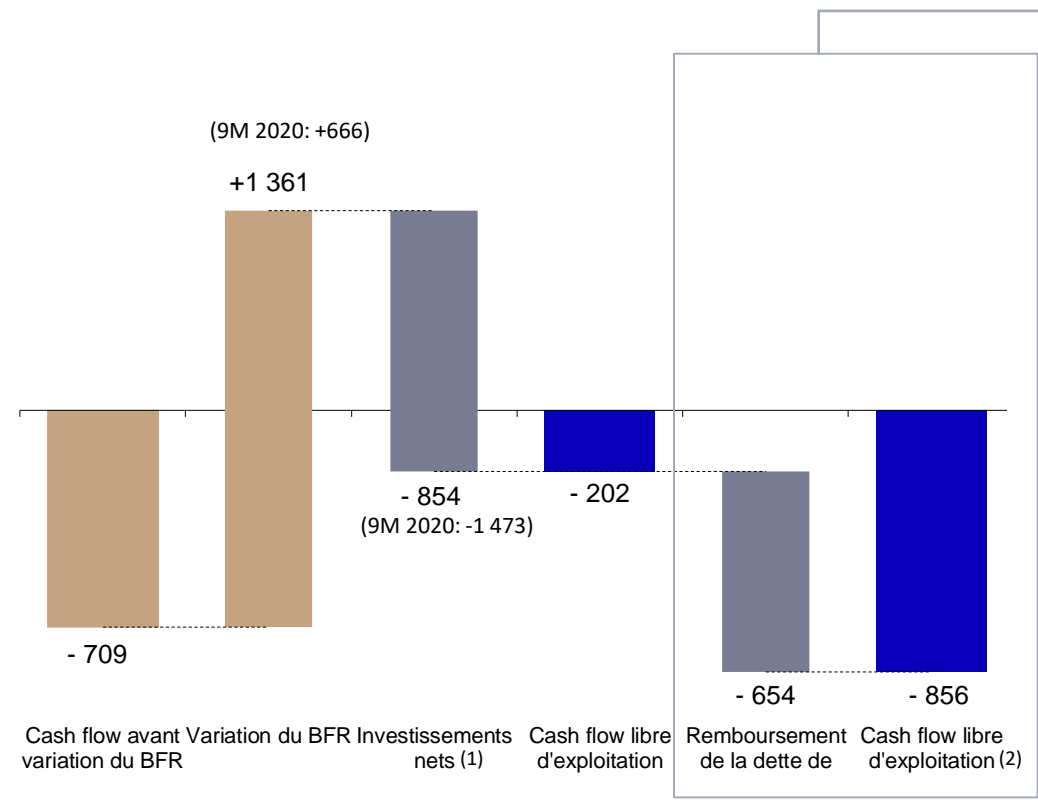




9M : Cash flow libre d'exploitation négatif, la dette nette a été réduite de 2,9 milliards d'euros

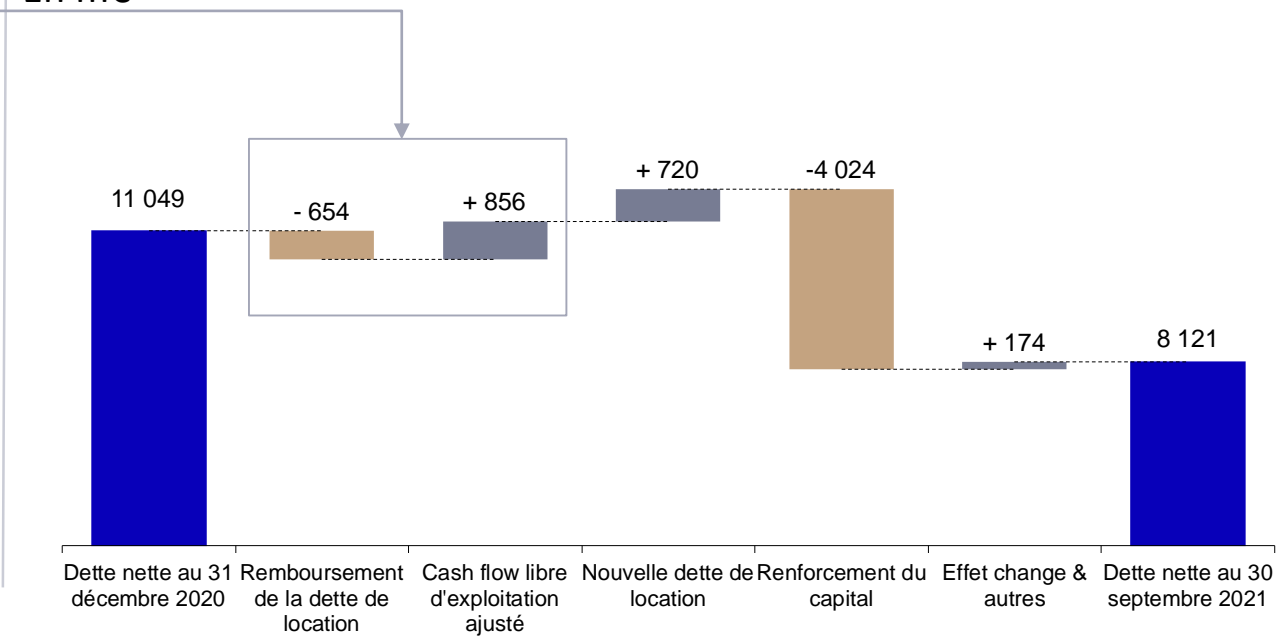
9M 2021 Evolution du cash-flow libre

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



Mesures envisagées pour renforcer le bilan

Mesures de gestion du passif sur la trajectoire cash

- **Remboursement partiel anticipé de 500m€** sur les 4mds€ d'encours grâce aux 800m€ d'obligations reçus en juillet 2021, prévu pour novembre 2021.
- **Reprofilage du calendrier de remboursement du prêt bancaire français « PGE » (indicatif)**
 - Solde restant dû de 3,5 mds€ après reprofilage, précédemment indiqué comme un paiement en une seule fois de 4 milliards d'euros dû en 2023,
 - Remboursement en 3 tranches de :
 - 0,8 md€ en mai 2023, et
 - 2 x 1,3 mds€ en mai 2024 puis 2025
- **Un soutien fort des banques d'Air France-KLM**, témoignant de leur confiance dans la nouvelle trajectoire du groupe
- **Signature et lancement d'un nouveau programme EMTN (« Euro Medium Term Note »)** permettant plus de flexibilité pour accéder aux fenêtres de marché, et de diversifier la base investisseurs toute devises confondues.
- **Finalisation par S&P du processus d'une notation ESG sollicitée**

Actions sur les fonds propres

- Les discussions sur les mesures de recapitalisation de KLM sont en cours, sur la transformation de l'actuel prêt d'actionnaire en quasi-fonds propres
- Discussions sur de nouvelles mesures de renforcement du capital, incluant des instruments tels que l'émission de titres et de quasi-fonds propres, afin de rétablir la situation des fonds propres et le profil de la dette.
- Ces nouvelles mesures dépendent des conditions du marché et de l'approbation réglementaire
- Grande flexibilité pour mettre en œuvre des mesures de renforcement du capital et de financement, sur la base des autorisations actuelles de l'AG 2021



Perspectives

Résultats au 30 septembre 2021

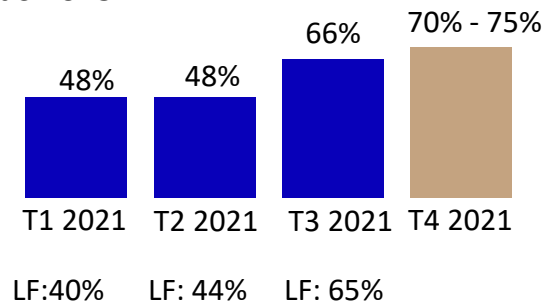




Air France et KLM continuent d'augmenter leur capacité sur les différents réseaux



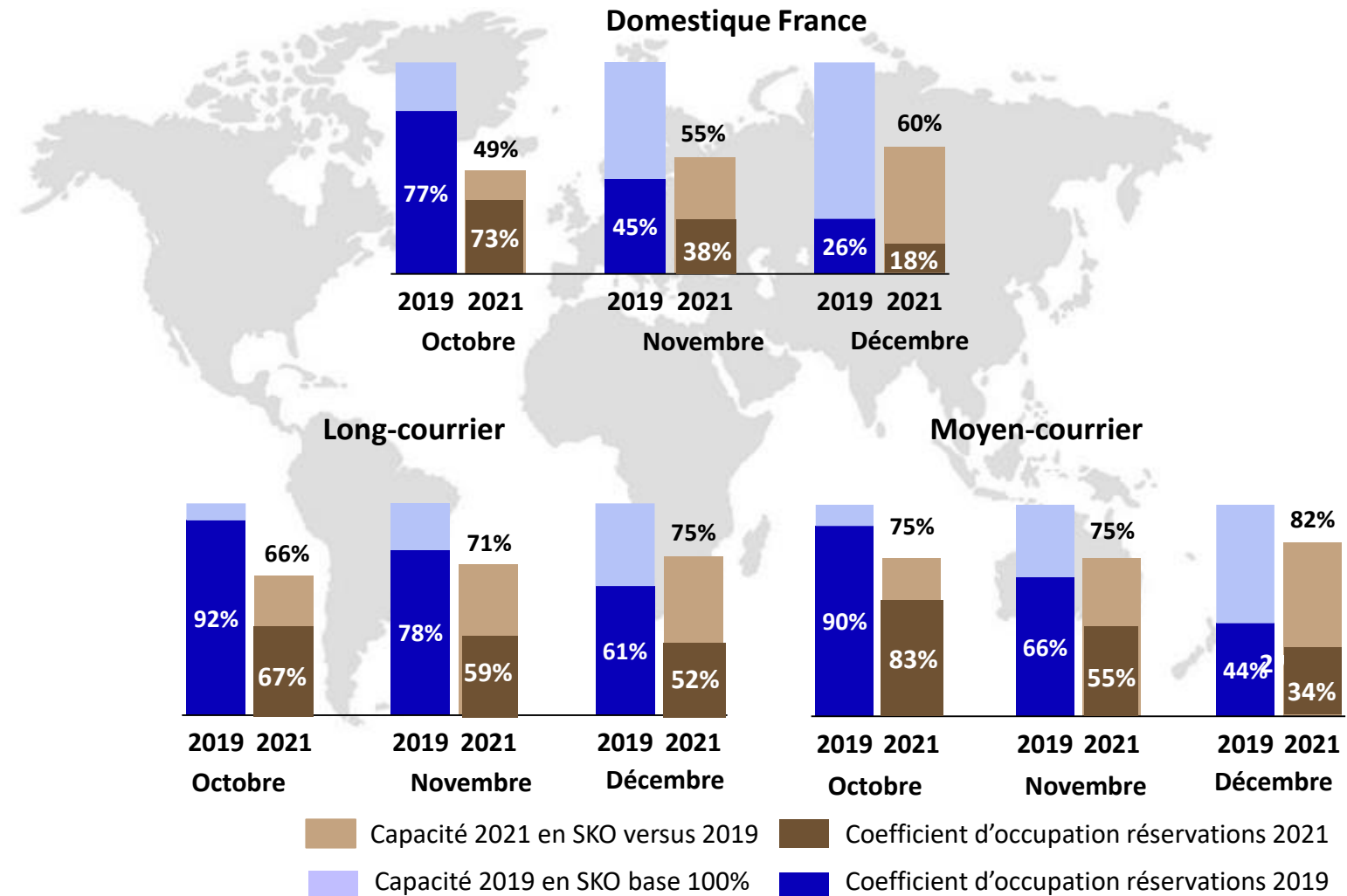
Capacité en SKO de l'activité réseaux passage versus 2019



- Capacité au T3 conforme aux prévisions fournies lors de la présentation des résultats du T2
- Pour 2022, pas d'indication en raison des incertitudes concernant la réouverture de l'Asie

Capacité et réservations de l'activité réseaux passage

Photo du 25 octobre 2021 et 2019





Trésorerie à un niveau suffisant de 10,4 milliards d'euros

10,4mds€ de liquidités à fin septembre



Besoins de liquidités :

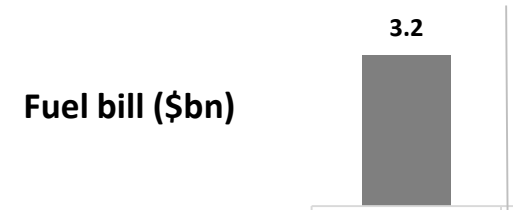
- L'EBITDA devrait être positif au T4 2021 et légèrement positif sur l'année 2021⁽¹⁾
- Les remboursements potentiels restants continuent de diminuer. A la fin du mois de septembre, ~0,7mds€
- Les dépenses d'investissements nettes pour l'exercice 2021 sont estimées à moins de 1,5mds€, dont 20 % pour la flotte (entièrement financée), 55 % lié à la flotte et 25 % pour l'informatique et le sol (T4 2021: ~650m€)
- Les sorties de cash liées à la restructuration pour l'exercice 2021 sont estimées à 300m€ (T4 2021: ~80m€)

(1) Sur la base de la situation actuelle des restrictions des déplacements

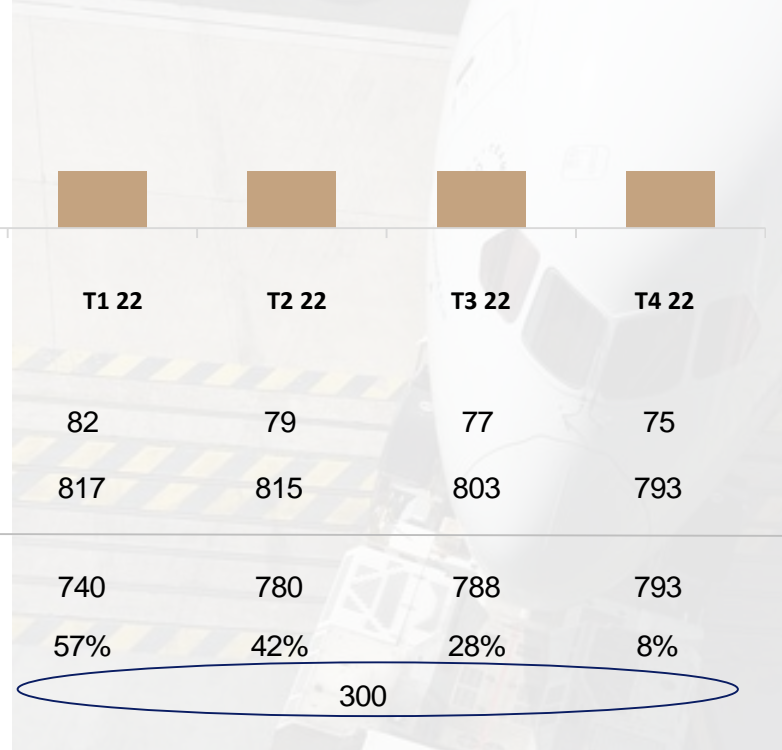




Facture de carburant 2021 d'environ 3,2mds\$, résultat positif de couverture de 350m\$ en 2021 et 300m\$ en 2022



		2021	S1 2021	T3 21	T4 21	T1 22	T2 22	T3 22	T4 22
Prix du marché	Brent (\$ par bbl)	72	65	73	84	82	79	77	75
	Jet fuel (\$ par tonne)	672	585	661	800	817	815	803	793
Prix après couverture	Jet fuel (\$ par tonne)	609	563	594	688	740	780	788	793
	% de la consommation déjà couverte	81%	105%	68%	61%	57%	42%	28%	8%
	Résultat de couverture (in \$ m)	350	50	100	200	300			



Basé sur la courbe à terme au 25 octobre 2021. Calcul de sensibilité basé sur le prix du carburant en 2021, en supposant un écart de prix constant entre le Brent et le Jet Fuel. Prix du jet fuel, coûts de mise à bord inclus



Les programmes de restructuration se poursuivent chez Air France et KLM



Coût du personnel



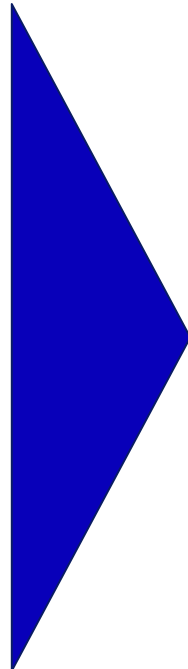
Flotte, fournisseurs et achats



Efficacité du carburant



Autres coûts opérationnels



-800m€

Bénéfices structurels à fin 2021
versus 2019

-5,5k ETP, -17%

À fin 2021
-5,6K ETP fin Septembre 2021

Réduction des avantages salariaux (jusqu'à -20 %) et mécanisme NOW jusqu'à la fin du T3 2021

-1,3mds €

Bénéfices structurels à fin 2022
-800m€ à fin 2021 versus 2019

-8,5k ETP, -17%

À fin 2022,
-7,2k ETP à fin Septembre 2021

Activité partielle longue durée en place jusque fin 2022

¹Excluant Transavia France



Conclusion



Benjamin Smith
Directeur général
Air France-KLM



Conclusion

1

Amélioration des performances grâce à l'agilité du groupe pour capter une demande plus élevée

- **La reprise s'est poursuivie** pendant le pic estival
- **Résultat d'exploitation positif au T3** pour la première fois depuis le début de la crise Covid-19
- **La hausse des capacités se poursuivra au T4**, aidée par la réouverture du marché américain aux voyageurs européens
- **Air France a été récompensée comme meilleure compagnie aérienne en Europe** dans le cadre des Skytrax World Airline Awards 2021, une preuve de notre travail constant sur la qualité

2

Poursuite des efforts de restructuration et nouvelles mesures envisagées pour renforcer le bilan

- **Les programmes de restructuration et de transformation se poursuivent chez Air France et KLM** afin de renforcer la compétitivité et l'efficacité des compagnies aériennes
- **Discussions sur de nouvelles mesures de renforcement du capital**, incluant des instruments tels que l'émission de titres et de quasi-fonds propres

3

Nouveaux engagements pour mettre en œuvre notre ambitieuse feuille de route environnementale

- **Annonce d'un nouvel engagement à adhérer à la méthodologie SBTi** comme boussole de notre parcours vers des émissions nettes de CO2 nulles d'ici 2050
- **L'évaluation ESG de S&P** indique qu'Air France-KLM se compare bien à l'industrie aérienne en termes de gestion de son exposition significative aux défis environnementaux





Annexes

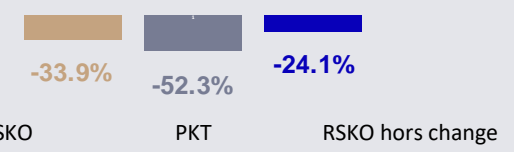
Résultats au 30 Septembre 2021



Recette unitaire principalement affectée par un coefficient d'occupation plus faible, tandis que les yields sont plus élevés qu'en 2019

T3 2021 vs 2019

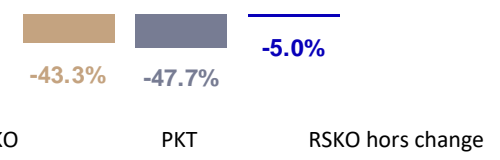
Total



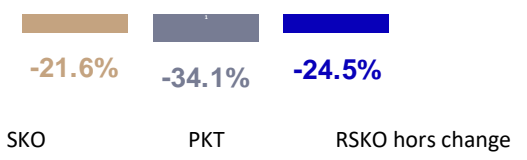
RSKO hors change



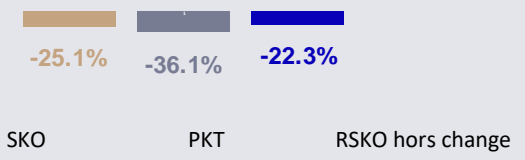
Domestique France



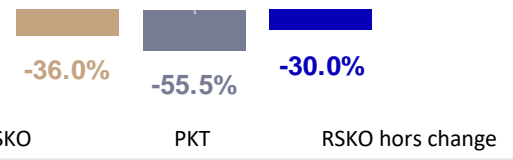
Moyen-courrier hubs



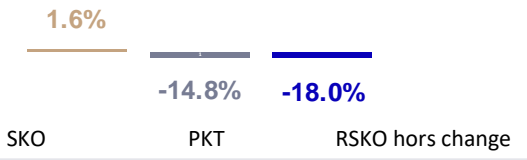
Total court et moyen-courrier



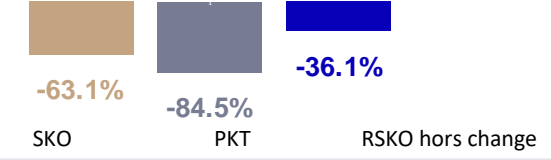
Amérique du Nord



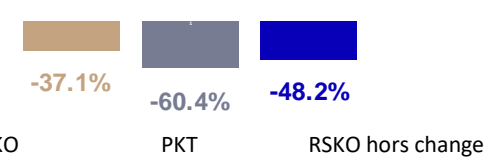
Caraïbes & Océan Indien



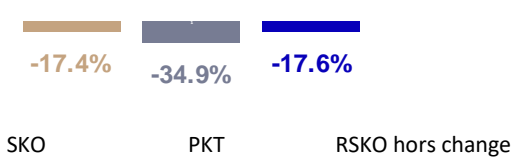
Asie



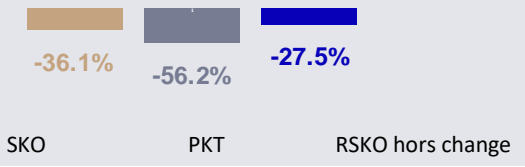
Amérique Latine



Afrique & Moyen Orient



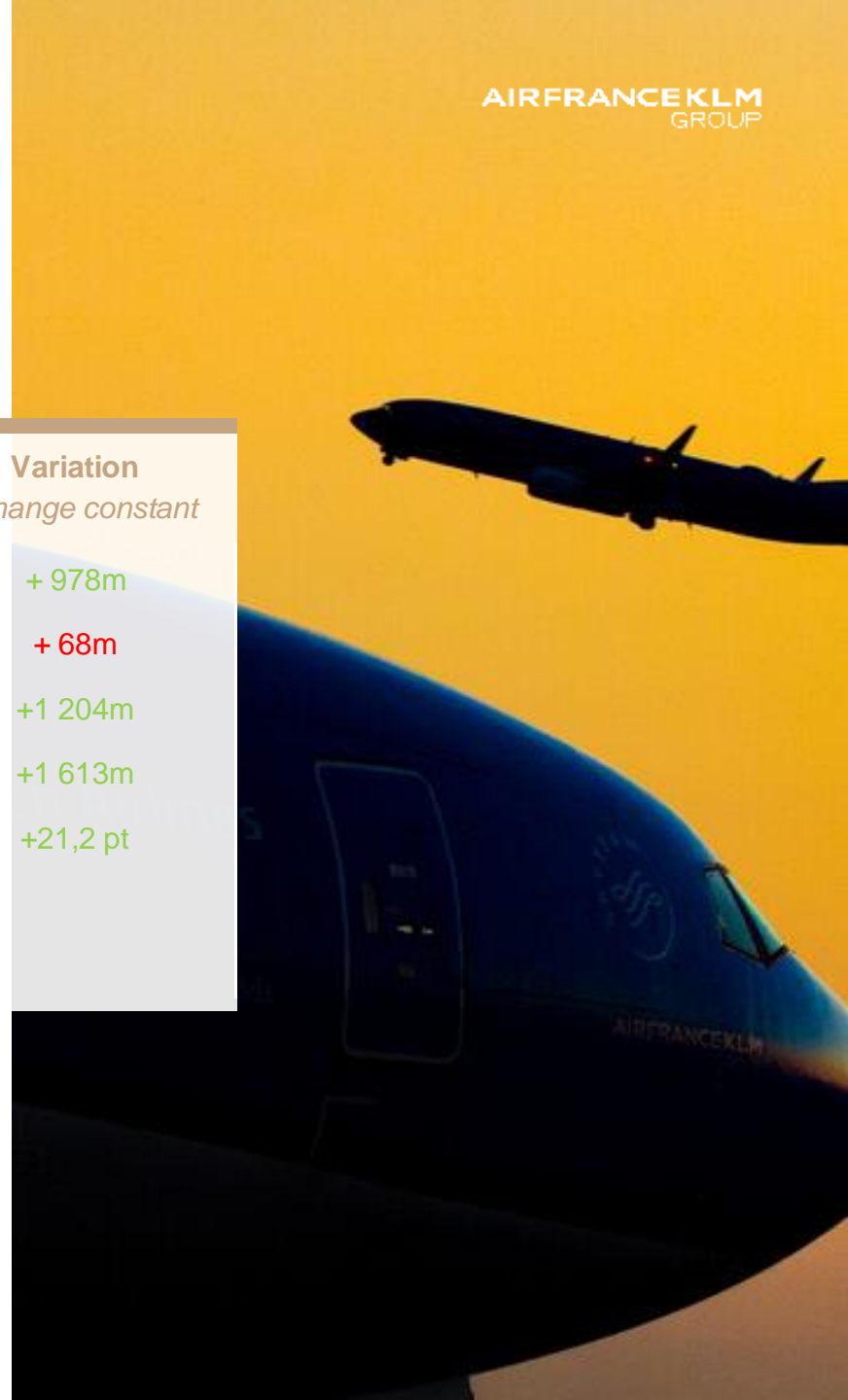
Total long-courrier





9M : EBITDA proche de l'équilibre

	2021	2020	Variation	Variation à change constant
Recettes (mds€)	9 477	8 725	+ 752m	+ 978m
Dépenses carburant (mds€)	1 811	1 886	- 75m	+ 68m
EBITDA (m€)	- 78	-1 282	+1 204m	+1 204m
Résultat d'exploitation (m€)	-1 800	-3 414	+1 614m	+1 613m
Marge d'exploitation	-19,0%	-39,1%	+20,1 pt	+21,2 pt
Résultat net, part du groupe (m€)	-3 161	-6 078	+2 917m	
Cash flow libre d'exploitation ajusté (m€)	- 856	-3 547	+2 691m	





9M : Forte performance du Cargo, la Maintenance retrouve un résultat d'exploitation positif

AIRFRANCE KLM GROUP



		Capacité ⁽¹⁾	Recette unitaire ⁽²⁾ Change const.	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge d'exploitation	Variation
Réseaux		+18,7%	-14,8%	5 443	-1,2%	-1 728	+1 114m	-21,6%	+17,8 pt
		+14,4% ⁽³⁾	+37,0%	2 568	+50,3%				
Transavia		+22,1%	+11,0%	685	+31,5%	-113	+ 93m	-16,4%	+23,2 pt
Maintenance				761	-21,0%	19	+ 385m	1,0%	+17,2 pt
Groupe		+19,0%	-3,5%	9 477	+8,6%	-1 800	+1 614m	-19,0%	+20,1 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)

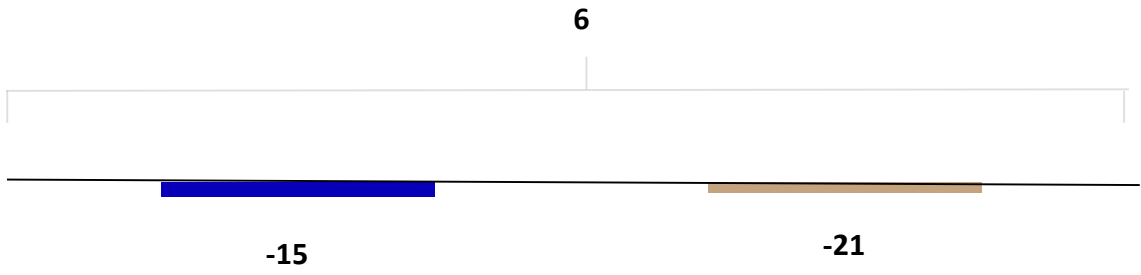
(2), Recette unitaire = chiffre d'affaires par SKO. Recette unitaire Cargo = chiffre d'affaires par TKO. Recette unitaire Groupe = (Chiffre d'affaires Réseaux régulier + Chiffre d'affaires Transavia régulier) / (SKO passage + SKO Transavia)

(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€

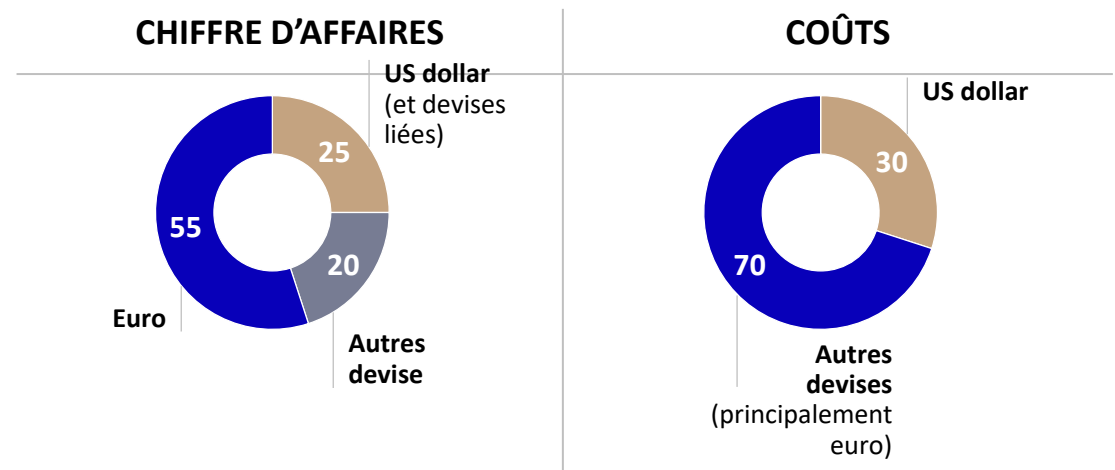


T3 2021

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

Perspectives 2021 suspendues en raison de l'incertitude liée à la crise du Covid-19

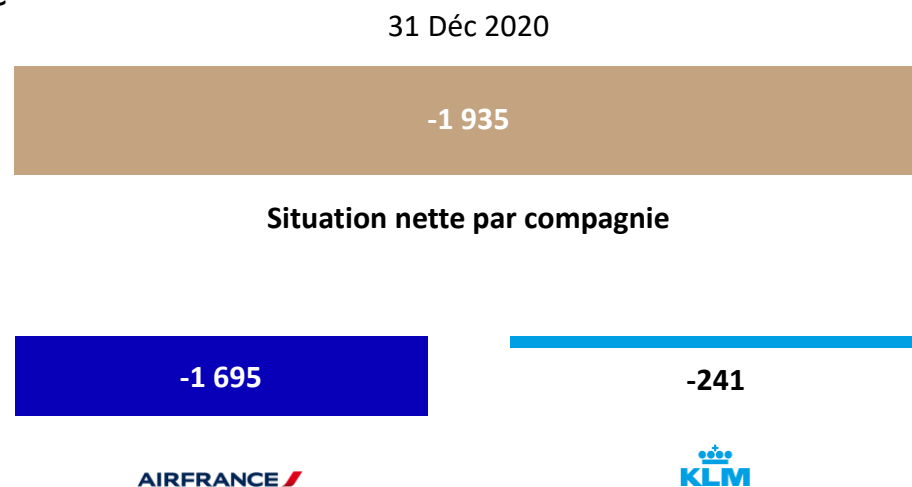
Chiffre d'affaires et coûts par devise 2020





Détails des engagements de retraite au 30 Septembre 2021

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

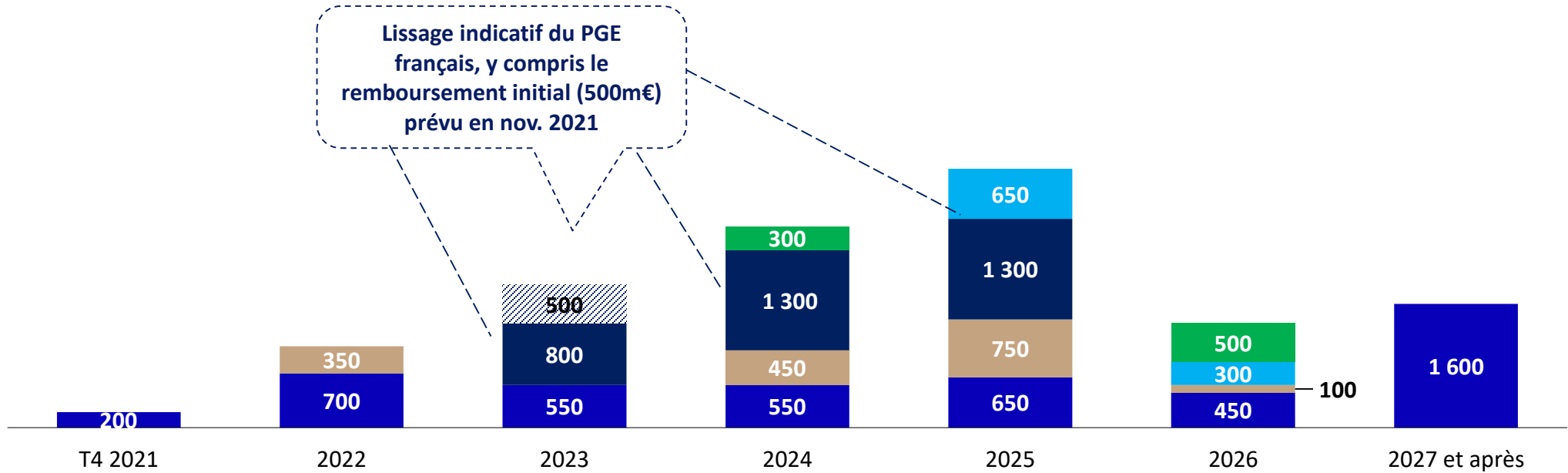
Fonds de pension à prestations définies



Profil indicatif du remboursement de la dette

Profil du remboursement de la dette⁽¹⁾

En m€



Air France-KLM obligations senior

Octobre 2022 : AFKL 3,75% (350m€)	Janvier 2025 AFKL 1,875% (750m€)
Mars 2024 : AFKL 0,125% (500m€, Convertible « Océane »)	Décembre 2026 : AFKL 4,35% \$145m (118m€)

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

Juin 2021: 800m€ en deux tranches de maturité 3 et 5 années, obligation senior

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