



AIRFRANCE-KLM GROUP

Air France-KLM

# Présentation des résultats

NEUF MOIS 2019

31 OCTOBRE 2019



PH-BVI



BOEING 777

The Flying Dutchman

F-GSQD

# Résultat d'exploitation résistant à 900m€ dans un contexte macro-économique difficile



**Résultat d'exploitation à 900m€**, malgré un environnement commercial difficile et la hausse de la facture carburant

**Hausse de 2,1% du nombre de passagers transportés et baisse de -0,6% de la recette unitaire passage**

**Sortie des Airbus A380**, impact financier de 100m€ en résultat non courant au T3 2019

**Dette nette** en baisse

## Passagers

+2,1%



T3 2018 T3 2019

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

-0,6%



T3 2018 T3 2019

## Résultat d'exploitation

-165m€



T3 2018 T3 2019

## Dette nette

-253m€



31 déc 2018 30 sep 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

# Résultat d'exploitation de 900m€

avec des recettes en hausse de +2% et des dépenses carburant en hausse de 135m€

	T3 2019	T3 2018	Variation	Variation à change constant
<b>Recettes (mds€)</b>	<b>7,70</b>	7,55	+2,0%	+0,8%
<b>Dépenses carburant (mds€)</b>	<b>1,51</b>	1,38	+9,8%	+6,1%
<b>EBITDA (m€)</b>	<b>1 647</b>	1 771	-7,0%	-8,2%
<b>Résultat d'exploitation (m€)</b>	<b>900</b>	1 065	-15,5%	-17,4%
<b>Marge d'exploitation</b>	<b>11,7%</b>	14,1%	-2,4 pt	-2,6 pt
<b>Résultat net, part du groupe (m€)<sup>(1)</sup></b>	<b>366</b>	786	-420m	
<b>Cash flow libre d'exploitation ajusté (m€)</b>	<b>- 235</b>	- 14	-221m	
<b>ROCE 12 mois glissants</b>	<b>7,6%</b>	10,8%	-3,2 pt	
	30 sept 2019	31 déc 2018	Variation	
<b>Dettes nette (m€)</b>	<b>5 911</b>	6 164	- 253 m	
<b>Dettes nette / EBITDA 12 mois glissants</b>	<b>1,5x</b>	1,5x	0,0 pt	

(1). Résultat net temporairement impacté par le renforcement du dollar au 30 septembre 2019 et l'impact financier de la sortie des Airbus A380

# Sortie des Airbus A380, impact financier de 100m€ de charges non courantes au T3 2019



Décision prise en juillet 2019 de **sortir de façon anticipée les Airbus A380** de la flotte à cause d'un coût d'utilisation élevé et d'une faible performance opérationnelle

L'impact sur le **résultat non courant** est estimé à **400m€** et sera étalé jusqu'en 2022






**Dont 100m€ au T3 2019**, résultat non courant :

- ✓ 75m€ de dépréciation des actifs dédiés aux Airbus A380
- ✓ 25m€ attribuables à l'accélération des amortissements des appareils

**Et 50m€ au T4 2019**, comptabilisés en résultat non courant



# Performance robuste pour la **Maintenance et Transavia**, ralentissement de la demande **Passage** et activité **Cargo** toujours sous pression

		Capacité <sup>(1)</sup>	Recette unitaire <sup>(2)</sup> Change const.	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge d'exploitation	Variation
Réseaux		+1,6%	-0,9%	6 460	+0,5%	649	<b>-161m</b>	10,0%	<b>-2,6 pt</b>
		+0,8%	-13,1%						
Transavia		+7,9%	+3,0%	683	+11,1%	173	<b>-5m</b>	25,3%	<b>-3,6 pt</b>
Maintenance				543	+11,0%	75	<b>-2m</b>	6,4%	<b>-0,8 pt</b>
Groupe		+2,3%	-1,6%	7 696	+2,0%	900	<b>-165m</b>	11,7%	<b>-2,4 pt</b>

(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)

# Recette unitaire à -0.9%, classes premium et economy en baisse

## T3 2019

**Total**

1,6%

1,8%

-0,9%

SKO

PKT

RSKO hors change

**RSKO hors change**

Premium

-1,7%

Economy

-0,7%

**Domestique France**



-11,8%

SKO



-11,1%

PKT

4,0%

RSKO hors change

**Moyen-courrier hubs**

3,3%

4,8%

0,0%

SKO

PKT

RSKO hors change

**Total moyen-courrier**

0,6%

2,2%

0,6%

SKO

PKT

RSKO hors change

**Amérique du Nord**

4,1%

SKO

4,8%

PKT

-1,8%

RSKO hors change

**Caraïbes & Océan Indien**

-3,9%

SKO

-2,0%

PKT

5,3%

RSKO hors change

**Asie**

3,0%

SKO

1,7%

PKT

-2,8%

RSKO hors change

**Amérique Latine**

4,2%

SKO

3,1%

PKT

-7,2%

RSKO hors change

**Afrique & Moyen Orient**

-2,5%

SKO

-2,9%

PKT

1,9%

RSKO hors change

**Total long-courrier**

1,8%

SKO

1,7%

PKT

-1,5%

RSKO hors change



# Domestique France : Recette unitaire poussée par les réductions de capacité, et long-courrier impacté par un environnement économique en ralentissement et une base de comparaison élevée



**Recette unitaire du domestique France à +4%**, avec une baisse des capacités de 12%

**Sortie de la flotte** d'un **ATR72-500** et d'un **ATR42-500**

**Moyen-courrier hubs** résistant malgré une forte hausse des capacités

Bilan contrasté pour le **réseau long-courrier** :

- ✓ Un **contexte macro-économique** mondial en ralentissement
- ✓ **L'Amérique du Nord** avec une base de comparaison élevée pour la recette unitaire (+3,8% au T3 2018) et une demande plus faible des points de vente européens
- ✓ **L'Asie** qui est touchée par les faiblesses du trafic chinois et de Hong-Kong
- ✓ Le redressement de **l'Amérique Latine** qui n'a pas encore débuté
- ✓ La poursuite de la forte performance des réseaux **Caraïbes et Océan Indien, Afrique et Moyen-Orient**

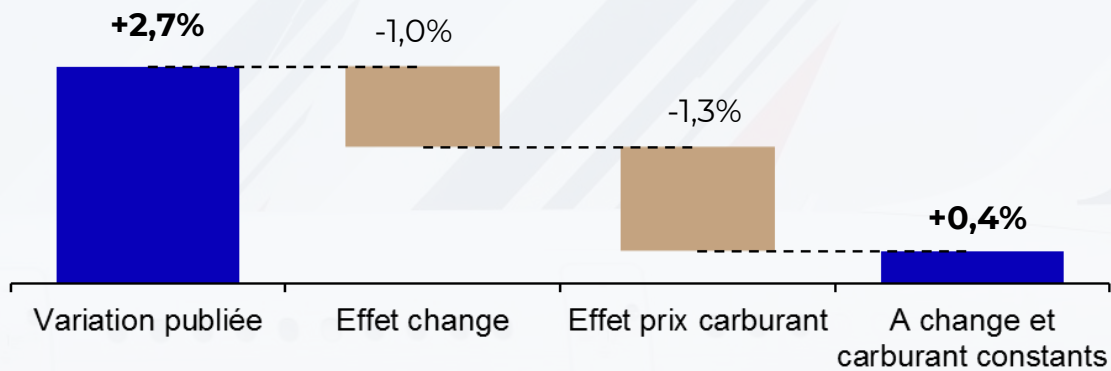
Premier **Airbus A350** rejoignant la flotte d'Air France, à destination de Toronto et de Séoul





# Coûts unitaires du T3 2019 à +0,4%, coûts unitaires annuels en ligne avec les perspectives annuelles

## T3 2019 évolution des coûts unitaires



Accélération des embauches pilotes sur les 12 derniers mois, afin de soutenir le plan de croissance de 2020

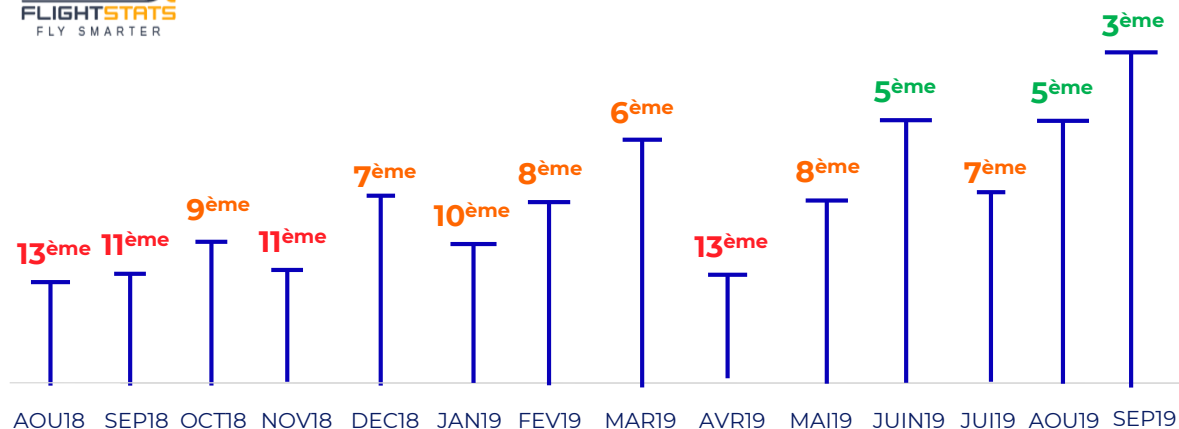
Coûts unitaires sur neuf mois 2019 à -0,7%

Mesures de contrôle de coûts mises en place chez les compagnies du groupe, visant une bonne performance de coûts pour le reste de l'année 2019



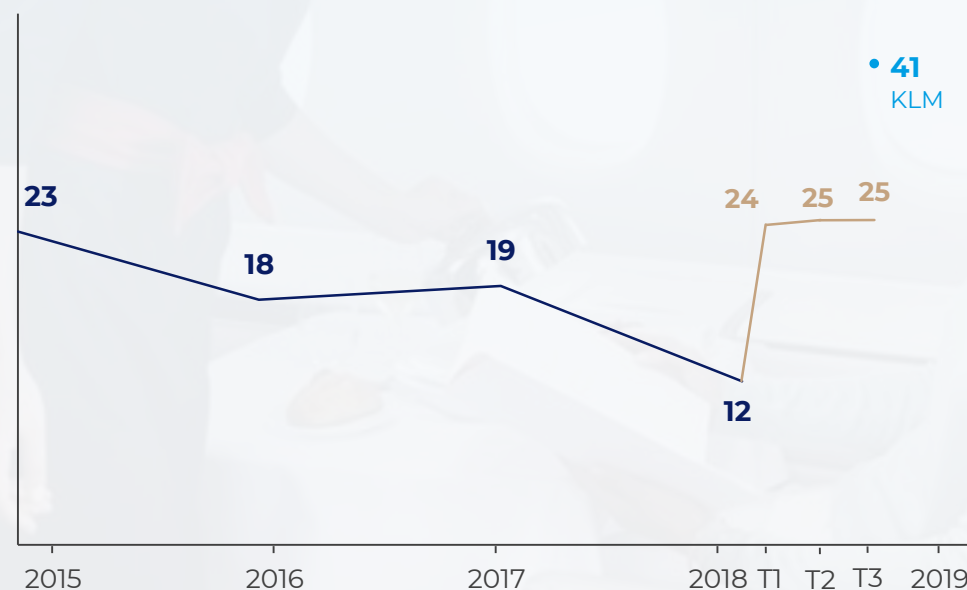
# Solide performance opérationnelle d'Air France sur la période de pointe été

## Classement européen Air France On Time Performance (A14)



Top 3 des compagnies "legacy" européennes

## Taux de recommandation client (Net Promoter Score) Air France



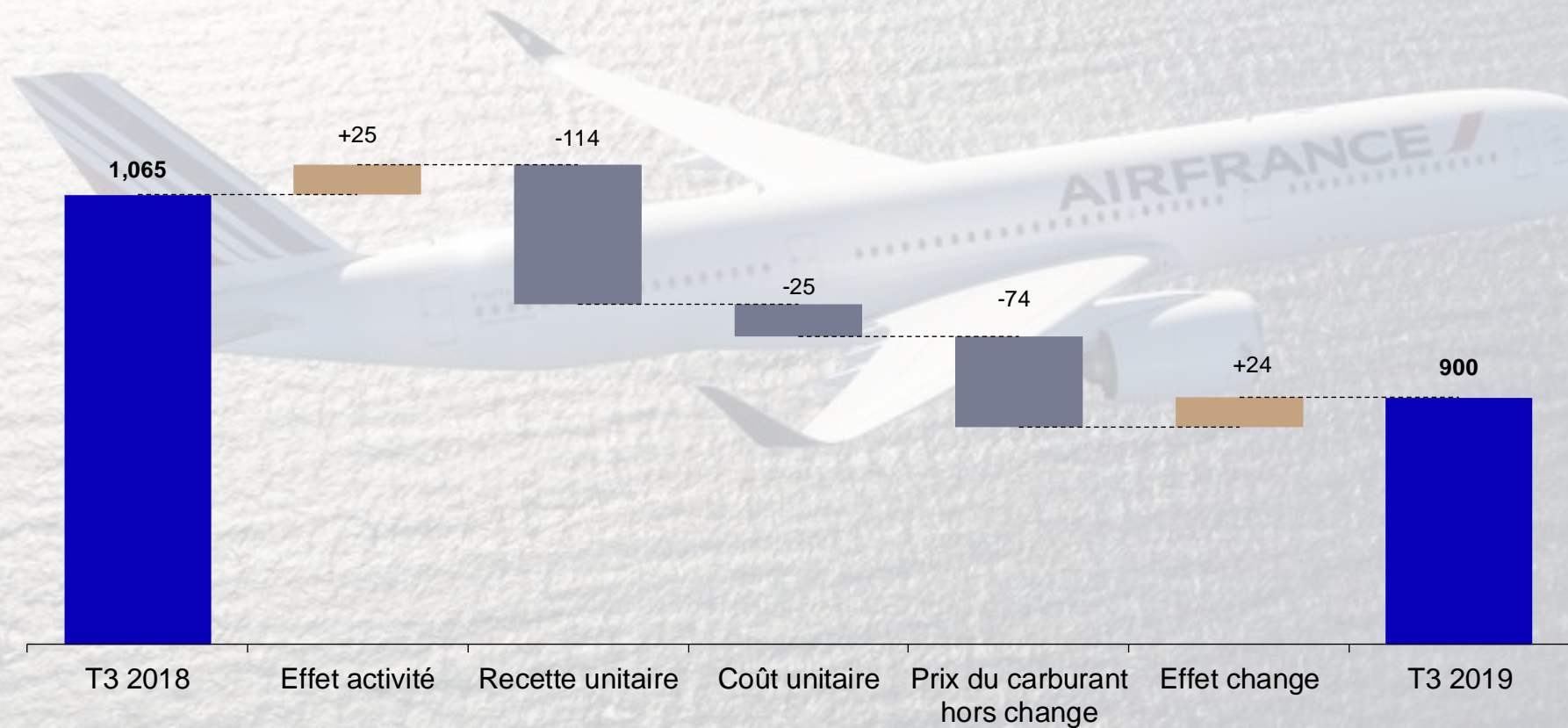


# La hausse de la facture carburant et une recette unitaire plus faible **ont impacté l'évolution du résultat d'exploitation**

I

T3 2019

Evolution du résultat d'exploitation  
en m€



# Air France et KLM impactés par des **recettes unitaires en baisse** et la **hausse des dépenses de carburant**

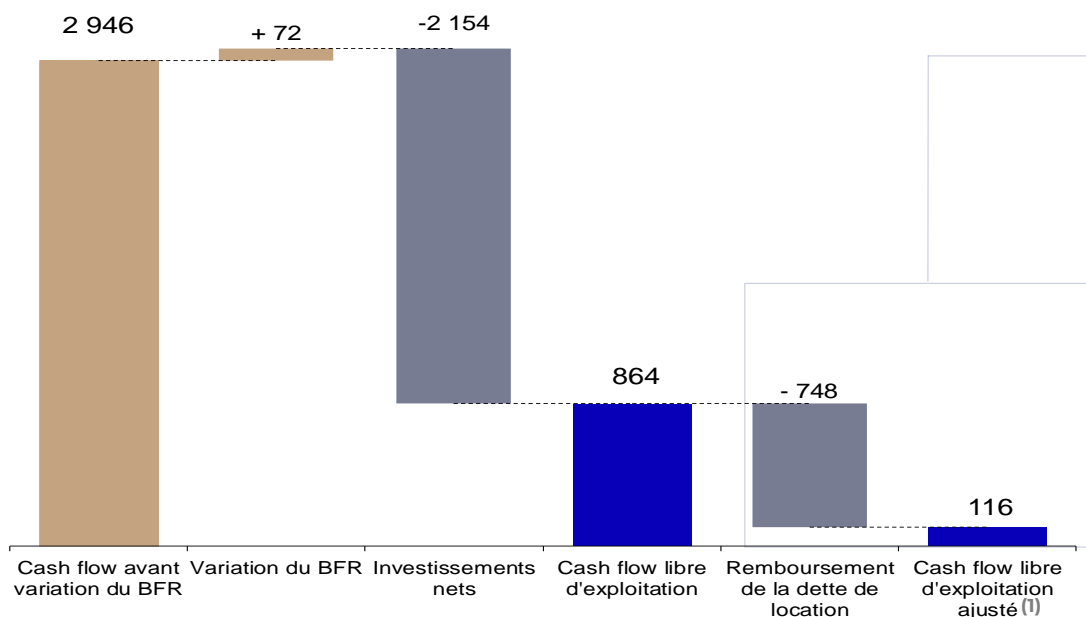
T3 2019	Capacité variation	Recettes (m€)	Variation annuelle	Résultat d'exploitation (m€)	Variation annuelle	Marge d'exploitation	Variation annuelle				
<b>AIRFRANCE</b>	+2,0%	4 650	+1,5%	383	-110	8,2%	-2,5 pt				
<b>KLM</b>	+2,6%	3 160	+1,6%	512	-61	16,2%	-2,2 pt				
<b>AIRFRANCEKLM GROUP</b>	+2,3%	7 696	+2,0%	900	-165	11,7%	-2,4 pt				
9 mois 2019	Capacité variation	Recettes (m€)	Variation annuelle	Résultat d'exploitation (m€)	Variation annuelle	Marge d'exploitation	Variation annuelle	Dette nette (m€)	Variation 31 déc 2018	Dette nette / EBITDA <sup>(1)</sup>	Variation 31 déc 2018
<b>AIRFRANCE</b>	+4,3%	12 632	+4,8%	270	-58	2,1%	-0,6 pt	3 809	+252	1,8x	+0,1pt
<b>KLM</b>	+1,8%	8 444	+1,8%	714	-246	8,5%	-3,1 pt	2 454	-372	1,3x	0,0pt
<b>AIRFRANCEKLM GROUP</b>	+3,2%	20 732	+3,8%	997	-295	4,8%	-1,7 pt	5 911	-253	1,5x	0,0pt

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

# Baisse de la dette nette, effet de levier stable, en ligne avec la perspective annuelle à/inférieure à 1,5x

## Neuf mois 2019

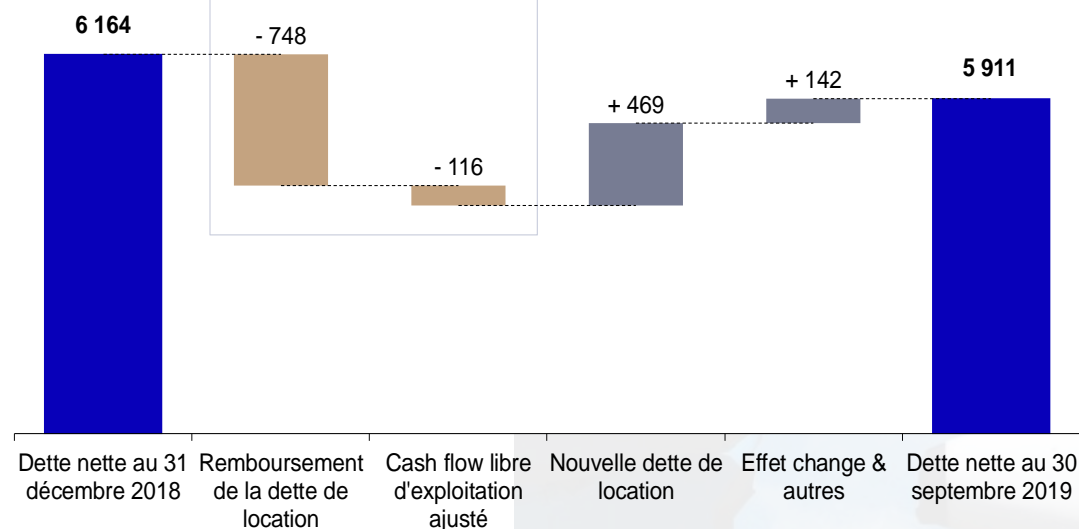
Evolution du cash flow libre  
En m€



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

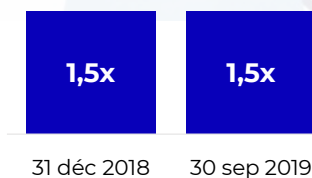
## Evolution de la dette nette

En m€



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

## Dette nette /EBITDA(2)



# Perspectives

Résultats au **30 septembre 2019**



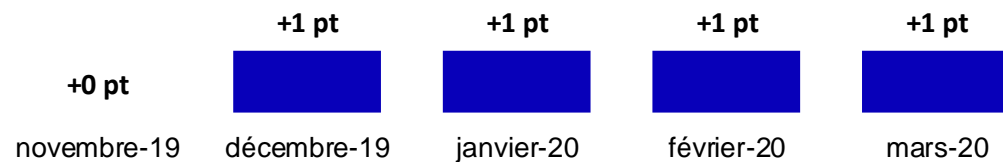
# Perspectives

## en matière de recettes

|

### Coefficient d'occupation réservations long-courrier

(variation par rapport l'année précédente)



|

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



- Coefficient d'occupation stable en octobre par rapport à l'an dernier

- Les coefficients de réservations long-courrier sont en moyenne en hausse sur la période novembre - mars par rapport à l'année dernière

- Les recettes unitaires Réseaux passage sont attendues en légère baisse à change constant sur le quatrième trimestre 2019 par rapport à l'an dernier



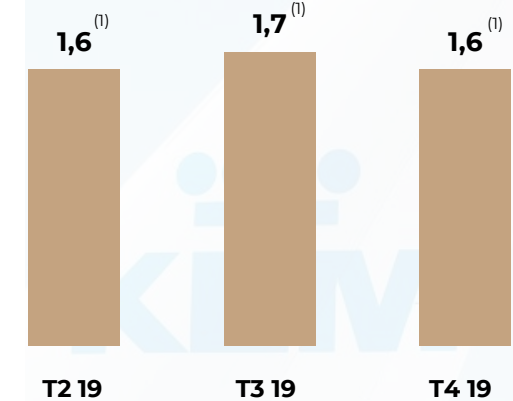
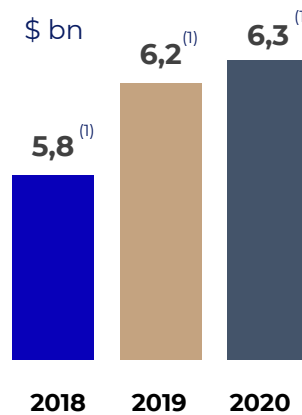
# Facture carburant en augmentation de 600m€ en 2019, en raison de l'impact moins positif des couvertures par rapport à 2018

I

**2018 :**  
Facture carburant 4,9 mds€<sup>(2)</sup>

**2019 :**  
Facture carburant 5,5 mds€<sup>(2)</sup>

**2020 :**  
Facture carburant 5,6 mds€<sup>(2)</sup>



## Prix du marché

Brent (\$ par bbl)<sup>(1)</sup>

72    64    59

Jet fuel (\$ par tonne)<sup>(1)</sup>

738    683    668

64

68

62

61

669

702

678

684

## Prix après couverture

Jet fuel (\$ par tonne)<sup>(1)</sup>

651    679    683

% de la consommation déjà couverte

60%    62%    56%

Résultat de couverture (en m\$)

800    50    -150

650

675

690

699

61%

62%

62%

61%

50

50

0

-50

(1) Sur la base de la courbe à terme au 25 octobre 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 1,12 pour 2019 et 1,13 pour 2020



# Mise à jour des perspectives annuelles

	Ancienne prévision	Prévision 2019
<b>Capacité</b>	<b>Passagers</b>	+2% à +3%
	<b>Transavia</b>	+7% à +9%
<b>Carburant</b>	+550m€	<b>+600m€</b>
<b>Devise</b>	Effet nul	Effet nul
<b>Coût unitaire</b> excl. change et à prix de carburant constant	-1% à 0%	-1% à 0%
<b>Capex</b>	3,2mds€	<b>3,3mds€<sup>(2)</sup></b>
<b>Dette Nette / EBITDA</b>	inférieur à 1,5x	<b>à/inférieur à 1,5x</b>

- (1) Le plan de croissance de Transavia au T4 est ajusté pour tenir compte d'un besoin de formation important de pilotes au vue de la croissance future de Transavia France
- (2) Faible hausse du Capex par rapport à la perspective précédente incluant un changement de traitement comptable pour certains actifs, le paiement avant livraison d'Airbus A220 et l'achat plutôt que la location de moteurs de rechange







# Q&A

Résultats au **30 septembre 2019**








# Annexes

Résultats au **30 septembre 2019**

**Résultat d'exploitation de 997m€,**  
avec des revenus en hausse de +3,8% et des  
dépenses de carburant en hausse de +500m€

	9M 2019	9M 2018	Variation	Variation à change constant
<b>Recettes (mds€)</b>	<b>20,73</b>	19,98	+3,8%	+2,3%
<b>Dépenses carburant (mds€)</b>	<b>4,12</b>	3,62	+13,7%	+7,4%
<b>EBITDA (m€)</b>	<b>3 218</b>	3 441	-6,5%	-5,3%
<b>Résultat d'exploitation (m€)</b>	<b>997</b>	1 292	-22,8%	-20,5%
<b>Marge d'exploitation</b>	<b>4,8%</b>	6,5%	-1,7 pt	-1,4 pt
<b>Résultat net, part du groupe (m€)</b>	<b>126</b>	627	-501m	
<b>Cash flow libre d'exploitation ajusté (m€)</b>	<b>116</b>	127	-8,7%	
<b>ROCE 12 mois glissants</b>	<b>7,6%</b>	10,8%	-3,2 pt	
	30 sept 2019	31 déc 2018	Variation	
<b>Dette nette (m€)</b>	<b>5 911</b>	6 164	-253 m	
<b>Dette nette / EBITDA 12 mois glissants</b>	<b>1,5x</b>	1,5x	0,0 pt	

# Croissance des revenus pour toutes les activités sur les neufs premiers mois 2019

		Capacité <sup>(1)</sup>	Recette unitaire <sup>(2)</sup> Change const.	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge d'exploitation	Variation
Réseaux		+2,6%	-0,5%	17 651	+2,5%	660	-300m	3,7%	-1,8 pt
		+1,5%	-8,2%						
Transavia		+9,1%	+1,1%	1 431	+9,9%	154	-27m	10,8%	-3,1 pt
Maintenance				1 623	+13,5%	177	+28m	5,1%	+0,4 pt
Groupe		+3,2%	-1,3%	20 732	+3,8%	997	-295m	4,8%	-1,7 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 régulier + Chiffre d'affaires Transavia régulier) / (SKO passage + SKO Transavia)

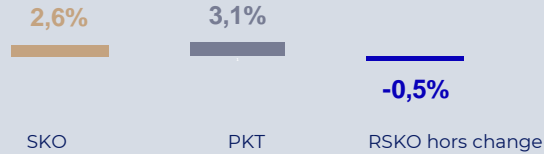


# Recette unitaire relativement **stable sur le long- et moyen-courrier**

A I R F R A N C E - K L M G R O U P

## 9M 2019

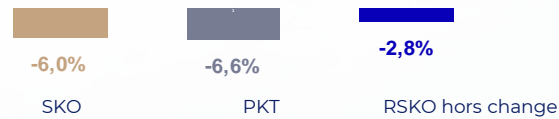
**Total**



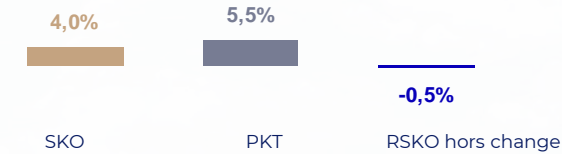
**RSKO hors change**



**Domestique France**



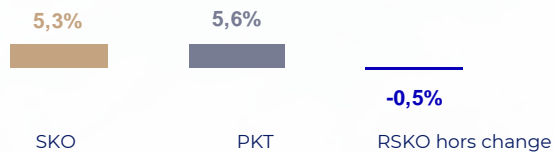
**Moyen-courrier hubs**



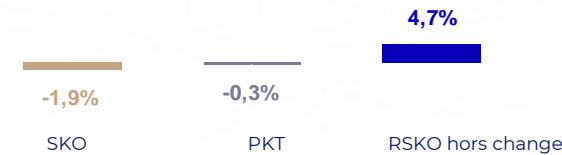
**Total moyen-courrier**



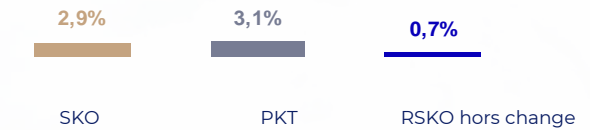
**Amérique du Nord**



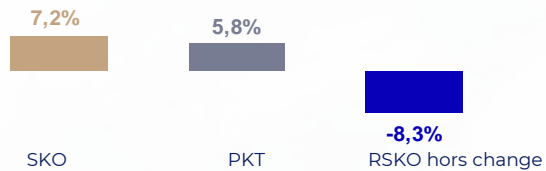
**Caraïbes & Océan Indien**



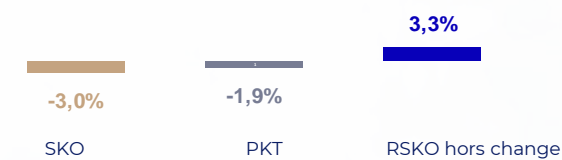
**Asie**



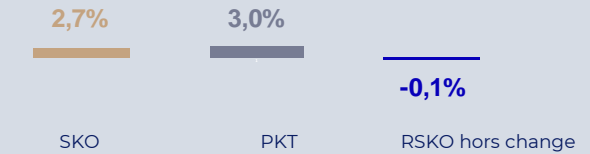
**Amérique Latine**



**Afrique & Moyen Orient**



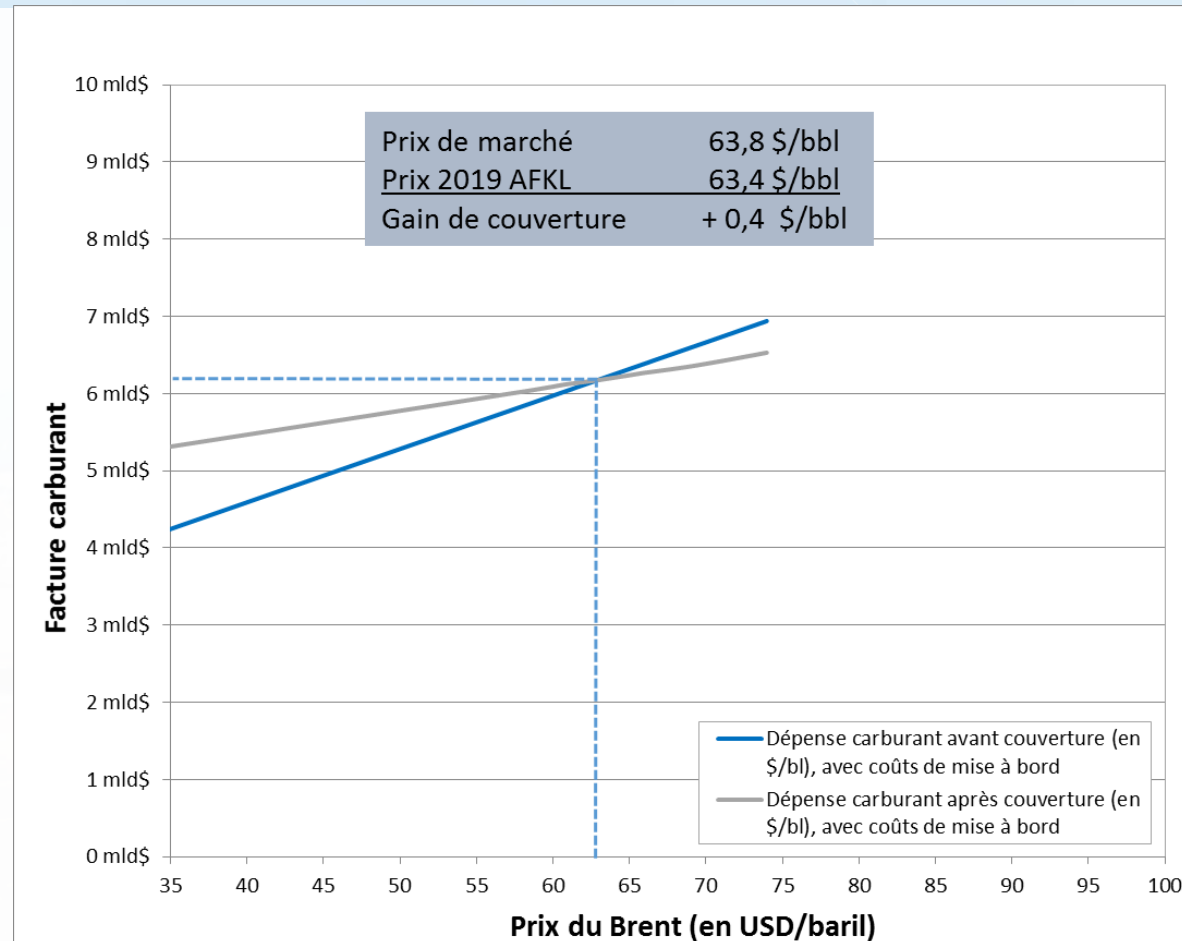
**Total long-courrier**





# Sensibilité de la facture carburant en 2019

A I R F R A N C E - K L M G R O U P



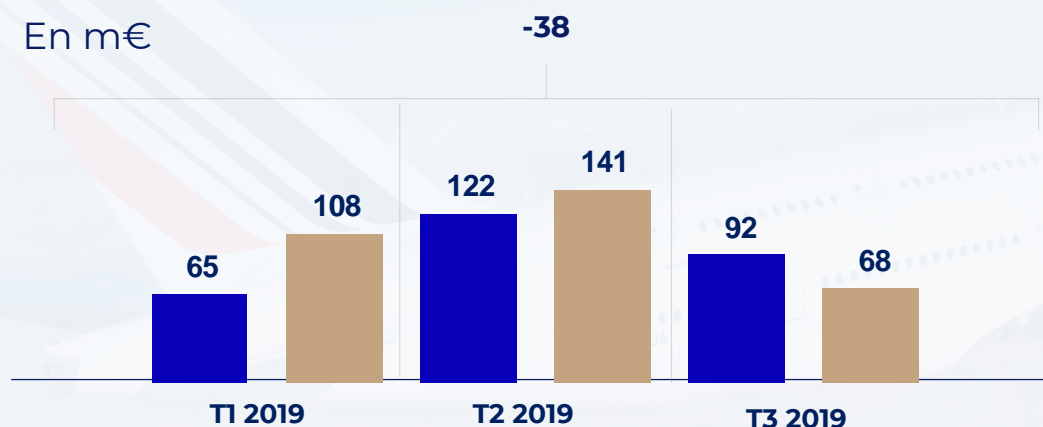
Sur la base de la courbe à terme au 25 octobre 2019. Calcul de la sensibilité basé sur le prix carburant en 2019, avec hypothèse de marge Brent-Jet Fuel stable. Hypothèse de taux de change moyen de 1,12 dollar US par euro pour 2019 et 1,13 pour 2020.

# 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 €/,\$ 1,12

Couverture exposition opérationnelle nette **2019** :

**USD** ~60%

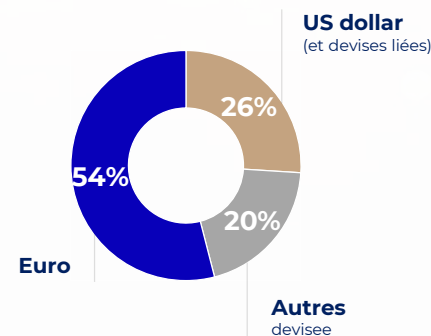
**JPY** ~50%

**GBP** ~75%

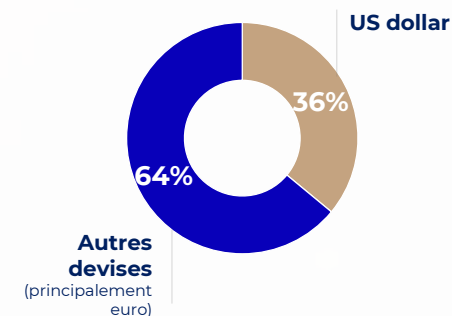
## Chiffre d'affaires et coûts par devise

2018

CHIFFRE D'AFFAIRES

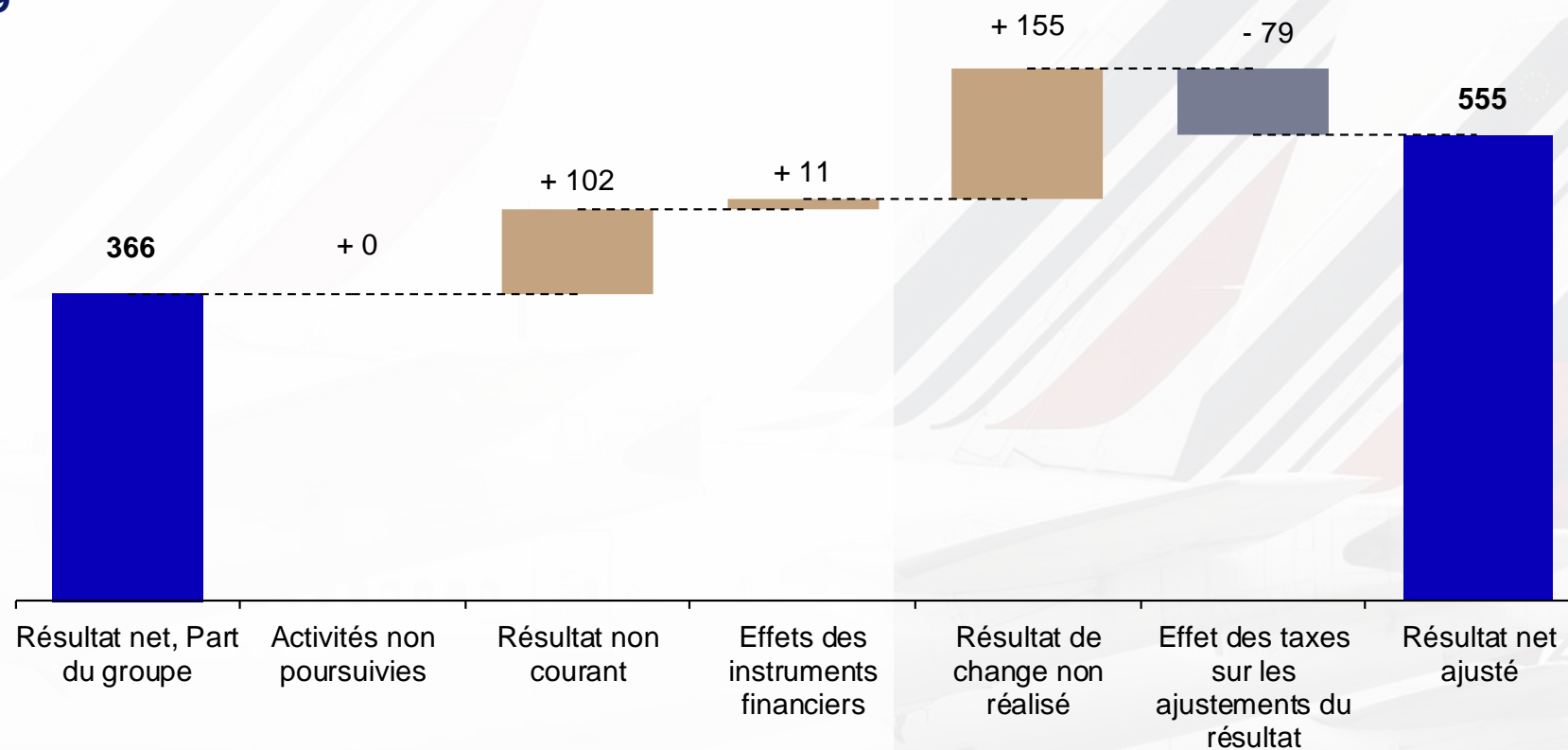


COÛTS



# Résultat net ajusté du groupe

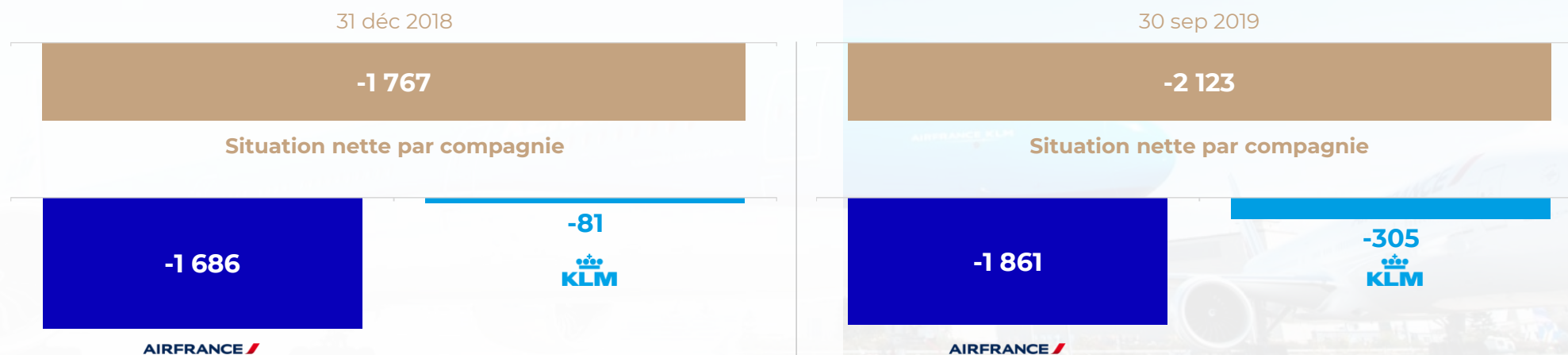
T3 2019  
En m€





# Détails des engagements de retraite au **30 septembre 2019**

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.

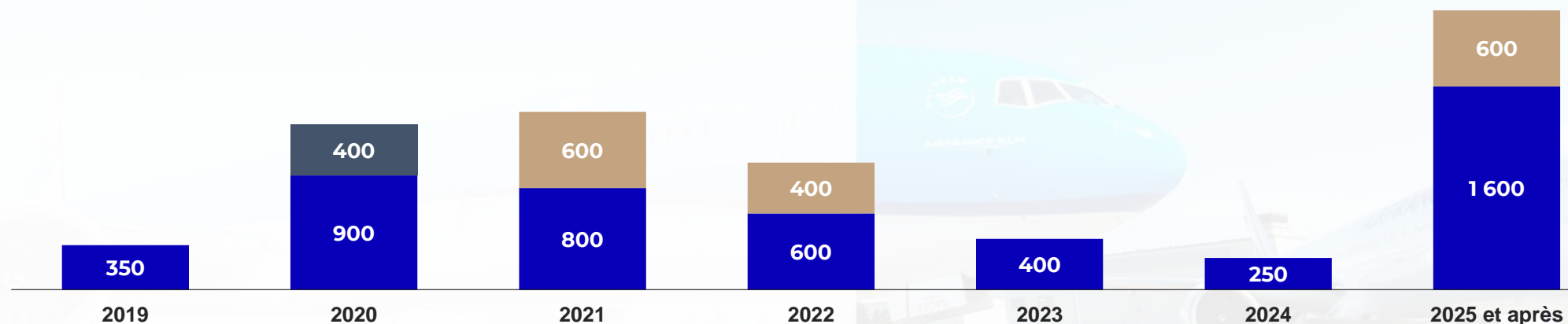


# Profil de remboursement de la dette au 30 septembre 2019

AIRFRANCE-KLM GROUP

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

En m€



### Air France-KLM obligations senior

#### Septembre 2021 :

AFKL 3,875% (600m€)

#### Octobre 2022 :

AFKL 3,75% (400m€)

#### Mars 2026 :

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

#### Décembre 2026 :

AFKL 4,35% (145m\$)

### Air France-KLM Obligation subordonnée perpétuelle :

AFKL 6,25% Perp Call date 2020 (403m€)

**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