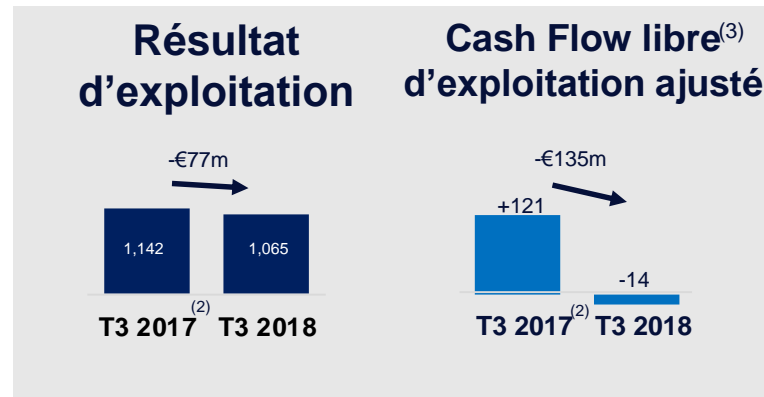
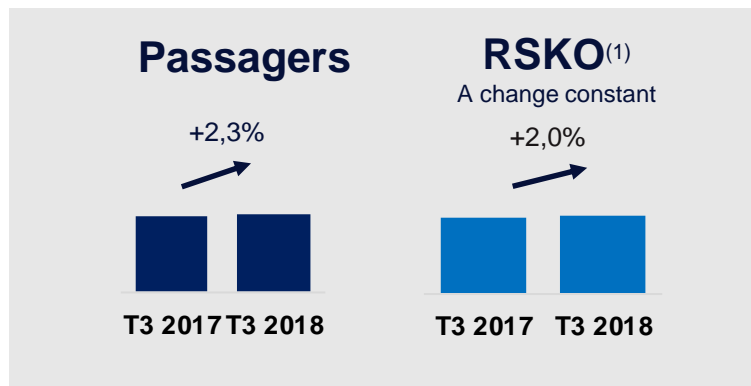


# PRÉSENTATION DES RÉSULTATS AIR FRANCE-KLM

Résultats au 30 septembre 2018

31 octobre 2018

# T3 2018: BONNE RÉSISTANCE DU RÉSULTAT D'EXPLOITATION, PORTÉ PAR LA PERFORMANCE EN MATIÈRE DE RECETTES ET LA BAISSÉ DES COÛTS UNITAIRES



## Messages clés

- Signature d'un accord salarial entre Air France et les organisations syndicales représentatives
- Forte performance commerciale sur tous les segments d'activité
- Solide résultat d'exploitation, la réduction de -1.0% des coûts unitaires et la croissance des revenus contribuant à absorber l'impact négatif du carburant et des devises
- Rachat de 197m € d'obligations hybrides qui va permettre une réduction des coupons futurs

(1) Revenus Groupe par Siège Kilomètre Offert (RSKO) Passage + Transavia

(2) Retraité des nouvelles normes IFRS

(3) Cash Flow libre d'exploitation ajusté = Cash Flow libre d'exploitation ajusté après déduction de remboursement de la dette de location

# DES ÉTAPES MAJEURES DANS LES NÉGOCIATIONS SALARIALES

---



- Un accord salarial a été conclu le 19 octobre 2018 entre Air France et les organisations syndicales représentatives.
- Les principales dispositions de l'accord portent sur une augmentation générale des salaires de 2%, avec effet rétroactif au 1er janvier 2018, et sur une augmentation générale des salaires de 2% au 1er janvier 2019.
- Des négociations catégorielles s'ouvriront avec les pilotes la semaine prochaine.



- Négociations finalisées avec les organisations syndicales des personnels au sol, navigants commerciaux et pilotes, mise en oeuvre des nouvelles conventions collectives.
- Les trois nouveaux accords collectifs sont en vigueur jusqu'en juin 2019.
- Les augmentations salariales sont similaires dans les trois accords (attribuées en trois fois sur la durée de l'accord) et d'un coût de +4% par accord.
- D'autres modifications aux conventions collectives sont équilibrées entre amélioration des conditions de travail et meilleure flexibilité et productivité.

# BILAN FINANCIER

---

Résultats au 30 septembre 2018

# SOLIDE PERFORMANCE COMMERCIALE QUI SE TRADUIT PAR UNE HAUSSE DES REVENUS ET UN RÉSULTAT D'EXPLOITATION DE 1,07 MILLIARD €

	T3 2018	T3 2017 <sup>(1)</sup>	Variation	Variation à change constant
Recettes (mds€)	7,55	7,26	+4,0%	+5,8%
EBITDA (m€)	1 771	1 853	-4,4%	+0,3%
Résultat d'exploitation (m€)	1 065	1 142	-6,7%	+1,0%
Marge d'exploitation	14,1%	15,7%	-1,6 pt	-0,7 pt
Résultat net, part du groupe (m€)	786	641	+22,6% <sup>(2)</sup>	

	30 sep 2018	31 déc 2017	Variation
Dette nette (m€)	6 349	6 571	- 222 m
Dette nette / EBITDA <i>sur 12 mois glissants</i>	1,4x	1,4x	-

(1) Retraité des nouvelles normes IFRS






(2) Eléments exceptionnels sur le Résultat net, part du groupe au T3 2017 :

- Effet positif de 98 m€ après impôts au T3 2017 en raison du retraitement IFRS16 de la dette de location en dollars,

- Charge non courante de 223 m€ après impôts au T3 2017 en raison de la décomptabilisation des actifs de retraite des personnels de cabine de KLM.

Si l'on exclut ces éléments exceptionnels, variation du Résultat net, part du groupe T3 2018 de +10m€ par rapport à 2017.

# TOUS LES SEGMENTS D'ACTIVITÉ CONTRIBUENT À LA FORTE HAUSSE DES REVENUS: +4.0%, ET +5.8% À CHANGE CONSTANT

T3 2018		Capacité <sup>(1)</sup>	Recette unitaire <sup>(2)</sup> <i>change constant</i>	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation <sup>(3)</sup>	Marge d'exploitation	Variation <sup>(3)</sup>
Réseaux		+2,0%	+1,8%	6 430	+3,0%	810	-8,6%	12.6%	-1,6 pt
		+1,6%	+6,7%						
Transavia		+5,8%	+4,5%	615	+10,6%	178	+2,9%	28.9%	-2,2 pt
Maintenance				489	+9,4%	77	-6,1%	7.3%	-0,7 pt
Groupe		+2,3%	+2,4%	7 545	+4,0%	1 065	-6,7%	14.1%	-1,6 pt

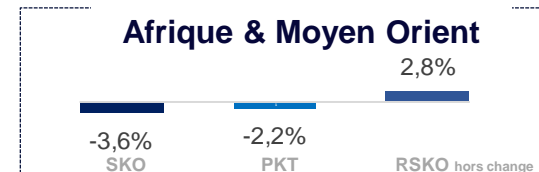
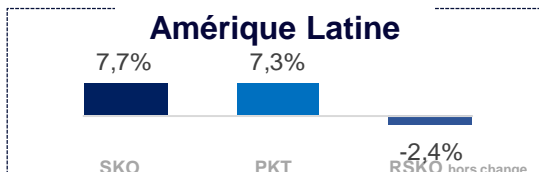
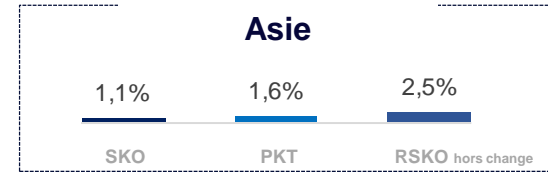
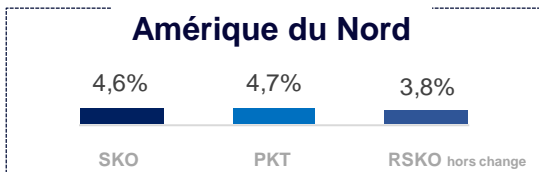
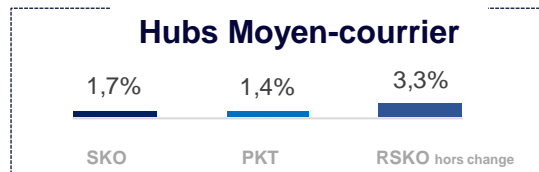
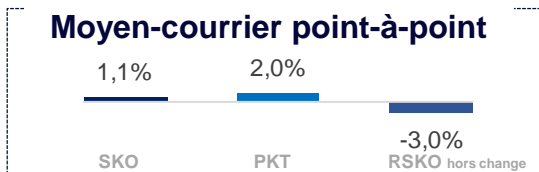
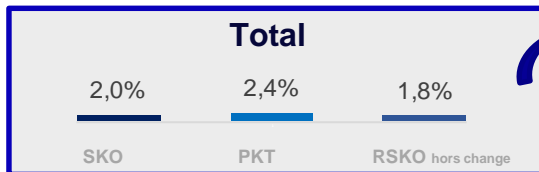
(1) Capacité Passage en Siège Kilomètre Offert, capacité Cargo en Tonne Kilomètre Offert, capacité Groupe en Equivalent Siège Kilomètre Offert

(2) Recette unitaire en Siège Kilomètre Offert pour le Passage, en Tonne Kilomètre Offerte pour le Cargo, en Equivalent Siège Kilomètre Offert pour le Groupe

(3) 2017 retraité des nouvelles normes IFRS

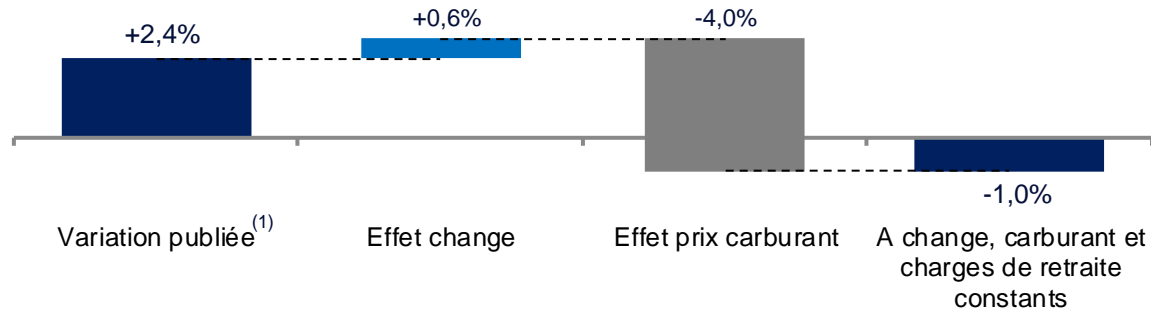
# FORTE PERFORMANCE DES LIGNES SUR L'AMÉRIQUE DU NORD ET L'ASIE, DEMANDE DU BRÉSIL ET D'ARGENTINE IMPACTÉE PAR LA DÉPRÉCIATION DES DEVISES LOCALES

T3 2018



# COÛTS UNITAIRES -1%, EN LIGNE AVEC L'OBJECTIF ANNUEL D'UNE VARIATION COMPRISE ENTRE 0 ET +1%

T3 2018



(1) 2017 retraité des nouvelles normes IFRS



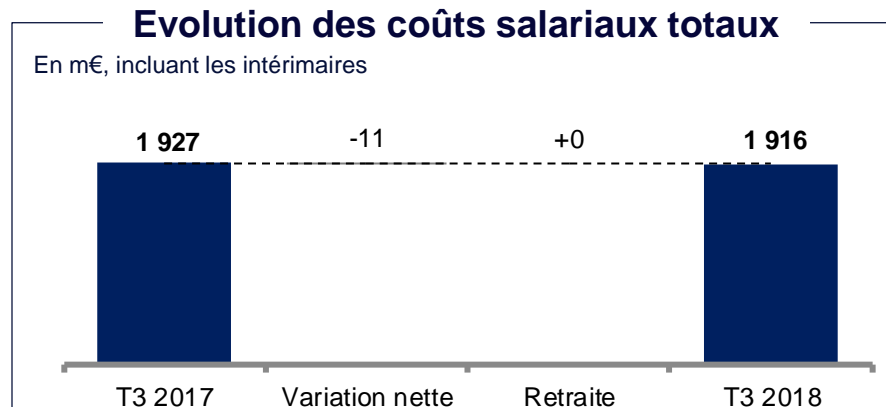
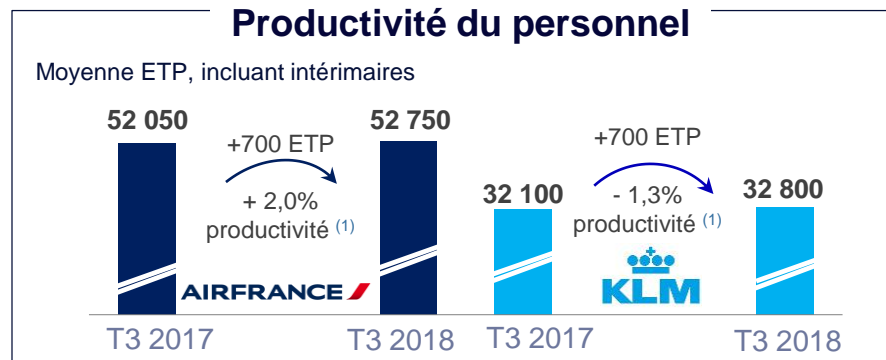
# COÛTS SALARIAUX STABLES, HAUSSE DE PRODUCTIVITÉ DU PERSONNEL SOUTENUE PAR LA CROISSANCE DE CAPACITÉ

- **85 500 ETP au T3 2018, en hausse de 1 400 ETP par rapport à 2017 :**

- > +850 personnels sols, principalement en hausse dans l'innovation IT, les activités tiers de la maintenance et les centres de services clients
- > +300 personnels navigants commerciaux et +250 pilotes en raison de la croissance des capacités
- > Productivité<sup>(1)</sup> du personnel +0.6% au T3 (capacité mesurée en ESKO +2.3%)

- **Variation nette des coûts de personnel -0.6% par rapport à l'an dernier**

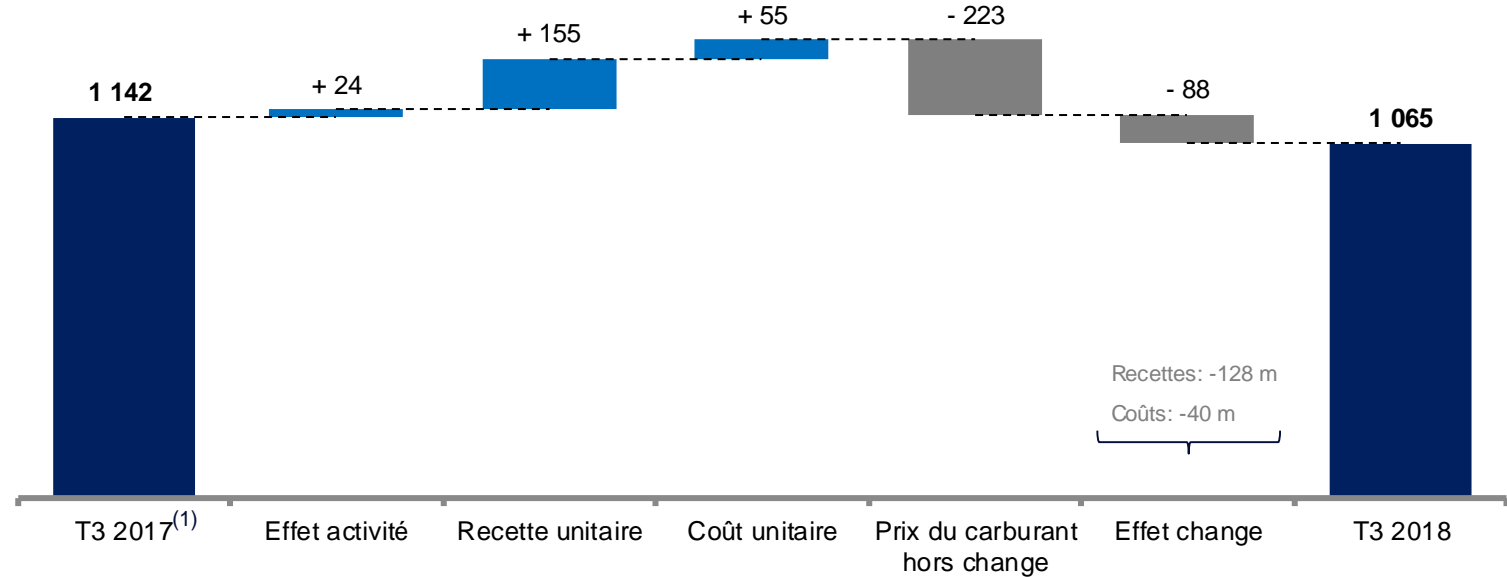
- > Les coûts de personnel du nouvel accord salarial Air France seront comptabilisés au T4 2018
- > Les coûts de salariaux totaux seraient stables en incluant le coût du nouvel accord sur le T3 2018



(1) Productivité mesurée en ESKO/ETP

# BONNE RÉSISTANCE DU RÉSULTAT D'EXPLOITATION, PORTÉ PAR LA PERFORMANCE DES RECETTES ET LA RÉDUCTION DES COÛTS UNITAIRES

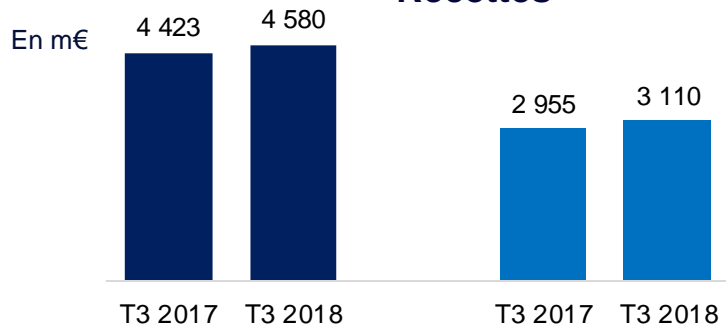
En m€



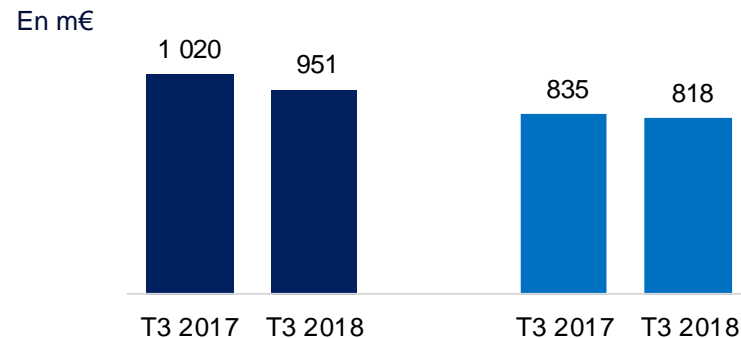
(1) Retraité des nouvelles normes IFRS

# AIR FRANCE ET KLM : SOLIDE NIVEAU DE CROISSANCE ET DE MARGES SUR L'ÉTÉ

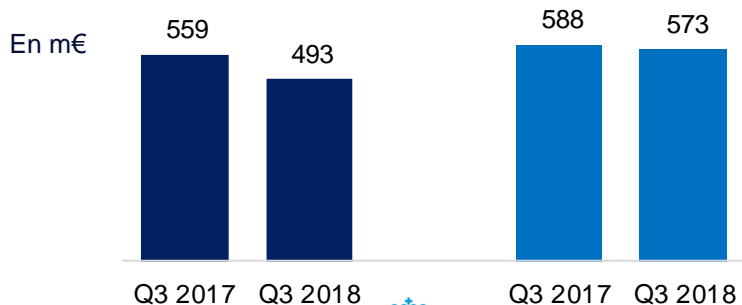
## Recettes



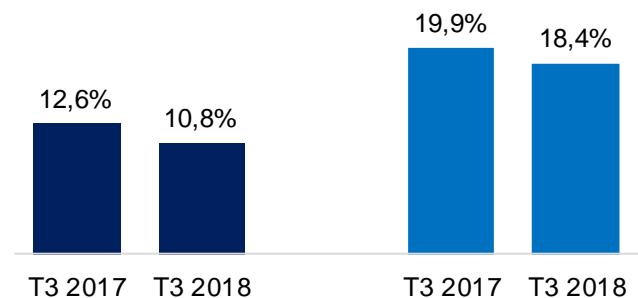
## EBITDA



## Résultat d'exploitation



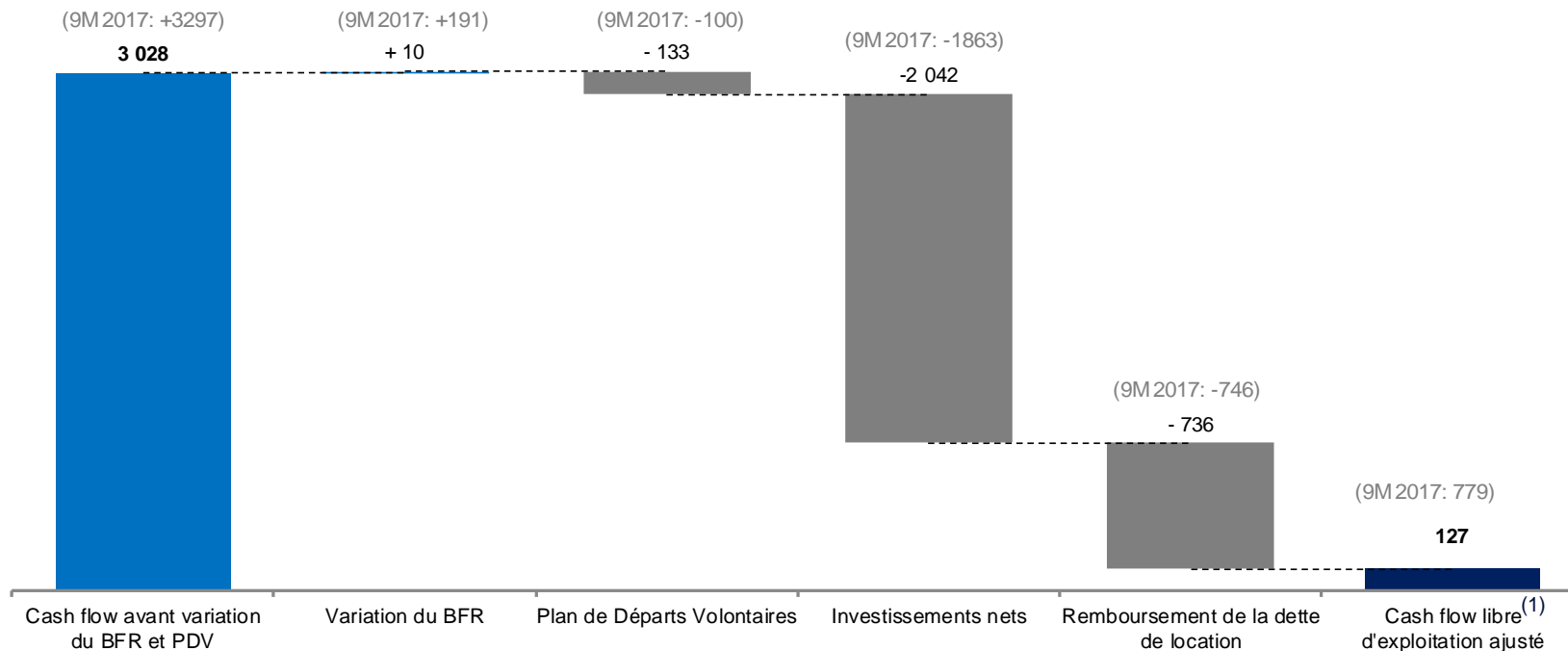
## Marge d'exploitation



# CASH FLOW LIBRE D'EXPLOITATION AJUSTÉ DE + 127 M€

**9M 2018**

En m€



(1) Cash Flow libre d'exploitation ajusté = Cash Flow libre d'exploitation après déduction de la dette de location

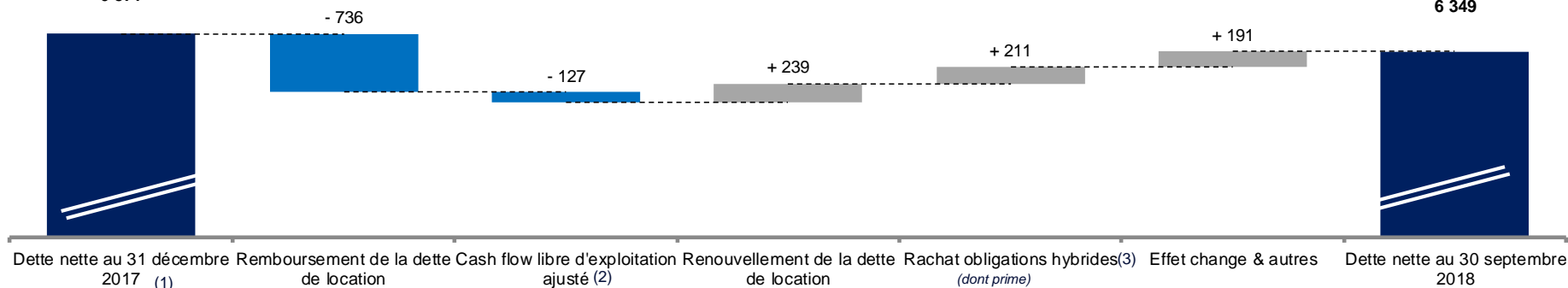
# RÉDUCTION DE LA DETTE NETTE DE 222 M€ PAR RAPPORT AU 31 DÉCEMBRE 2017, APRÈS RACHAT DE 197 M€ D'OBLIGATIONS HYBRIDES

## 9M 2018

En m€

6 571

### Variation de la dette nette



### De dette Nette / EBITDA<sup>(4)</sup>

In €bn



### Situation de liquidité



(1) Retraité des nouvelles normes IFRS

(2) Cash Flow libre d'exploitation ajusté = Cash Flow libre d'exploitation après déduction de la dette de location

(3) 194,5 m€ au titre de l'offre contractuelle de rachat lancée le 3 septembre 2018 et 2,2 m€ de gré à gré au même prix

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

# PERSPECTIVES

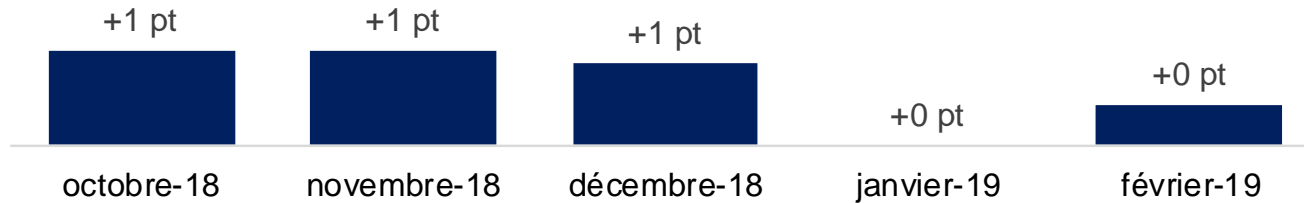
---

2018

# PERSPECTIVES EN MATIÈRE DE RECETTES

## Réservations long-courrier

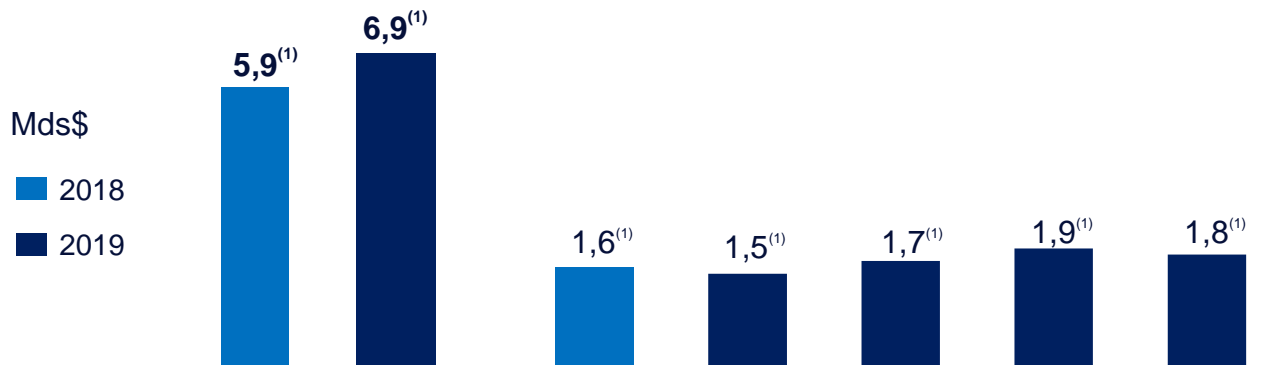
(variation vs année précédente)



Sur la base des prévisions actuelles et de la poursuite d'un environnement positif en matière de demande, le groupe prévoit une augmentation des revenus de l'activité Passage réseaux au quatrième trimestre 2018, avec des coefficients d'occupations long courrier prévisionnels supérieurs à l'année dernière et une recette unitaire Passage stable à change constant.

# HAUSSE DE LA FACTURE CARBURANT ESTIMÉE À 500 M€ EN 2018

2017:  
facture carburant 4,5 mds€  
2018:  
facture carburant 5,0 mds€ <sup>(2)</sup>  
2019:  
facture carburant 5,9 mds€ <sup>(2)</sup>



		2018	2019	T4 18	T1 19	T2 19	T3 19	T4 19
<b>Prix du marché</b>	<i>Brent (\$ par bbl)</i> <sup>(1)</sup>	74	76	79	77	77	76	75
	<i>Jet fuel (\$ par tonne)</i> <sup>(1)</sup>	756	799	813	799	797	799	799
	<i>Jet fuel (\$ par tonne)</i> <sup>(1)</sup>	656	742	704	714	729	753	771
<b>Prix après couverture</b>	% de la consommation déjà couverte	60%	54%	58%	60%	59%	53%	43%
	Résultat de couverture (in \$ m)	900	500	250	200	150	100	50

(1) Sur la base de la courbe à terme au 26 octobre 2018. 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 1,18 dollar US par euro pour 2018 et 1,16 pour 2019



# PERSPECTIVES 2018

	Ancienne prévision 2018	Nouvelle prévision 2018	
<b>Capacité</b>	<b>Passagers</b>	+2,5% à +3,5%	<i>Capacité plus faible que prévue au troisième trimestre</i>
	<b>Transavia</b>	+8% à +9%	
<b>Carburant</b>	+450 m€	+500 m€	<i>En tenant compte des augmentations du prix du pétrole</i>
<b>Devise</b>	Effet négatif d'environ 150 m€	<i>Inchangée</i>	
<b>Coût unitaire</b> à change, carburant et charges de retraites constants	0% à +1,0%	<i>Inchangée</i>	
<b>Capex</b>	De 2,0 mds€ à 2,5 mds€	De 2,4 mds€ à 2,6 mds€	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ajustement IFRS sur les capitalisations des shop visites</li> <li>- Décision d'acheter des moteurs plutôt que les louer</li> </ul>
<b>Dette</b>	Dette nette inférieure à 2017	<i>Inchangée</i>	

# ANNEXES

---

Résultats au 30 septembre 2018

# 9 MOIS : RÉSULTAT D'EXPLOITATION DE 1,29 MD €, RÉDUCTION DE LA DETTE NETTE DE 222 M€

	9M 2018	9M 2017 <sup>(1)</sup>	Variation	Variation à change constant
Recettes (mds€)	19,98	19,59	+2,0%	+5,3%
EBITDA (m€)	3 441	3 793	-9,3%	-6,1%
Résultat d'exploitation (m€)	1 292	1 695	-23,8%	-17,2%
Marge d'exploitation	6,5%	8,7%	-2,2 pt	-1,7 pt
Résultat net, part du groupe (m€)	627	1 091	-42,5% <sup>(3)</sup>	
Cash flow libre d'exploitation ajusté (m€) <sup>(2)</sup>	127	779	-83,7%	
ROCE <i>sur 12 mois glissants</i>	10,8%	13,5%	-2,7 pt	

	30 sep 2018	31 déc 2017 <sup>(1)</sup>	Variation
Dettes nettes (m€)	6 349	6 571	- 222 m
Dettes nettes / EBITDA <i>sur 12 mois glissants</i>	1,4x	1,4x	-

(1) Retraité des nouvelles normes IFRS

(2) Cash Flow libre d'exploitation ajusté = Cash Flow libre d'exploitation ajusté après déduction de la dette de location






(3) Eléments exceptionnels sur le Résultat net, part du groupe sur 9M 2017 :

- Effet positif de 339 m€ après impôts sur 9M 2017 lié au retraitement IFRS16 de la dette de location en dollars

- Charge non courante de 223 m€ après impôts au T3 2017 en raison de la décomptabilisation des actifs de retraite des personnels de cabine de KLM.

Si l'on exclut ces éléments exceptionnels, variation du Résultat net, part du groupe 9M 2018 de -358 m€ par rapport à 2017.

# 9M 2018: ÉTÉ SOLIDE MAIS INCIDENCE DES GRÈVES DU PREMIER SEMESTRE 2018, CROISSANCE DES REVENUS DE TRANSAVIA ET DE LA MAINTENANCE

9M 2018	Capacité <sup>(1)</sup>	Recette unitaire <sup>(2)</sup> <i>change constant</i>	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation <sup>(3)</sup>	Marge d'exploitation	Variation <sup>(3)</sup>	
Réseaux		+1,7%	+1,5%	17 216	+0,9%	960	-29,3%	5.6%	-2,4 pt
		-0,1%	+6,8%						
Transavia		+6,8%	+5,0%	1 302	+12,2%	181	+18,3%	13.9%	+0,7 pt
Maintenance				1 430	+7,0%	149	-20,7%	4.7%	-1,4 pt
Groupe		+1,9%	+2,1%	19 976	+2,0%	1 292	-23,8%	6.5%	-2,2 pt

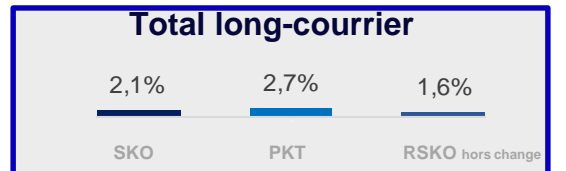
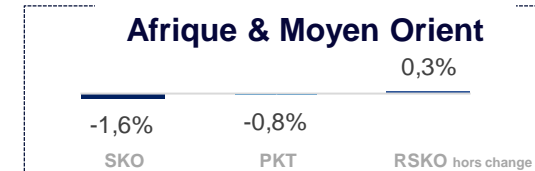
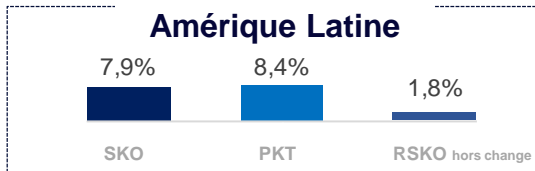
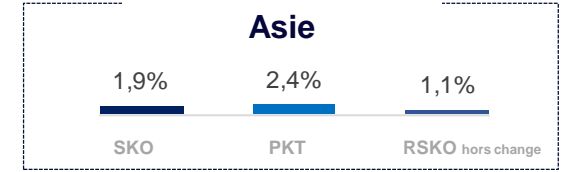
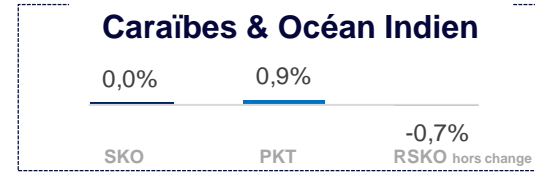
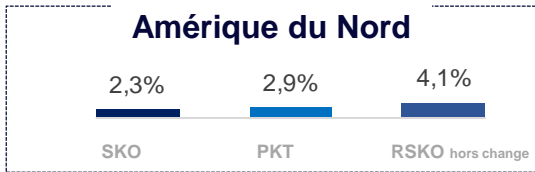
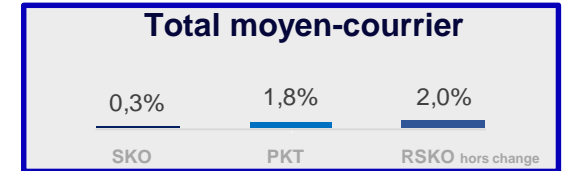
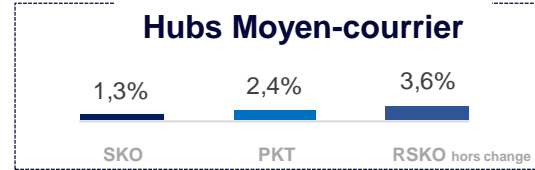
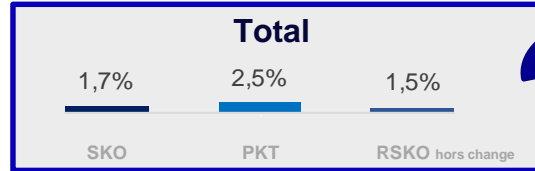
(1) Capacité Passage en Siègle Kilomètre Offert, capacité Cargo est en Tonne Kilomètre Offert, capacité Groupe en Equivalent Siègle Kilomètre Offert

(2) Recette unitaire en Siègle Kilomètre Offert pour le Passage, en Tonne Kilomètre Offerte pour le Cargo, en Equivalent Siègle Kilomètre Offert pour le Groupe

(3) Retraité des nouvelles normes IFRS

# LE LONG-COURRIER ET LE MOYEN-COURRIER HUBS CONTRIBUENT A LA PERFORMANCE POSITIVE DE LA RECETTE UNITAIRE

9M 2018

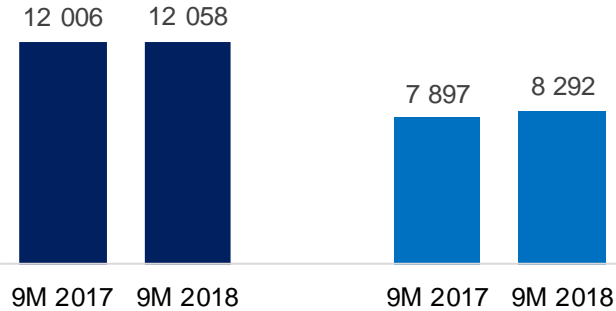


# RÉSULTAT D'EXPLOITATION D'AIR FRANCE IMPACTÉ PAR LES GRÈVES DU 1ER SEMESTRE, RÉSULTAT D'EXPLOITATION DE KLM STABLE

## 9M 2018

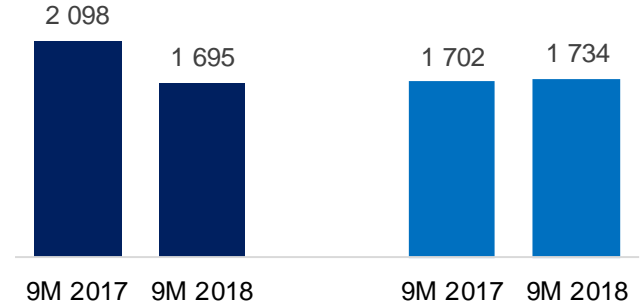
En m€

### Recettes



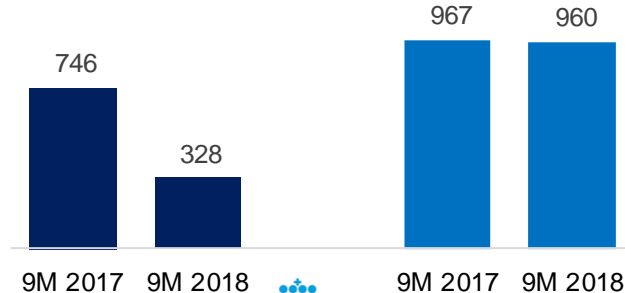
### EBITDA

En m€

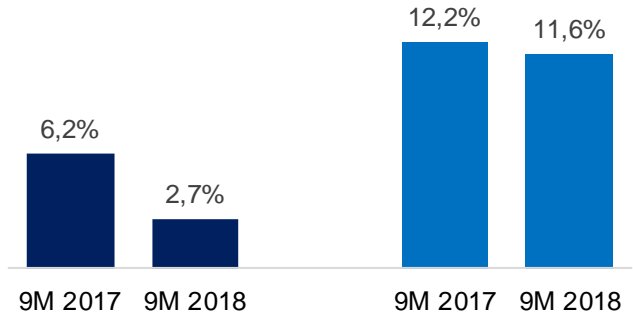


### Résultat d'exploitation

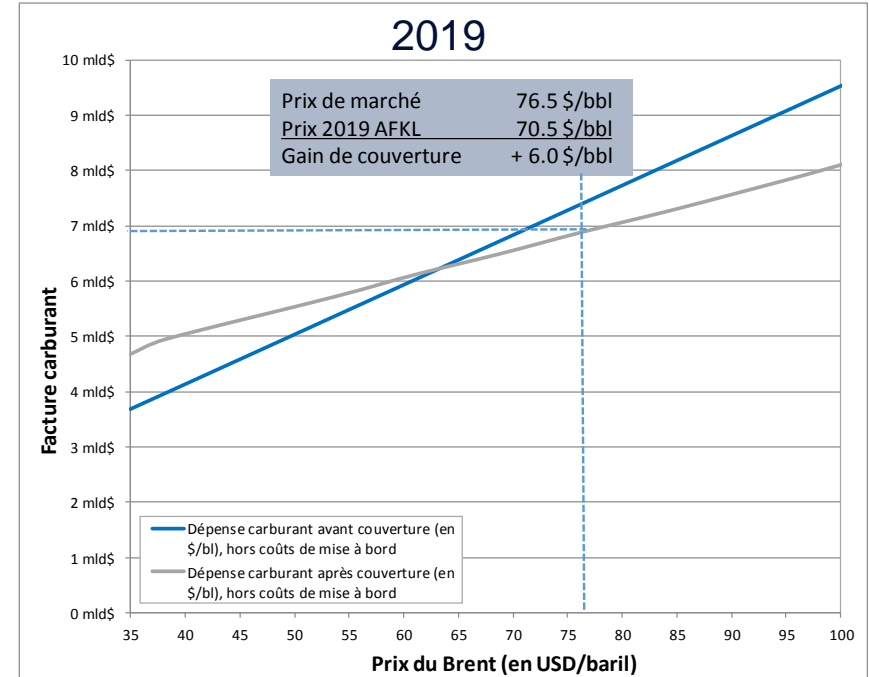
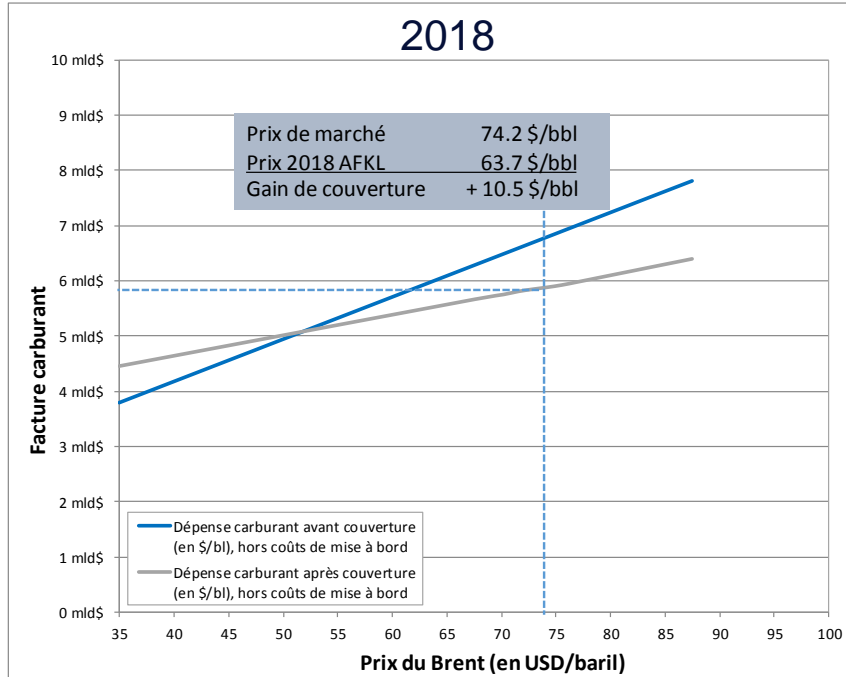
En m€



### Marge d'exploitation



# SENSIBILITÉ DE LA FACTURE CARBURANT 2018 ET 2019

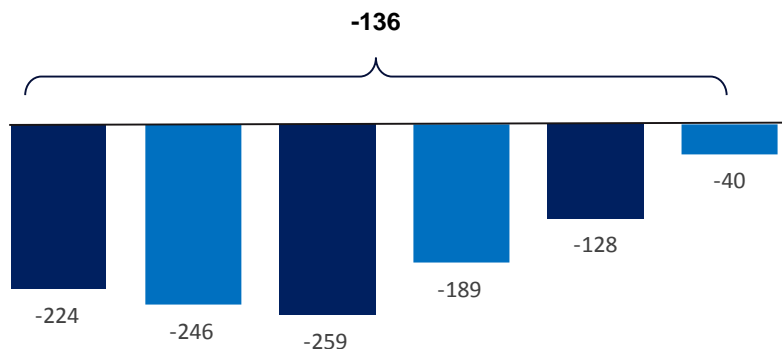


Sur la base de la courbe à terme au 26 octobre 2018. Calcul de la sensibilité basé sur le prix carburant en 2018 et 2019, avec hypothèse de marge Brent-Jet Fuel stable. En supposant un taux de change moyen de 1,18 dollar US par euro pour 2018 et 1,16 dollar US par euro pour 2019

# IMPACT DU CHANGE SUR LE RÉSULTAT D'EXPLOITATION

## Effet change sur les revenus et les coûts

En m€



T1 2018

T2 2018

T3 2018

■ Effet change sur le chiffre d'affaires

■ Effet change sur les coûts, couvertures incluses

-XX Effet change sur le résultat d'exploitation

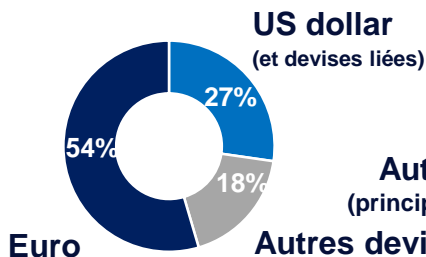
## Prévisions 2018

- Effet de change négatif estimé à environ 150 m€ en 2018, sur la base d'un spot €/€ 1,18
- Politique de couverture : environ 60% de l'exposition opérationnelle nette 2018 pour le USD et la GBP, environ 40% pour le JPY

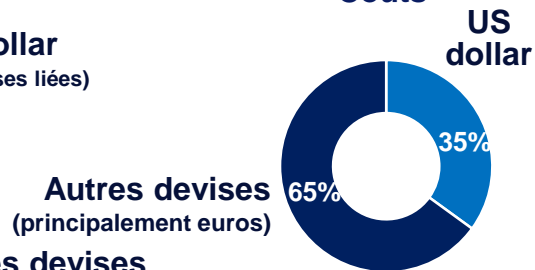
## Chiffre d'affaires et coûts par devise

2017

### Chiffre d'affaires



### Coûts

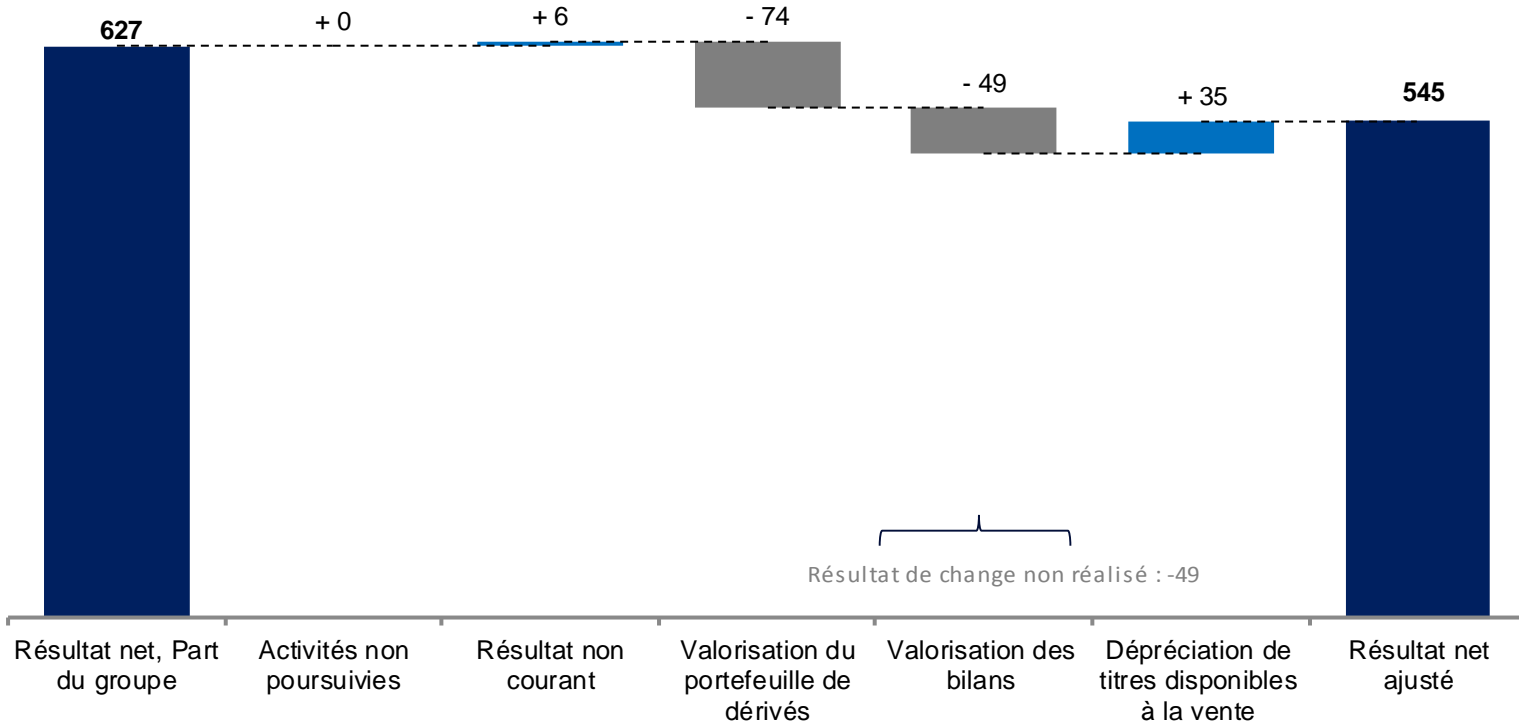




# RÉSULTAT NET AJUSTÉ AU 30 SEPTEMBRE 2018

9M 2018

En m€



# DÉTAIL DES ENGAGEMENTS DE RETRAITE AU 30 SEPTEMBRE 2018

En m€

31 décembre 2017

30 septembre 2018

-1 612

Situation nette par compagnie

-1,322

Situation nette par compagnie

67

336

-1 679

-1 658

AIRFRANCE



AIRFRANCE



## 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'31 décembre 1992.

## KLM

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

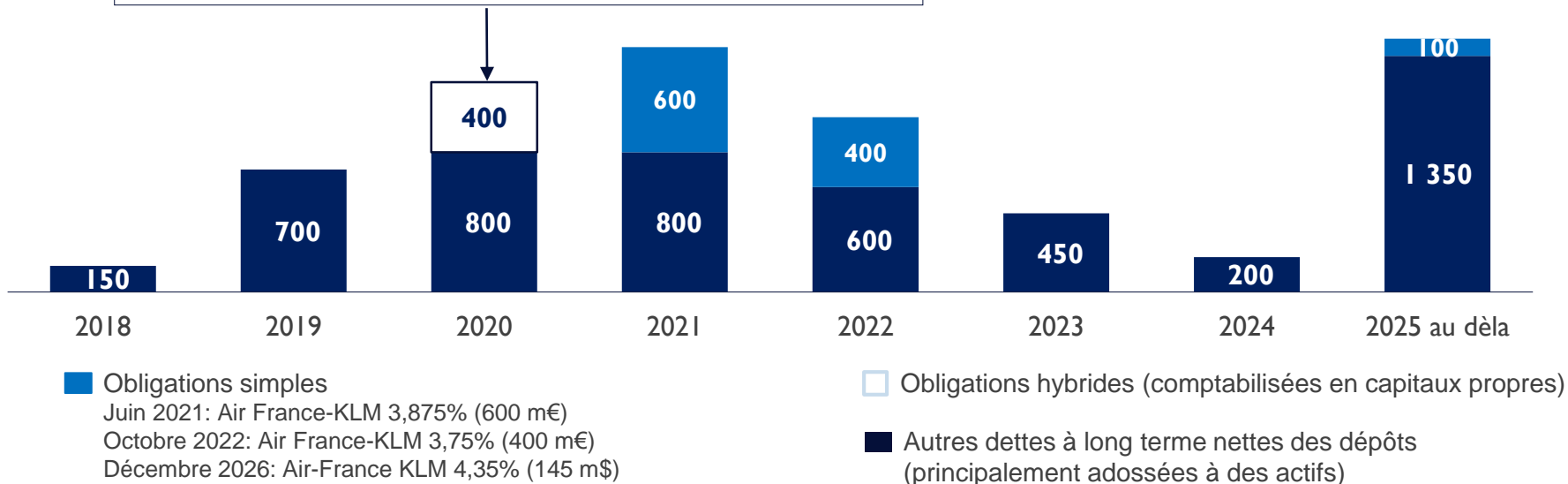
# PROFIL DE REMBOURSEMENT DE LA DETTE AU 30 SEPTEMBRE 2018

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

En m€

### Obligations hybrides non datées 6,25% 2015, call octobre 2020

Un montant nominal d'obligations de 197 m€ a été racheté en septembre 2018, ce qui permet une réduction nette des coupons de 11 millions d'euros jusqu'à l'échéance d'octobre 2020. Le montant nominal d'obligations encore en circulation s'établit à 403 m€.



(1) Net des dépôts sur les locations financières, incluant les obligations hybrides, excluant les paiements de dettes des locations opérationnelles et les emprunts perpétuels de KLM