

AIR FRANCE KLM

Résultats annuels 2007-08

22 mai 2008



KLM

Agenda

Introduction

Jean-Cyril Spinetta

Activité

Pierre-Henri Gourgeon

Résultats

Philippe Calavia

Stratégie et perspectives

Jean-Cyril Spinetta

Peter Hartman

Les faits marquants de l'exercice

Secteur

- + Flambée du pétrole
- + Forte appréciation de l'euro par rapport aux autres monnaies
- + Dégradation du contexte macroéconomique au second semestre
- + Entrée en vigueur de l'accord Open Sky
- + Volonté de concentration du secteur

Air France-KLM

- + Résultat d'exploitation record
- + Entrée au CAC 40
- + Signature de la joint venture Air France / Delta
- + Avis favorable des autorités américaines sur l'ATI pour Air France-KLM et ses partenaires américains
- + Vols Nord atlantique au départ d'Heathrow
- + Nouvelles capacités à CDG

2007-08 : Objectifs atteints

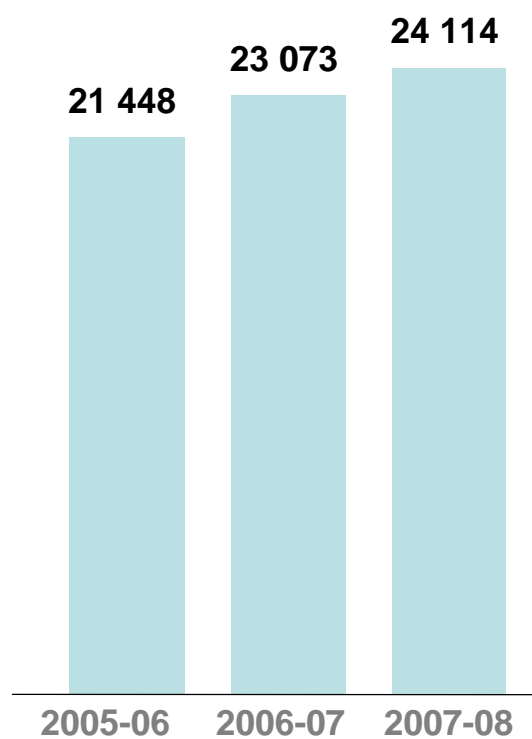
- + Chiffre d'affaires : 24,11 Md€ (+4,5%)
- + Résultat d'exploitation : 1,41 Md€ (+13,3%)
- + Marge d'exploitation ajustée^(*) : 6,7% (+0,4 pt)
- + RoCE : 7,1%
- + Free cash flow : 820 m€
- + Résultat net après provision de 530 M€ sur les enquêtes cargo : 748 m€ (-16%)
- + Dividende proposé : 0,58 € (+21%)

(*) Résultat d'exploitation courant ajusté de la part des frais financiers des loyers opérationnels (34%)

Poursuite de l'amélioration de la rentabilité

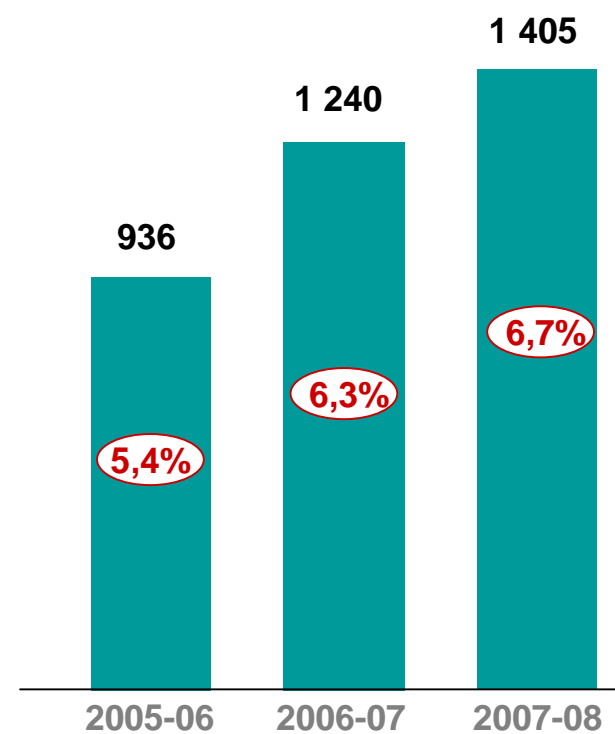
en m€

Chiffre d'affaires



Résultat d'exploitation

x% Marge d'exploitation ajustée*



* résultat d'exploitation courant ajusté de la part des frais financiers des loyers opérationnels (34%)

AIR FRANCE KLM

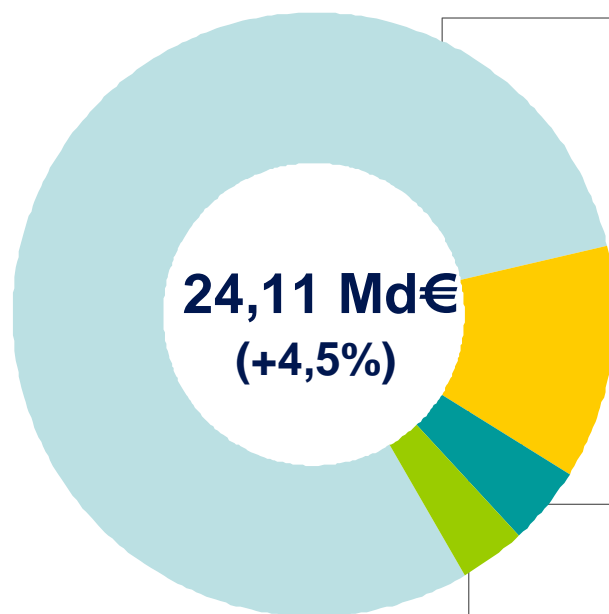
Une activité
annuelle soutenue

Pierre-Henri Gourgeon



Chiffres clés de l'activité

Chiffre d'affaires en Md€
Exercice 2007-08



Passage : **19,16**
(+4,3%)

Cargo : **2,93**
(+0,7%)

Maintenance : **0,97**
(-0,9%)

Autres : **1,06**
(+29,2%)

REX
(en m€)

1 291
(+21%)

39
(-37%)

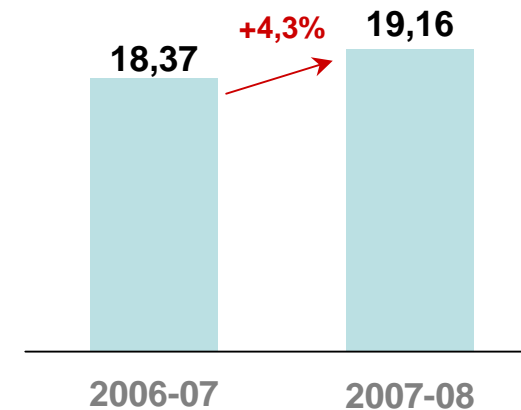
63
(+43%)

12
(-82%)

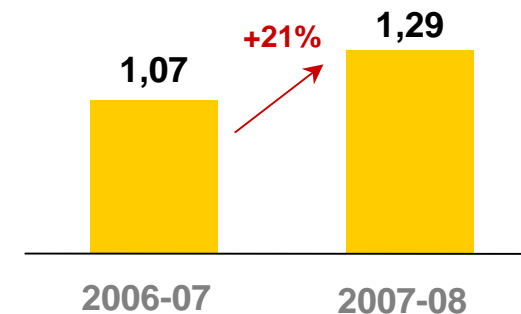
Passage : une excellente année

- + Un très bon premier semestre
- + Une croissance moins dynamique du trafic au second semestre
 - Avec une baisse des volumes en classe arrière
 - Mais un trafic en classe avant toujours dynamique
- + Une recette au siège en progression grâce à une très bonne tenue du yield
- + Le dynamisme des réseaux Asie et Afrique et Moyen-Orient compense la faiblesse des volumes sur les Amériques

Chiffre d'affaires total passage
(en Md€)

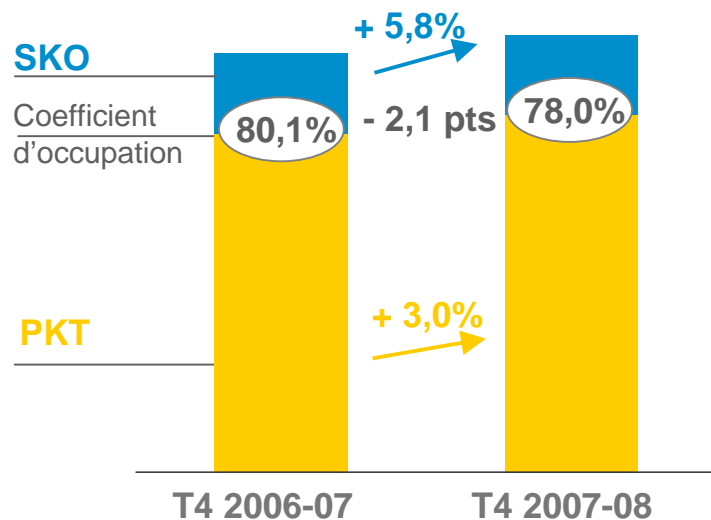


Résultat d'exploitation passage
(en Md€)

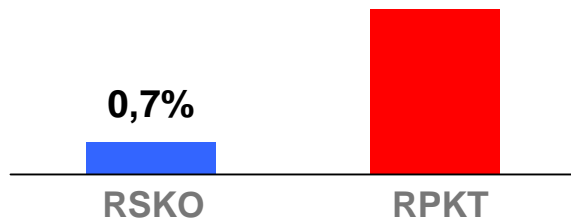


Très bonne tenue du yield au 4^e trimestre...

17,1 millions de passagers
(+0,7%)

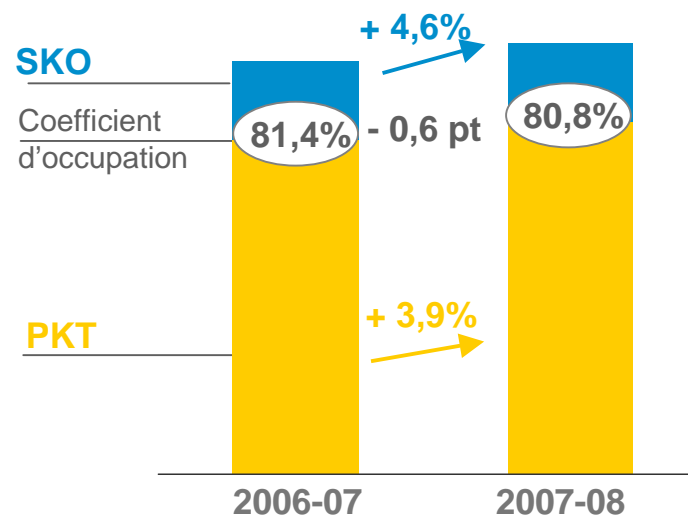


Recettes unitaires
(T4 2007-08) **3,5%**

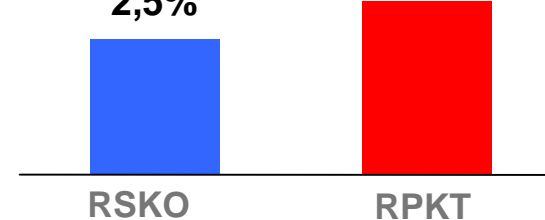


hors change

74,8 millions de passagers
(+1,8%)

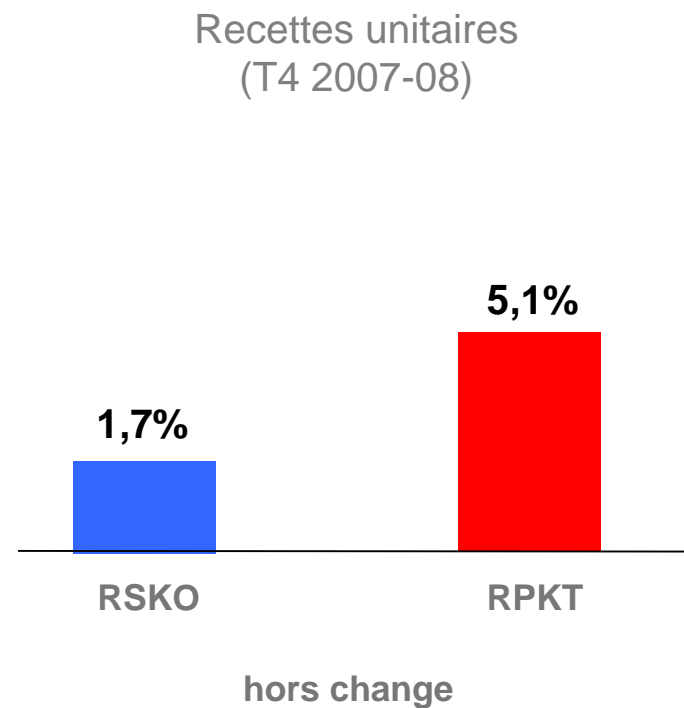
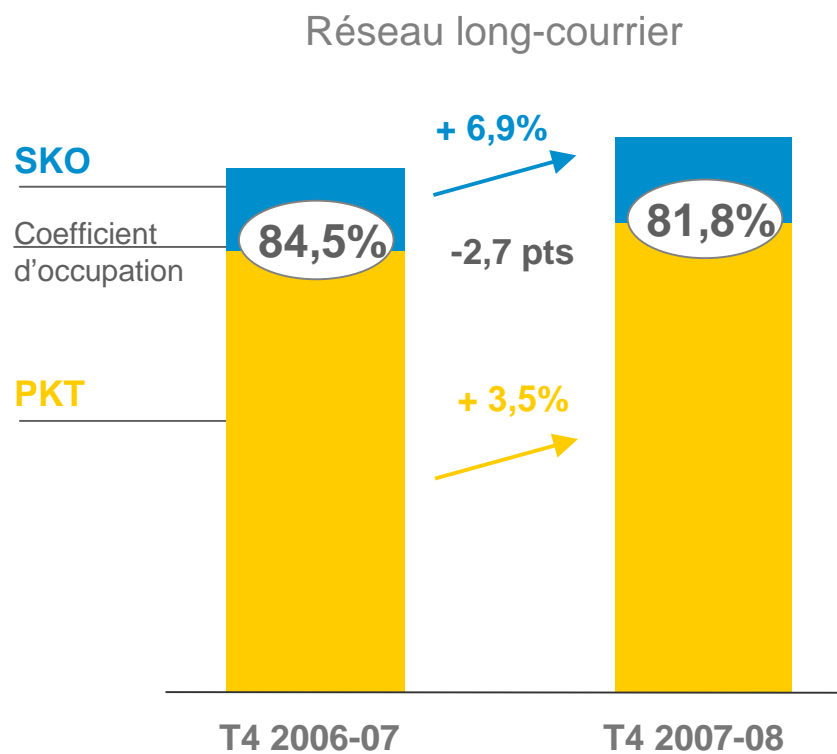


Recettes unitaires
(2007-08) **3,2%**

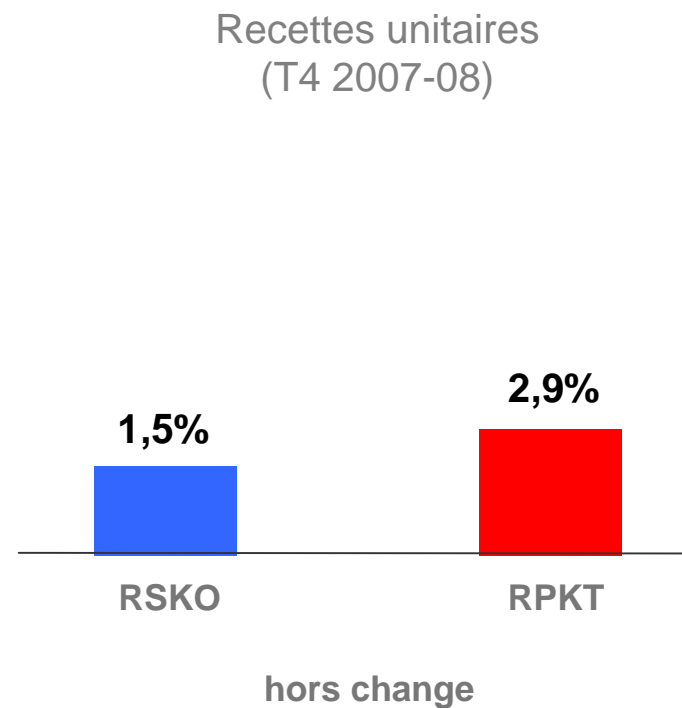
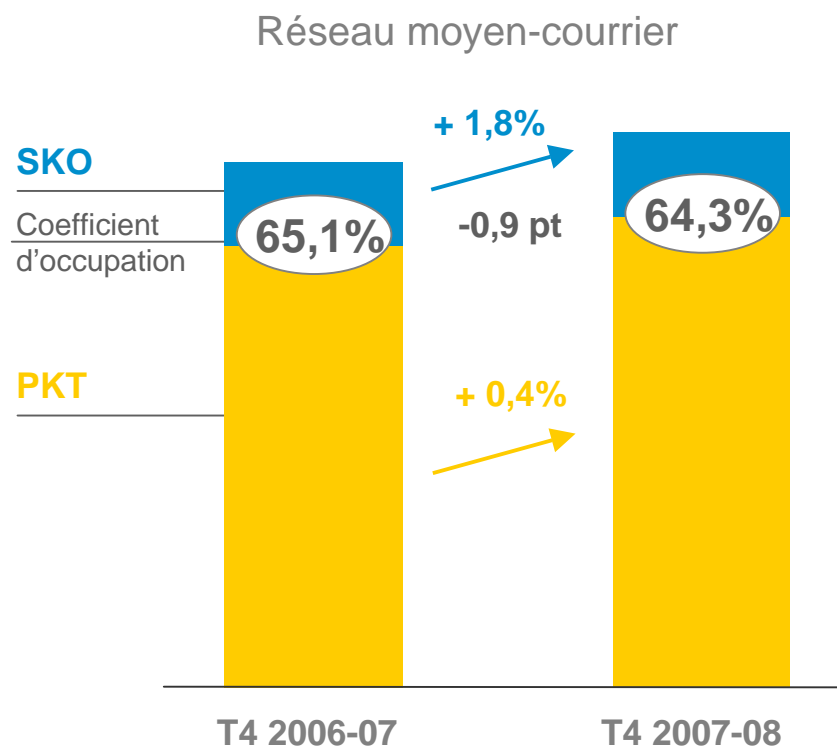


hors change

...autant sur le réseau long-courrier...

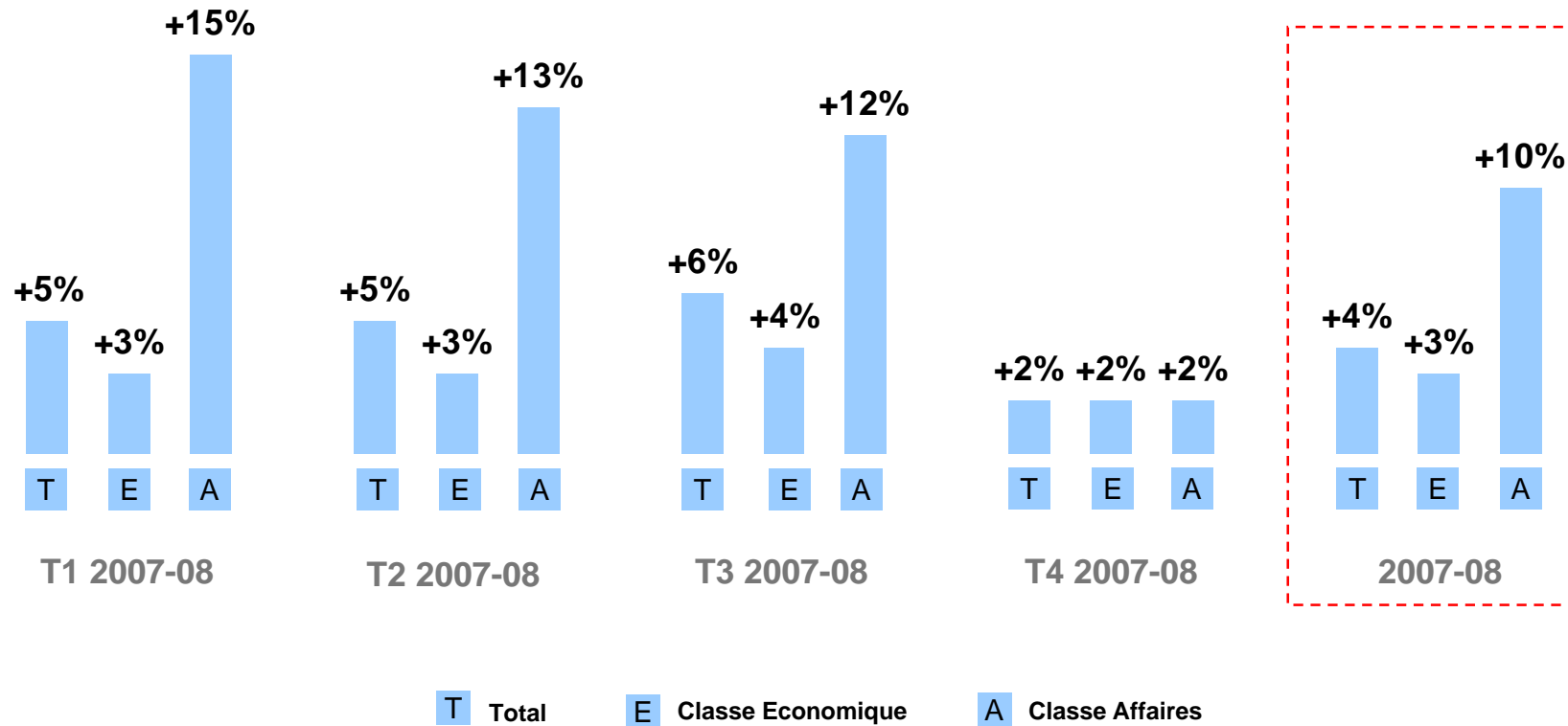


...que sur le réseau moyen-courrier



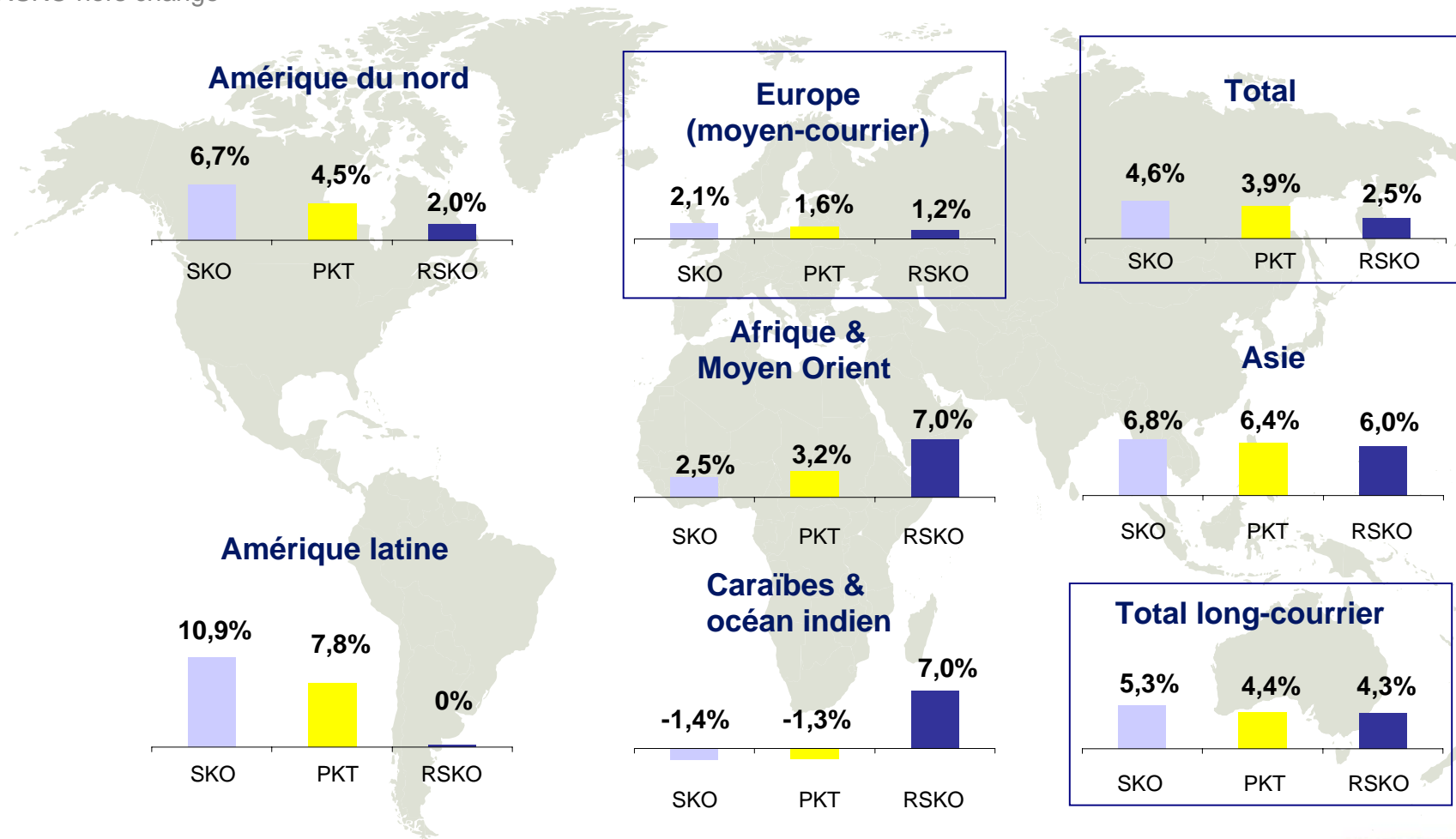
Dynamisme de la classe avant

RSKO hors change long-courrier



Bonne activité sur l'ensemble des réseaux en 2007-08

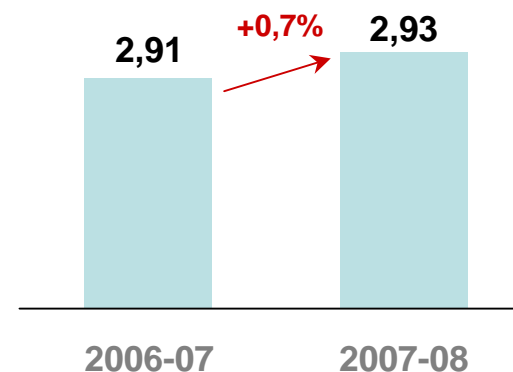
exercice2007-08
RSKO hors change



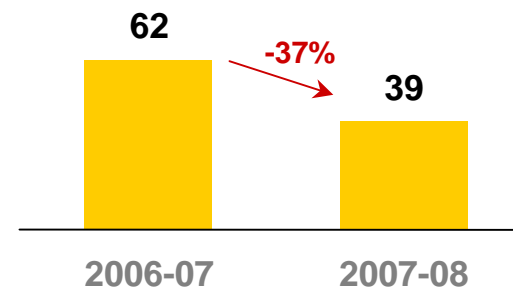
Cargo : Une rentabilité masquée par les frais de restructuration de la flotte...

- + Un environnement contrasté
 - Une demande mondiale bien orientée (+4%)
 - L'appréciation de l'euro a pesé sur les exportations européennes
 - La concurrence est restée vive
- + Air France-KLM : une performance qui se redresse depuis l'été 2007 avec une amélioration des coûts liée aux premiers effets du renouvellement de la flotte Air France
- + Provision pour enquêtes cargo de 530 millions d'euros

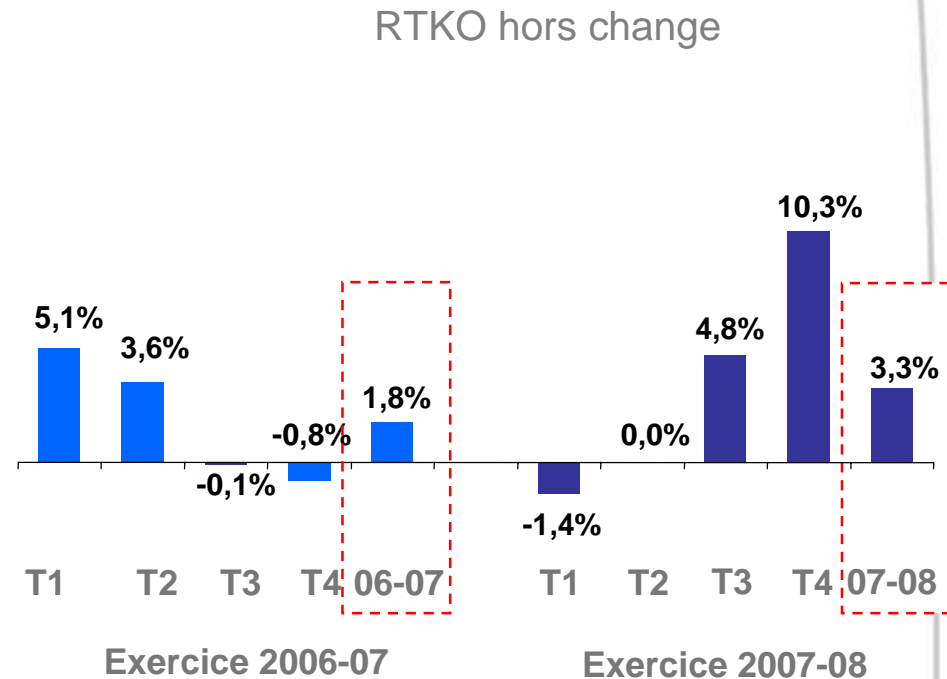
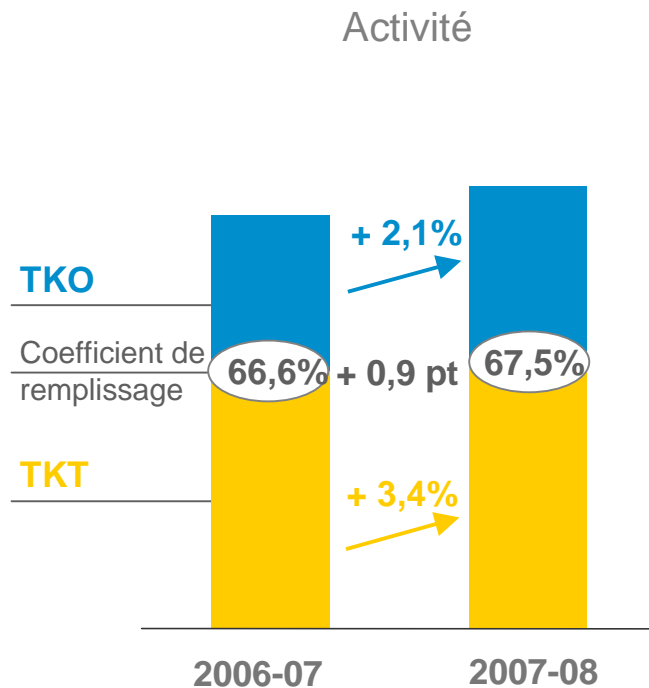
Chiffre d'affaires total cargo
(en Md€)



Résultat d'exploitation cargo
(en m€)



.... mais une activité qui se redresse depuis le 2^e semestre

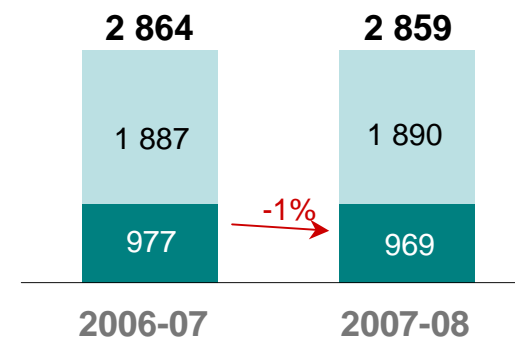


Activité maintenance sur l'exercice

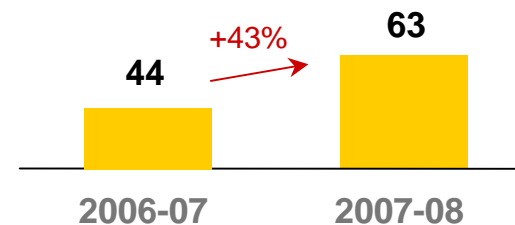
- + La forte dépréciation du dollar pénalise la croissance du chiffre d'affaires, malgré une activité soutenue.
- + Le développement des services de support dans le domaine des équipements constitue un des principaux leviers d'amélioration du résultat d'exploitation

Chiffre d'affaires maintenance
(en m€)

■ Chiffre d'affaires interne
■ Chiffre d'affaires externe



Résultat d'exploitation maintenance
(en m€)



AIR FRANCE KLM

**Très bons résultats
en 2007-08**

Philippe Calavia



Un résultat d'exploitation en ligne avec nos prévisions au T4

en m€	31 mars 2008	31 mars 2007	Variation
Chiffre d'affaires	5 704	5 389	+5,8%
Charges d'exploitation courantes	(5 750)	(5 380)	+6,9%
Résultat d'exploitation	(46)	9	ns
<i>Marge d'exploitation ajustée*</i>	<i>0,1</i>	<i>1,1</i>	<i>-1,0pt</i>
Autres produits et charges non courants <i>dont provision enquêtes cargo</i>	(486) (530)	8	ns
Résultat des activités opérationnelles	(532)	17	ns
Coût de l'endettement financier net	(20)	(30)	(33,3%)
Autres	(41)	77	ns
Impôts	51	(20)	ns
Résultat net part du groupe (RNPG)	(542)	44	ns
RNPG (hors impact provision Cargo)	(49)	44	ns

* Résultat d'exploitation courant ajusté de la part des frais financiers des loyers opérationnels (34%)

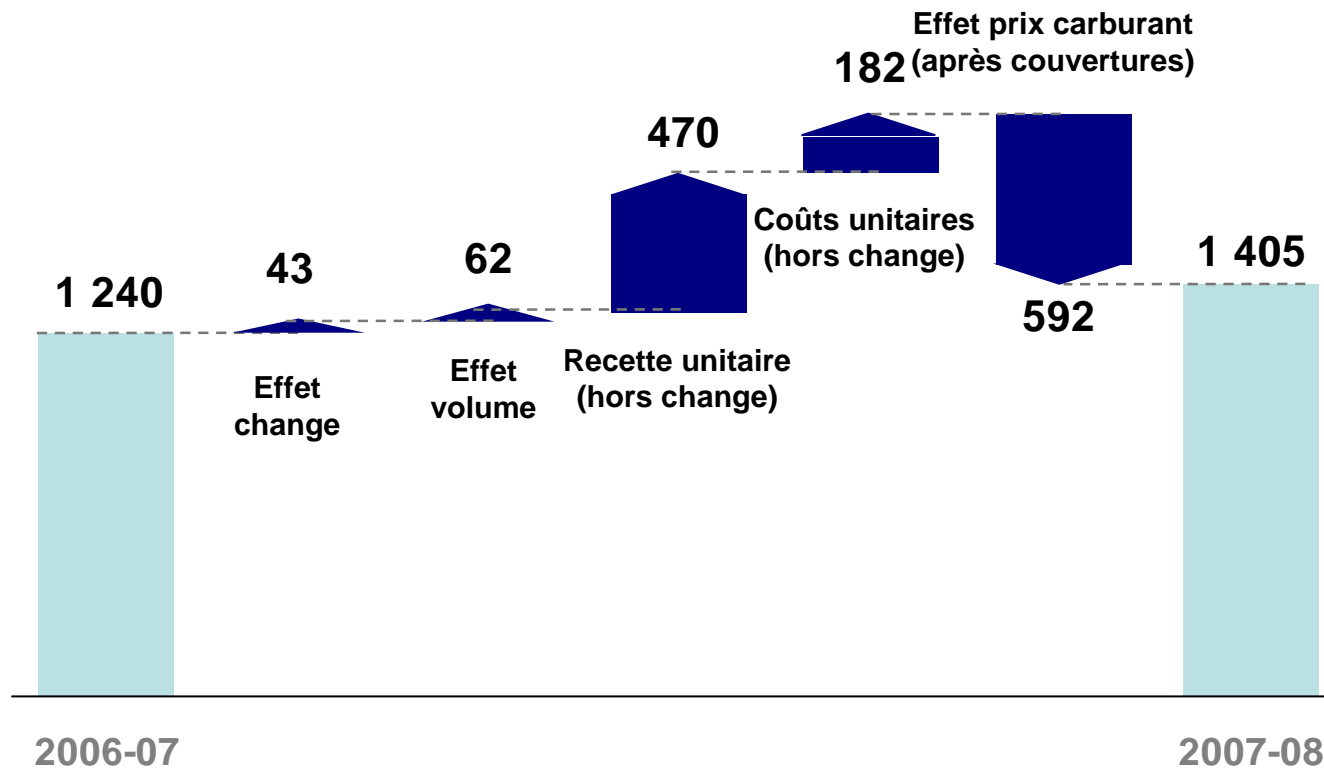
Une belle progression sur l'ensemble de l'exercice

en m€	31 mars 2008	31 mars 2007	Variation
Chiffre d'affaires	24 114	23 073	+4,5%
Charges d'exploitation courantes	(22 709)	(21 833)	+4,0%
Résultat d'exploitation	1 405	1 240	+13,3%
<i>Marge d'exploitation ajustée*</i>	6,7%	6,3%	+0,4pt
Autres produits et charges non courants	(133)	(7)	ns
<i>dont cession Amadeus</i>	284		
<i>dont provision enquêtes cargo</i>	(530)		
Résultat des activités opérationnelles	1 272	1 233	+3,2%
Coût de l'endettement financier net	(99)	(140)	(29,3%)
Autres	(67)	46	ns
Impôts	(358)	(248)	44,4%
Résultat net part du groupe (RNPG)	748	891	(16,0%)
RNPG (hors impact provision Cargo & gain Amadeus)	987	891	+10,8%

* Résultat d'exploitation courant ajusté de la part des frais financiers des loyers opérationnels (34%)

Analyse de l'évolution du résultat d'exploitation

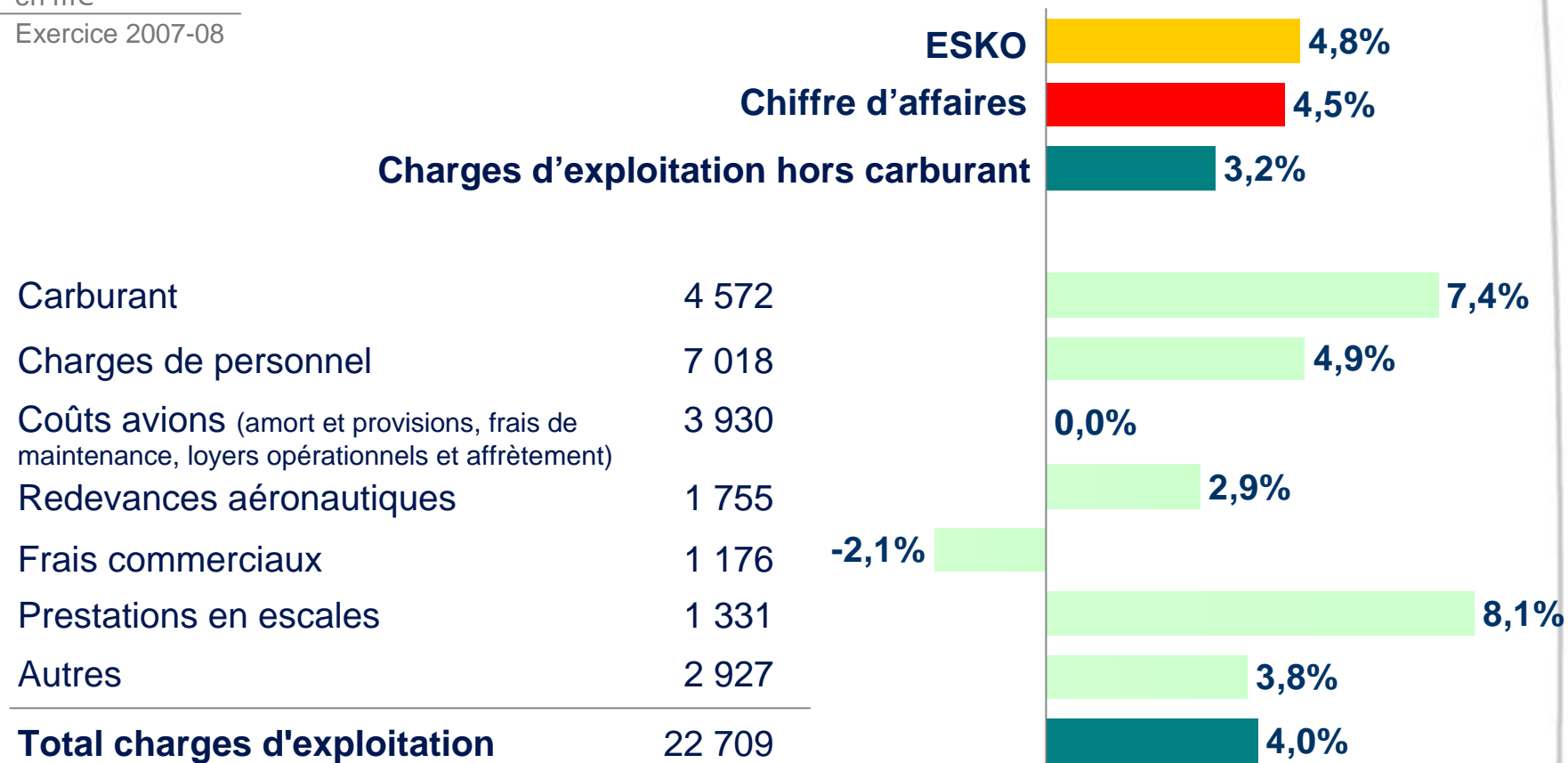
en m€



Charges d'exploitation

en m€

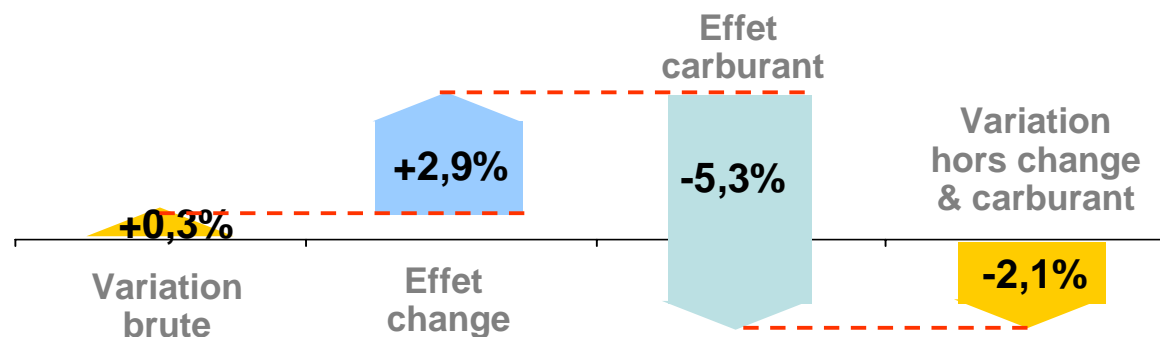
Exercice 2007-08



L'objectif de baisse annuelle des coûts unitaires a été respecté...

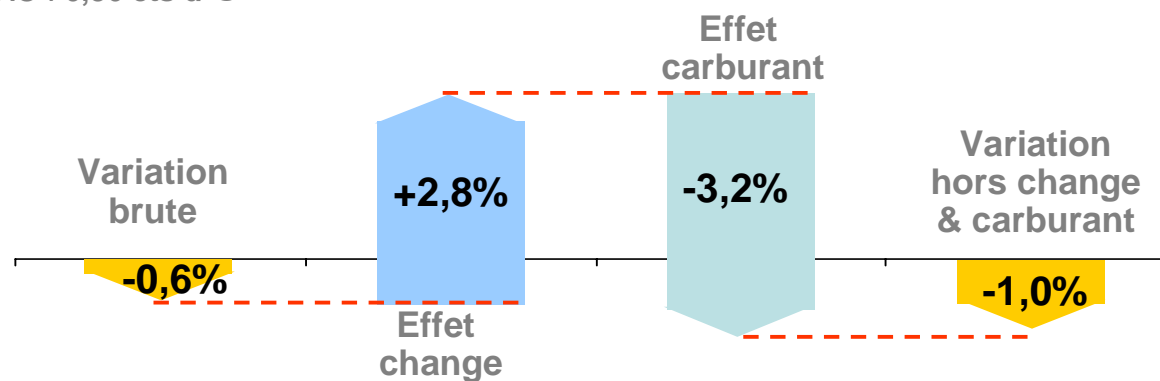
4^e trimestre 2007-08

Coûts unitaires à l'ESKO : 6,66 cts d'€



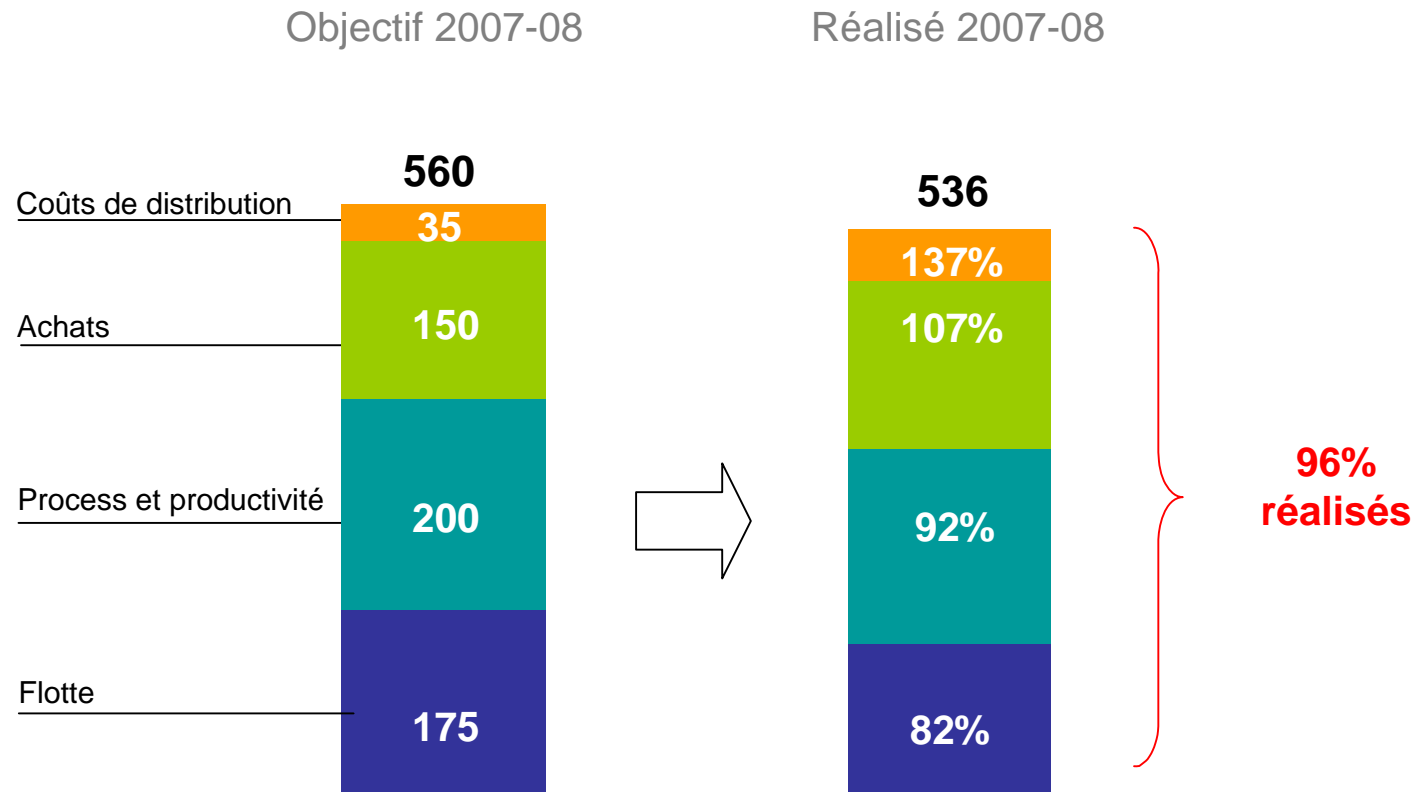
Exercice 2007-08

Coûts unitaires à l'ESKO : 6,36 cts d'€








...grâce à l'efficacité du plan d'économie « Challenge 10 »

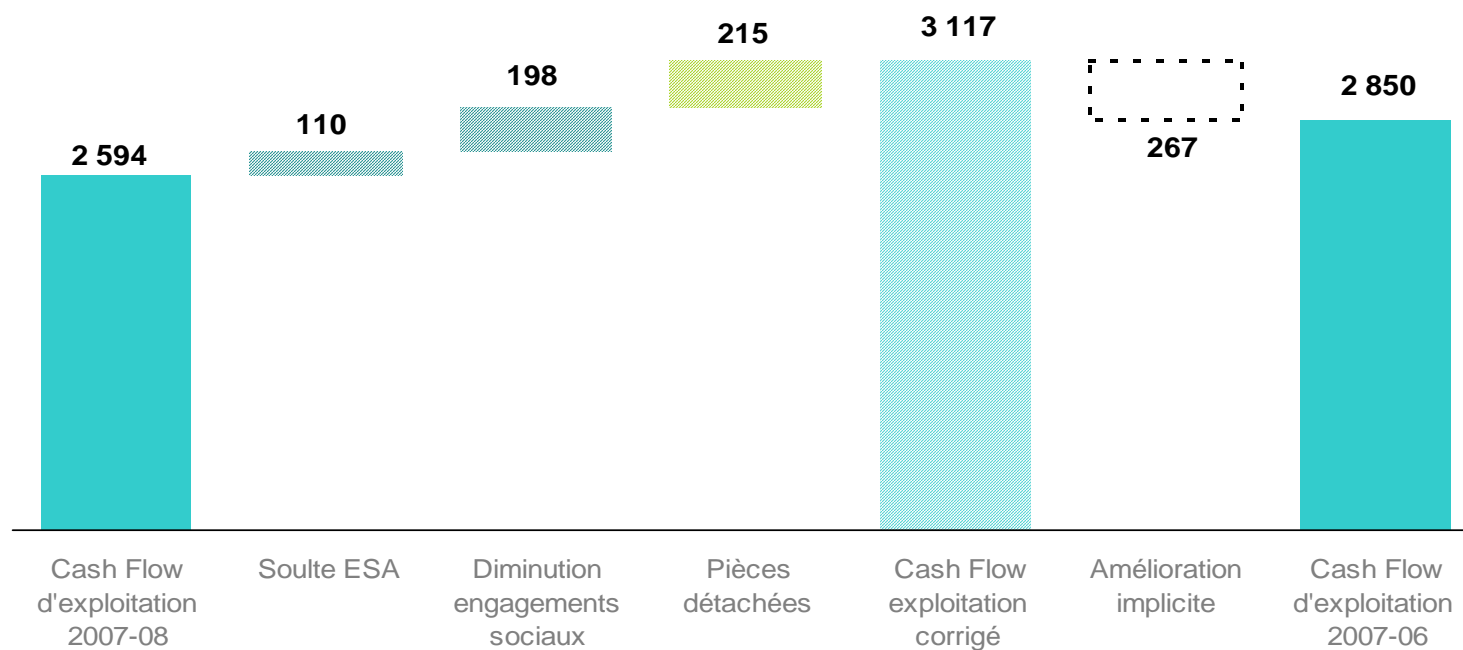
en m€



Amélioration du cash flow d'exploitation hors éléments exceptionnels

Avril – mars
(en m€)

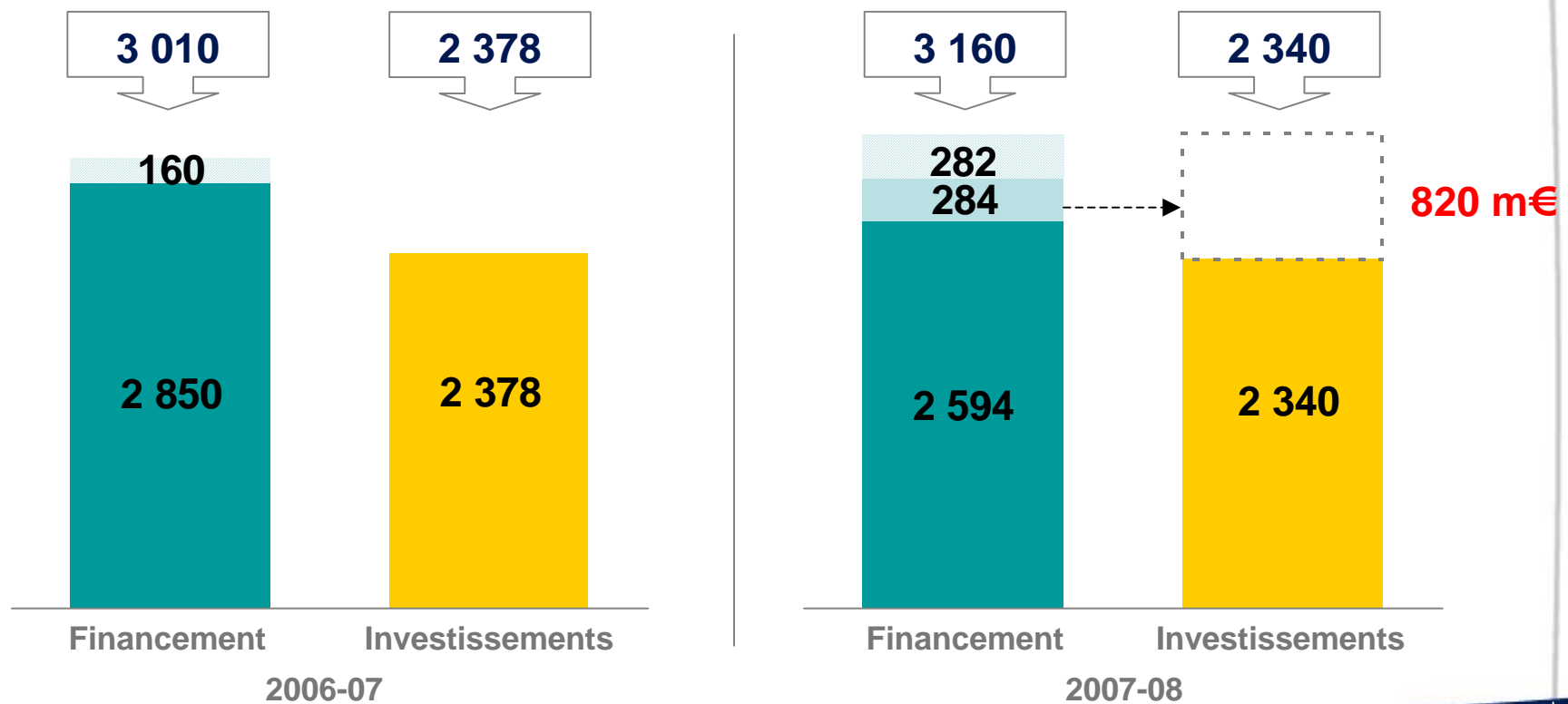
-  Cash flow d'exploitation corrigé
-  Cash flow d'exploitation
-  Éléments non récurrents
-  Changement de méthode comptable
-  Amélioration théorique sans éléments exceptionnels



Un cash flow disponible supérieur à 800 m€

Avril – mars
(en m€)

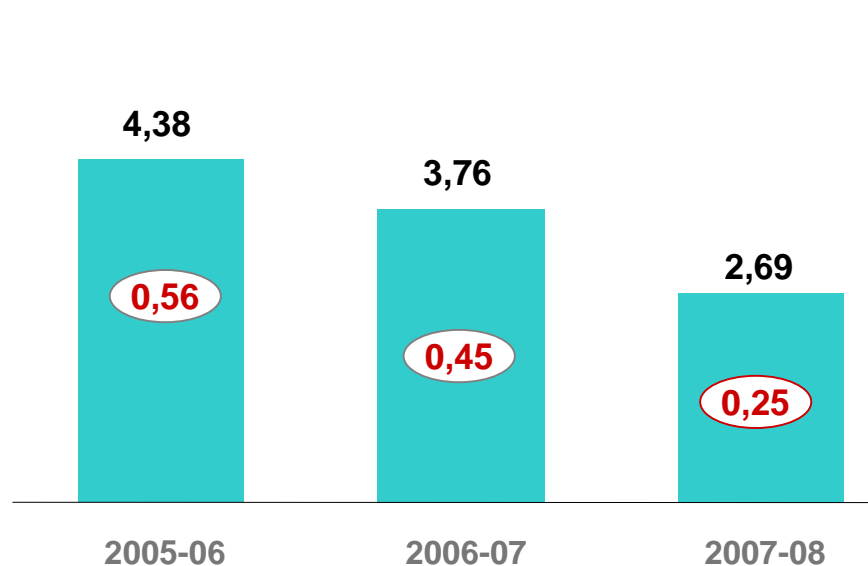
- Trésorerie Amadeus ■
- Cessions aéronautiques ▨
- Cash flow d'exploitation ■
- Investissements corporels et incorporels ■
- Cash flow disponible —



Un bilan renforcé

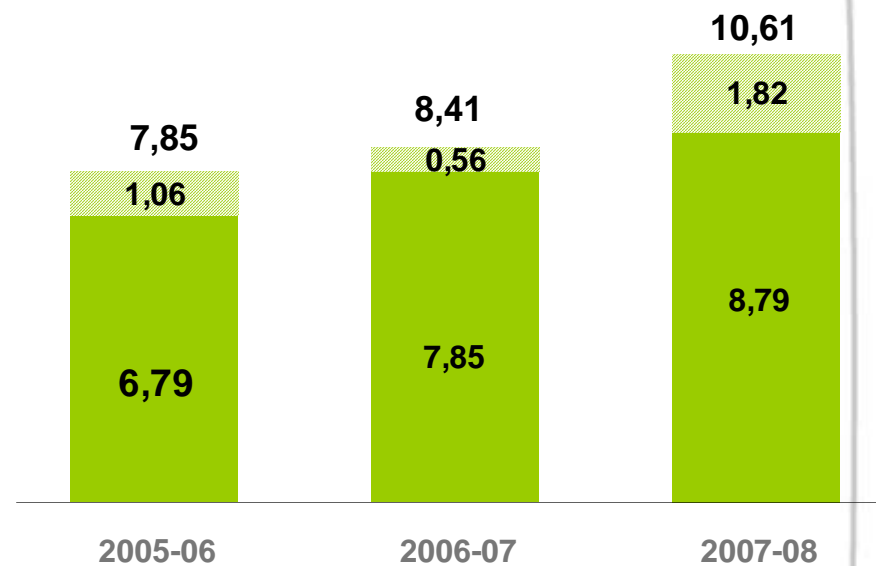
Endettement financier net
(en milliards d'euros)

- Dettes nettes
- x Ratio d'endettement



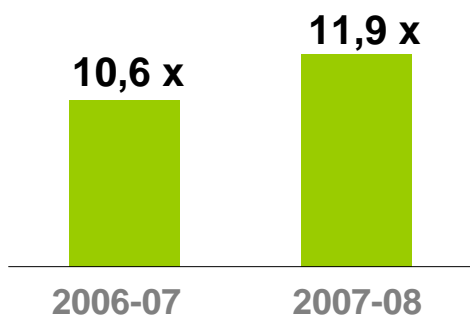
Capitaux propres
(en milliards d'euros)

- Capitaux propres
- ▨ Instruments dérivés

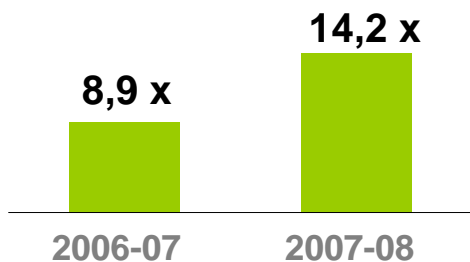


Amélioration sensible des indicateurs financiers

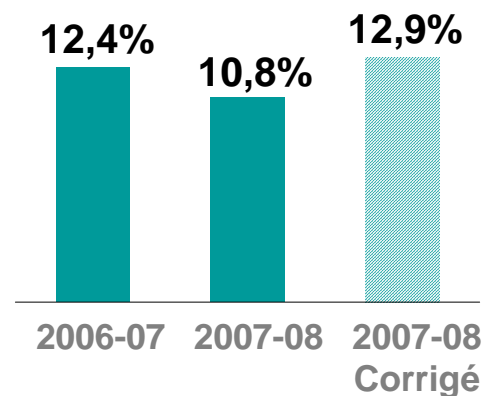
EBITDAR / frais financiers nets ajustés*



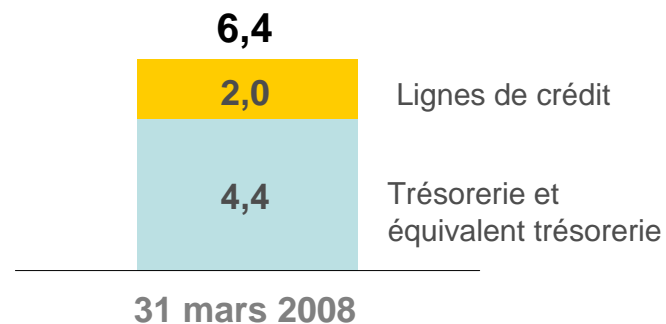
EBIT / frais financiers nets



Marge de cash flow opérationnel



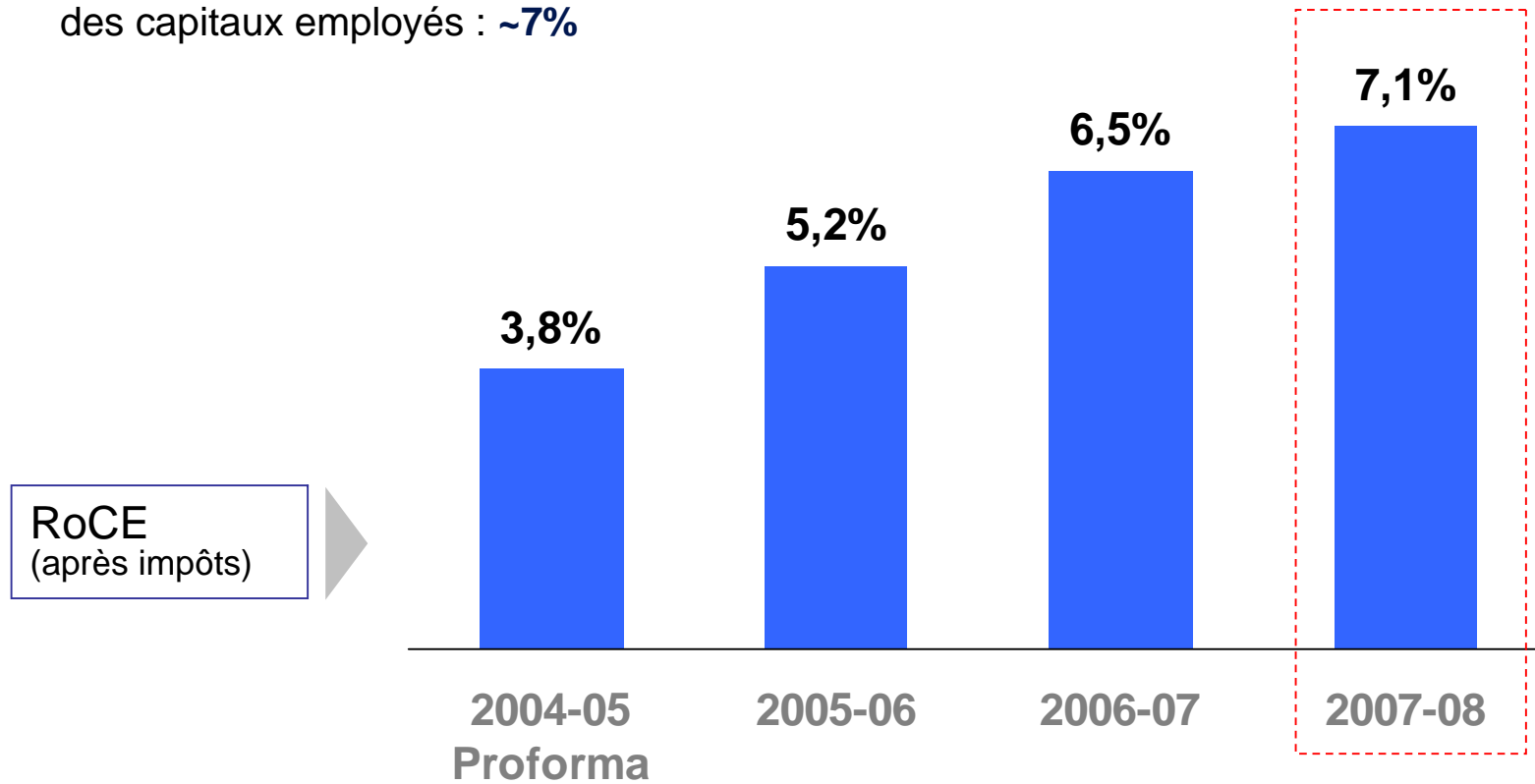
Cash disponible (en Md€)



* ajustés de la part des frais financiers des loyers opérationnels (34%)

Objectif de RoCE atteint

Coût moyen pondéré
des capitaux employés : ~7%



AIR FRANCE KLM

Stratégie et perspectives

Jean-Cyril Spinetta
Peter Hartman



KLM

Notre vision du secteur aujourd'hui

- ✦ Une croissance mondiale de 3,5% hors inflation pour les cinq prochaines années grâce aux pays émergents
- ✦ Cette croissance devrait générer une demande naturelle de trafic long courrier d'environ 6% mais...
- ✦ ... la hausse des tarifs nécessaire pour compenser l'augmentation du coût du pétrole va peser temporairement sur cette demande...
- ✦ ...ce qui impliquera un remodelage du paysage du transport aérien

Les facteurs clés de l'évolution du secteur

- ✦ Réduction de capacités
 - ▶ Varig, SAS, Alitalia, British Airways, compagnies américaines

- ✦ Accélération des regroupements
 - ▶ Delta - Northwest, US Air - United, Vueling - Clickair

- ✦ Disparition d'acteurs
 - ▶ Cinq compagnies américaines domestiques
 - ▶ MaxJet et Eos sur le Nord atlantique
 - ▶ Oasis en Asie

- ✦ Renforcement des acteurs forts

Les acteurs en risque dans ce nouveau contexte

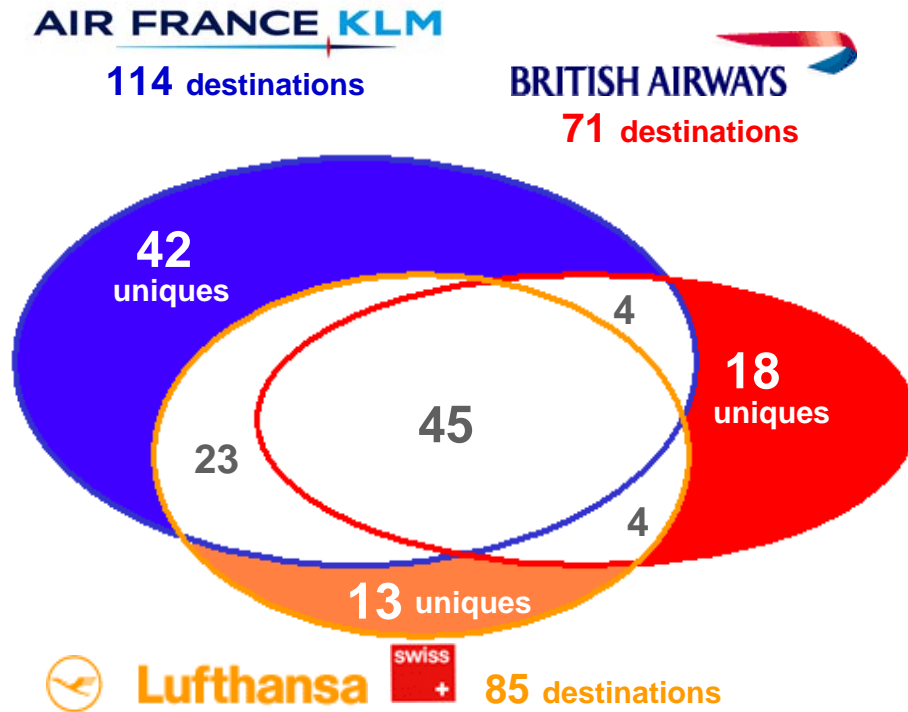
- ✦ Les low costs dont le modèle économique est fondé sur la croissance qui pourrait être limitée par une augmentation massive des tarifs
- ✦ Les compagnies qui opèrent avec des flottes anciennes
- ✦ Les compagnies qui ne disposent pas de hubs efficaces

Air France-KLM : un des acteurs les plus forts

- ✦ Des avantages compétitifs
 - ▶ uniques
 - ▶ combinés à un business model équilibré
 - ▶ et renforcés par une politique clients réactive
- ✦ Un positionnement qui favorise la poursuite de notre développement
- ✦ Une capacité à adapter nos coûts et des réserves de synergies grâce à la fusion Air France-KLM
- ✦ Une structure financière solide

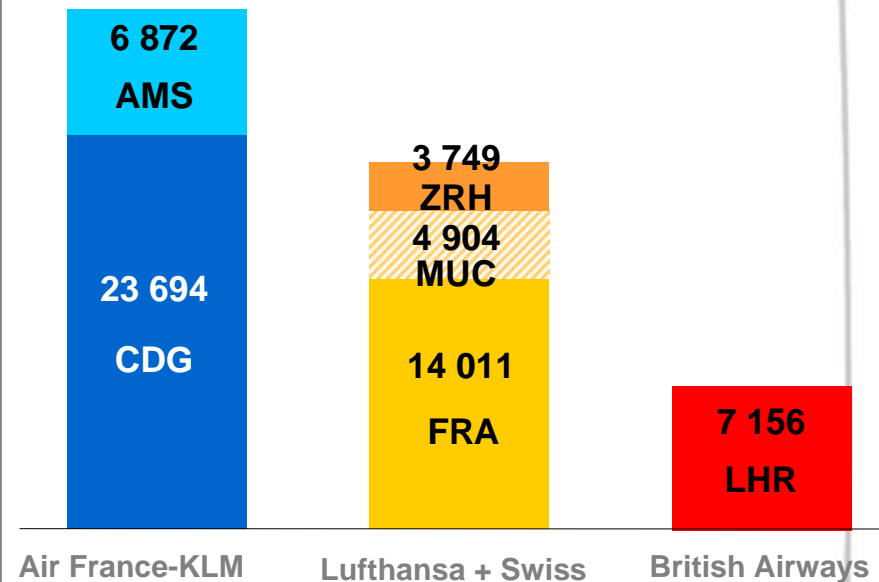
Des avantages compétitifs uniques...

Le plus grand nombre de destinations uniques



Destinations long-courrier au départ de l'Europe (été 2008)

Le plus grand nombre d'opportunités de correspondances



Nombre d'opportunités correspondances long-courrier/moyen-courrier en moins de deux heures (été 2008)

....implantés sur des aéroports avec des capacités de développement

- ✦ CDG et Schiphol ont des fortes réserves de croissance
- ✦ CDG : livraison de nouveaux terminaux depuis juin 2007
 - ▶ Qualité accrue de l'accueil de nos passagers
 - ▶ Un service d'excellence pour nos clients premium
 - ▶ Un nouveau confort dans les salons
 - ▶ Des circuits de correspondance intégrés et simplifiés
 - ▶ Un développement des e-services avec accompagnement des clients
 - ▶ Contribution au processus de productivité
 - ▶ Regroupement des opérations
 - ▶ Forte amélioration du taux de contact
 - ▶ Long-courrier : de 53% à 85% (été 2008) et à 92% (été 2012)

Un équilibre en termes de marchés, de trafic...

Asie : 16%

Amérique Nord : 16%

Amérique Latine : 7%

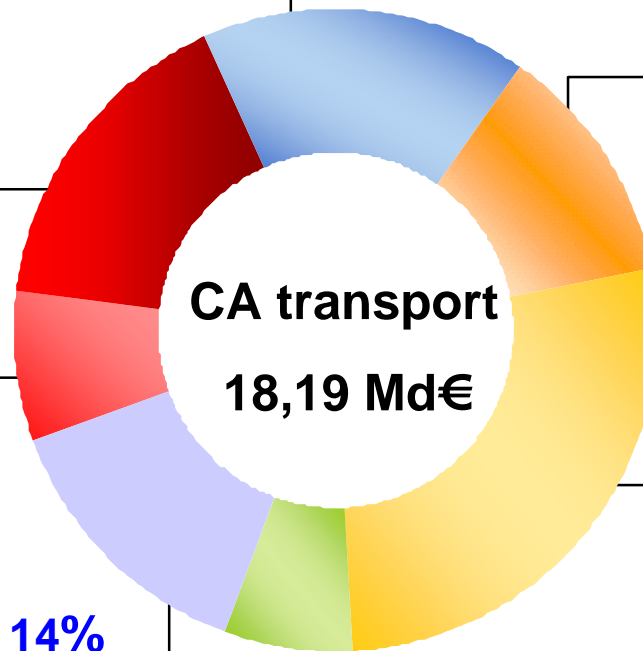
Afrique et Moyen-Orient : 14%

Caraïbes et Océan indien : 7%

France : 12%

*Trafic en point
à point : 20%*

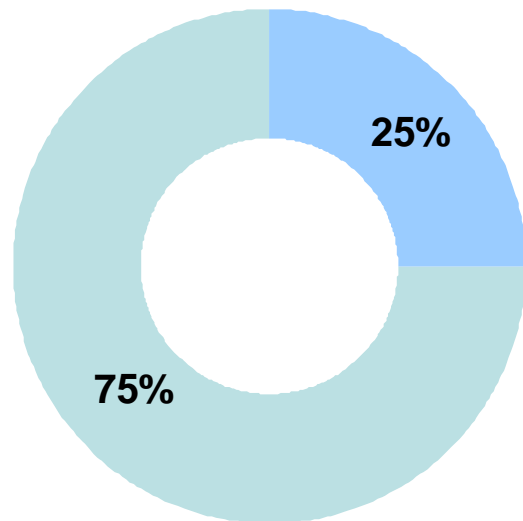
Europe : 27%



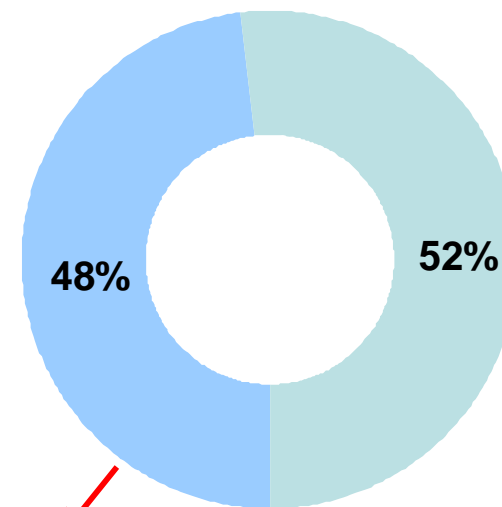
... et de clientèle

Analyse de la clientèle Air France-KLM

Répartition de la clientèle



Ventilation du chiffre d'affaires

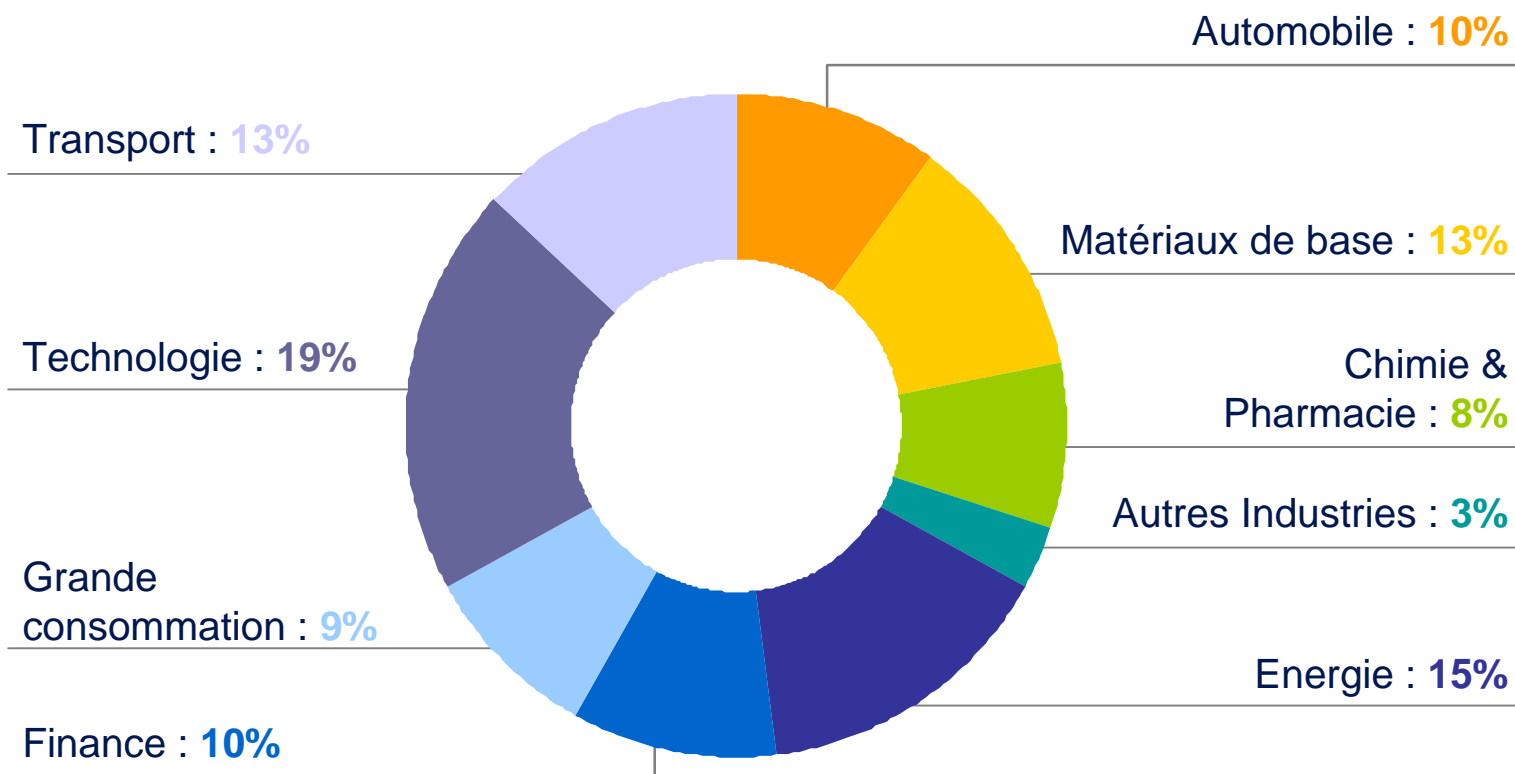


Dont 50%
de contrats firmes

- Clients loisirs
- Clients affaires

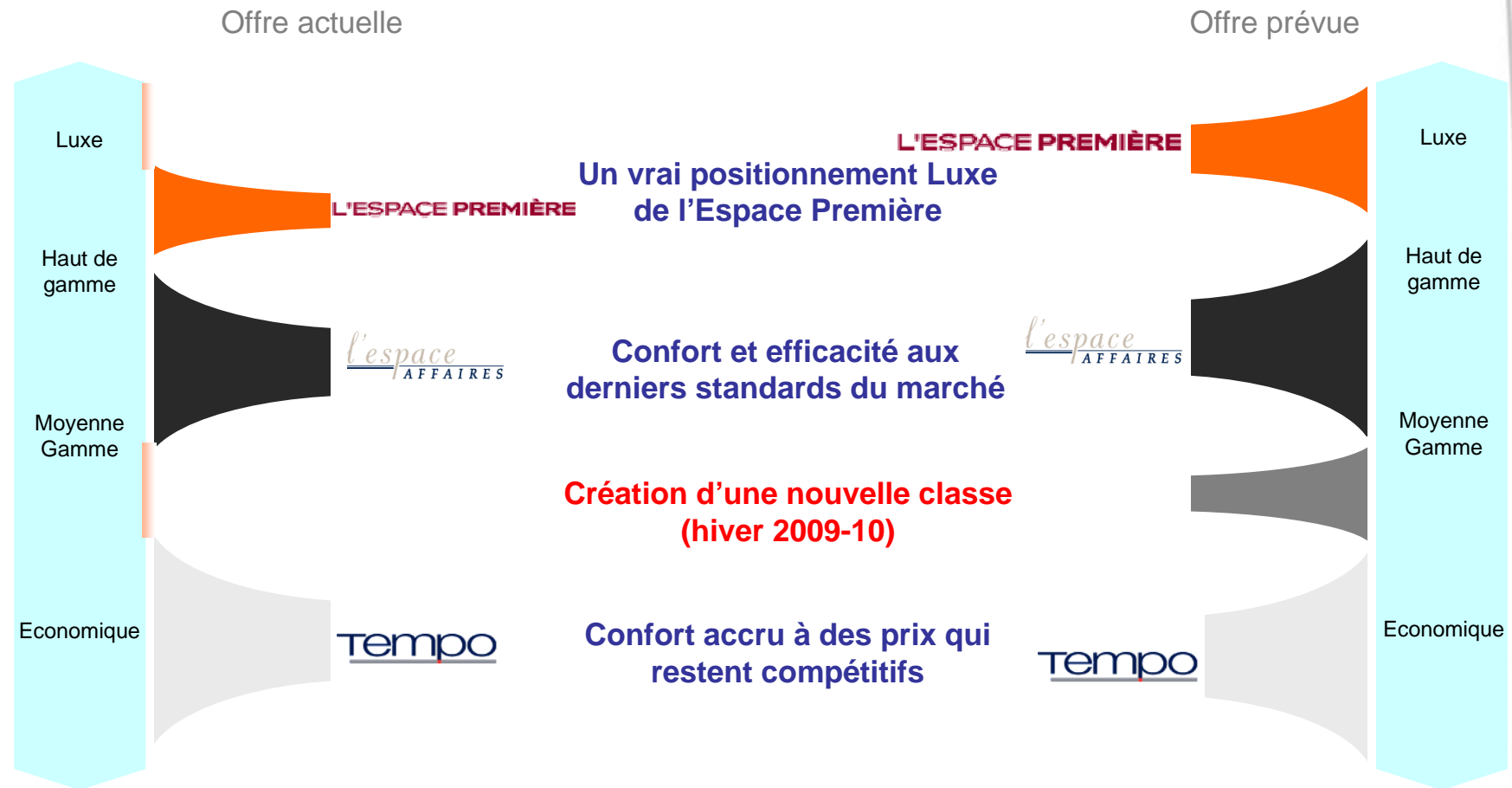
Une répartition sectorielle bien équilibrée parmi nos grands clients

Air France-KLM
Répartition des contrats groupes par secteurs



Une politique client réactive en termes de produit ...

Offre produit long-courrier Air France



...et en termes de tarif

Offre tarifaire moyen-courrier

1- Nouvelle grille tarifaire: Eureka

- Une grille commune à Air France et KLM
- Plus souple et plus compétitive

2- Un renforcement du marché loisir avec transavia.com



3- Une capacité à réagir tactiquement

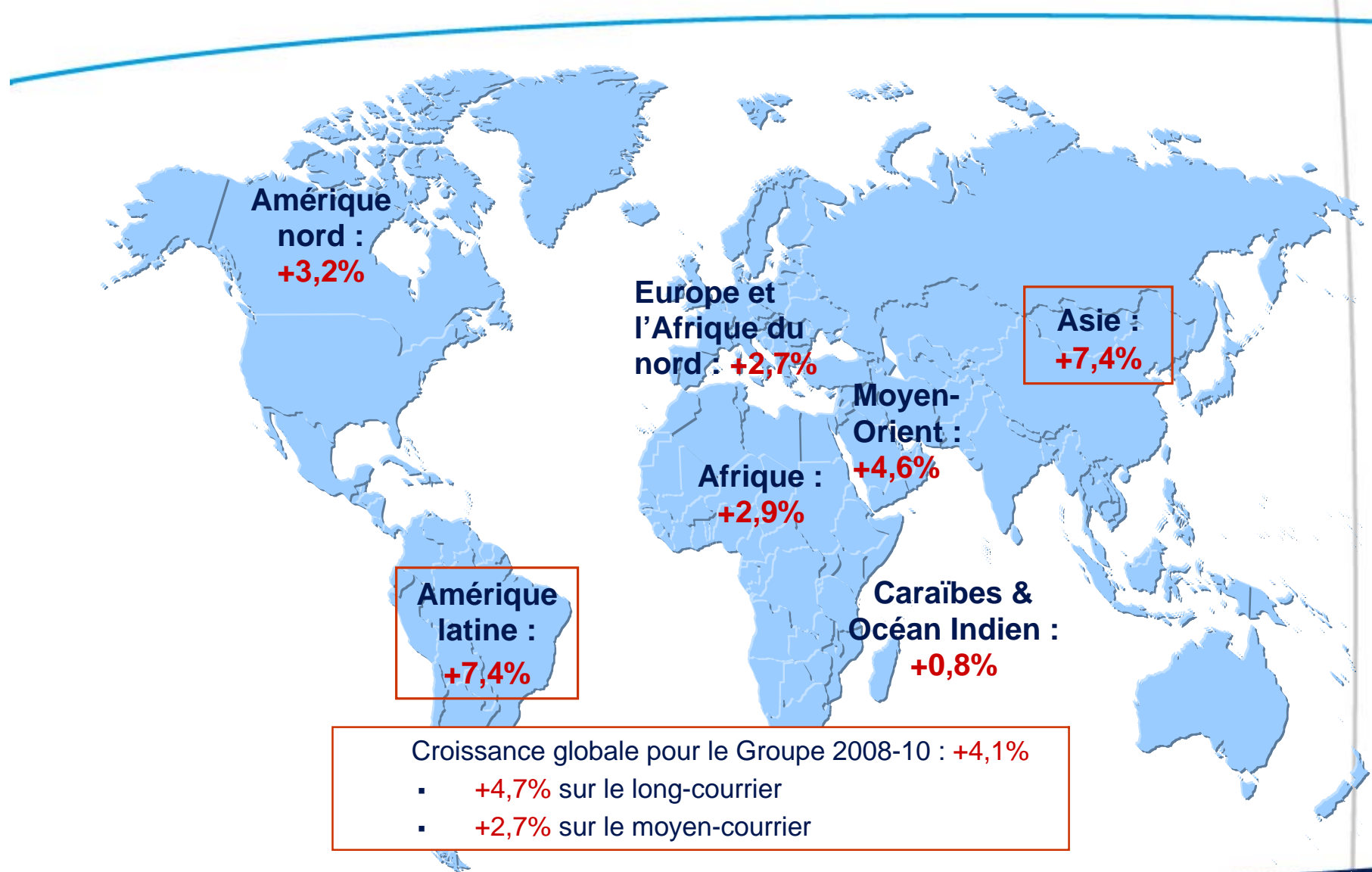
easyJet à Lyon : une réponse programme, accompagnée d'une offensive tarifaire



Air France-KLM : un des acteurs les plus forts

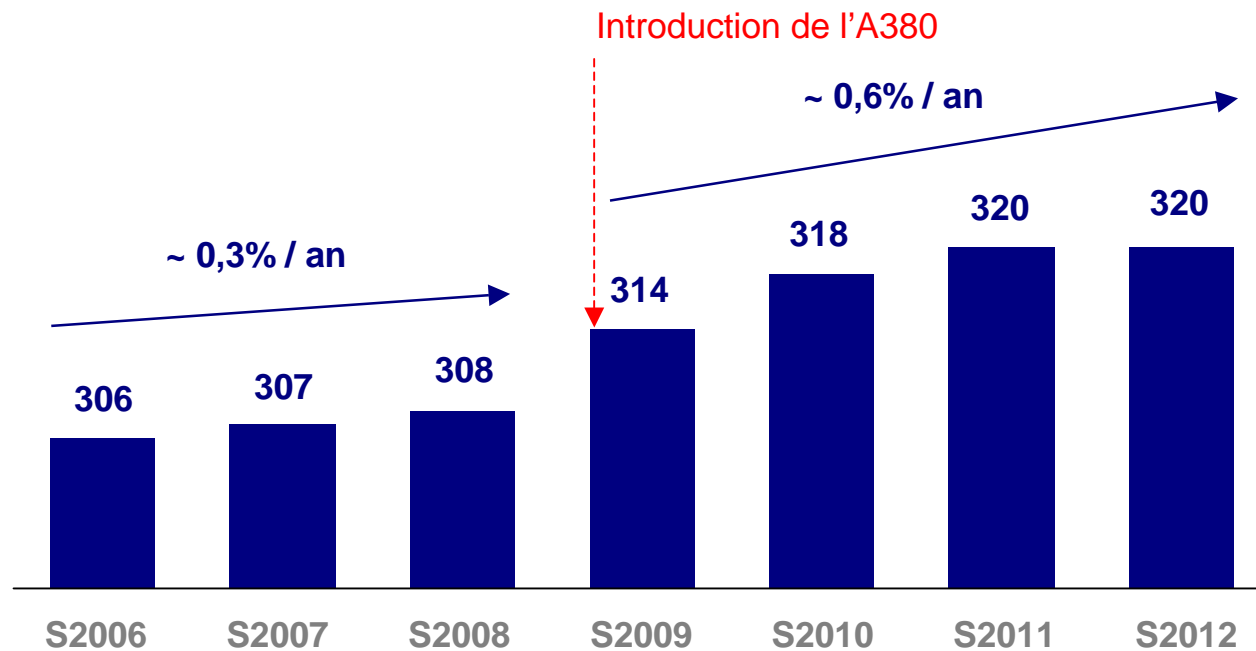
- ✦ Des avantages compétitifs
 - ▶ uniques
 - ▶ combinés à un business model équilibré
 - ▶ et renforcés par une politique clients réactive
- ✦ Un positionnement qui favorise la poursuite de notre développement
- ✦ Une capacité à adapter nos coûts et des réserves de synergies grâce à la fusion Air France-KLM
- ✦ Une structure financière solide

Air France-KLM : une croissance d'offre modérée...



...qui se fait de façon productive par l'utilisation des modules plus gros

Taille moyenne du module long-courrier

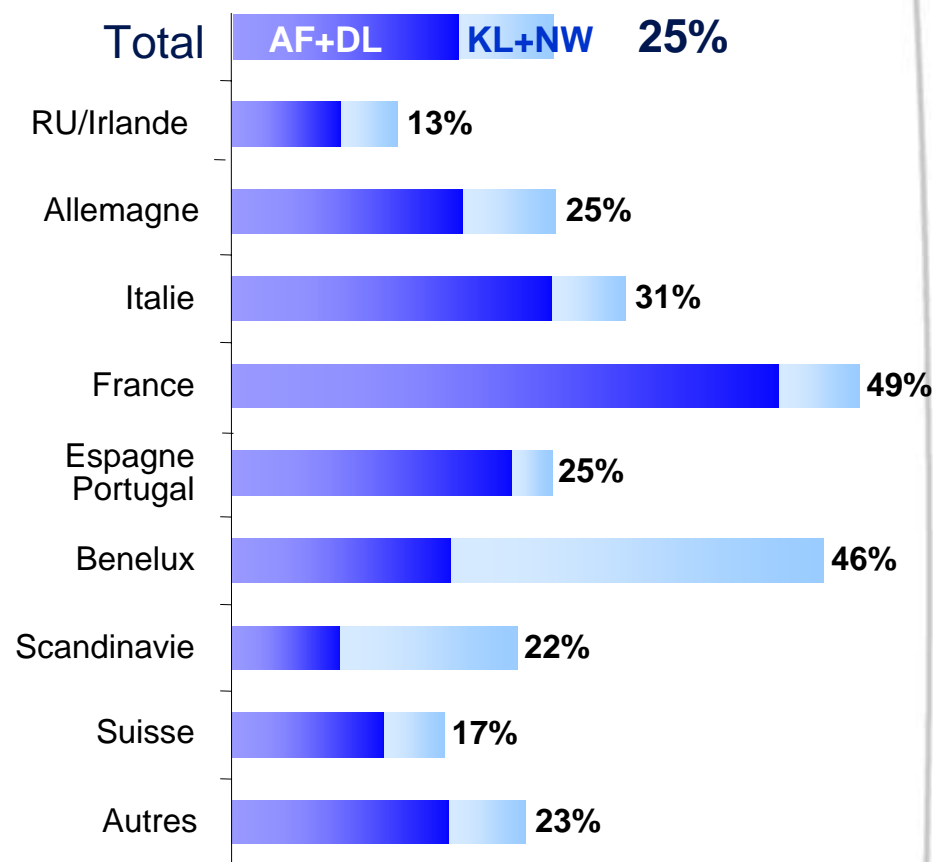


Estimation sur une semaine type été

L'Atlantique nord : une opportunité de rentabilité complémentaire

- + Une organisation innovante
- + Lancement de la JV Air France / Delta
- + Avis favorable des autorités US sur l'ATI à 4
- + Lancement de la JV à 4 avant fin 2009
 - CA : 12 Mds de dollars
 - RSKO : +3 pts

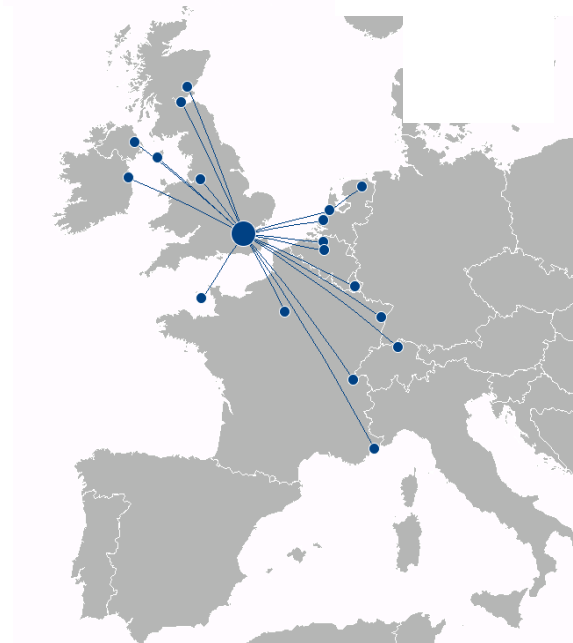
Les deux JV : **25%** des flux entre l'Europe et les Etats-Unis



Source : base 2006 MIDT

Renforcement de notre position à Londres

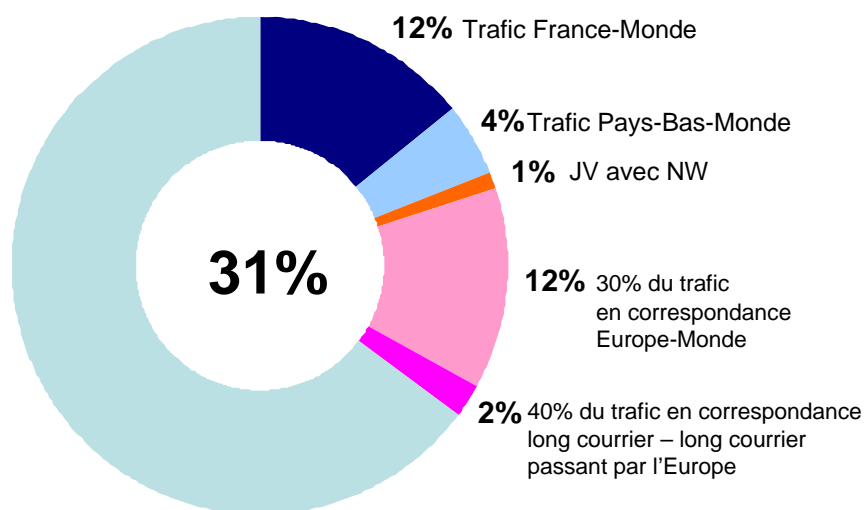
- ✦ Vols directs sur le transatlantique à partir de Heathrow en coopération avec nos partenaires américains respectifs : NW pour KL et DL pour AF
- ✦ Offre point-à-point enrichie sur court et moyen-courrier à partir de London City avec l'acquisition de VLM
- ✦ Offre très performante pour le reste du monde via nos deux hubs long-courriers



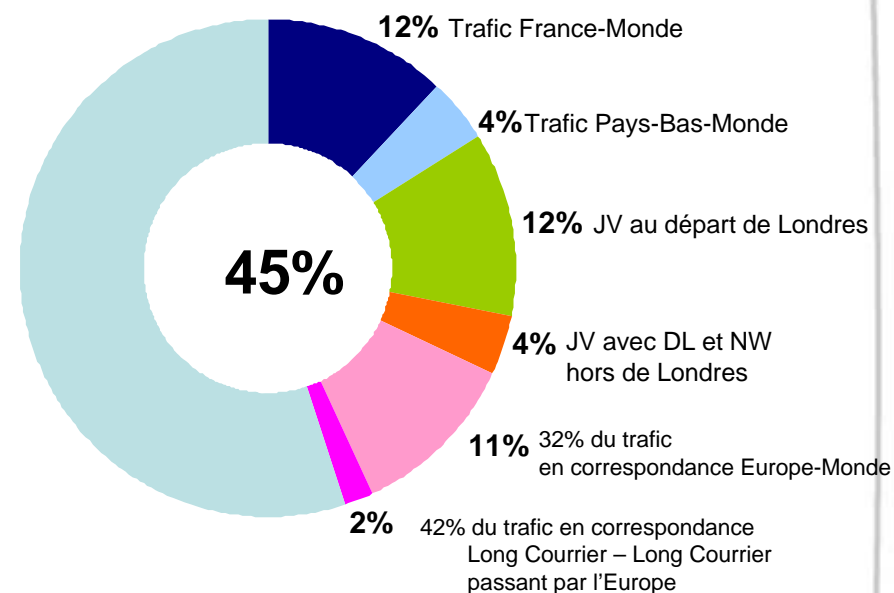
Un ancrage renforcé sur les marchés européens haute contribution

Part du trafic long courrier haute contribution transitant par l'Europe
(réservations MIDT, année civile 2007)

Présence sur **31%** du trafic long courrier haute contribution transitant par l'Europe



Présence sur **45%** de ce trafic avec le déploiement à Londres et les JV avec Delta et Northwest



Air France-KLM : un des acteurs les plus forts

- ★ Des avantages compétitifs
 - ▶ uniques
 - ▶ combinés à un business model équilibré
 - ▶ et renforcés par une politique clients réactive
- ★ Un positionnement qui favorise la poursuite de notre développement
- ★ Une capacité à adapter nos coûts et des réserves de synergies grâce à la fusion Air France-KLM
- ★ Une structure financière solide

Une flotte jeune grâce à la poursuite des investissements...

31 mars 2008

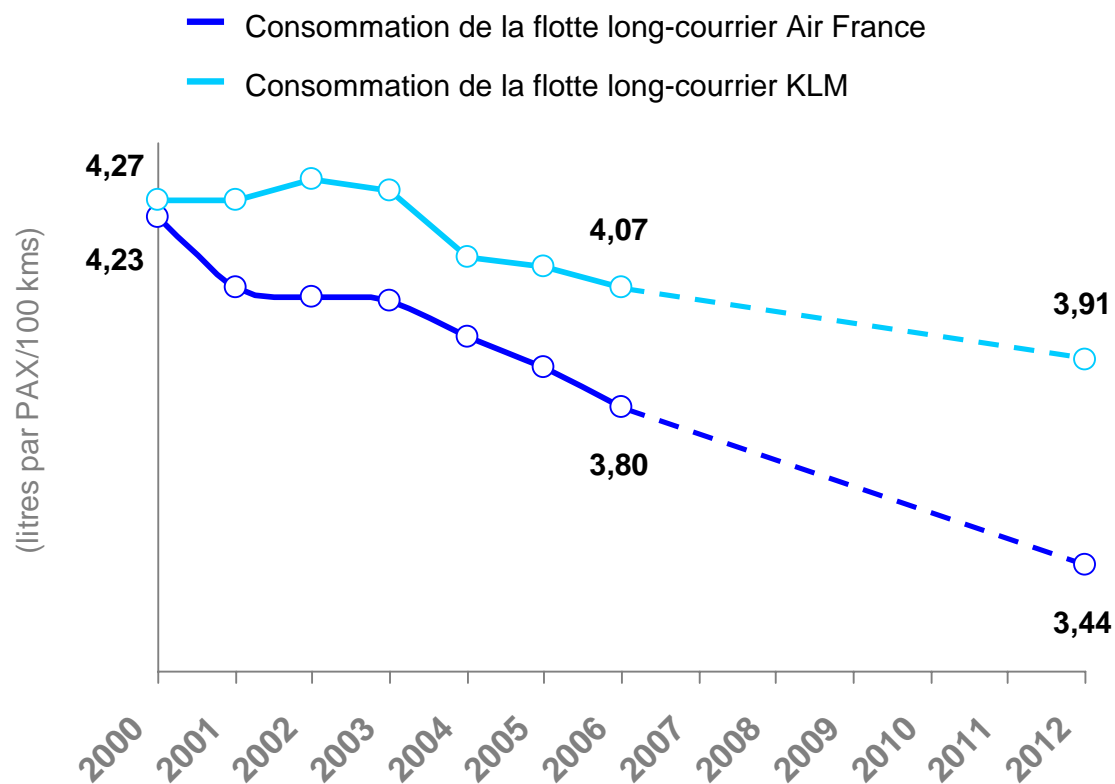
4 ans

31 mars 2012

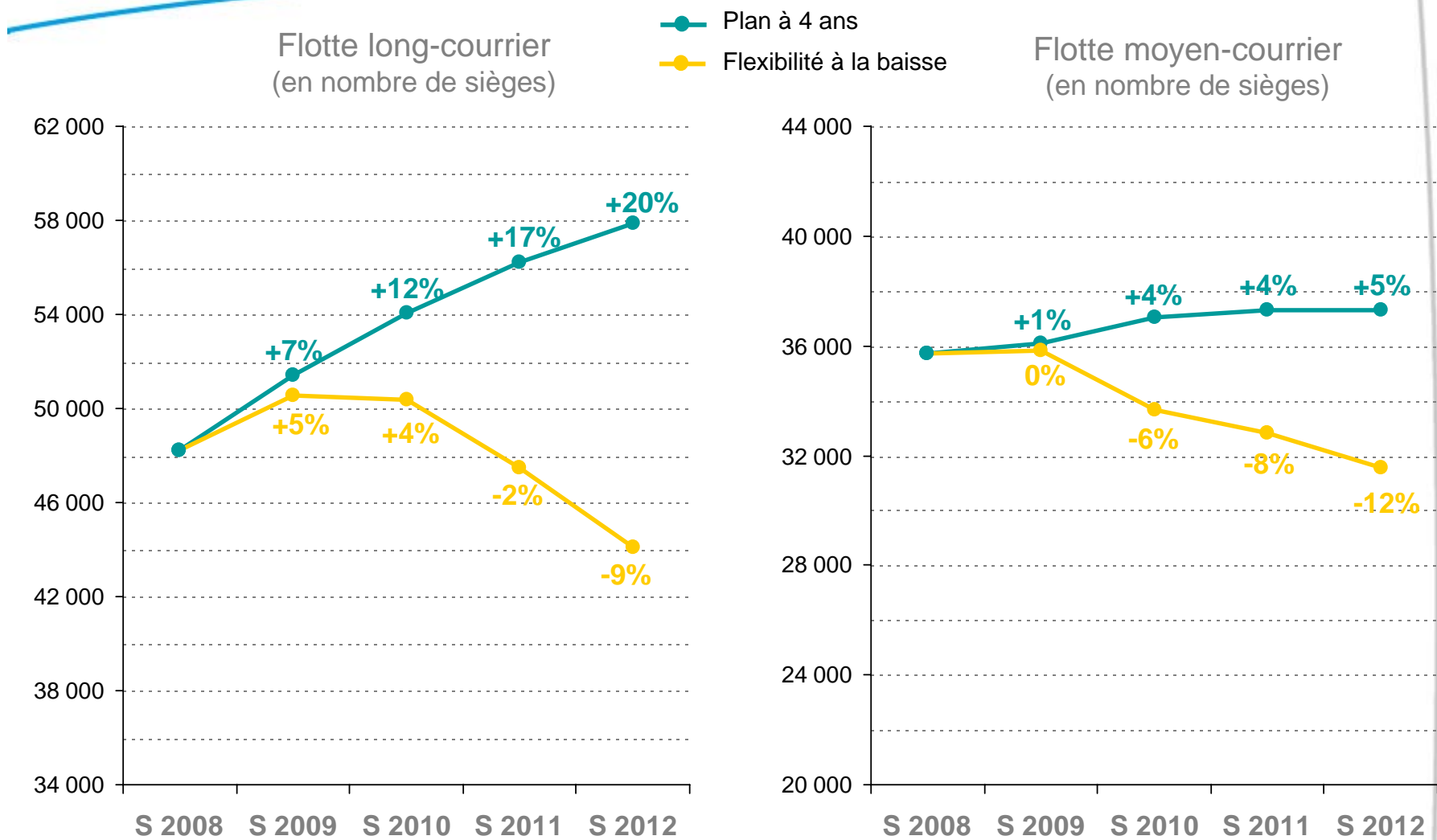
- | | | |
|--|---|---|
| <p>✦ Flotte Air France: 8,8 ans</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Long-courrier : 7,2▶ Moyen-courrier : 9,9▶ Cargo : 8,9 | <p>6 mois</p>  | <p>✦ Flotte Air France: 9,2 ans</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Long-courrier : 8,5▶ Moyen-courrier : 10,1▶ Cargo : 3,9 |
| <p>✦ Flotte KLM : 9,7 ans</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Long-courrier : 8,9▶ Moyen-courrier : 11,1▶ Cargo : 4,7 | <p>2 mois</p>  | <p>✦ Flotte KLM : 9,9 ans</p> <ul style="list-style-type: none">▶ Long-courrier : 10,7▶ Moyen-courrier : 9,1▶ Cargo : 7,8 |

...et efficace en matière de consommation

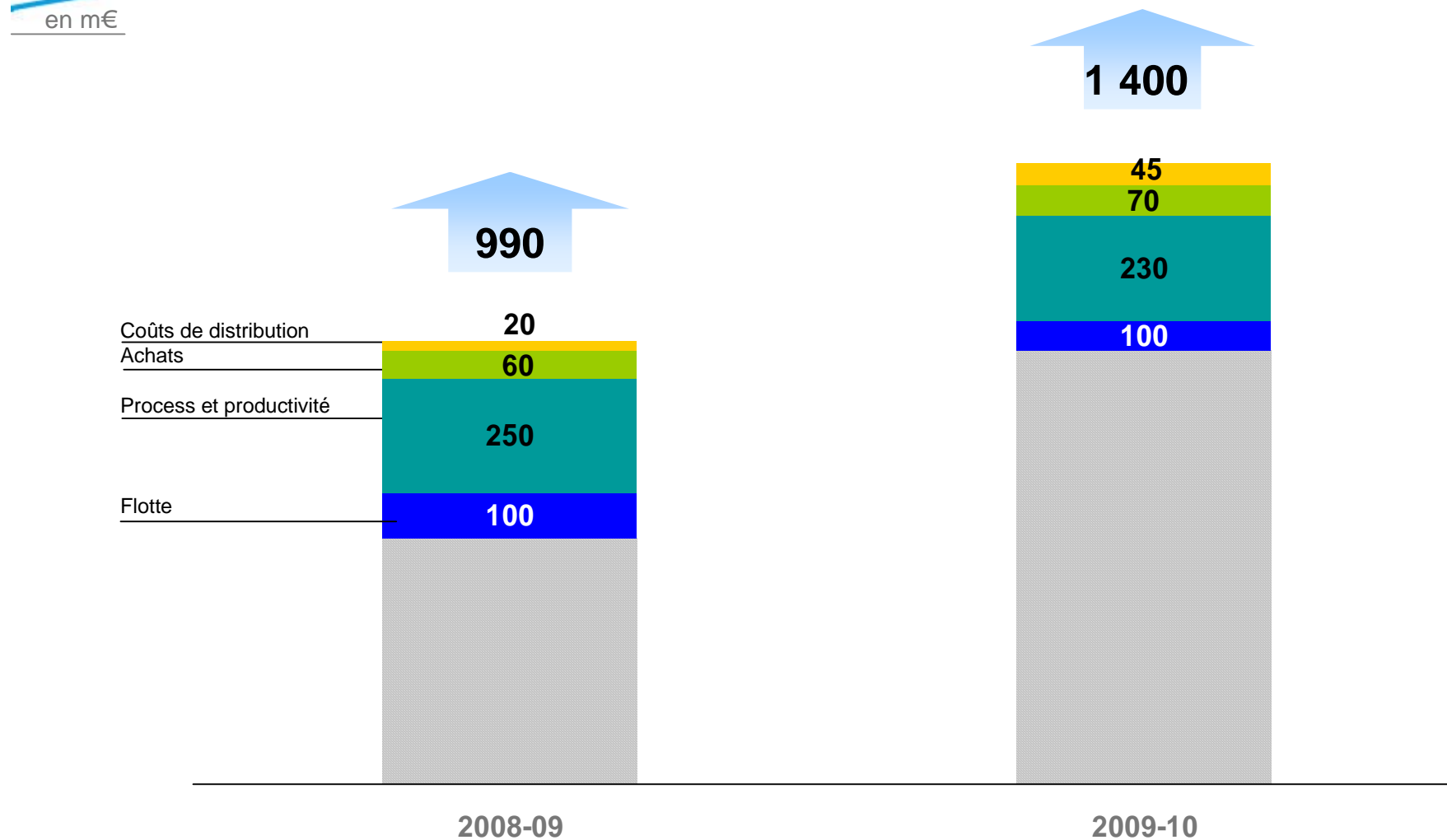
Evolution de la consommation de fuel



Une flexibilité importante d'ajustement des capacités



Un programme d'économies qui va être renforcé

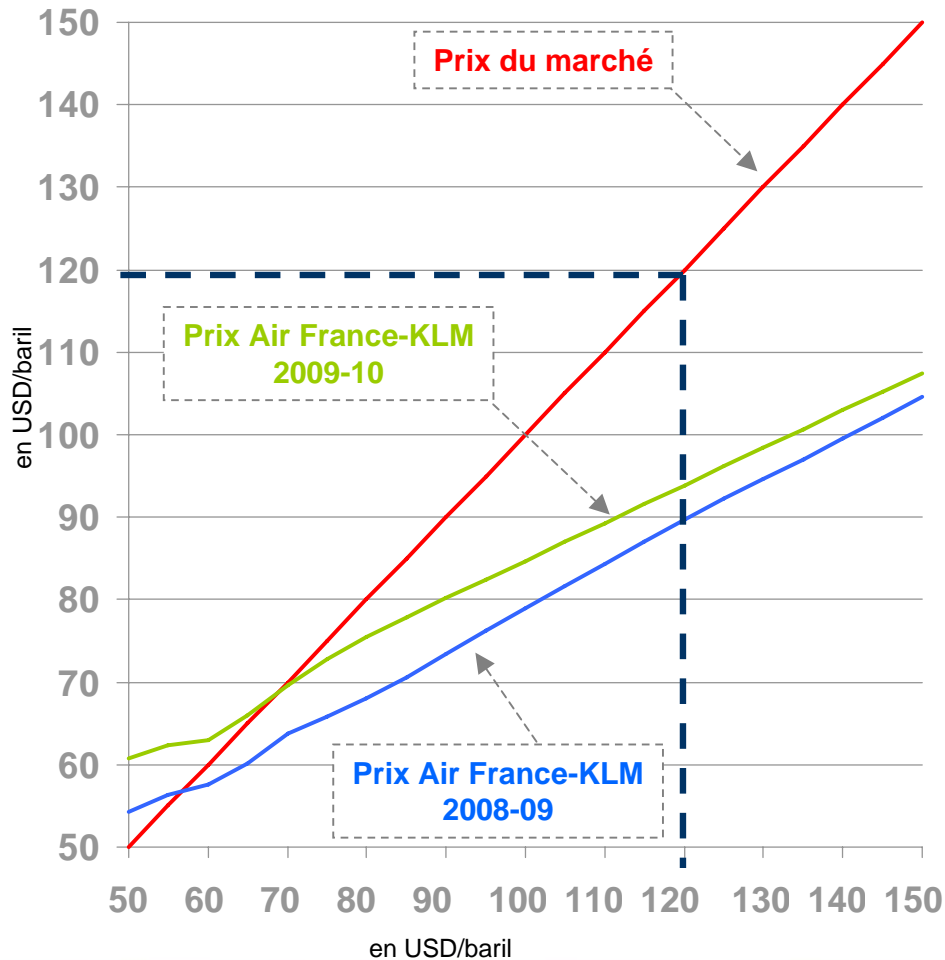


Un réservoir de synergies nouvelles

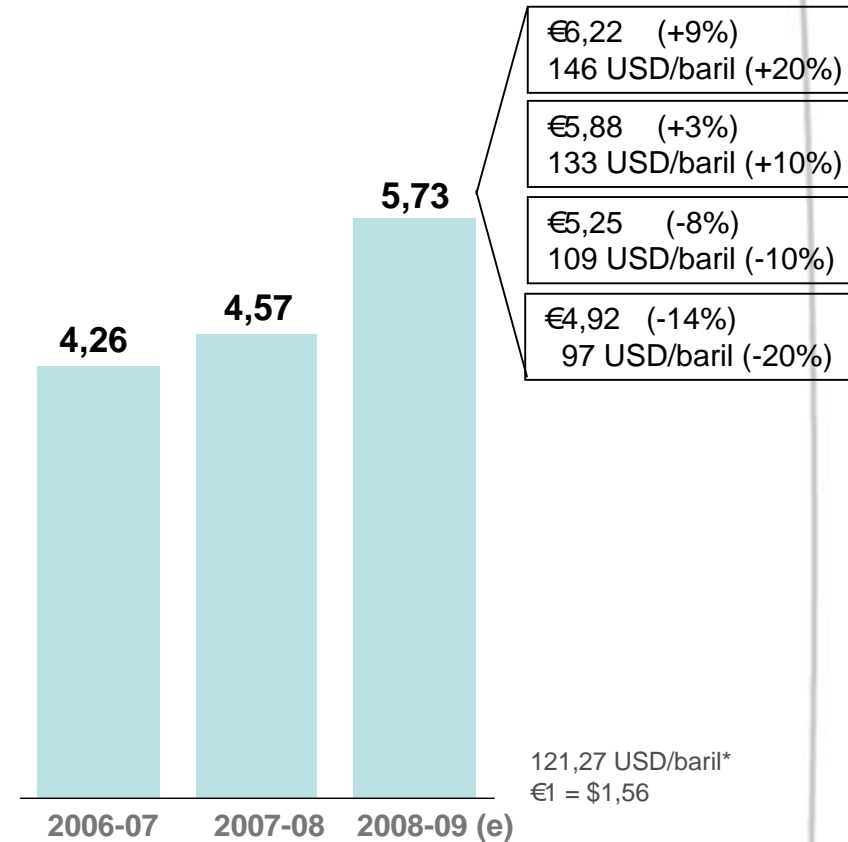
- ✦ L'organisation mise en place en octobre 2007 accélère l'intégration du Groupe
- ✦ Des pistes de synergies nouvelles sont en cours d'évaluation
 - ▶ Le développement d'une centaine d'applications informatiques, améliorant les process actuels et développant des projets nouveaux générateurs de synergies
 - ▶ La mise en place d'une nouvelle structure commune d'achats centralisés

Une politique de couverture qui amortit la hausse du prix du pétrole

Couverture Air France-KLM
(en USD/baril)



Coûts de carburants après couverture
en milliards d'€



*Courbe à terme au 9 mai 2008

Pour conclure



Le groupe Air France-KLM a construit des atouts
lui permettant de renforcer encore sa position par rapport
à ses concurrents dans le nouvel environnement économique.

L'objectif 2008-09



- ✦ Une bonne tenue de la recette unitaire se confirme
- ✦ Les réservations en classes avant continuent à être bien orientées
- ✦ Un objectif de résultat d'exploitation nettement positif de l'ordre d'un milliard d'euros en 2008-09

AIR FRANCE KLM

Annexes



Calcul de l'endettement financier net

en m€

	31 mars 08	31 mars 07
Dettes financières courantes & non courantes	7 819	8 517
- Intérêts courus non échus	71	96
- Deposits sur avions en crédit bail	816	933
+ Couvertures de change sur dette	151	169
= Dettes financières brutes	7 083	7 657
Trésorerie & équivalent trésorerie	4 381	3 497
+ Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	185	533
- Concours bancaires courants	172	133
= Trésorerie nette	4 394	3 897
Endettement financier net	2 689	3 760
Capitaux propres consolidés	10 614	8 412
Endettement net / fonds propres	0,25	0,45
<i>Endettement net / fonds propres hors dérivés</i>	0,31	0,48

Calcul simplifié du RoCE

	31 mars 08	31 mars 07
Capitaux propres hors fonds de pension KLM (928 m€) & dérivés	7 862	6 927
Locations opérationnelles x 7	4 277	4 200
Dettes nettes	2 689	3 591
Capitaux employés	14 828	14 705
Résultat d'exploitation ajusté	1 613	1 444
RoCE avant IS	10,9	9,8
RoCE après IS	7,1	6,5