

AIRFRANCEKLM
GROUP



KLM

Présentation des résultats

Résultats au 30 septembre 2022

28 octobre 2022

Faits marquants T3 2022



Benjamin Smith
Directeur general
Air France-KLM

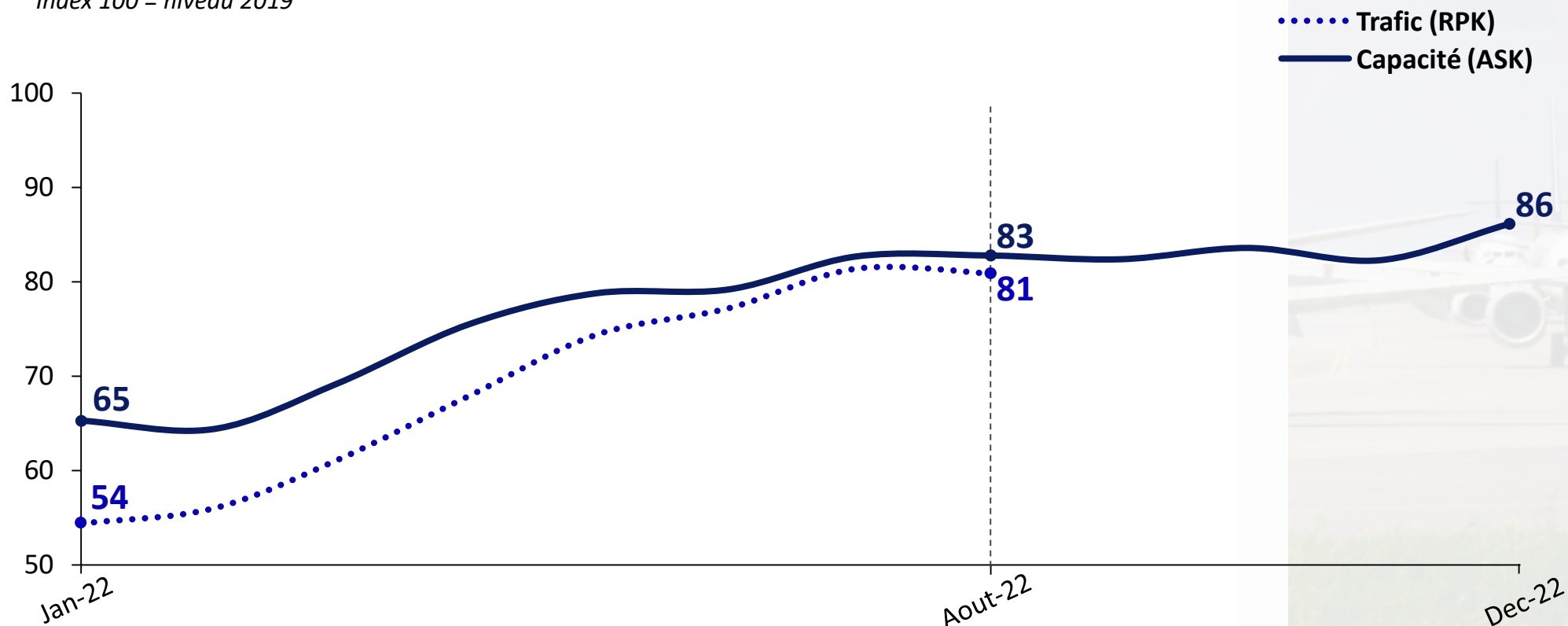




Au niveau de l'industrie, les coefficients de remplissage se rapprochent des niveaux de 2019

2022 Evolution des Capacités⁽¹⁾ et Activité Passagers⁽²⁾ de et vers l'Europe

Index 100 = niveau 2019



De manière générale, le trafic augmente avec la capacité, réduisant ainsi l'écart de coefficient de remplissage avec le niveau de 2019.

L'offre devrait être alignée avec la demande dans un environnement volatil.

(1) Source OAG ; (2) Source DDS, somme des nombres de passagers estimés ou reportés

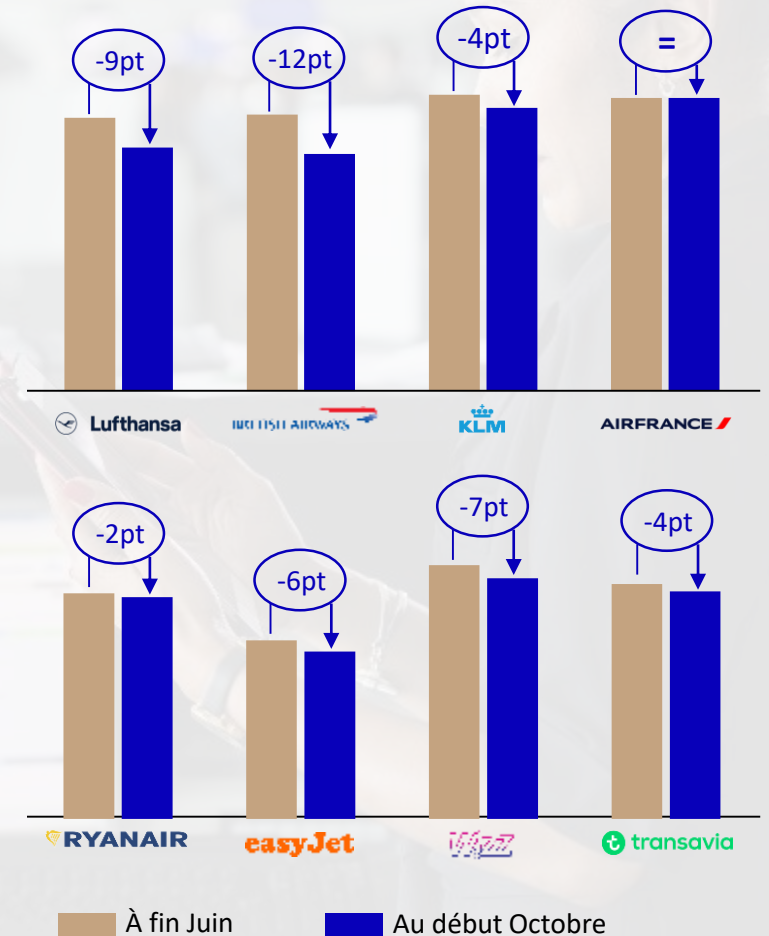


Le Groupe Air France-KLM a réalisé son programme Eté en dépit des défis opérationnels

- Grâce à l'engagement des équipes, une bonne anticipation et de la flexibilité, **le Groupe a pu limiter les annulations tardives.**
- **Les opérations en France ont été plus fiables** que dans d'autres pays, malgré quelques perturbations à Paris.
- **Schiphol est toujours en situation compliquée dans un contexte de marché du travail tendu et des restrictions de capacités imposées à KLM.**
- Les perturbations **ont généré un coût additionnel de 60m€** au T3, légèrement plus faible qu'au T2, afin de compenser nos clients et limiter au maximum un impact négatif sur leurs voyages.
- Enfin, les restrictions imposées de capacités à Schiphol et les grèves en France ont abouti à une **perte de recette de 225m€.**

T3 2022 – Capacités en Sièges (1)

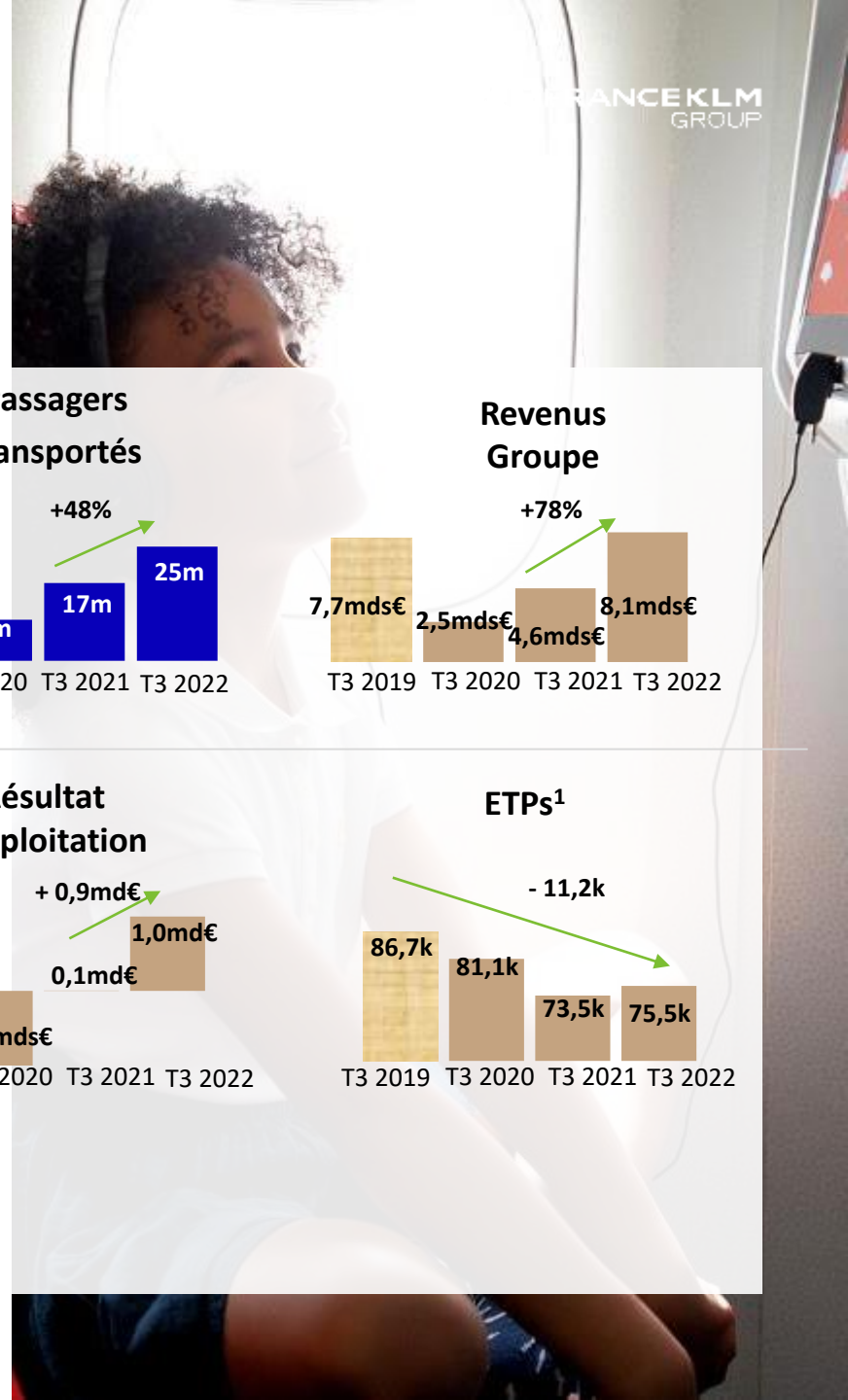
Index 100 = réalisé 2019



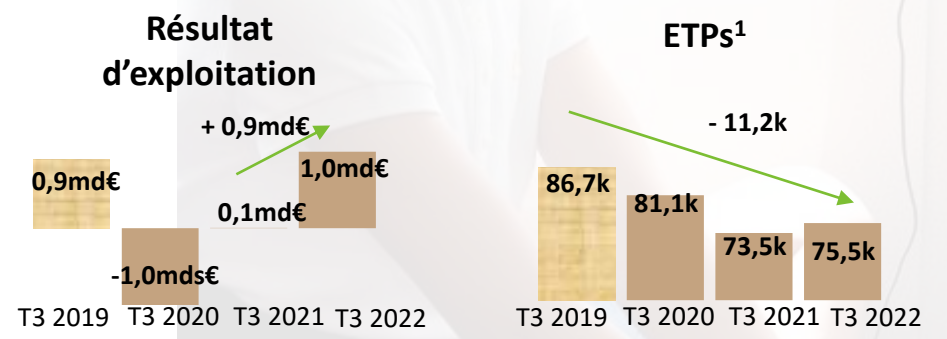
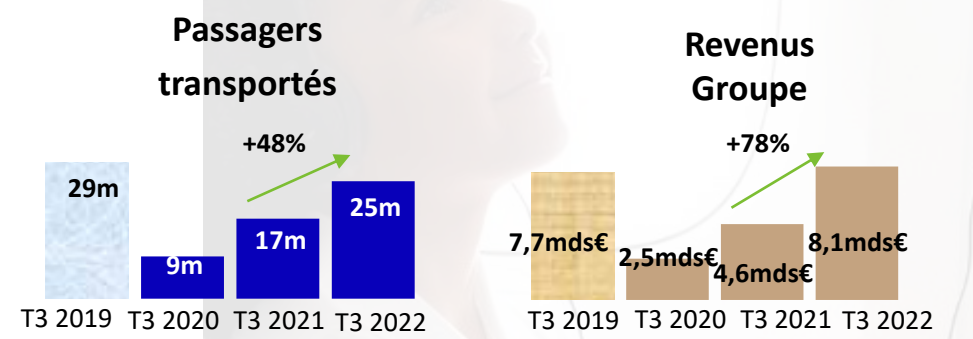
(1) Source OAG, capacités opérées par compagnie, sans tenir compte des restrictions de capacité imposées par Schiphol qui résultent en une réduction supplémentaire de capacité de -8 points pour KLM



DES RÉSULTATS SOLIDES GRÂCE À UNE DEMANDE DE VOYAGES FAVORABLE ET À LA POURSUITE DE LA TRANSFORMATION DU GROUPE



- **Résultat d'exploitation positif de 1,0md€ au T3, supérieur à 2019**
- **Coefficient de remplissage à 88% avec une capacité Groupe à 89% par rapport à 2019**
- **Cash-flow d'exploitation libre ajusté à 290m€ grâce à un EBITDA de 1,7md€, compensant pleinement la variation du besoin en fonds de roulement, les investissements et les dettes de loyer.**
- **Résultat net positif de 0,5md€, permettant de renforcer encore d'avantage le bilan**
- **Solides liquidités de 12,3mds€ et forte réduction, de 2,3mds€, de la dette nette par rapport à décembre 2021.**





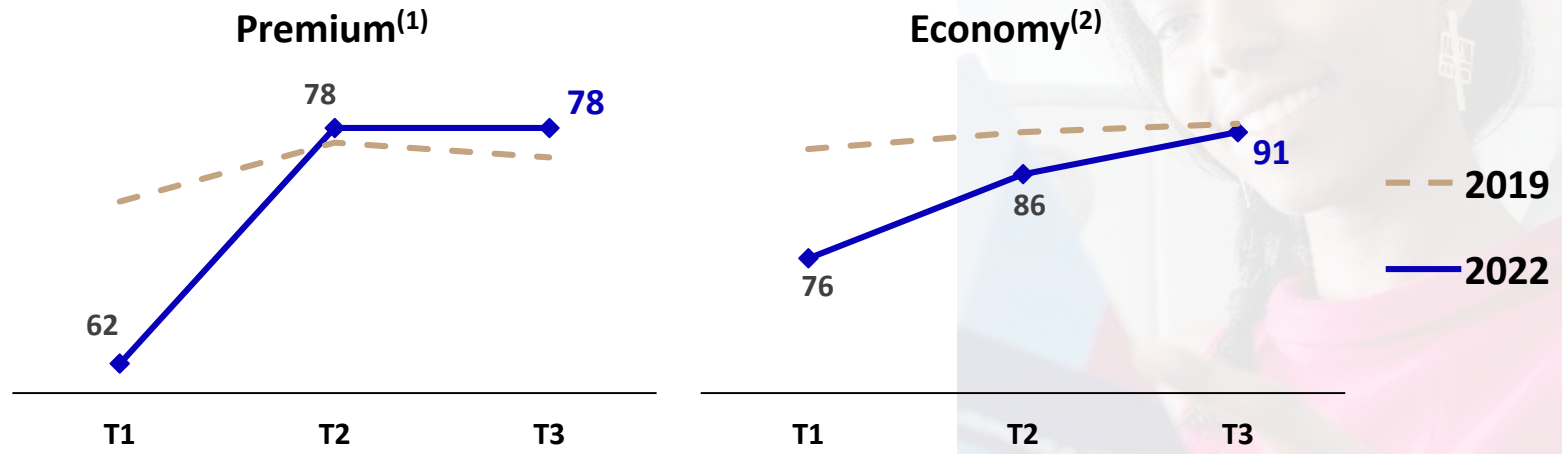
La forte demande de l'été s'est traduite par des coefficients de remplissage élevés



Coefficient de remplissage global Long Courrier encore en progression au T3, à seulement 1 point du niveau 2019

Coefficients de remplissage 2022

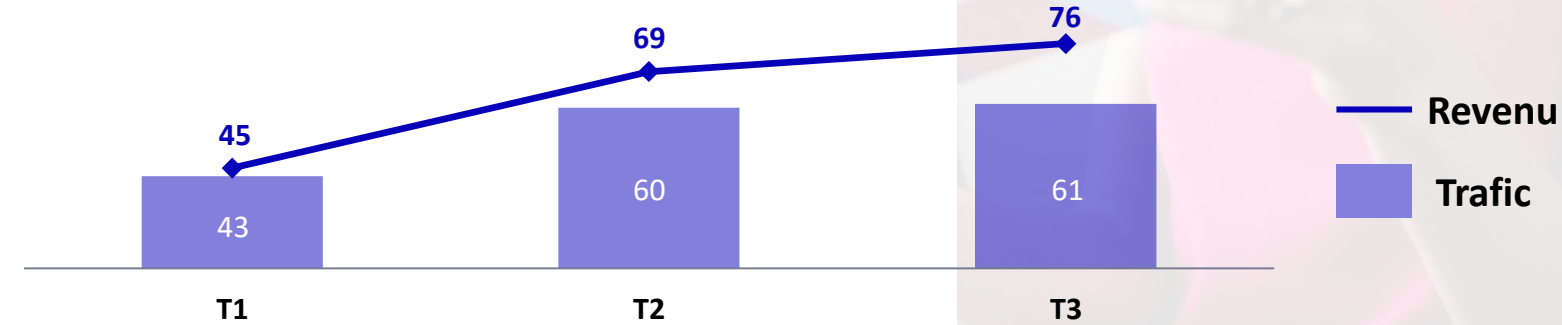
Air France & KLM Réseau Long Courrier



Index supérieur à 75 pour le revenu à motif Affaires par rapport au T3 de 2019

Revenu et trafic à motif Affaires 2022⁽³⁾

Air France & KLM Réseau



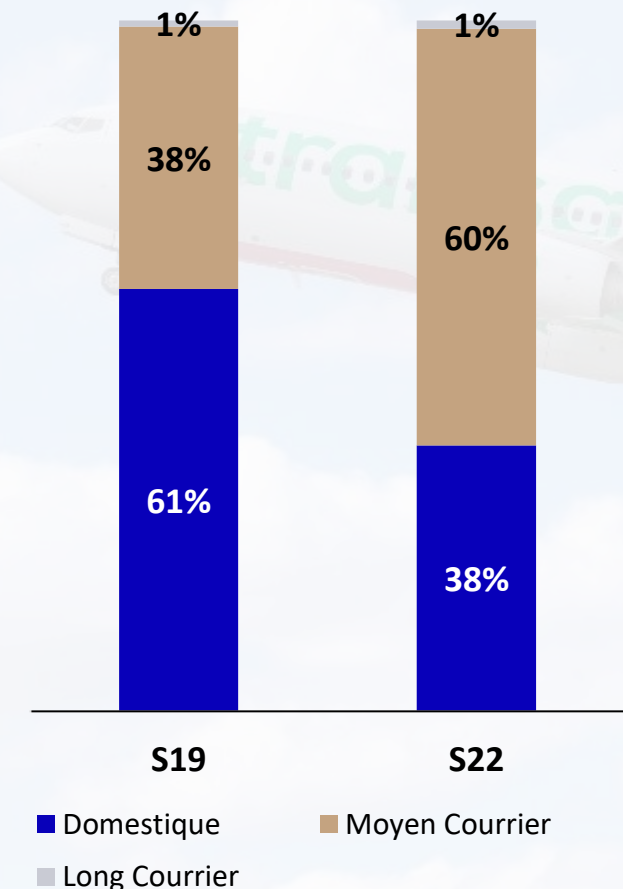
(1) Premium = Première et Affaires; (2) Economy = Premium Economy & classe économique; (3) Index vs. 2019



L'optimisation du réseau depuis Orly est presque achevée

- **La restructuration du portefeuille des créneaux d'Orly est presque complète** avec le transfert partiel à Transavia, pour une croissance profitable, avec un réseau moyen courrier⁽¹⁾ renforcé ou nouveau. Le nombre moyen de sièges par avion a augmenté de plus de 15%⁽²⁾
- Bien que cette optimisation ne soit pas encore à maturité, elle se traduit par une **amélioration notable de la profitabilité sur les routes transférées**, avec 30m€ d'amélioration des résultats sur le réseau point à point d'Air France⁽³⁾
- La nouvelle structure a permis au Groupe Air France de **préserver son portefeuille de créneaux**, tout en adaptant son réseau à la réglementation française⁽⁴⁾.
- **L'optimisation des routes depuis Orly et la profitabilité du réseau Domestique vont continuer comme priorités.**

Segmentation des créneaux depuis Orly



(1) 6 routes domestiques maintenues et opérées par Transavia (2) Eté 2022 en comparaison de été 2019. Routes domestiques et moyen courrier.(3) T3 2022 versus T3 2019 à prix du fuel et change constants (4) Suppression des vols domestiques lorsqu'une alternative à moins de 2h30 en train est possible



Le Groupe continue d'investir pour ses clients, dans de nouveaux partenariats et pour l'environnement



- Marge d'exploitation supérieure à 10% pour les deux compagnies
- Lancement de la classe **Premium Comfort** de KLM
- Récompense Skytrax World Airline : Air France classée meilleure compagnie pour l'Europe de l'Ouest⁽¹⁾



- Lancement d'une option complémentaire **d'achat de SAF** pour les clients
- Mise en forme de la **coopération avec CMA-CGM Air Cargo**



- Transavia France en ligne avec sa **stratégie de croissance** (indice de capacité à 148 comparé à 2019)
- Transavia Pays-Bas **investit dans le développement de Lucy**, une compagnie qui prévoit des vols en avions entièrement électriques



- **Signature officielle de LEAP CBSA**, permettant au groupe d'élargir sa présence dans le plus gros marché MRO pour les moteurs
- Signature de **nouveaux contrats avec divers clients** (Virgin Atlantic, ITA, China Airlines etc.)

Résultats au 30 septembre 2022



Steven Zaat
Directeur financier
Air France-KLM





Recettes, résultat et marge d'exploitation supérieurs à 2019 malgré des capacités plus faibles, un cout élevé du carburant et une pression accrue sur les coûts






| | T3 2022 | T3 2021 ⁽¹⁾ | T3 2019 | Variation versus 2021 | Variation versus 2019 |
|-------------------------------------|--------------|------------------------|--------------|--------------------------|--------------------------|
| Recettes (m€) | 8 112 | 4 567 | 7 609 | +3 545m | + 503m |
| Dépenses carburant (mds€) | 2 325 | 828 | 1 513 | +1 497m | + 812m |
| Coût salarial (m€) | 1 897 | 1 408 | 2 011 | + 489m | - 114m |
| Autres charges d'exploitation (m€) | 2 213 | 1 537 | 2 432 | + 676m | - 219m |
| EBITDA (m€) | 1 677 | 794 | 1 653 | + 883m | + 24m |
| Résultat d'exploitation (m€) | 1 024 | 130 | 909 | + 894m | + 115m |
| Marge d'exploitation | 12,6% | 2,8% | 11,9% | +9,8 pt | +0,7 pt |
| Résultat net, part du groupe (m€) | 460 | - 193 | 361 | + 653m | + 99m |



(1) Les chiffres retraités incluent le changement de principes comptables pour les pensions (interprétation de l'IAS19)



Résultats d'exploitation positifs pour toutes les activités

| T3 2022 versus T3 2021 | Capacité ⁽¹⁾ | Recette unitaire (2) Change const. | Recettes (m€) | Variation | Résultat d'exploitation (m€) | Variation | Marge d'exploitation | Variation |
|------------------------|--|---------------------------------------|------------------|----------------|------------------------------------|---------------|-------------------------|---------------|
| Réseaux |  +29,3% | +55,5% | 6 077 | +105,6% | 851 | + 864m | 12% | +13 pt |
| |  +15,9% ⁽³⁾ | -18,5% | 830 | -0,6% | | | | |
| Transavia |  +28,1% | +32,0% | 855 | +63,7% | 123 | + 18m | 14% | -6 pt |
| Maintenance |  | | 342 | +38,6% | 46 | + 17m | 6% | +1 pt |
| Groupe |  +29,1% | +37,9% | 8 112 | +77,6% | 1 024 | + 894m | 13% | +10 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 deux compagnies ont une marge d'exploitation supérieure à 10%

| T3 2022 versus T3 2021 | Capacité variation | Recettes (m€) | Variation annuelle | Résultat d'exploitation (m€) | Variation annuelle | Marge d'exploitation | Variation annuelle |
|--------------------------------|-----------------------|------------------|-----------------------|------------------------------------|-----------------------|-------------------------|-----------------------|
| AIRFRANCE | +42% | 5 001 | +78% | 570 | + 616 | 11% | +13 pt |
| KLM | +14% | 3 236 | +71% | 443 | + 274 | 14% | +5 pt |
| AIRFRANCE KLM GROUP | +29% | 8 112 | +78% | 1 024 | + 894 | 13% | +10 pt |

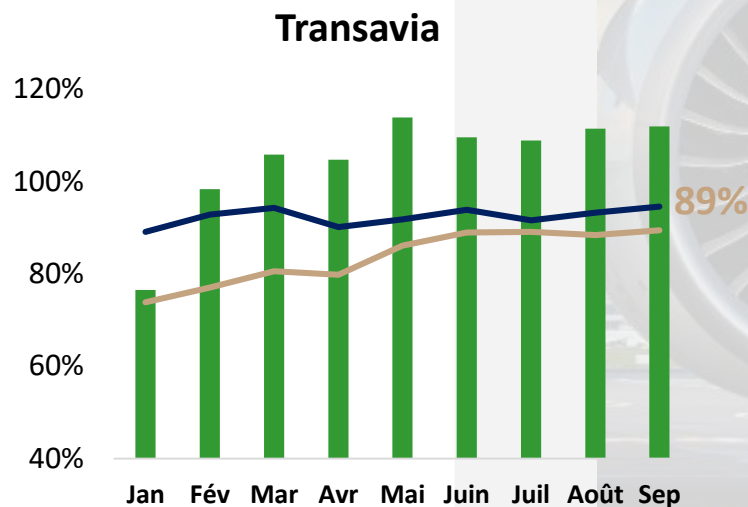
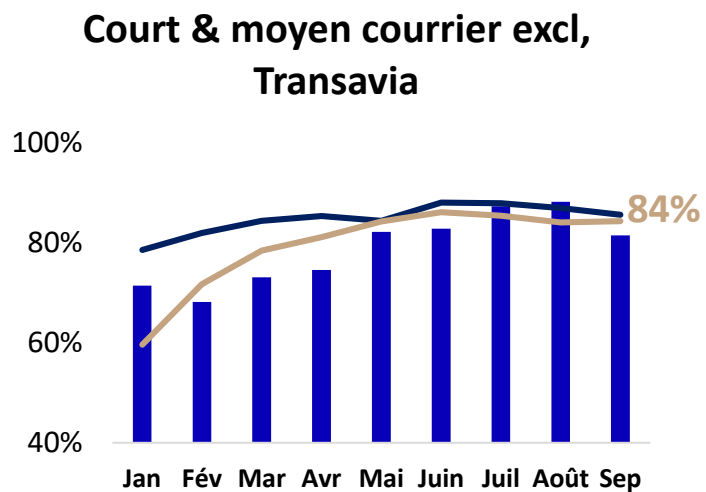
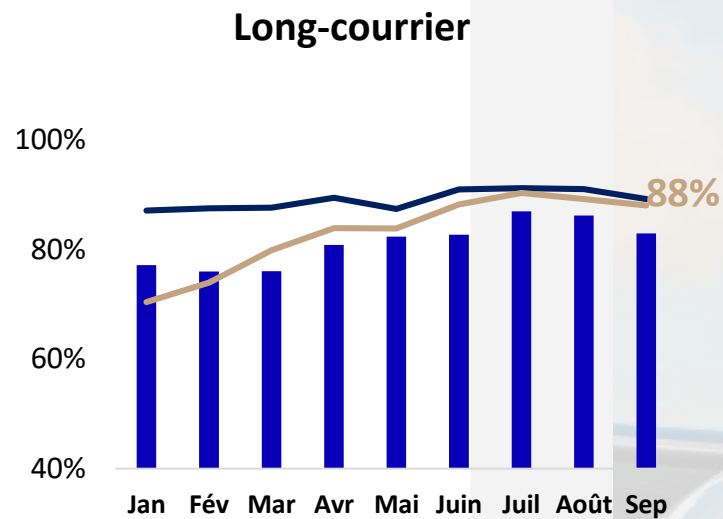
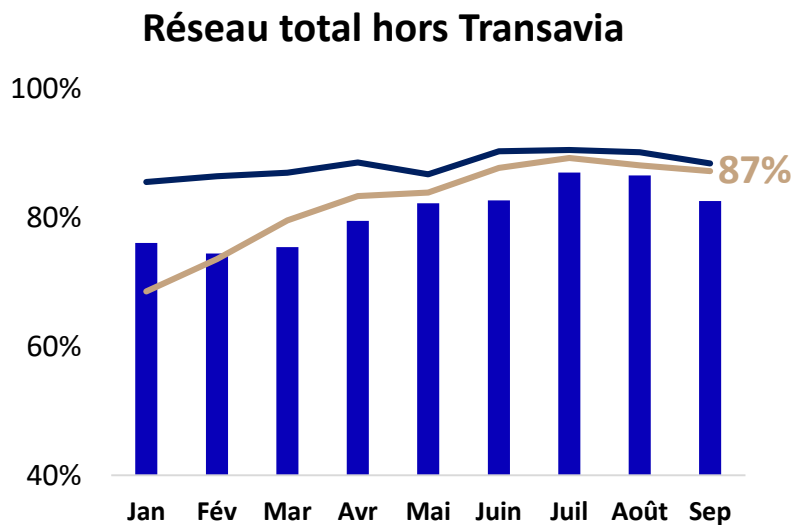
- Amélioration significative du résultat d'exploitation pour les deux compagnies aériennes avec une marge d'exploitation supérieure à 2019 pour Air France

NB: Le résultat des deux compagnies n'est pas égal aux chiffres consolidés en raison des écritures intra-Groupe





Le coefficient de remplissage Long Courrier est proche du niveau de 2019





Forte demande cet été, se traduisant par un Yield élevé sur l'ensemble du réseau

T3 2022 vs T3 2019

| Yield | |
|------------|------------|
| Premium | Economy |
| 18% | 22% |

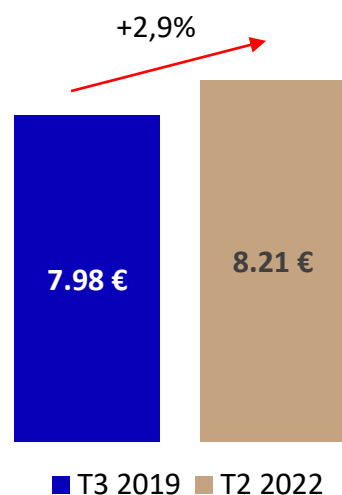
| | | |
|--|---|--|
| <p>Amérique du Nord</p> <p>3.6% SKO 91% LF 24.7% Yield</p> <p>-0.5 pt</p> | <p>Caraïbes & Océan Indien</p> <p>22.2% SKO 89% LF 8.3% Yield</p> <p>-1.1 pt</p> | <p>Total long-courrier</p> <p>89% LF 27.8% Yield</p> <p>-14.6% SKO -1.3 pt LF</p> |
| <p>Amérique Latine</p> <p>-15.7% SKO 92% LF 37.9% Yield</p> <p>1.1 pt</p> | <p>Afrique</p> <p>-4.0% SKO 87% LF 21.2% Yield</p> <p>-0.8 pt</p> | <p>Court et Moyen-Courrier</p> <p>85% LF 17.7% Yield</p> <p>-14.2% SKO -2.3 pt LF</p> |
| | <p>Asie & Moyen Orient</p> <p>-54.3% SKO 86% LF 46.8% Yield</p> <p>-5.6 pt</p> | <p>Total</p> <p>88% LF 24.4% Yield</p> <p>-14.5% SKO -1.5 pt LF</p> |

xx% Coefficient de remplissage T3 2022

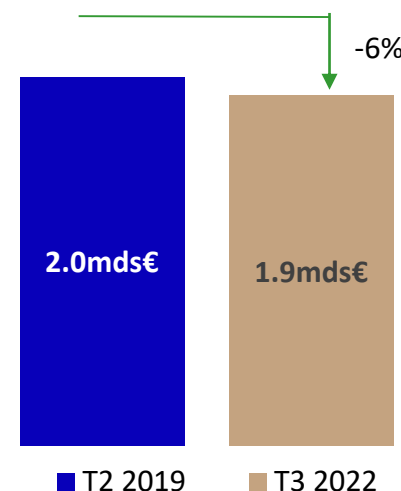


Le coût unitaire est en hausse de 2,9% avec une capacité en baisse de 11% par rapport à 2019

Évolution du coût unitaire ⁽¹⁾



Évolution des dépenses de personnel



Evolution des ETP



La hausse du coût unitaire s'explique par :

- Augmentation des coûts salariaux de KLM
- Aéroport (+9% à Schiphol) et augmentation des charges de trafic aérien (ATC)
- Inflation des coûts en escales
- Compensations clients

Programmes de transformation

- Air France : poursuite du programme de transformation
- KLM a ajusté ses effectifs afin de répondre à une nouvelle augmentation de capacité et soulager la pression opérationnelle

(1) Coût unitaire à prix de carburant et change constant (USD et monnaies associées seulement) selon la même méthodologie que celle utilisée pour le coût unitaire dans le communiqué de presse

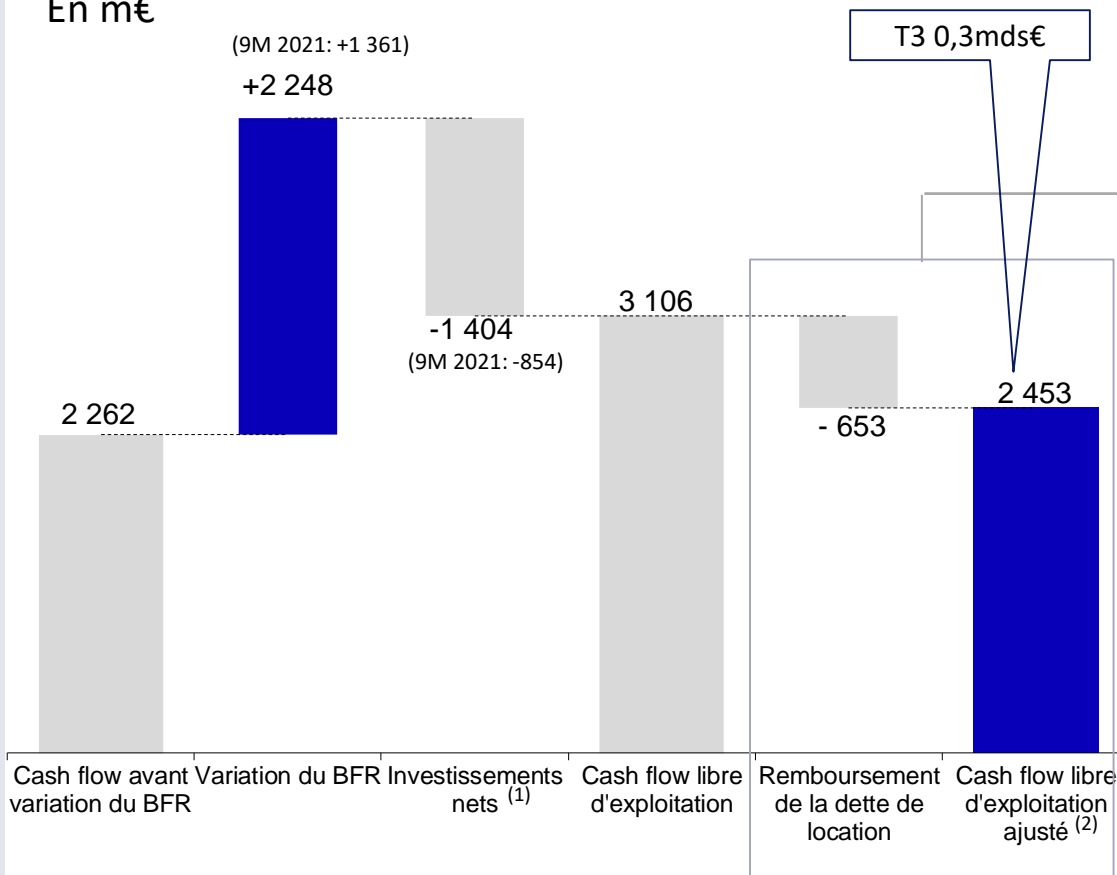
(2) Hors Transavia France



Le cash flow libre d'exploitation est positif au T3 et vient réduire la dette nette en dessous de 6mds€

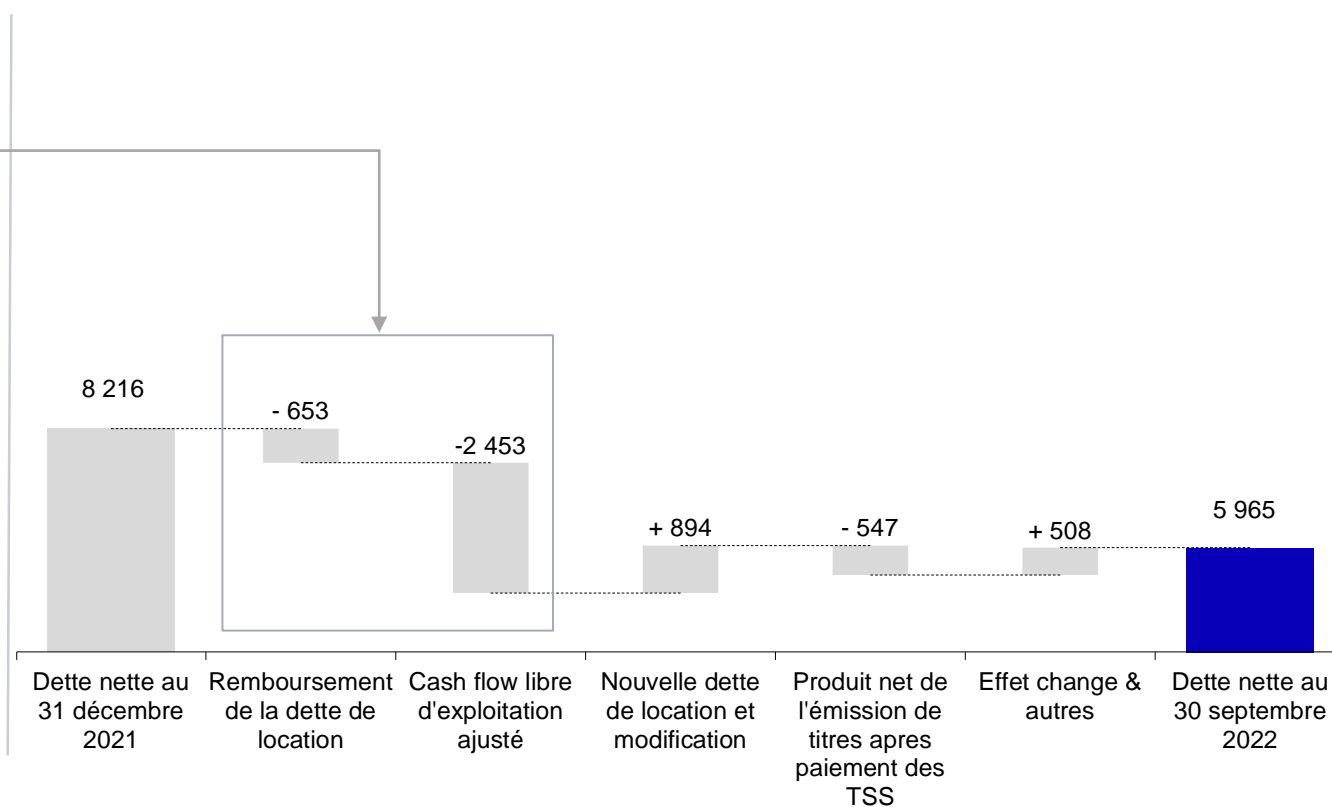
9M 2022 Evolution du cash-flow libre

En m€



Dette nette

En m€



(1) Investissements nets réduits par des opérations de sales & lease-back

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



Air France-KLM continue de racheter le support en liquidités tout en gardant une solide position de cash

Décembre 2021



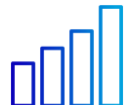
Air France-KLM a racheté **0.5 milliards d'euros** du prêt de 4 milliards garanti par l'Etat Français et fourni par un syndicat de 9 banques pendant la crise du covid (le "PGE").



Juin 2022

KLM a totalement remboursé sa RCF et le prêt direct de l'Etat néerlandais, pour un montant total de **0.9 milliard d'euros**.

Novembre 2022



Air France-KLM poursuit le désendettement et le reprofilage of de la dette non garantie et va procéder à un remboursement partiel anticipé du PGE. Le montant de ce remboursement sera de 1.0 milliards d'euros sur les 3,5 milliards d'Euros restants. Le profil de désendettement de ce prêt ne devrait pas voir de remboursement supplémentaire d'ici mai 2024 et restera inchangé au-delà (jusqu'à mai 2025). Ainsi, le groupe réduira ainsi ses frais financiers et son exposition à des taux flottants.



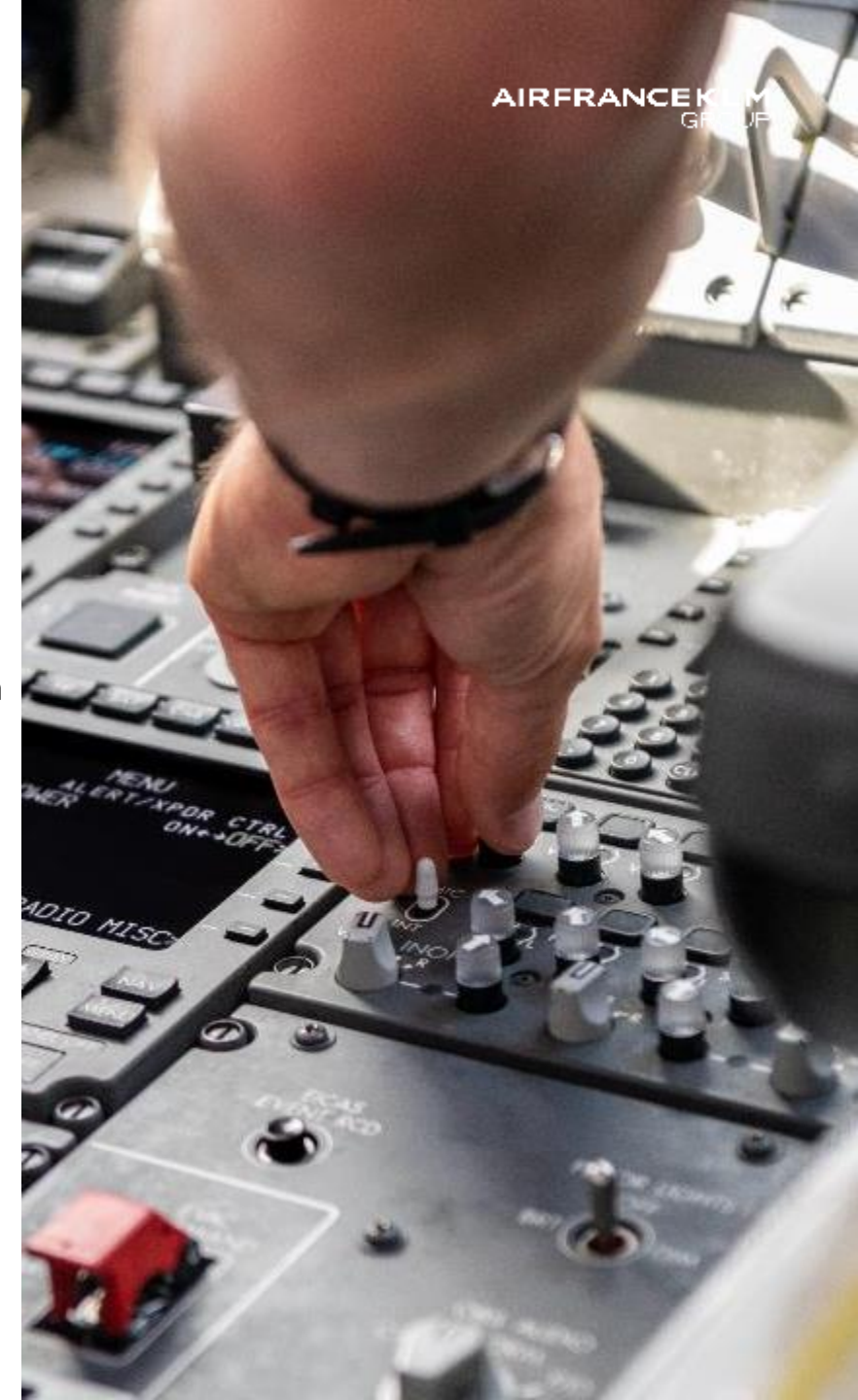
2022-2023

Possible émission d'obligations hybrides **jusqu'à 1.2md €**, en fonction des conditions de marché.



En cours

Restauration des fonds propres négatifs du Groupe au travers de la **génération de profits et de la monétisation d'actifs et grâce à des outils de quasi fonds propres**.





Perspectives

Résultats au 30 septembre 2022

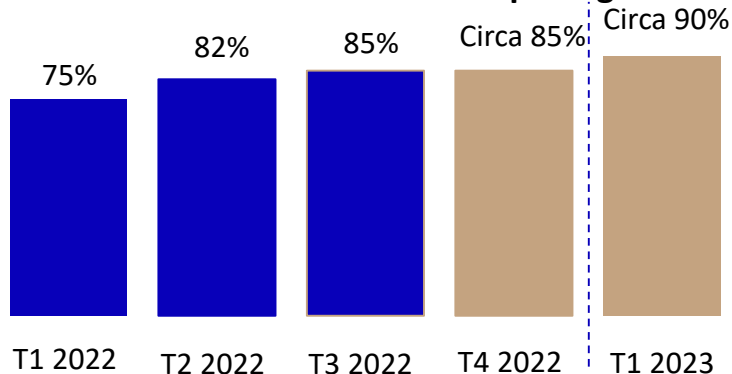


Air France-KLM continue d'augmenter ses capacités cet hiver

Capacité et réservations de l'activité réseaux passage

Photo du 23 Octobre 2022 et 2019

AIRFRANCE **KLM**
Capacité en SKO de l'activité réseaux passage versus 2019



Réseau Passage:

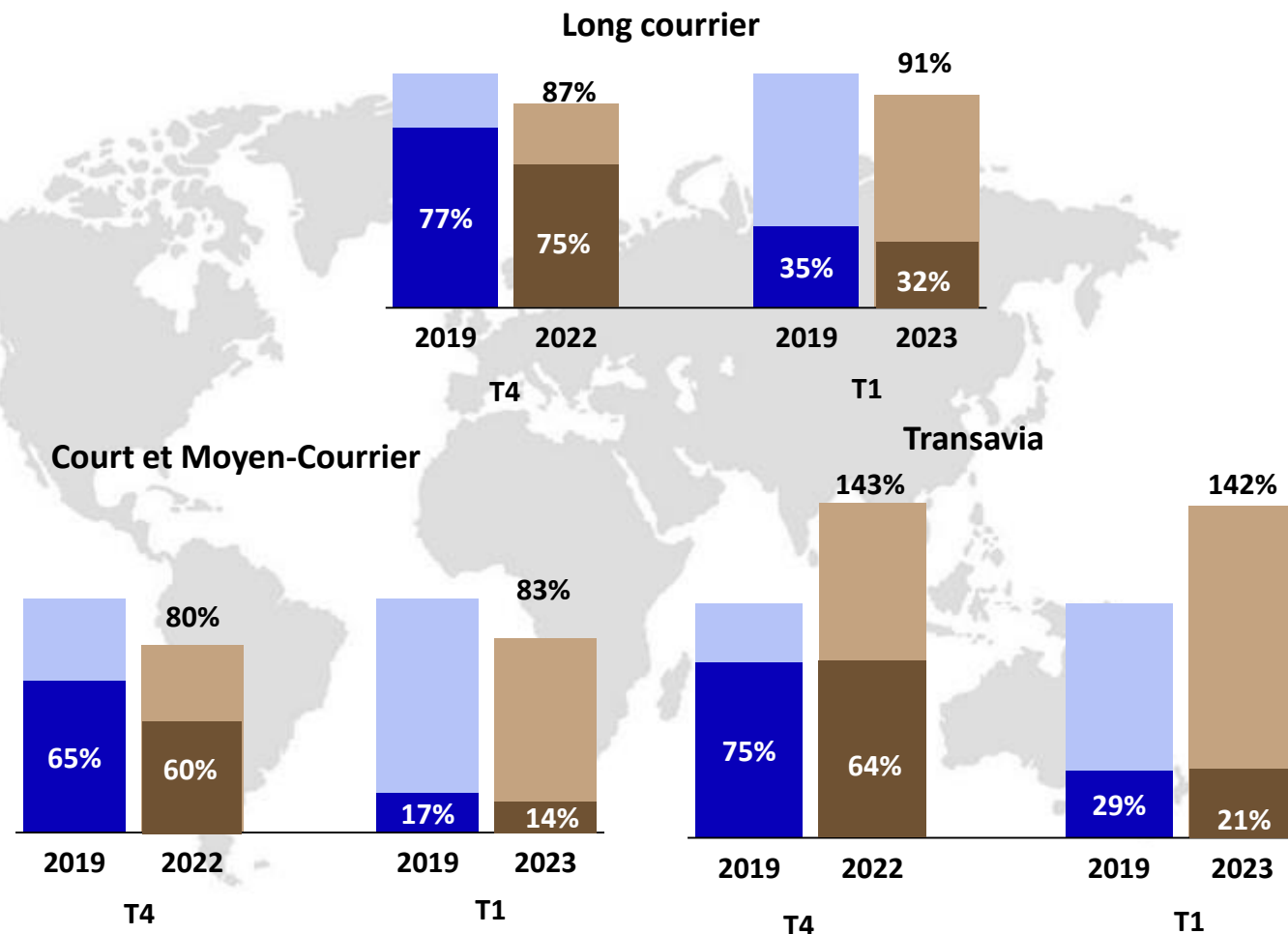
- Capacité au T4 2022 réduite à environ 85% à cause des restrictions de capacité pour les passagers au départ de Schiphol

Transavia:

- Capacité domestique française réduite du côté de HOP/Air France, toutefois partiellement compensée par la croissance de Transavia France
- Capacité de Transavia France à un index supérieur à 140 pour T4 2022

Yield:

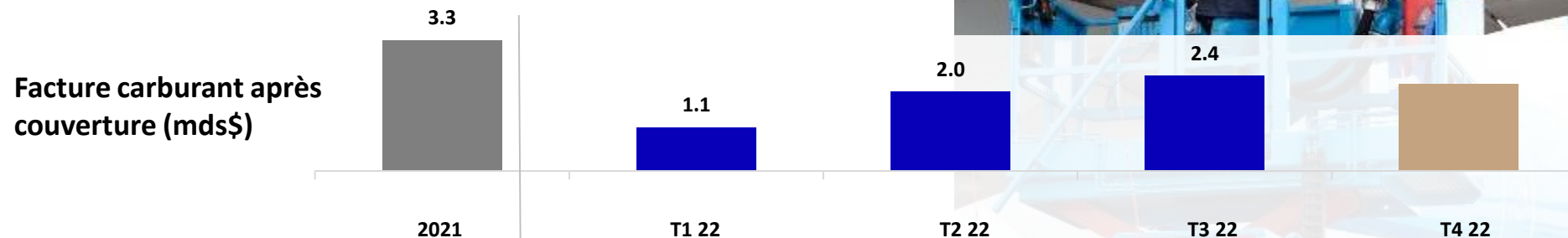
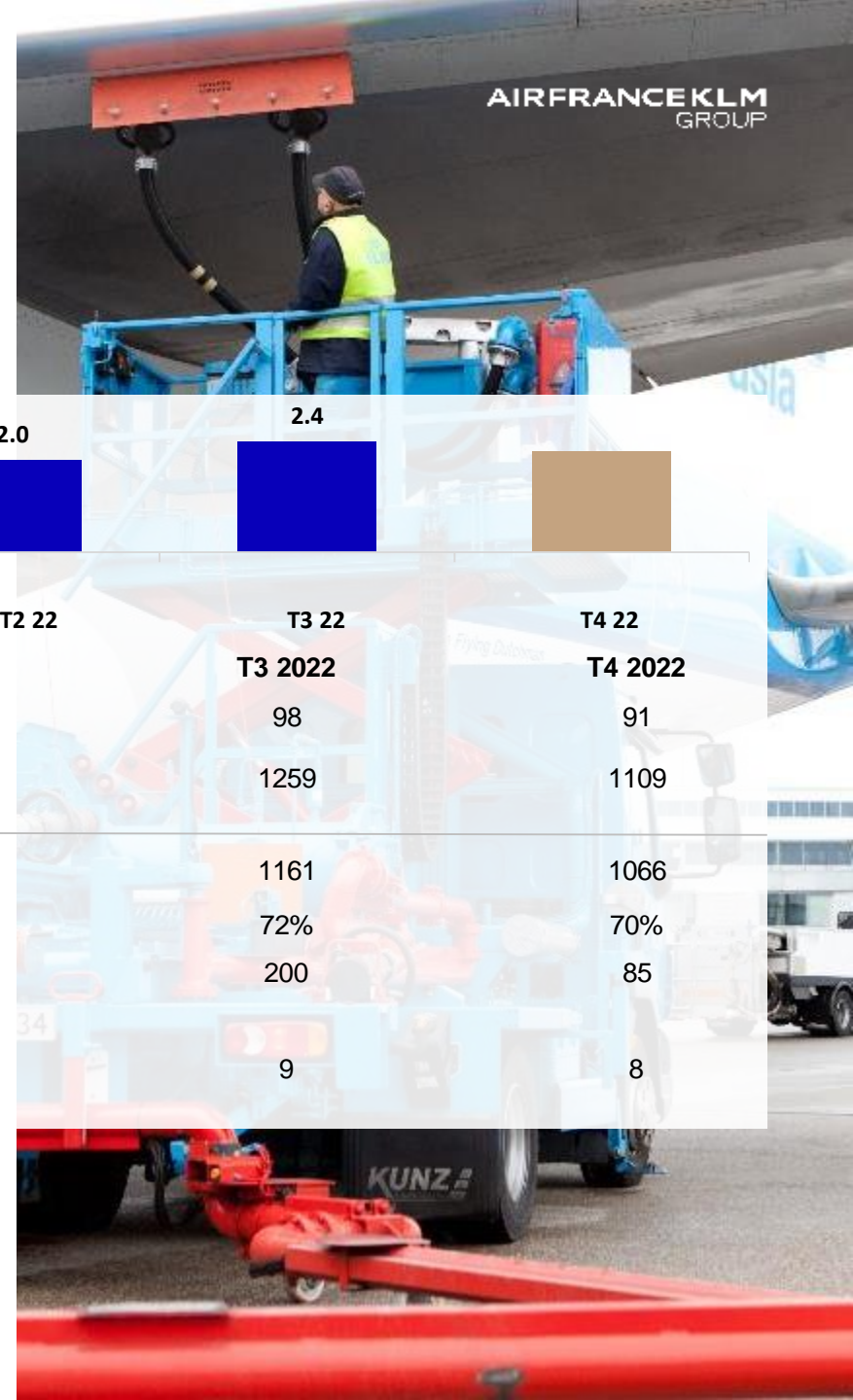
- Environnement porteur attendu pour la saison Hiver



Capacité 2022 en SKO versus 2019
 Capacité 2019 en SKO base 100%
 Coefficient d'occupation des réservations 22/23
 Coefficient d'occupation des réservations 2019



La politique de couverture du carburant permettra d'économiser 1,0md\$ en 2022



| | | 2021 | T1 2022 | T2 2022 | T3 2022 | T4 2022 |
|------------------------------|--|------|---------|---------|---------|---------|
| Prix du marché | Brent (\$ par bbl) | 71 | 97 | 112 | 98 | 91 |
| | Jet fuel (\$ par tonne) | 676 | 922 | 1304 | 1259 | 1109 |
| Prix après couverture | Jet fuel (\$ par tonne) | 619 | 745 | 1076 | 1161 | 1066 |
| | % de la consommation déjà couverte | 82% | 74% | 72% | 72% | 70% |
| | Résultat de couverture (in \$ m) | 300 | 265 | 425 | 200 | 85 |
| | Carburant aviation durable en k tonnes métriques | | 8 | 8 | 9 | 8 |

Basé sur la courbe à terme au 21 Octobre 2022, Prix du jet fuel coûts de mise à bord inclus

| | T4 2022 | Année 2022 | T1 2023 |
|--------------------------------|------------------------|--------------------------------|------------------------|
| Réseaux Air France-KLM | Environ 85% | Environ 80% | Environ 90% |
| Capacité¹ | | | |
| Transavia | Index supérieur à 140% | Environ 115% | Index supérieur à 140% |
| Résultat d'exploitation | | Supérieur à 900m€ ² | |
| Investissements nets | | 2,3mds€ | |



1) Capacité en SKO versus 2019
 2) Sur la base de la courbe de prix du fuel au 21 octobre 2022 et au regard des circonstances actuellement prévues

T3 2022 Conclusion



Benjamin Smith
Directeur Général
Air France-KLM





D'importants contrats signés pour sécuriser les achats futurs de SAF pour le Groupe

- Deux contrats pluriannuels, avec engagement, auprès des fournisseurs de SAF Neste et DG, pour obtenir 1,6 millions de tonnes de SAF, une première étape importante afin de parvenir à l'un des objectifs du Groupe : incorporer 10 % de SAF d'ici à 2030. Ces contrats représenteront environ 3 de ces 10 %
- **80% de réduction d'émissions de CO2 en moyenne**, en respect d'une politique d'approvisionnement stricte :
 - ✓ Ne pas être en compétition avec de la nourriture pour les humains ou pour nourrir les animaux
 - ✓ Ne pas être un dérivé de l'huile de palme
 - ✓ Certifiés RSB ou ISCC+
- En s'engageant sur des achats long terme, **Air France-KLM soutient le développement de la production de SAF, toujours à un état préliminaire au niveau mondial⁽¹⁾**

**destination
sustainability** 
AIRFRANCEKLM
GROUP

**-30% émissions de CO₂ par
passager/km**
en 2030 par comparaison à 2019

**10% SAF au niveau
mondial**
en 2030

(1) En 2021, la production de SAF a représenté 0,01% de la consommation mondiale de fuel



Conclusion

1

Notre activité continue de se rétablir et génère d'avantage de rentabilité

- **Chiffre d'affaires du Groupe à 500m€ au-dessus de 2019**, avec un niveau de capacité progressivement croissant
- **Coefficients de remplissage proches de ceux de 2019**
- **Forte amélioration de notre marge opérationnelle à 12,6%**, au dessus de celle de 2019 (12,0%)

2

Nous sommes sur la bonne voie pour améliorer notre trajectoire financière

- Air France-KLM conserve un **solide position de cash** avec **12.3md€ de liquidités disponibles**
- **Le désendettement va continuer activement** (à venir, remboursement partiel et anticipé du "PGE")
- **Réduction supplémentaire de la dette nette**, en retrait de 2.3md€ en comparaison de fin 2021

3

Dans un environnement aux défis croissants...

- **Environnement macro incertain** du fait des tensions géopolitiques persistantes
- **Visibilité réduite sur l'impact d'une possible récession économique**
- **Pression croissante de l'inflation**

4

Air France KLM prêt à accélérer sa transformation et à produire sa trajectoire de décarbonation

- **La transformation interne et l'optimisation de notre modèle d'affaires** reste une des priorités du Groupe
- **Maintien de la confiance et de la transparence avec nos employés**
- **Augmentation des accords d'achats de SAF** pour réaliser notre objectif de 10% d'incorporation de SAF en 2030





Annexes

Résultats au 30 Septembre 2022



9M : Résultat d'exploitation voisin de 2019






| | 9M 2022 | 9M 2021 ⁽¹⁾ | 9M 2019 | Variation versus 2021 | Variation versus 2019 |
|-------------------------------------|---------------|------------------------|---------------|--------------------------|--------------------------|
| Recettes (m€) | 19 264 | 9 477 | 20 572 | +9 787m | -1 308m |
| Dépenses carburant (mds€) | 5 184 | 1 811 | 4 118 | +3 373m | +1 066m |
| Coût salarial (m€) | 5 239 | 3 813 | 6 031 | +1 426m | - 792m |
| Autres charges d'exploitation (m€) | 6 012 | 3 935 | 7 160 | +2 077m | -1 148m |
| EBITDA (m€) | 2 829 | - 82 | 3 263 | +2 911m | - 434m |
| Résultat d'exploitation (m€) | 1060 | -1 804 | 1 046 | +2 864m | + 14m |
| Marge d'exploitation | 5,5% | -19,0% | 5,1% | +24,5 pt | +0,4 pt |
| Résultat net, part du groupe (m€) | 232 | -3 164 | 135 | +3 396m | + 97m |



(1) Les chiffres retraités incluent le changement des principes comptables pour les pensions (interprétation de l'IAS19)



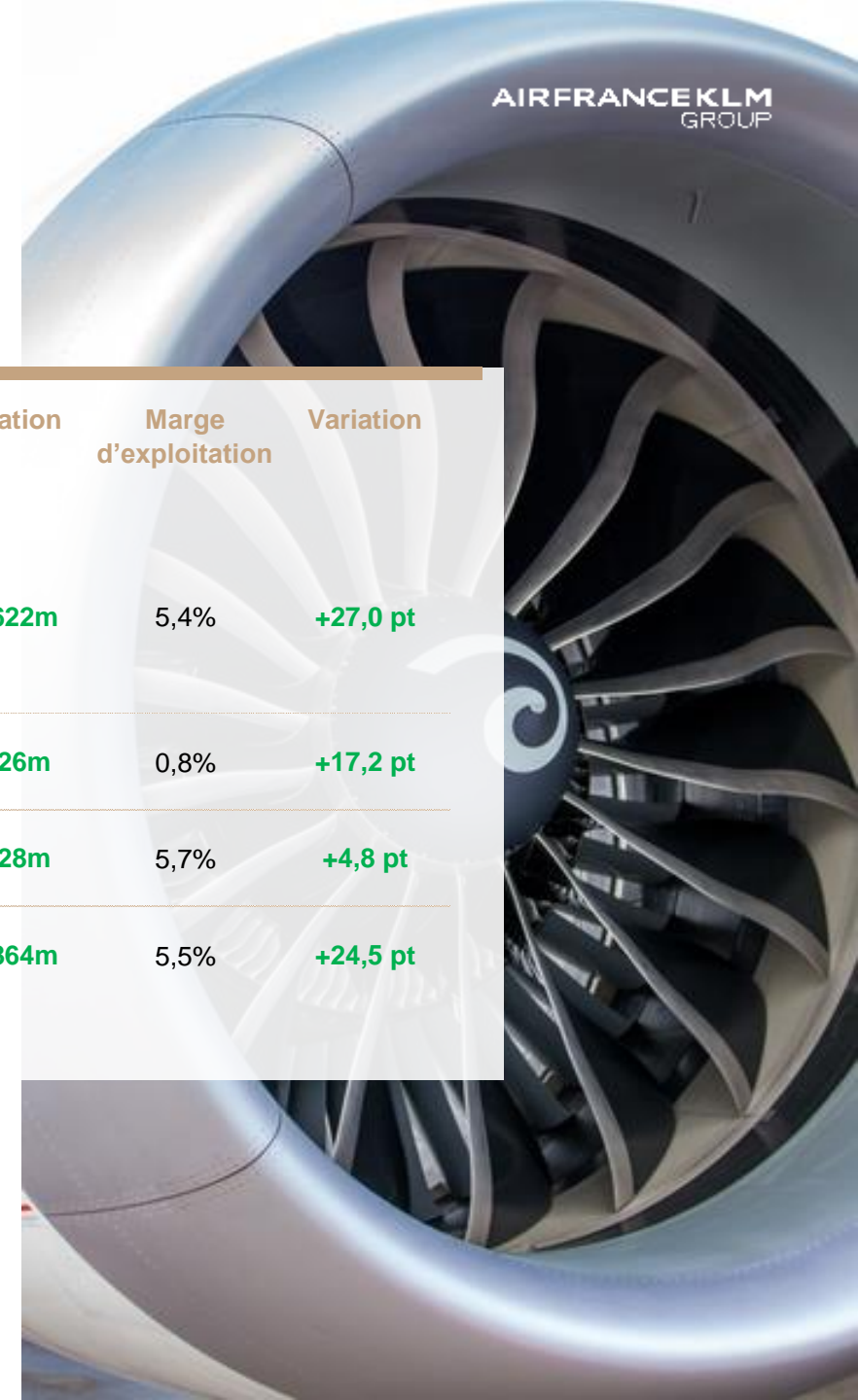
9M: Toutes les activités ont un résultat d'exploitation positif

| 9M 2022 versus 9M 2021 | Capacité ⁽¹⁾ | Recette unitaire ⁽²⁾ Change const. | Recettes (m€) | Variation | Résultat d'exploitation (m€) | Variation | Marge d'exploitation | Variation |
|------------------------|--|--|------------------|----------------|------------------------------------|----------------|-------------------------|-----------------|
| Réseaux |  +48,7% | +69,8% | 13 896 | +155,3% | 894 | +2 622m | 5,4% | +27,0 pt |
| |  +17,8% ⁽³⁾ | -16,4% | 2 658 | +3,5% | | | | |
| Transavia |  +104,9% | +24,1% | 1 705 | +148,9% | 13 | + 126m | 0,8% | +17,2 pt |
| Maintenance |  | | 984 | +29,4% | 147 | + 128m | 5,7% | +4,8 pt |
| Groupe |  +54,3% | +35,8% | 19 264 | +103,3% | 1 060 | +2 864m | 5,5% | +24,5 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)

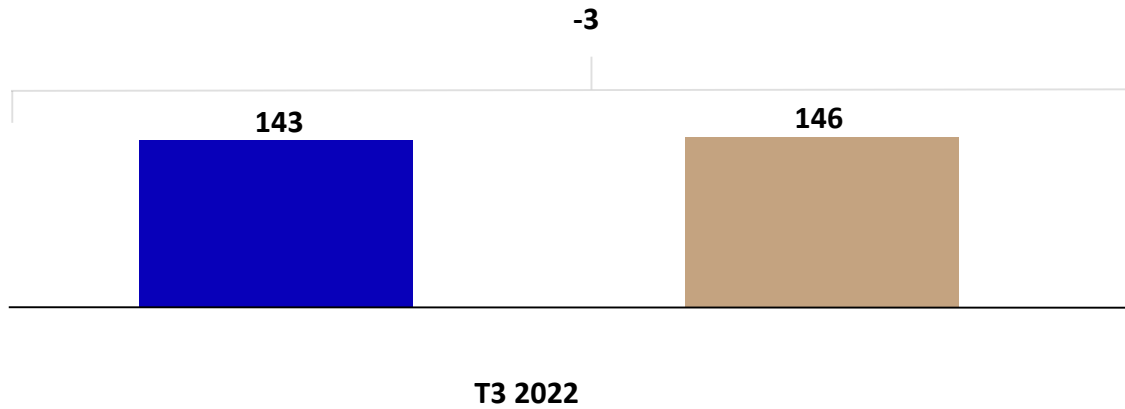
(3) La capacité des avions de passagers utilisés pour le fret uniquement est basée sur la charge utile théorique sans passagers





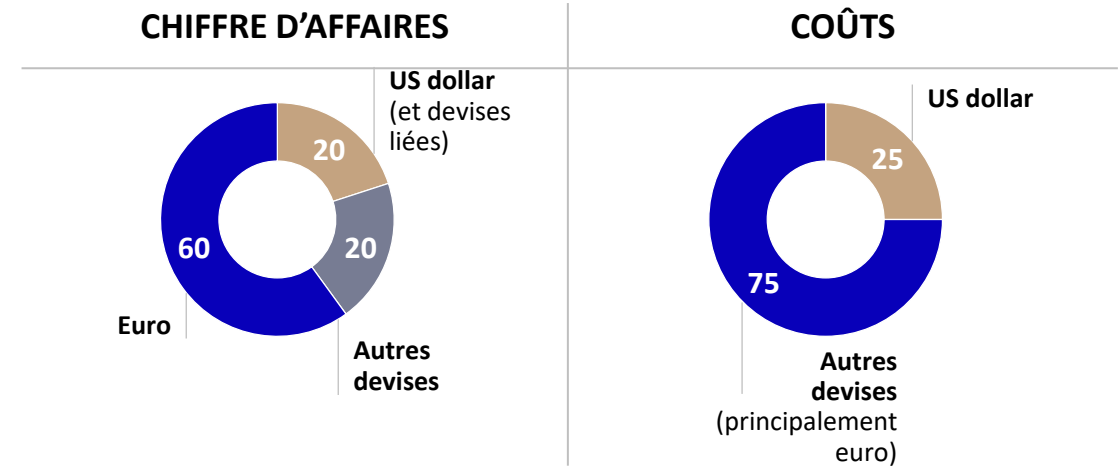
Impact des taux de change sur le résultat d'exploitation

Effet change
sur les recettes 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

Chiffre d'affaires et coûts par devise Année 2021

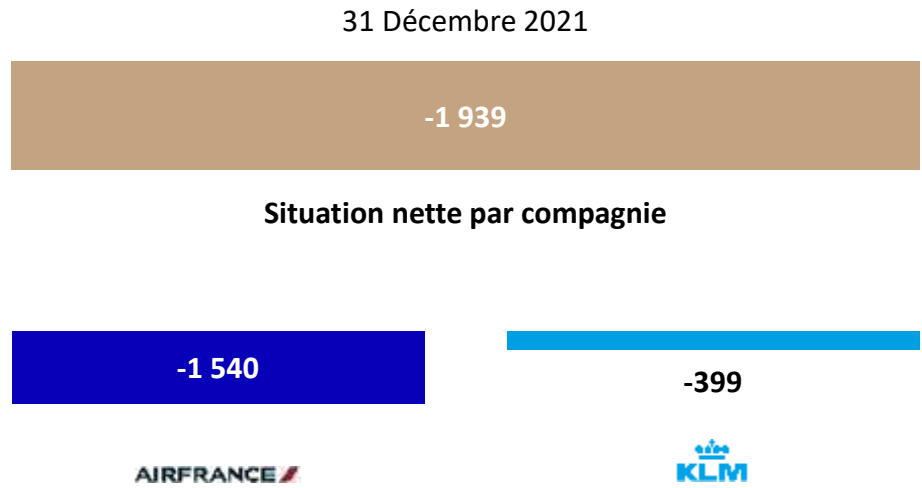




Détails des engagements pour les retraites au 30 septembre 2022



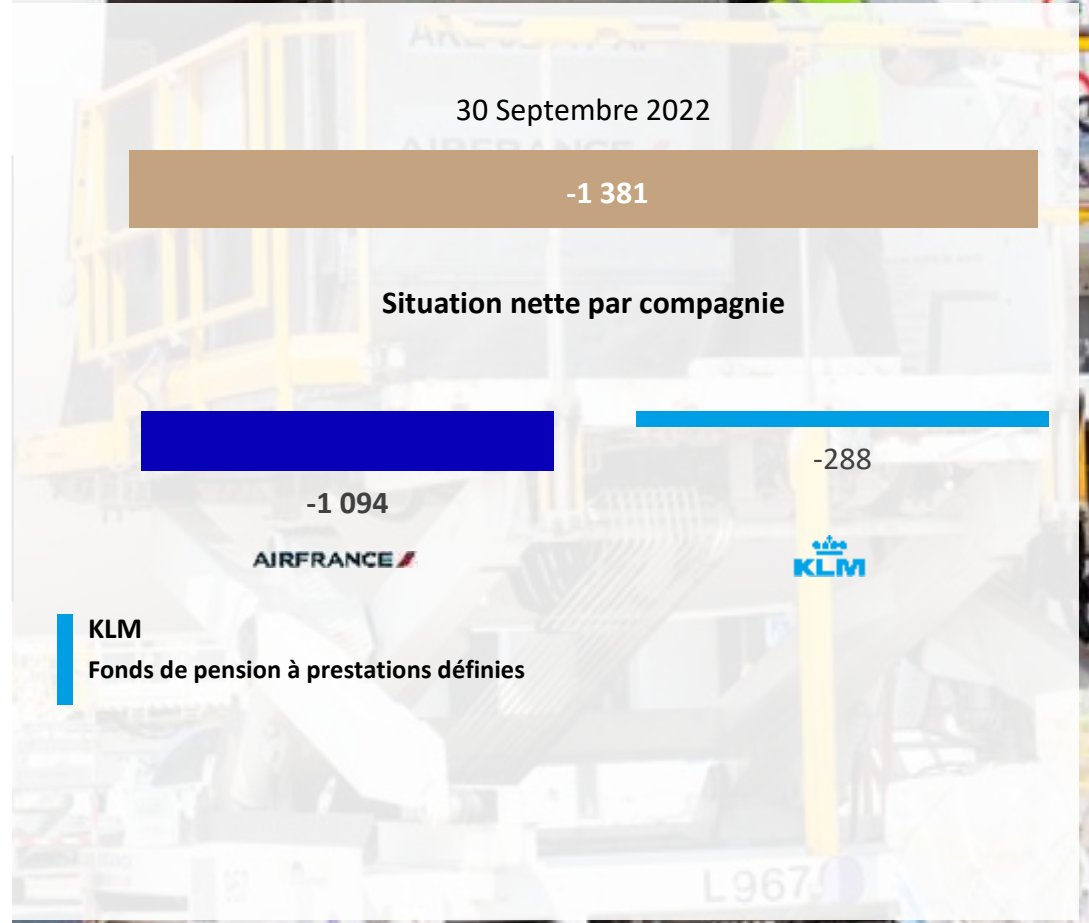
En m€



Air-France

Indemnités de cessation de services (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

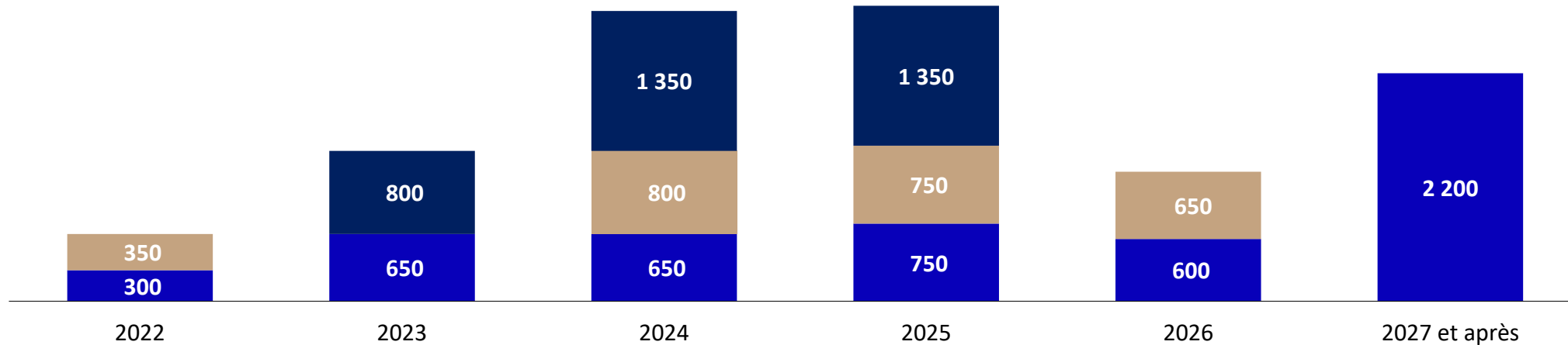
Fonds de pension à prestations définies



Profil du remboursement de la dette au 30 septembre 2022

Profil du remboursement de la dette⁽¹⁾

En m€



Air France-KLM obligations senior

Octobre 2022² :

AFKL 3,75% (350m€)

Mars 2024 :

AFKL 0,125% (500m€)

Convertible
« Océane »)

Janvier 2025

AFKL 1,875% (750m€)

Décembre 2026 :

AFKL 4,35% 145m\$ (~145m€)

June 2024-26:

AFKL 3,0% 300m€ in 2024

AFKL 3,875% 500m€ in 2026

Aide de l'État français³

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

Autres dettes à long terme émises par AF et KLM :

Principalement sécurisées par leurs actifs

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

(2) En octobre 2022, les obligations Air France KLM à 3,75% ont été complètement remboursées

(3) En novembre 2022, le remboursement partiel et anticipé du PGE changera le profil de désendettement