

# Air France-KLM

## Assemblée générale AFKLM du 26 mai 2021

### Réponses aux questions écrites additionnelles des actionnaires

#### Remarque préalable

En complément du dispositif légal des questions écrites et afin de favoriser le dialogue avec les actionnaires pendant l'Assemblée générale, une boîte de dialogue a été mise à la disposition des actionnaires sur le site internet [www.airfranceklm.com](http://www.airfranceklm.com) en se connectant sur le *webcast* de l'Assemblée (<https://www.yuca.tv/fr/air-france-klm/assemblee-generale-2021>) du 24 au 26 mai 2021.

Le texte des questions a été résumé (sans en dénaturer le sens) dès lors qu'il n'est pas utile de les reprendre *in extenso* pour leur bonne compréhension.

<b>Recapitalisation .....</b>	<b>2</b>
<b>Ressources Humaines.....</b>	<b>3</b>
<b>Affaires publiques .....</b>	<b>4</b>
<b>Flotte .....</b>	<b>5</b>
<b>RSE .....</b>	<b>6</b>
<b>Stratégie.....</b>	<b>7</b>
<b>Actionnariat .....</b>	<b>8</b>
<b>Divers.....</b>	<b>9</b>

## Recapitalisation

### **1. Une participation des salariés au capital sera-t-elle envisagée dans le cadre d'une prochaine augmentation de capital ?**

Les modalités précises des prochaines étapes de la recapitalisation du Groupe ne sont pas arrêtées. Les résolutions financières votées à l'Assemblée Générale permettent d'étudier un spectre très large de solutions dont une offre réservée aux salariés pourrait éventuellement faire partie. La 35<sup>ème</sup> résolution soumise au vote des actionnaires vise précisément l'actionnariat salarié.

### **2. Pouvez-vous rappeler la ventilation des bénéficiaires de la dernière augmentation de capital ?**

Le communiqué de presse du 19 avril 2021, disponible sur le site internet [www.airfranceklm.com](http://www.airfranceklm.com) (onglet Finance/ Actualités financières/ Communiqués), donne le détail complet du résultat de l'augmentation de capital. 75% des nouveaux titres représentant 782m€ ont été souscrits par des actionnaires existants durant la période de délai de priorité, 25% représentant 252m€ ont été alloués lors du placement privé. L'Etat français et China Eastern Airlines ont souscrit 57% du total des actions nouvelles.

### **3. Comment le Groupe entend-il rééquilibrer son bilan, suite aux aides importantes dont le Groupe a pu bénéficier ?**

Le Groupe prévoit de ramener son ratio d'endettement (Net debt/EBITDA) à un niveau de 2 à horizon 2023. Cette cible sera atteinte par la conjonction de deux effets. D'une part le redressement des résultats opérationnels du groupe en sortie de crise, accéléré par le déploiement de l'ensemble des plans de transformation et de la réduction des coûts associée. D'autre part la réduction de la dette nette et le renforcement des fonds propres, à travers des opérations financières dans le cadre des résolutions votées lors de l'Assemblée générale du 26 mai 2021.

## Ressources Humaines

### **1. Pouvez-vous nous donner des clarifications sur le projet « supply chain », que pensez-vous de mettre en place un audit ?**

Le projet "supply chain" est un projet Maintenance reposant sur trois piliers principaux. Le premier consiste à revoir les services de transport et de logistique de et vers les centres industriels français. Le deuxième repose sur l'optimisation des flux sur les plates-formes de Paris. Enfin, le troisième pilier se concentre sur l'amélioration de la gestion des données.

L'objectif final est l'amélioration continue de notre compétitivité et de notre niveau de service pour nos sociétés mères et nos clients externes.

Pour gérer ce projet, nous sommes soutenus par une agence de conseil indépendante.

### **2. Pourquoi recruter en externe pour remplacer les cadres supérieurs partis dans le cadre des départs volontaires ? N'avez-vous pas les talents nécessaires en interne ?**

En raison de la crise de la Covid-19 et compte-tenu du contexte de PDV PSE et APLD, les embauches externes au sein d'Air France sont gelées. Depuis le début de l'année 2021, nous avons cependant dû recruter des profils expert qui étaient exclus du PDV PSE et pour lesquels nous n'avons pas les compétences en interne ni la capacité de former dans les délais requis.

## Affaires publiques

### 1. Le terminal 4 de l'aéroport de Paris-CDG étant abandonné, quelles sont les alternatives envisagées ?

Le Gouvernement et Aéroports de Paris ont annoncé l'abandon du projet de Terminal 4 tel qu'il avait été initialement conçu. La crise du COVID-19 et les ambitions de l'Union européenne sur le plan environnemental ont en effet des conséquences sur l'évolution du trafic sur la plateforme de Roissy ainsi que sur son organisation. Dans ce contexte, Air France, ADP et les autorités françaises réfléchissent aux différentes solutions permettant dans le futur de concilier un développement optimal du hub de Roissy tout en prenant en compte au mieux les évolutions (comme l'intermodalité ou l'intégration des nouvelles générations d'avions électriques ou à hydrogène) permettant une atteinte de nos objectifs environnementaux.

### 2. Pourriez-vous commenter sur le vol Ryanair qui a été contraint d'atterrir à Minsk (Biélorussie) ? Cette situation a-t-elle des implications sur l'aviation en général ?

Air France et KLM ont fait les déclarations suivantes concernant le vol de Ryanair :

#### Déclaration de KLM en date du 24 mai 2021 :

*« Suite à l'incident du 23 mai, KLM Royal Dutch Airlines a immédiatement procédé à son évaluation interne habituelle des risques et a consulté les autorités compétentes. La conclusion commune a été qu'il n'y a pas de risques pour la sécurité, ce qui implique qu'il n'y a pas de raison impérieuse de suspendre les opérations aériennes de KLM au-dessus du Belarus.*

*Depuis lors, KLM a pris note de l'appel du Premier ministre Rutte, avant la prochaine réunion de l'UE, à suspendre les opérations aériennes au-dessus de la Biélorussie jusqu'à nouvel ordre. KLM tiendra compte de cet appel, y compris pour les vols en partage de code vers Minsk exploités par Belavia. »*

#### Déclaration d'Air France

*« Air France a pris connaissance des conclusions du Conseil Européen et suspend en conséquence jusqu'à nouvel ordre le survol de l'espace aérien biélorusse par ses appareils.*

*Air France suit en permanence l'évolution de la situation géopolitique des territoires desservis et survolés par ses appareils et applique strictement la réglementation. »*

## Flotte

### **1. Quelle est la place du développement durable dans le renouvellement de la flotte moyen-courrier (notamment le remplacement des B737-NG) ?**

C'est un rôle majeur. L'introduction progressive des avions de nouvelle génération fait partie du plan stratégique du Groupe, avec une trajectoire environnementale ambitieuse mais réaliste, permettant une réduction significative des émissions de CO2 et de bruit.

### **2. L'exploitation des Airbus A321XLR ou équivalent, offre-t-elle de nouvelles opportunités de marchés / ouverture de nouvelles lignes ?**

Nous étudions attentivement ce programme, cet avion moyen-courrier est très efficace pour opérer certaines lignes long-courriers (mais avec un rayon d'action limité), ce qui permet de réduire les coûts d'exploitation par siège. Néanmoins, la priorité du Groupe est actuellement de rationaliser la flotte et de réduire le nombre de types d'avions en exploitation.

### **3. Quelle partie de la flotte d'Air France-KLM est exploitée dans le cadre d'un contrat de location et comment les bailleurs ont-ils soutenu le groupe Air France-KLM ?**

51% de la flotte est sous contrat de location-exploitation, ce qui apporte une grande flexibilité dans la gestion de la flotte. Le groupe Air France-KLM travaille avec de nombreux bailleurs, avec une relation très forte, ce qui est utile dans la crise internationale actuelle, offrant une flexibilité et des négociations commerciales positives.

## RSE

### **1. Le Groupe a-t-il l'intention d'investir dans des avions zéro émission (hydrogène ou électrique) ?**

Air France-KLM encourage activement l'émergence de différentes avancées technologiques qui peuvent contribuer à répondre à nos ambitions de dé-carbonisation. Les nouveaux avions électriques et (hybrides) à hydrogène qui conviendront à notre gamme de vols ne sont pas attendus avant 2035 voire au-delà, nous continuons donc à suivre de près ces développements pour le moment.

## Stratégie

### 1. Quel est l'avenir de Hop! ?

HOP! va se recentrer sur l'alimentation des hubs de Paris-Charles de Gaulle et Lyon, avec une flotte d'environ 32 appareils.

### 2. Pourquoi ne pas fusionner Hop ! et Air France d'une part, et KLM Cityhopper et KLM, d'autre part afin d'obtenir plus de flexibilité ?

La stratégie du Groupe n'est pas de fusionner les compagnies mais plutôt de renforcer la spécialisation de chacune sur son segment, en tirant parti de ses spécificités et de son positionnement. Les compagnies régionales du Groupe sont organisées pour assurer l'alimentation des hubs et se positionner sur des petits flux, sur lesquels leurs appareils de capacité plus réduite sont adaptés.

### 3. Pourquoi ne pas créer une compagnie dédiée au court-courrier France, indépendante de Transavia ?

Air France est une compagnie de réseau, dont une partie importante de l'activité repose sur le trafic en correspondance, en partie en provenance du court-courrier. Il n'est donc pas pertinent de scinder cette activité qui demeure contributive au reste du réseau Air France. Le marché domestique a enregistré des pertes importantes ces dernières années et subit une concurrence accrue des compagnies low cost et du train. Les axes prioritaires de redressement de cette activité retenus par le Groupe Air France sont la restructuration et le déploiement de Transavia, qui développe des routes intérieures au départ d'Orly et de région à région.

## Actionnariat

### 1. Quand Air France-KLM sera-t-elle en mesure de verser des dividendes ?

A l'occasion de du « *capital markets day* » de novembre 2019, le Groupe a indiqué qu'un dividende pourrait être versé à partir du moment où le résultat opérationnel dépasserait à nouveau les 1,9 milliard d'euros.

Cette *guidance* a été faite avant le début de la crise COVID et les conséquences qu'elle a eues sur l'ensemble de l'industrie. Depuis le début de la crise, aucune *guidance* n'a été donnée sur le sujet. Par ailleurs, aux termes de la décision de la Commission Européenne du 5 avril 2021 relative à la recapitalisation d'Air France et d'Air France – KLM, tant que les mesures de recapitalisation n'ont pas été remboursées intégralement, Air France – KLM ne peut pas distribuer de dividendes.



## Divers

### 1. Les documents relatifs à l'Assemblée générale d'Air France-KLM (brochure de convocation, DEU, ...) ont-ils été envoyés aux actionnaires sous format papier ?

L'Assemblée générale s'étant tenue à huis clos, hors la présence de ses actionnaires ou des personnes ayant le droit d'y assister, en raison de la crise sanitaire, et dans le cadre des engagements durables du Groupe, l'ensemble des documents y afférant sont disponibles dans leur format électronique sur le site du Groupe : <https://www.airfranceklm.com/fr/finance>.

Plus spécifiquement, le document d'enregistrement universel 2020 du Groupe a été déposé auprès de l'AMF au nouveau format unique européen dans sa version française. Vous le retrouverez ci-après dans sa version électronique avec liseuse : [Document d'enregistrement universel 2020 Air France-KLM](#)

Par ailleurs, les actionnaires inscrits au nominatif ont été convoqués, selon le cas, par voie électronique ou postale. Les actionnaires ayant opté pour une convocation papier, ont reçu un exemplaire de la brochure dans le courrier postal contenant leur convocation. La brochure de convocation est également disponible sur le site internet d'Air France-KLM ([www.airfranceklm.com](http://www.airfranceklm.com), onglet Finance/Actionnaires/Assemblée-générale) et est directement accessible via le lien suivant : [Avis de convocation 2021 Air France-KLM](#) ([airfranceklm.com](http://airfranceklm.com)).