

AIR FRANCE KLM

Résultats du 3^{ème} trimestre 2008-09

13 février 2009



Les faits marquants du trimestre

- ✦ Accentuation de la crise économique entraînant :
 - ▶ une baisse du trafic affaires qui affecte l'activité passage
 - ▶ une détérioration de l'activité cargo
- ✦ Impact défavorable des couvertures pétrole sur les résultats
- ✦ Partenariat stratégique avec Alitalia et prise de contrôle de Martinair
- ✦ Forte position de trésorerie

Les chiffres clés

	2008-09 3 ^{ème} trimestre	2008-09 9 mois
+ Chiffre d'affaires :	5,97 Md€ (-)	18,96 Md€ (+3%)
+ Résultat d'exploitation :	-194 m€ (ns)	445 m€ (-69,3%)
+ Marge d'exploitation ajustée :	-	3,2% (-5,5 pts)
+ Résultat net :	-505 m€ (ns)	-309 m€ (ns)
+ Résultat net économique* :	-294 m€ (ns)	103 m€ (ns)

* Résultat net retraité des éléments non récurrents et non monétaires liés à la valorisation au prix de marché des dérivés

AIR FRANCE KLM

Activité

Pierre-Henri Gourgeon

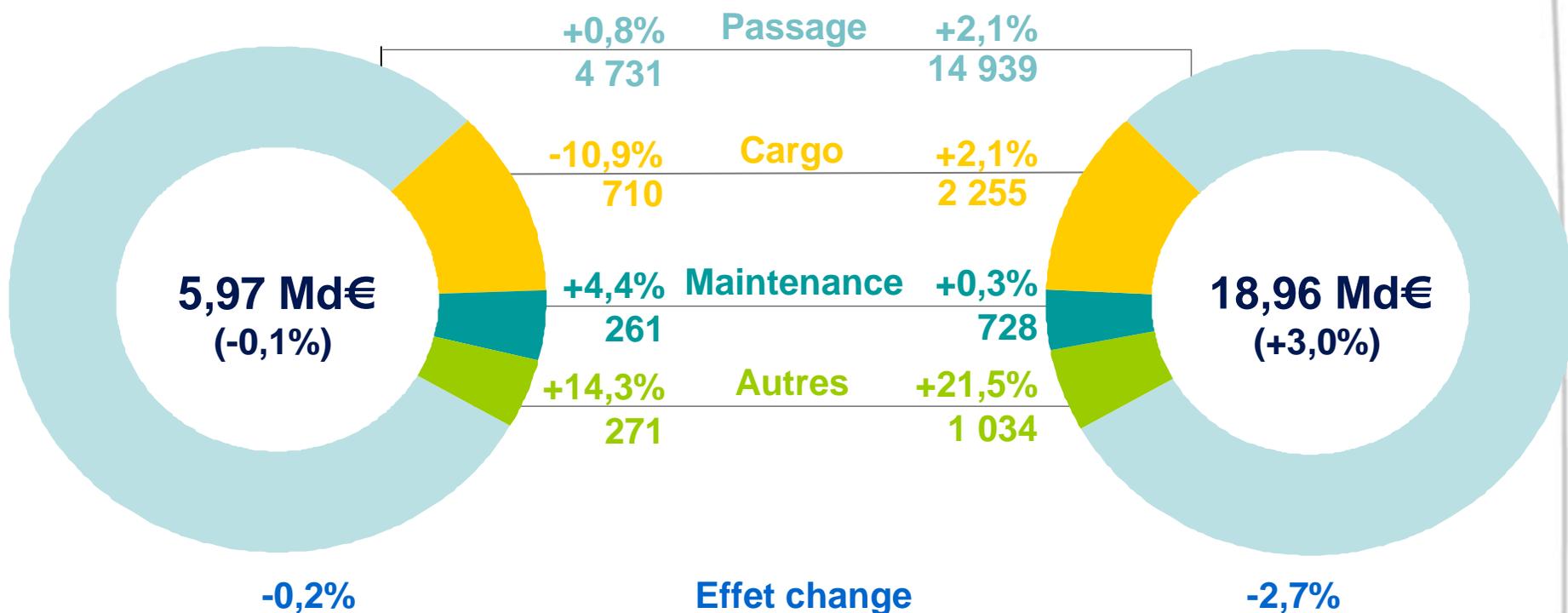
Directeur général



Répartition du chiffre d'affaires

3^{ème} trimestre 2008-09
en m€

Avril-décembre 2008
en m€



Activité passage

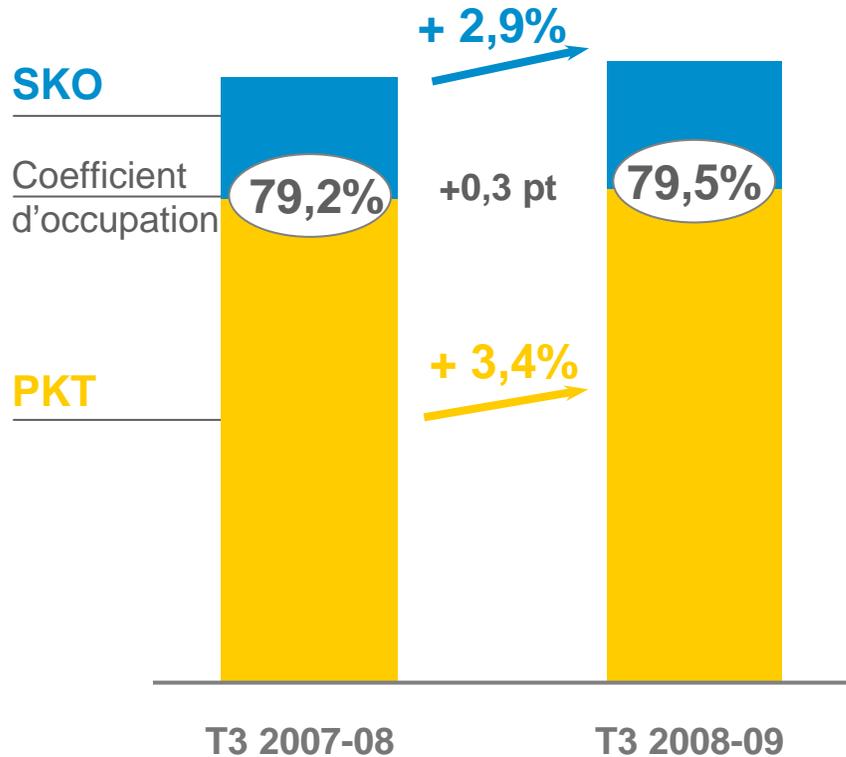
- ✦ Bonne tenue des coefficients d'occupation
 - Adaptation rapide des capacités
 - Performance meilleure que l'industrie
- ✦ Des performances contrastées entre les différents réseaux
 - Long-courrier : résistance meilleure que l'industrie grâce à l'équilibre du réseau et l'efficacité des hubs
 - Moyen-courrier : conjoncture très difficile sur le marché domestique français
- ✦ Tassement de la recette unitaire
 - Baisse du trafic affaires non compensée totalement par la meilleure résistance de la classe économique

Maintien du coefficient d'occupation au 3^{ème} trimestre

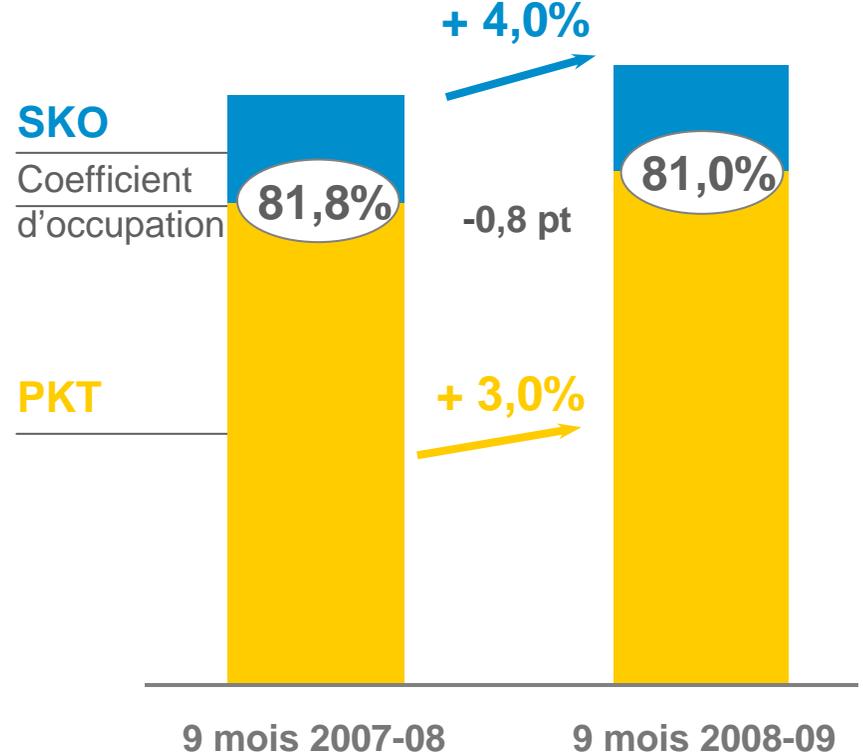
3^{ème} trimestre y/c VLM

Avril-décembre 2008
y/c VLM

18,1 millions de passagers (+1,2%)

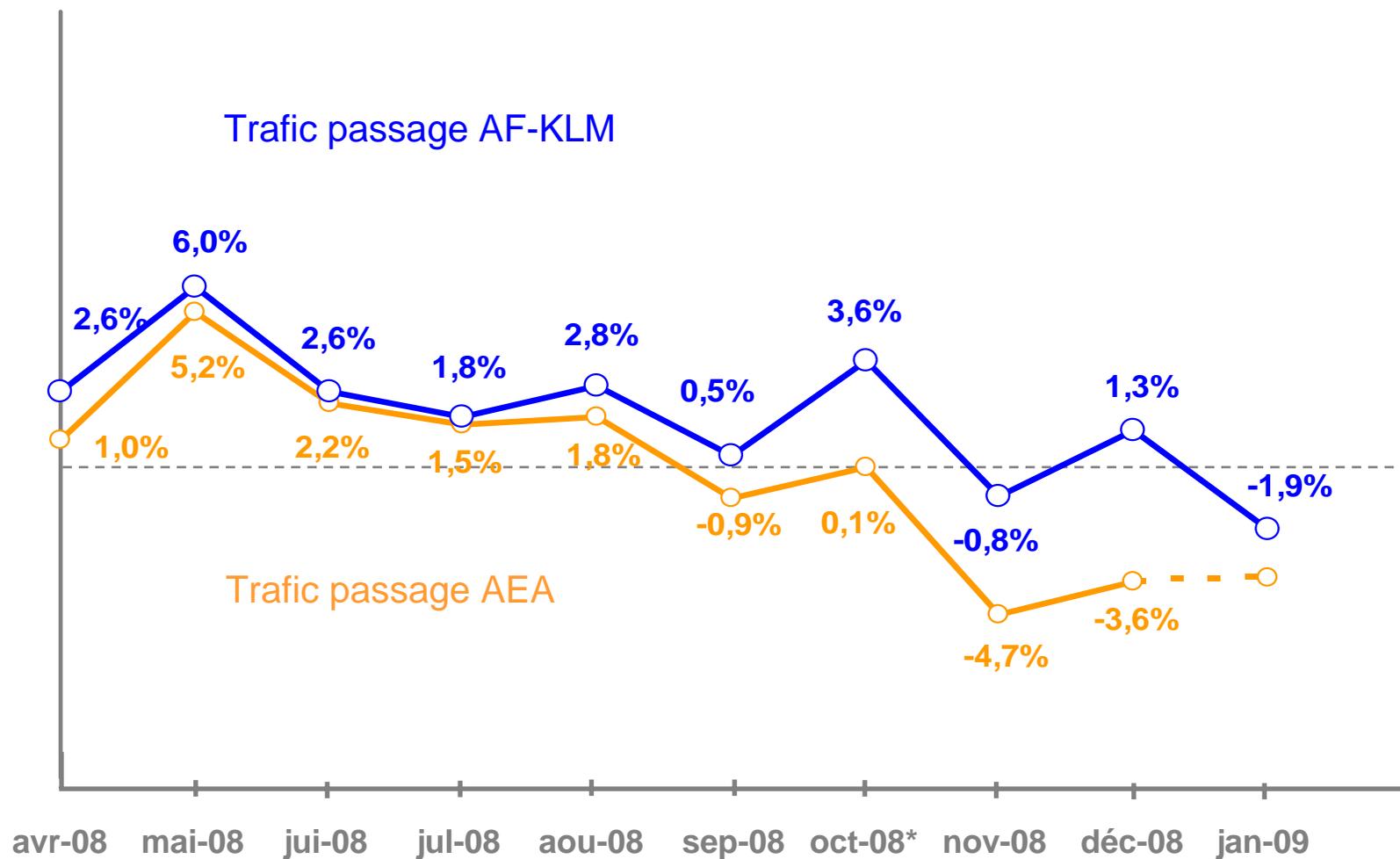


58,6 millions de passagers (+1,6%)



Air France-KLM : une meilleure performance que l'ensemble du secteur

Evolution PKT en %



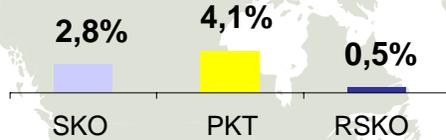
* Chiffres Air France-KLM hors impact grève Air France d'octobre 2007

Une performance soutenue par notre réseau long-courrier

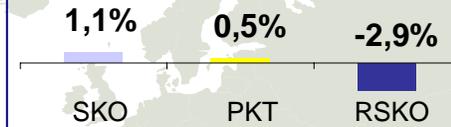
3^{ème} trimestre 2008-09 (VLM inclus)

RSKO hors change : 7,01cts d'€

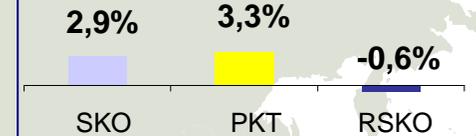
Amérique du nord



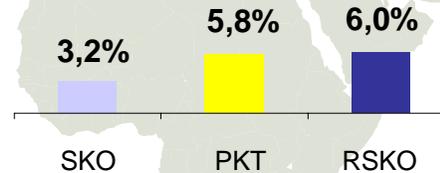
Europe (moyen-courrier)



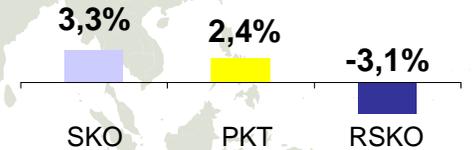
Total



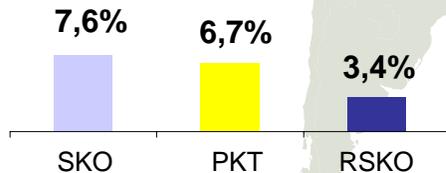
Afrique & Moyen Orient



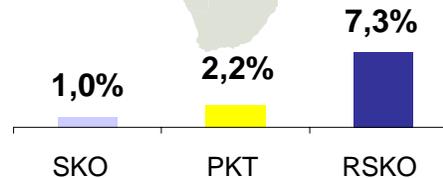
Asie



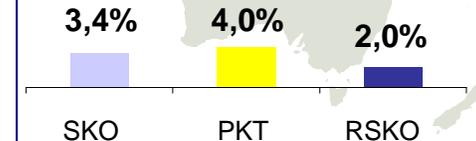
Amérique latine



Caraïbes & océan indien



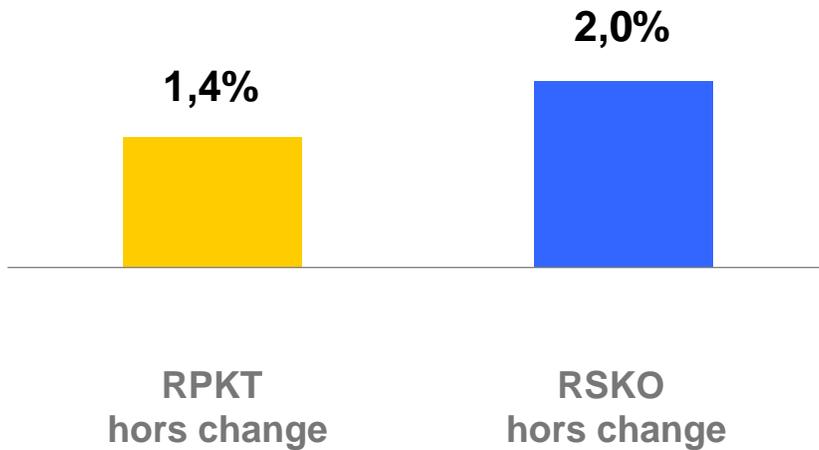
Total long-courrier



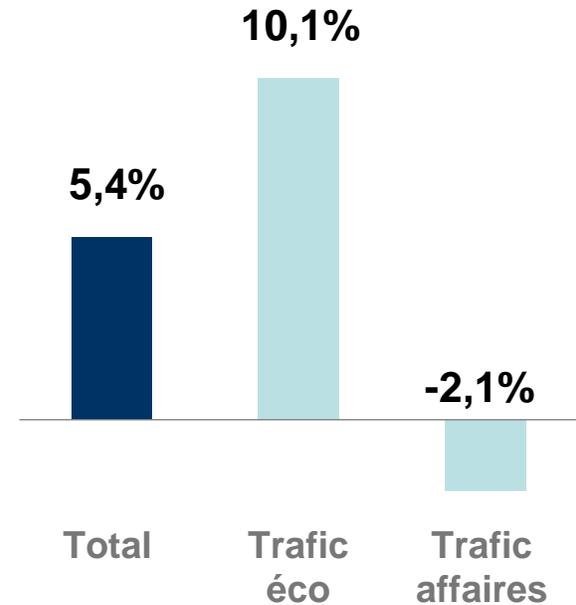
Résistance des recettes unitaires long-courrier malgré un mix moins favorable

3^{ème} trimestre 2008-09

Recettes unitaires long-courrier

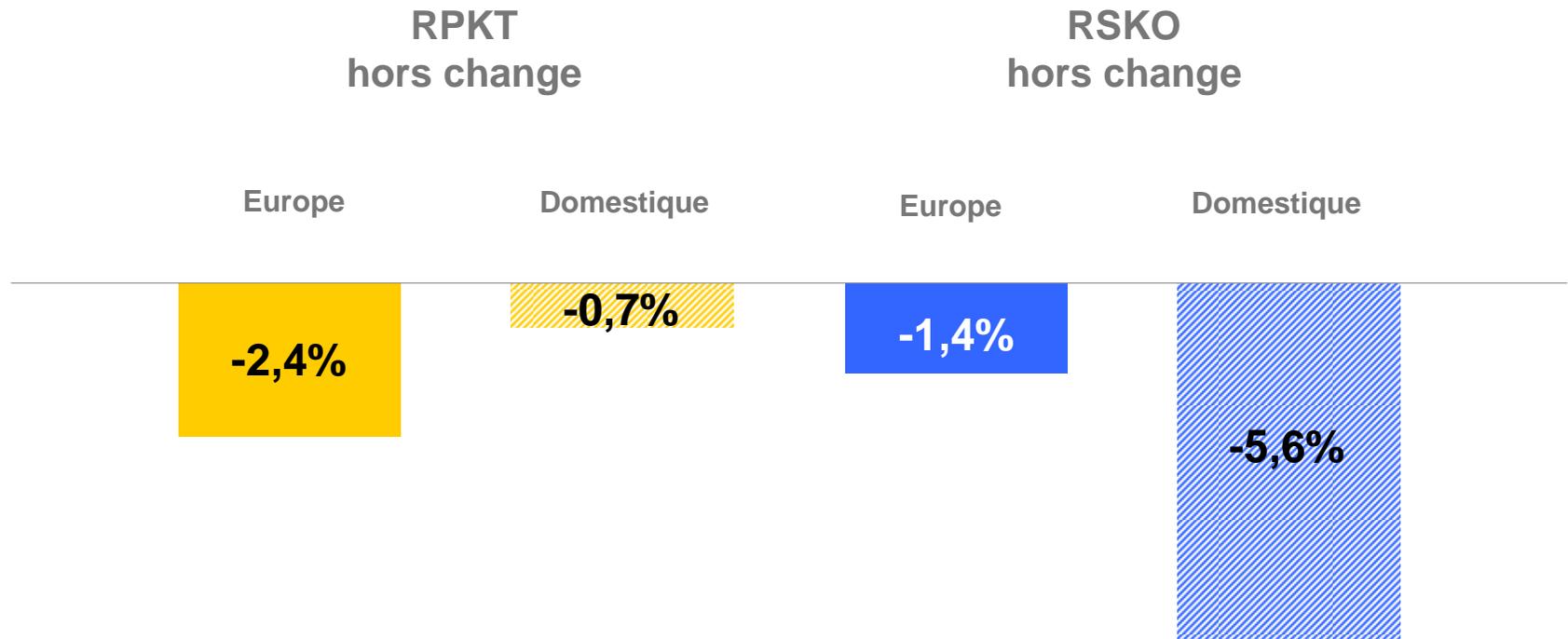


Chiffre d'affaires long-courrier hors change



Le réseau moyen-courrier souffre de la mauvaise conjoncture sur le marché domestique français

Recettes unitaires
(3^{ème} trimestre 2008-09)

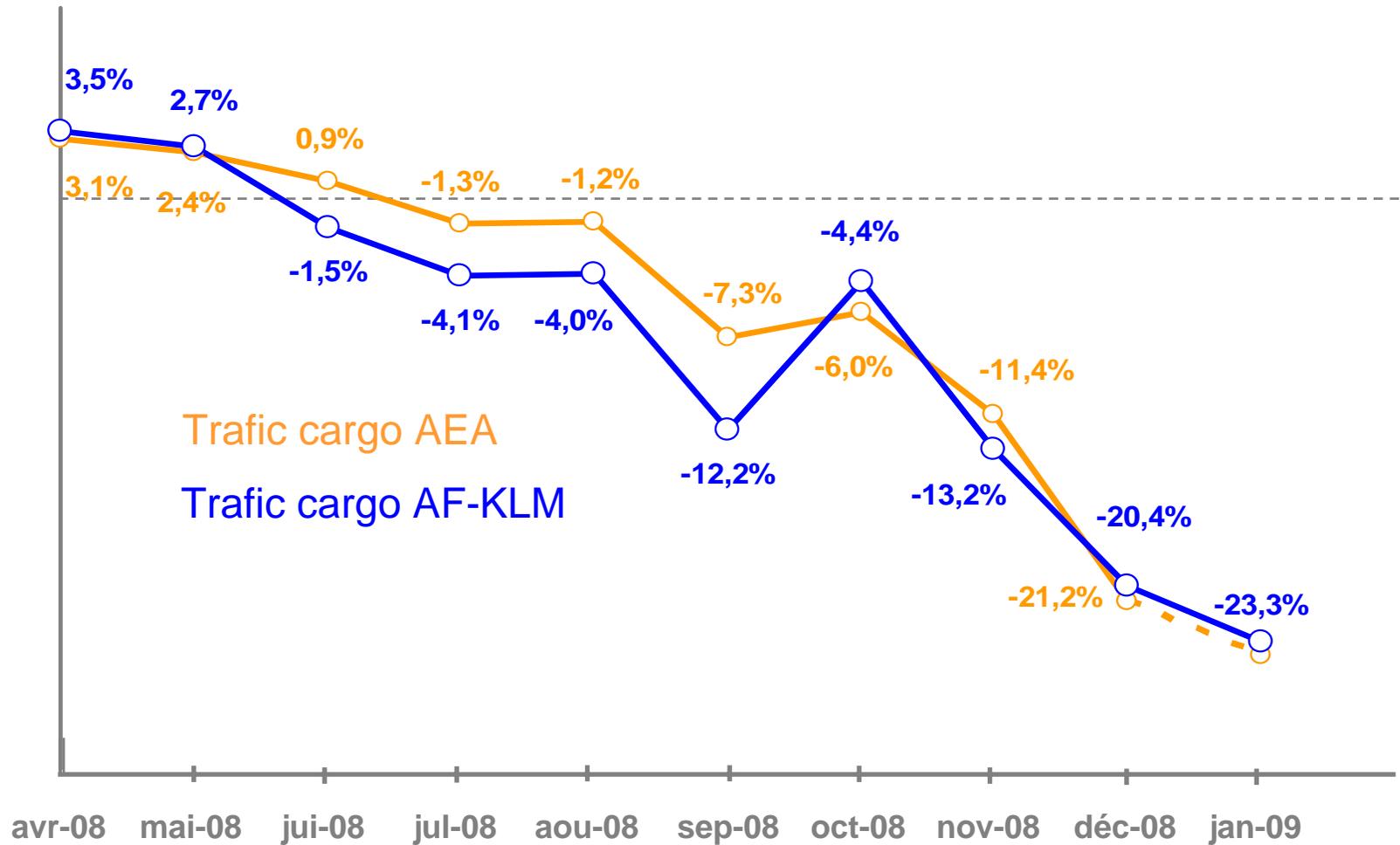


Activité cargo

- ✦ Une dégradation forte de l'activité depuis le mois de septembre en ligne avec l'ensemble du secteur
- ✦ Baisse des capacités
- ✦ Faiblesse des recettes
 - Surcapacités dans l'aérien et le maritime
 - Disparition des surcharges fuel

Le ralentissement brutal des échanges internationaux impacte fortement l'industrie du cargo aérien

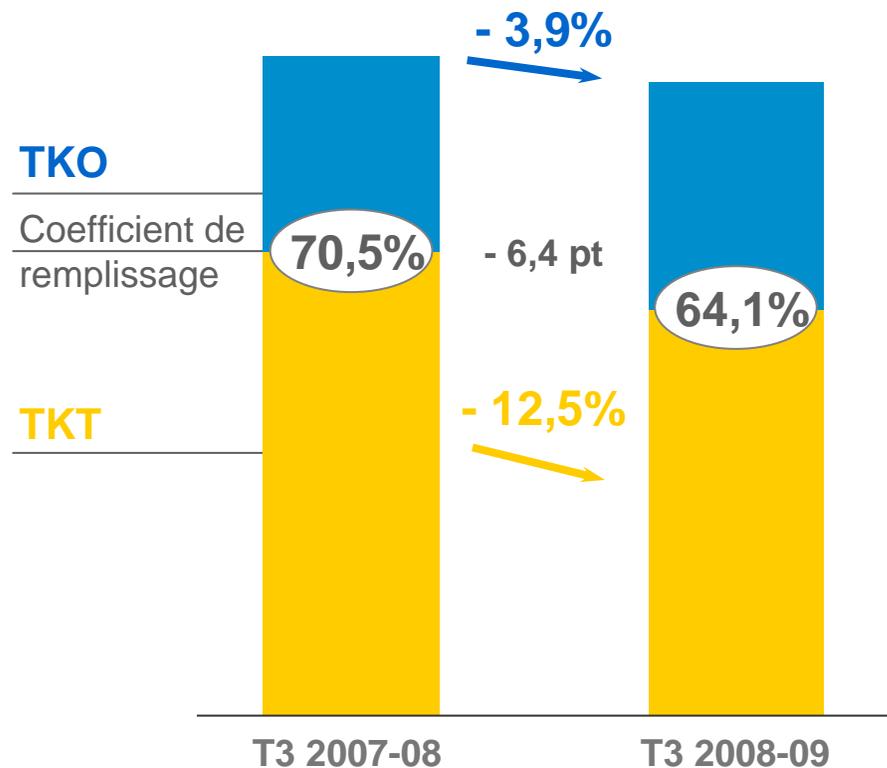
Evolution TKT en %



Détérioration de l'activité cargo accompagnée d'une forte baisse des recettes unitaires

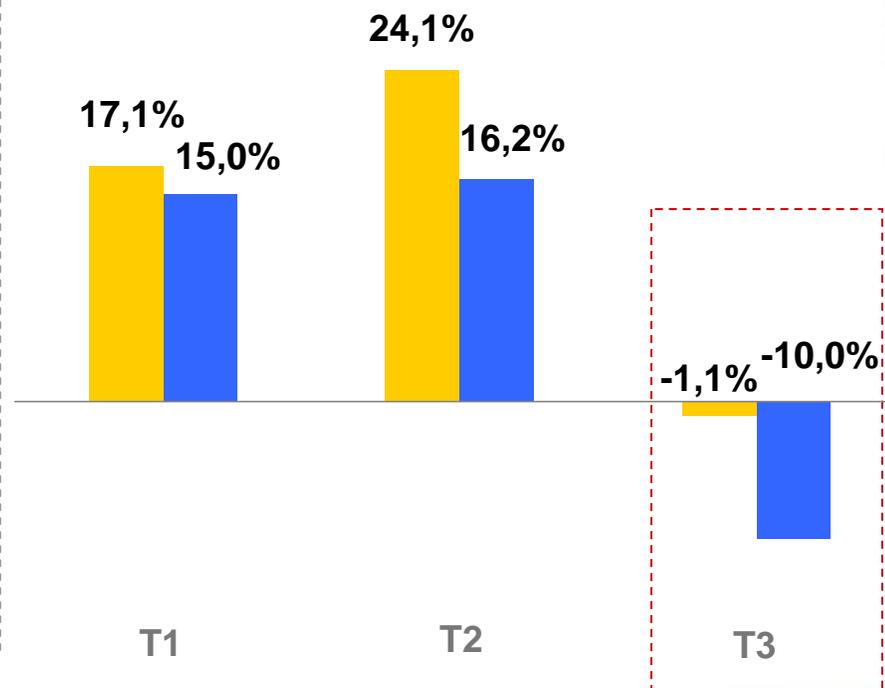
3^{ème} trimestre 2008-09

Activité



Recettes unitaires

■ TKT hors change ■ TKO hors change



AIR FRANCE KLM

Résultats

Philippe Calavia

Directeur général délégué
aux affaires économiques et financières



Résultats du 3^{ème} trimestre

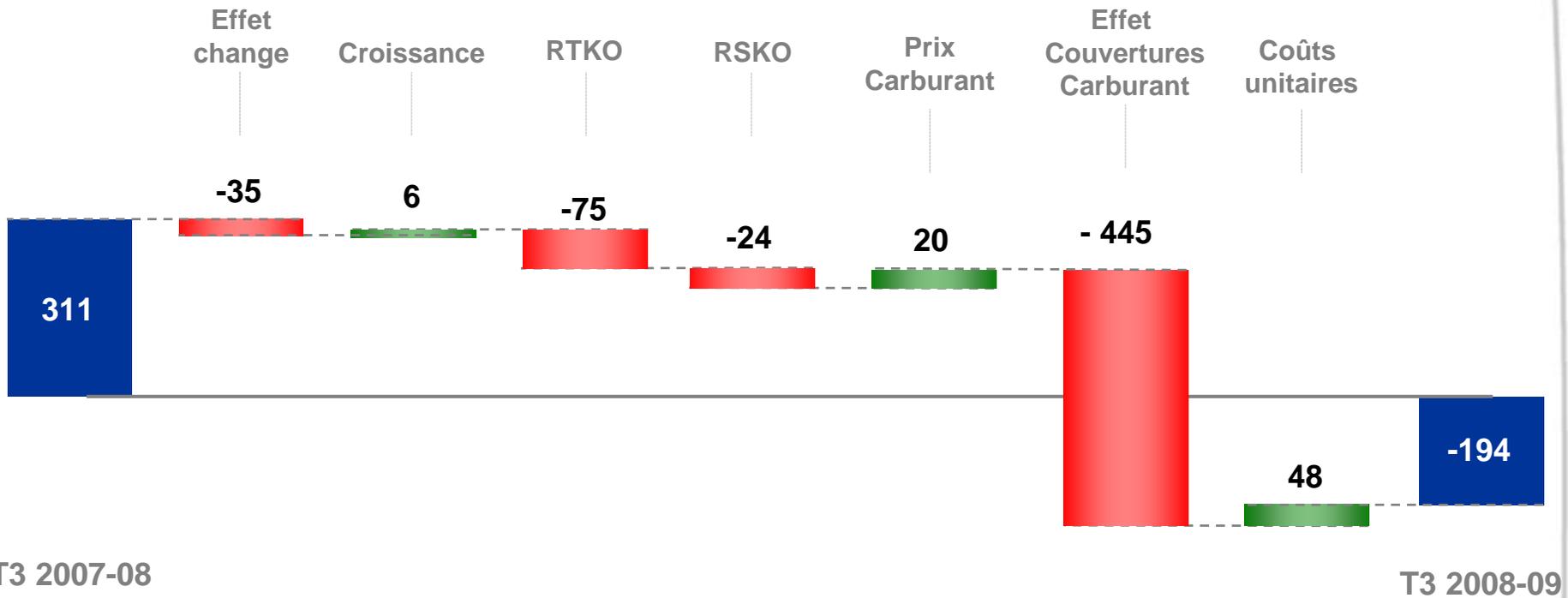
En m€

	T3 2008-09	T3 2007-08	%
Chiffre d'affaires	5 973	5 976	(0,1)
Charges d'exploitation courantes	(6 167)	(5 665)	+8,9
Résultat d'exploitation	(194)	311	ns
<i>Marge d'exploitation</i>	-3,3%	5,2%	(8,5 pts)
<i>Marge d'exploitation ajustée*</i>	-2,3%	6,1%	(8,4 pts)
Autres produits et charges non courants	(37)	17	ns
Résultat des activités opérationnelles	(231)	328	ns
Coût de l'endettement financier net	(33)	(32)	ns
Autres produits & charges financiers	(388)	(85)	ns
Impôts	203	(63)	ns
Autres	(56)	(9)	ns
Résultat net part du groupe	(505)	139	ns

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

Fort impact du carburant sur l'évolution du résultat d'exploitation

En m€



Résultats des neufs premiers mois

En m€

	9m 2008-09	9m 2007-08	%
Chiffre d'affaires	18 956	18 410	+3,0
Charges d'exploitation courantes	(18 511)	(16 959)	+9,2
Résultat d'exploitation	445	1 451	(69,3)
<i>Marge d'exploitation</i>	2,3%	7,9%	(5,6 pts)
<i>Marge d'exploitation ajustée*</i>	3,2%	8,7%	(5,5 pts)
Autres produits et charges non courants	(14)	353	ns
Résultat des activités opérationnelles	431	1 804	(76,1)
Coût de l'endettement financier net	(54)	(79)	(31,6)
Autres produits & charges financiers	(815)	8	ns
Impôts	184	(409)	ns
Autres	(55)	(34)	ns
Résultat net part du groupe	(309)	1 290	ns

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

Résultat net retraité des éléments non récurrents et non monétaires

En m€	9m 2008-09	9m 2007-08
Résultat net	(309)	1 290
Neutralisation de l'impôt	(184)	409
Résultat net avant impôt	(493)	1 699
Eléments non récurrents	14 ¹	(353) ²
Eléments non cash ³	575	(36)
Résultat économique avant impôt	96	1 310
Impôt	(29)	(398)
Quote-part sociétés mises en équivalence (éléments non-récurrents)	36 ⁴	12 ⁵
Résultat net économique	103	924

(1) Principalement une reprise d'écart d'acquisition négatif

(2) Principalement une plus value sur WAM (ex Amadeus) et cession d'Alpha

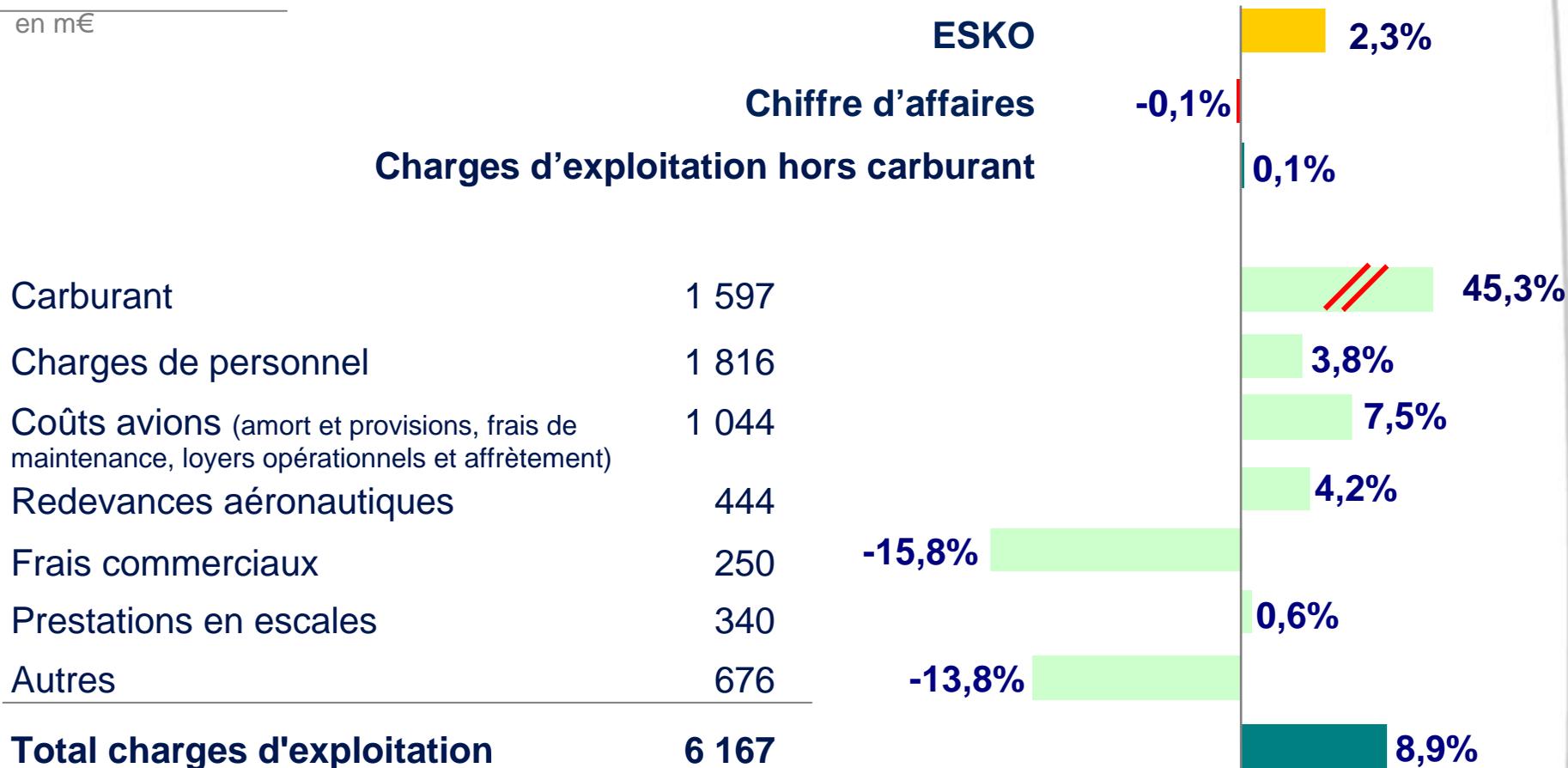
(3) Mark to market des dérivés (partie dite inefficace et variation de la valeur de marché pour les instruments non-qualifiés de couverture)

(4) Principalement annulation impact des dérivés non qualifiés de couverture de Martinair et de la provision cargo Europe Martinair

(5) Principalement annulation de la provision cargo US Martinair

Charges d'exploitation au 3^{ème} trimestre

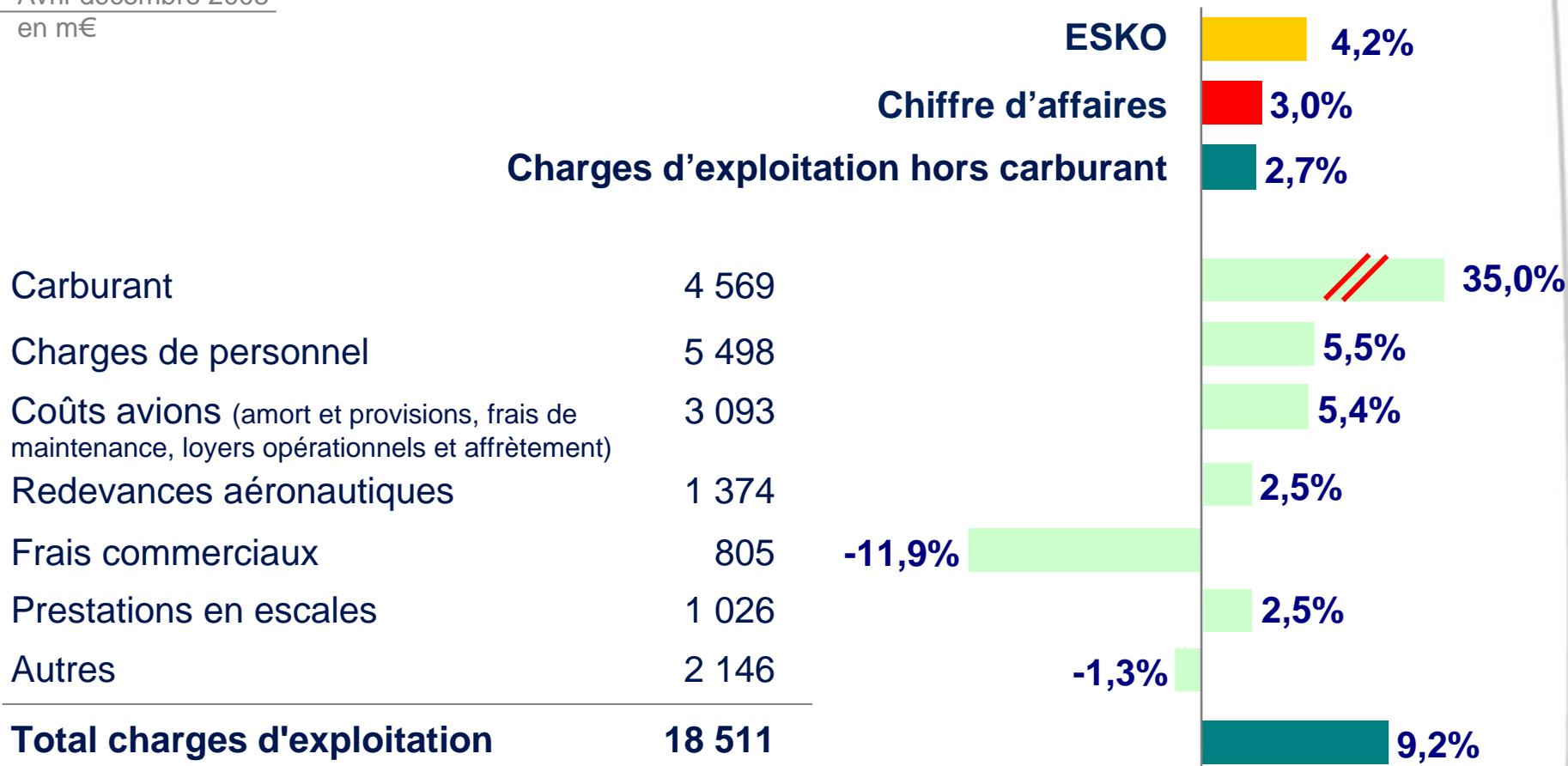
3^{ème} trimestre 2008-09
en m€



Charges d'exploitation sur 9 mois

Avril-décembre 2008

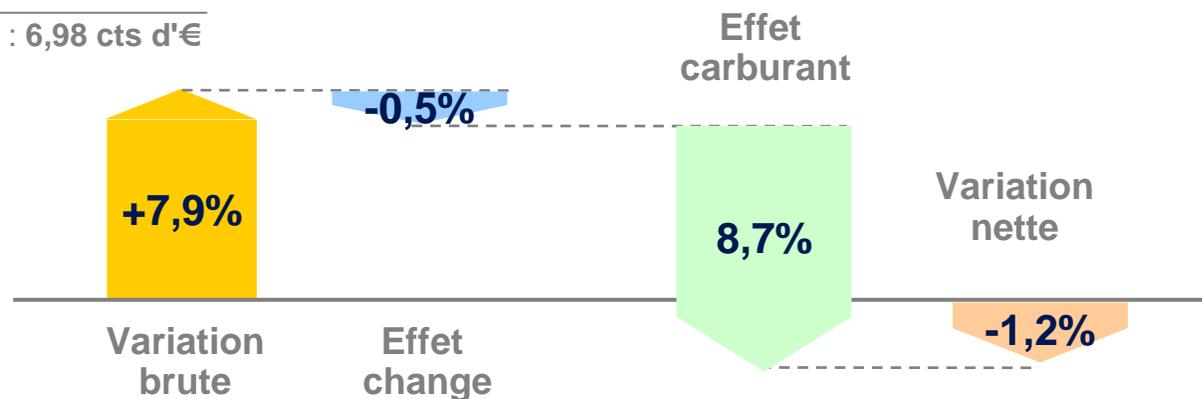
en m€



Le plan d'économies permet le contrôle des coûts unitaires

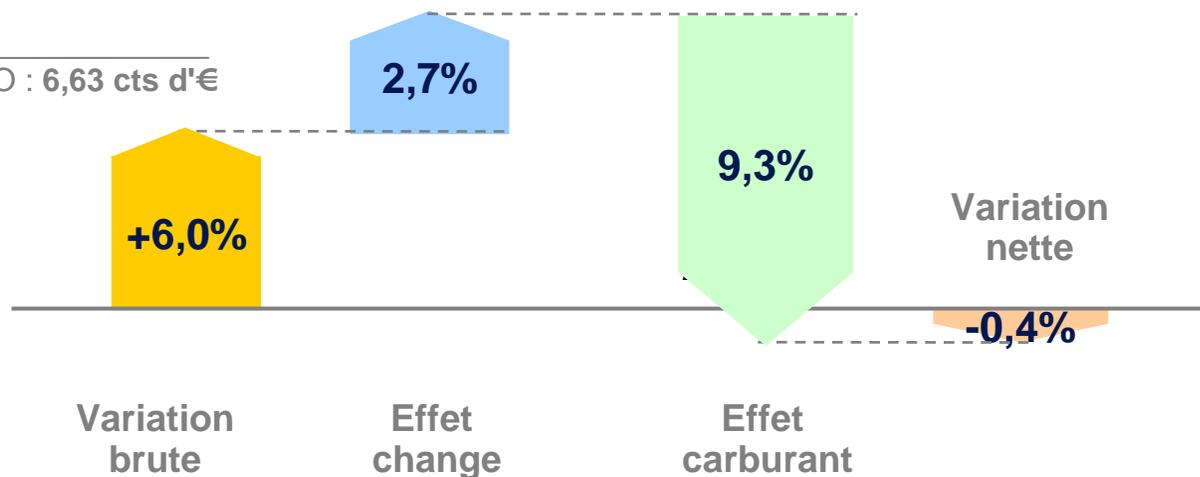
3^{ème} trimestre 2008-09

Coûts unitaires à l'ESKO : 6,98 cts d'€



Avril-décembre 2008

Coûts unitaires à l'ESKO : 6,63 cts d'€



Point sur le plan d'économies

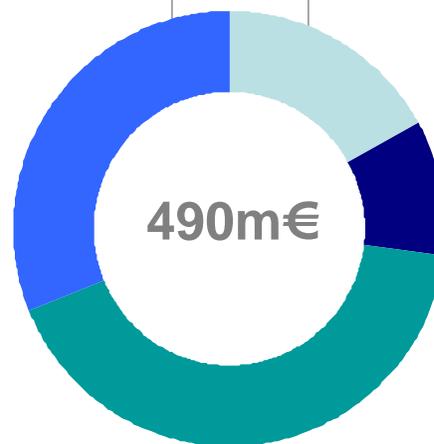
- + **212 m€** d'économies réalisées au 3^{ème} trimestre
- + **490 m€** d'économies sur les neuf premiers mois
- + Objectif de l'ordre de **675 m€** pour l'année 2008-09

Répartition des économies
au 31 décembre 2008

Process &
productivité : 31%

Flotte : 17%

Coûts de
distribution : 10%

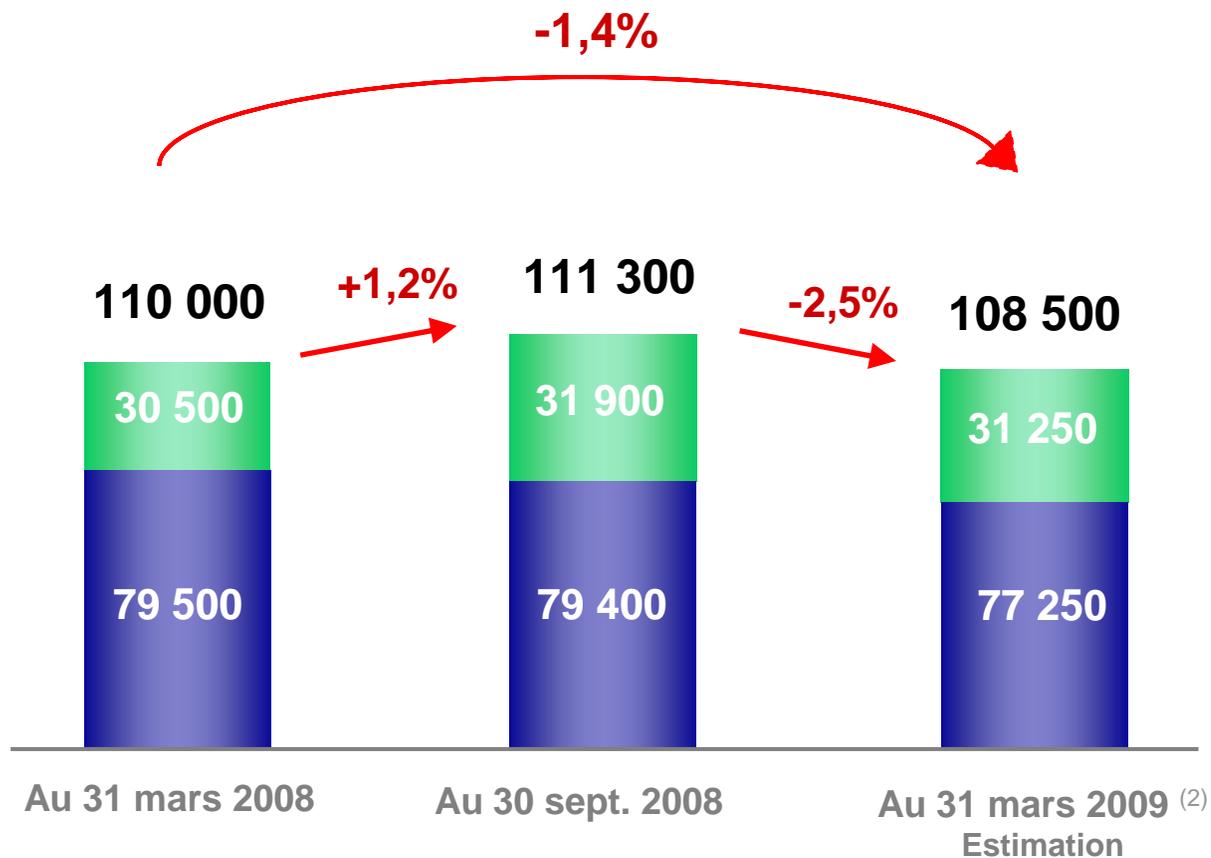


490m€

Achats : 42%

Réduction des effectifs

- Personnel sol (1)
- Personnel navigant



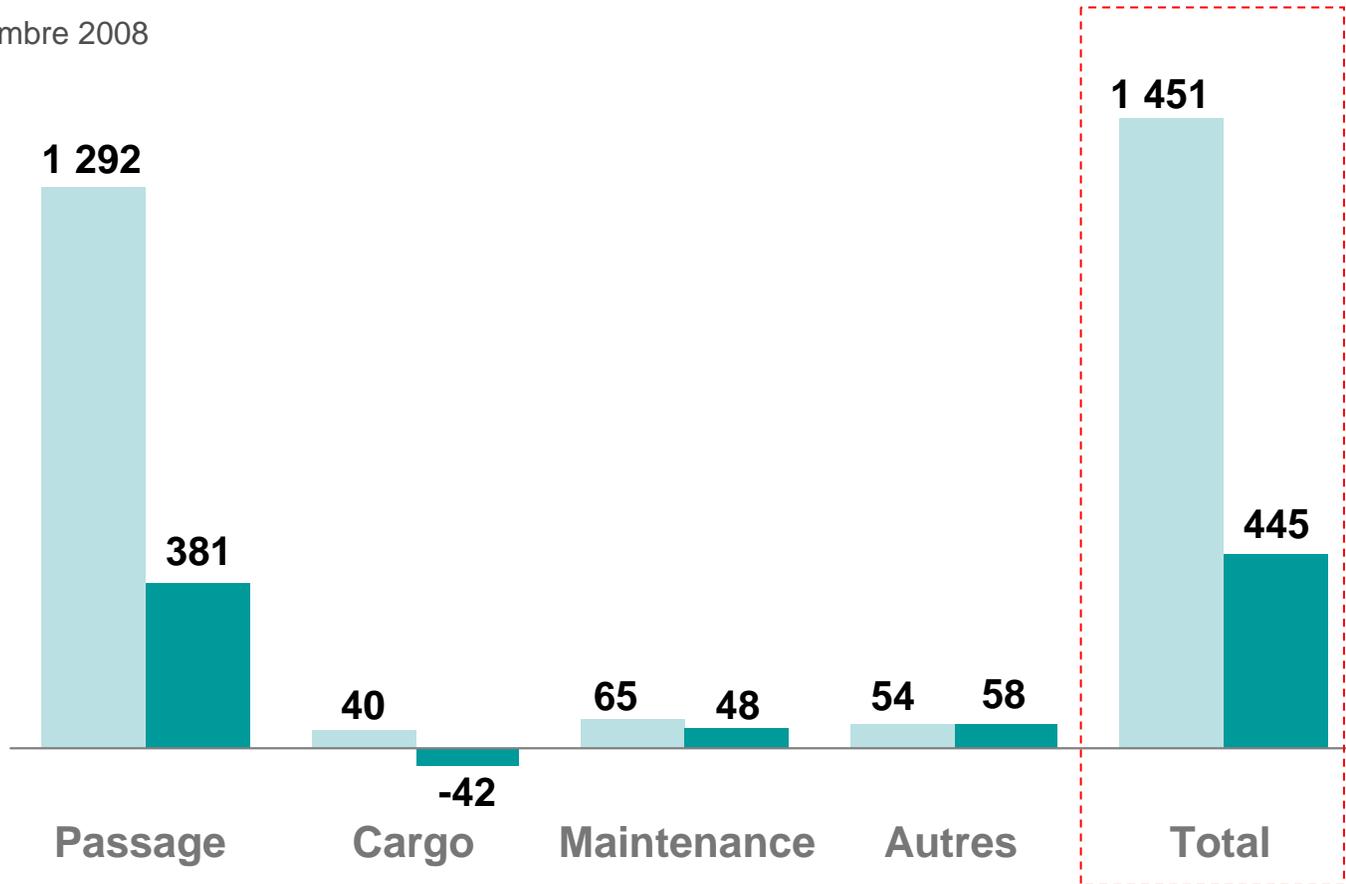
(1) y/c employés intérimaires

(2) Hors Martinair

Ventilation du résultat d'exploitation par activité

Avril-décembre 2008
en m€

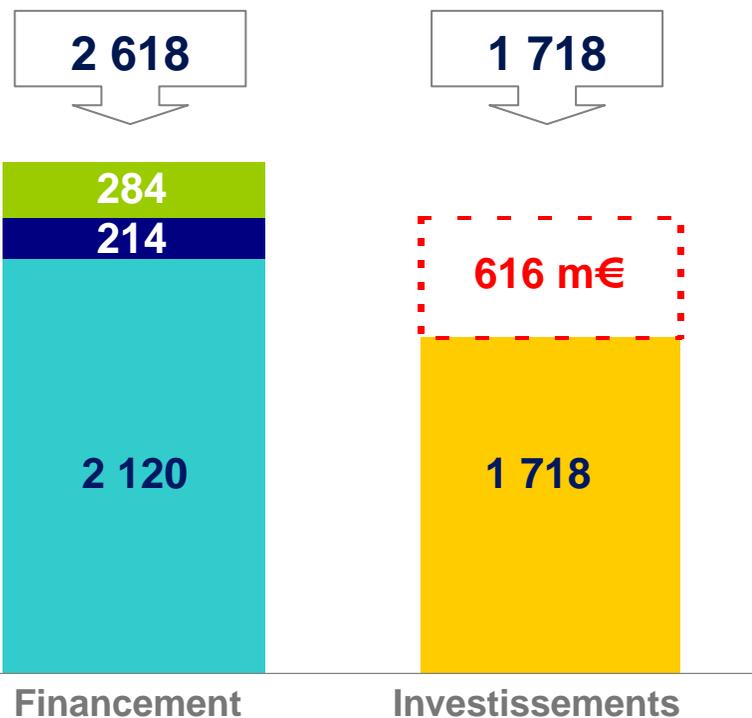
Cumul à fin décembre 2007
Cumul à fin décembre 2008



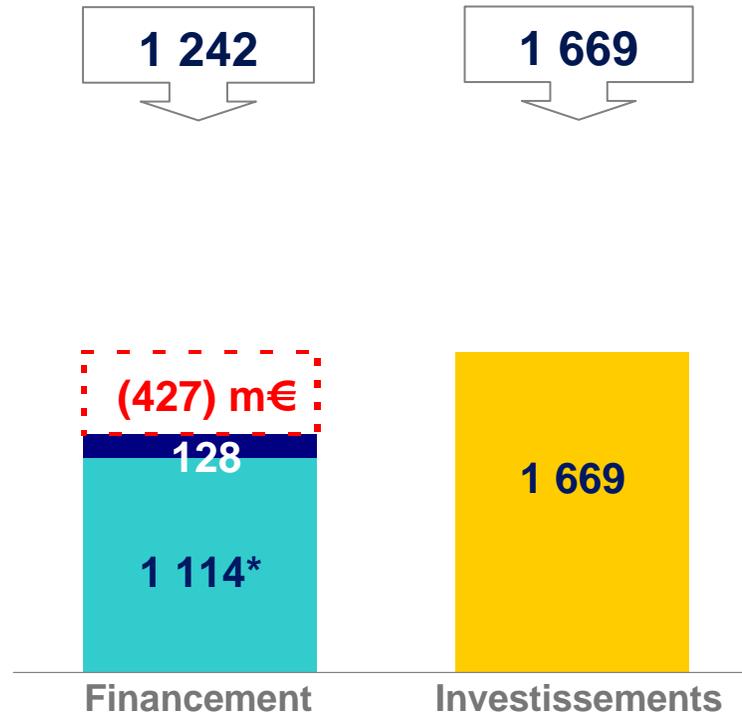
Cash flow négatif de 427 millions d'euros

Avril-décembre 2008
en m€

- Cessions aéronautiques
- Trésorerie sur opérations financières
- Cash flow d'exploitation
- Investissements corporels et incorporels
- Cash flow disponible



2007-08



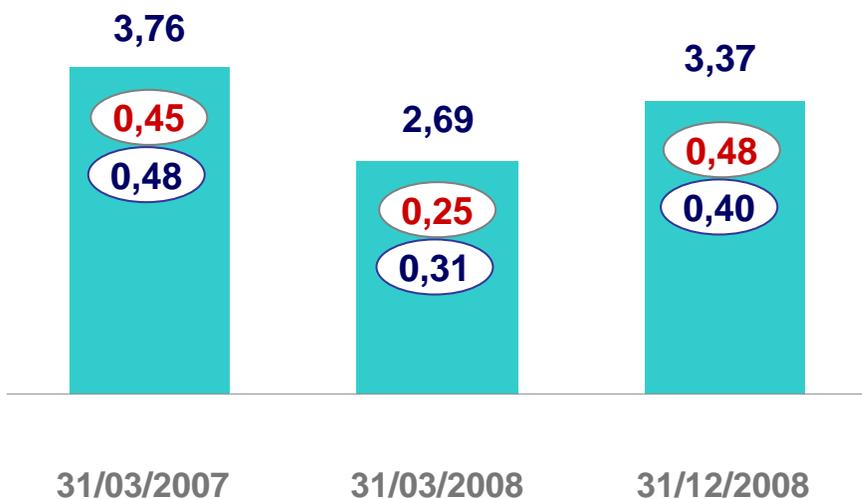
2008-09

* Après 225 millions d'euros d'amende cargo

Un bilan robuste

Endettement financier net (en Md€)

- Dettes nettes
- ⓧ Ratio d'endettement
- ⓧ Ratio d'endettement hors dérivés



Capitaux propres (en Md€)

- Capitaux propres
- ▨ Instruments dérivés

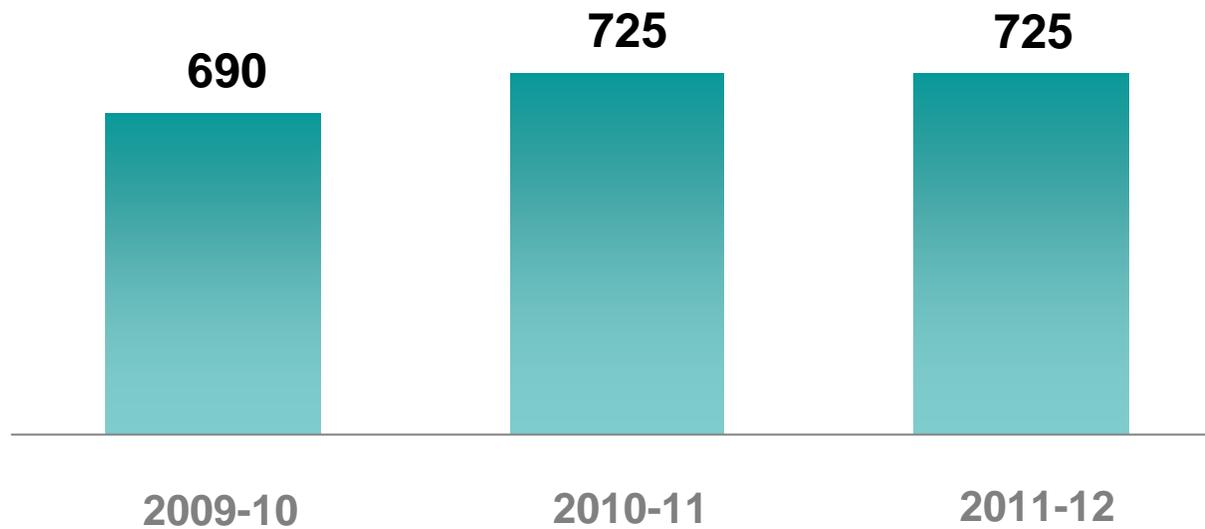


Une forte position de trésorerie

- ✦ Une trésorerie disponible de 4,3 milliards d'euros au 31 décembre 2008
- ✦ Des lignes de crédit de 1,4 milliard d'euros toujours disponibles
 - ▶ Air France : 700 millions d'euros après tirage de 500 millions en octobre 2008, avec 24 banques à échéance juillet 2012
 - ▶ KLM : 540 millions d'euros avec 11 banques à échéance juillet 2010
 - ▶ Air France-KLM : 250 millions d'euros à échéance octobre 2017
- ✦ Des covenants largement respectés

Un échancier de remboursement des dettes lissé

En m€



AIR FRANCE KLM

Perspectives

Pierre-Henri Gourgeon

Directeur général



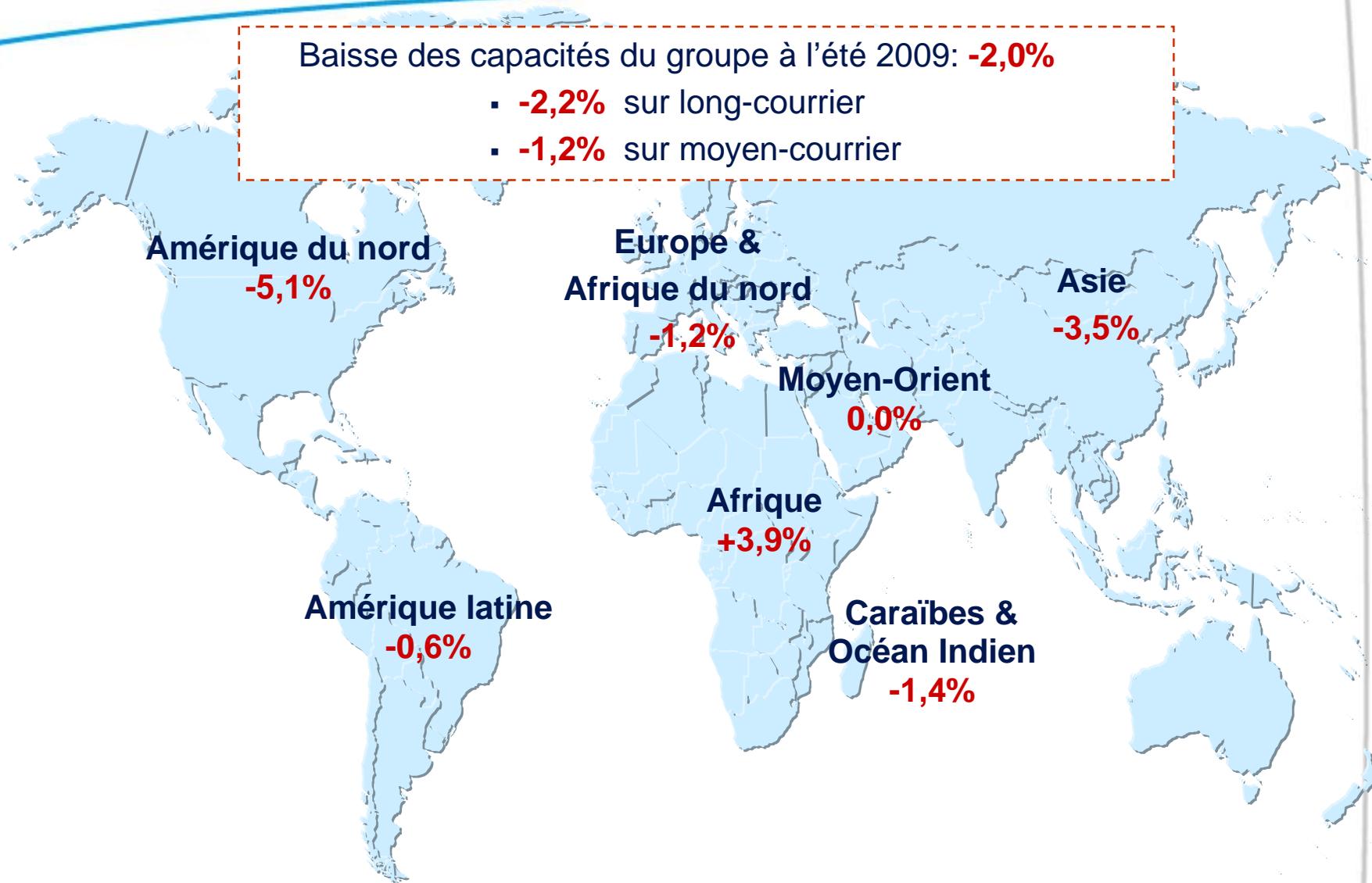
Le groupe continue de s'adapter à la crise

- + Ajustement des capacités à la demande
 - ▶ Passage : -2,0% à l'été 2009
 - ▶ Cargo : équivalent cinq avions full freighter (~-15%)
- + Adaptation du programme d'investissements
 - ▶ 2009-10 : nouvelle réduction de 600 m€
 - ▶ 2010-11 : nouvelle réduction de 600 m€
- + Réduction de l'exposition à la volatilité du prix du carburant
 - ▶ Pas de nouvelle couverture depuis octobre 2008
 - ▶ Débouclage d'une partie des couvertures depuis décembre 2008
- + Poursuite de la réduction des coûts
 - ▶ Gel des embauches (sauf personnel navigant) et réduction des effectifs par des départs naturels non remplacés
 - ▶ Plan d'économies « Challenge 12 » en cours de révision compte tenu de la crise

Ajustement des capacités à la demande

Baisse des capacités du groupe à l'été 2009: **-2,0%**

- **-2,2%** sur long-courrier
- **-1,2%** sur moyen-courrier

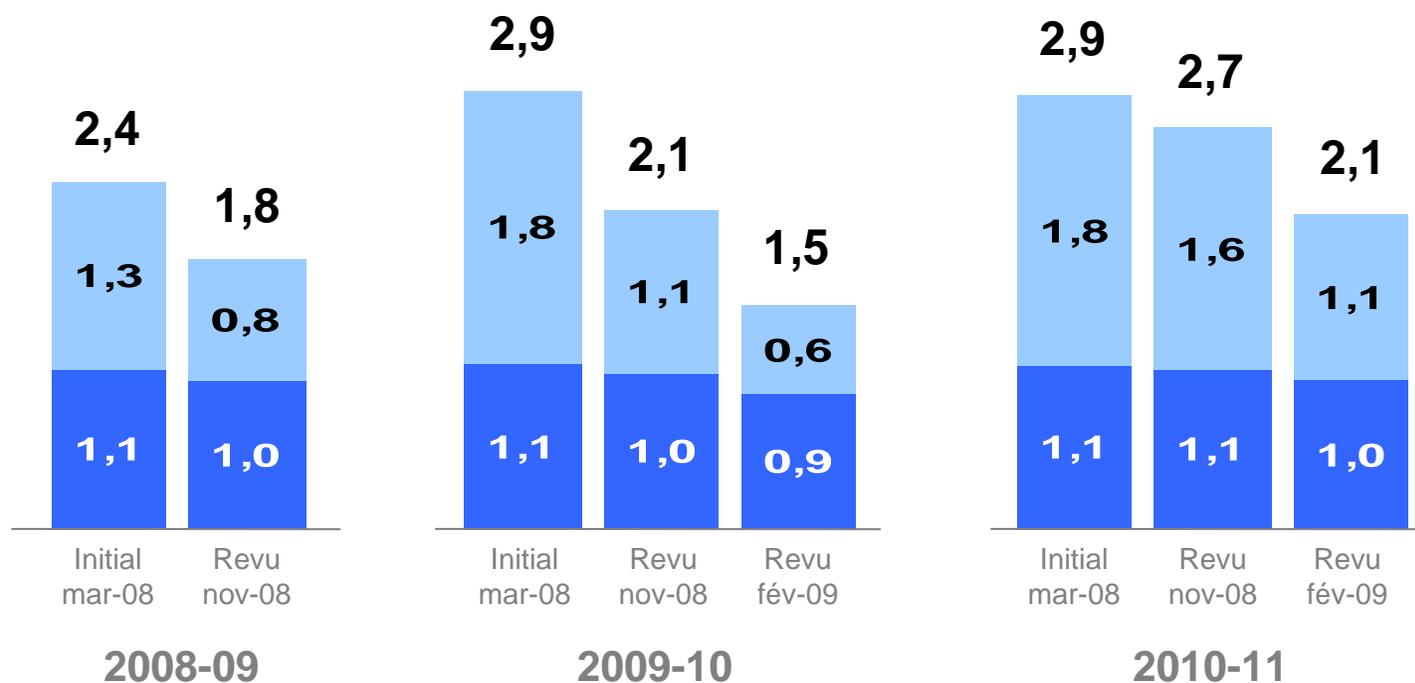


Un nouvel ajustement du plan d'investissement

En Md€

*Novembre 2008 : **-1,6** milliard d'euros sur 3 ans*
*Février 2009 : **-2,8** milliards d'euros sur 3 ans*

■ Flotte : investissements nets des cessions
■ Autres investissements



Des mesures pour réduire notre exposition à la volatilité du prix du carburant

- ✦ Division par deux de l'exposition à la volatilité du prix du carburant
 - ▶ Pas de nouvelle couverture depuis octobre 2008
 - ▶ Débouclage d'une partie des couvertures depuis décembre 2008
- ✦ Réduction du niveau de consommation couverte
 - ▶ 2009-10 : 43% soit un prix final d'achat de 67\$
 - ▶ 2010-11: 18% soit un prix final d'achat de 72\$
 - ▶ 2011-12 : 21% soit un prix final d'achat de 72\$

Baisse de 1,6 milliard de dollars de la facture pétrolière en 2009-10 à périmètre constant

Facture carburant après couvertures (en Md\$)

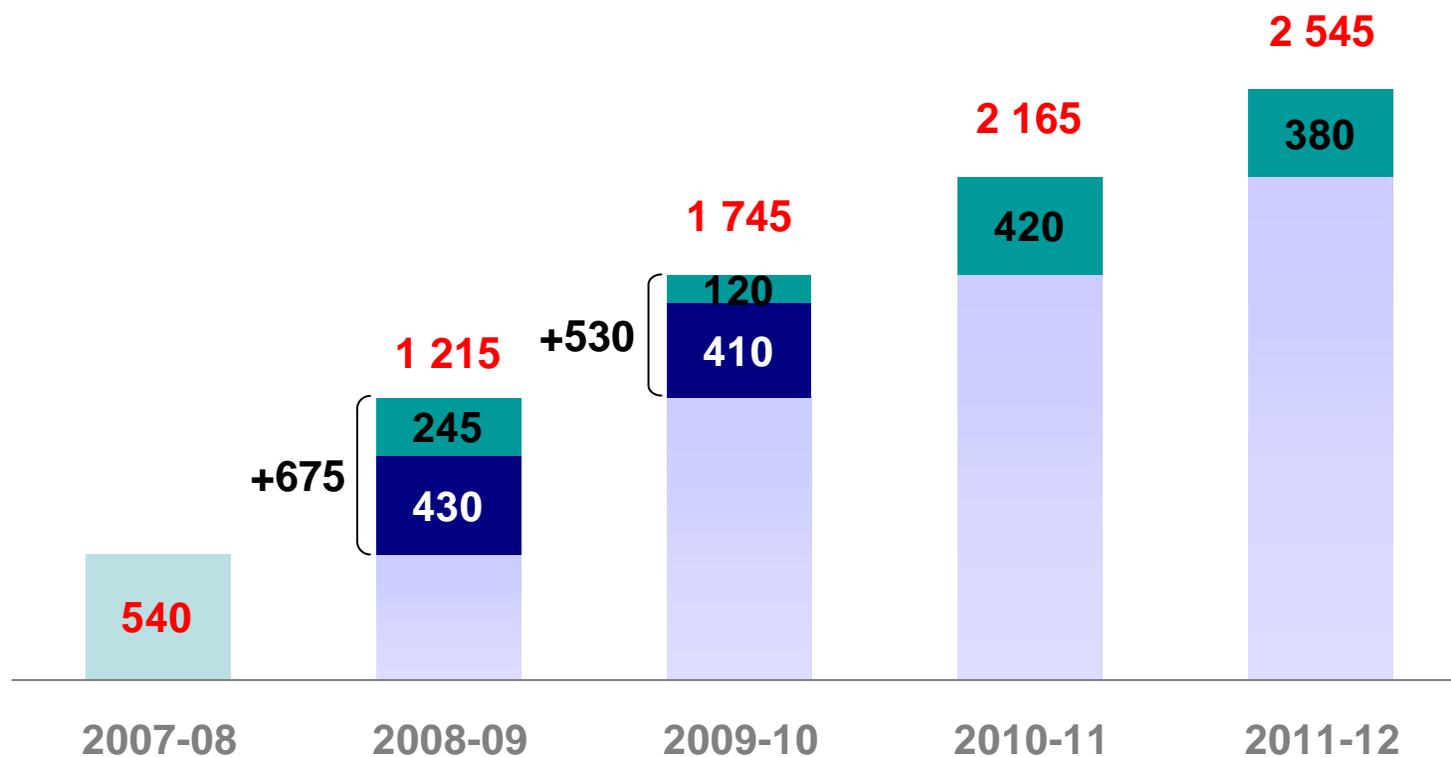


■ Facture carburant après couvertures hors Martinair
▨ Facture carburant Martinair

Courbe à terme au 6 février 2009

Le plan d'économies "Challenge 12" en cours de révision

En m€



- Rappel des économies réalisées en 2007-08
- Plan initial
- Economies additionnelles apportées par "Challenge 12"

Perspectives pour l'exercice

Pour l'exercice clos au 31 mars 2009, le groupe a toujours pour objectif de dégager un résultat d'exploitation positif, mais son niveau dépendra de l'évolution de la situation économique, de son impact sur l'activité passage et surtout l'activité cargo qui connaît un environnement particulièrement difficile, comme l'ont montré les derniers chiffres de trafic mensuels.

AIR FRANCE KLM

Annexes

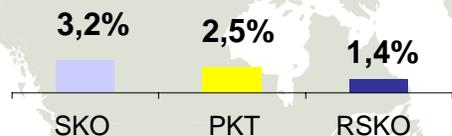


Réseau Air France-KLM (avril-décembre 2008)

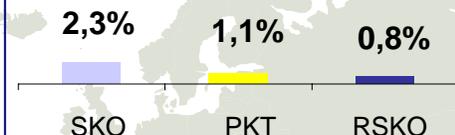
Avril-décembre 2008 (VLM inclus)

RSKO hors change : 7,09cts d'€

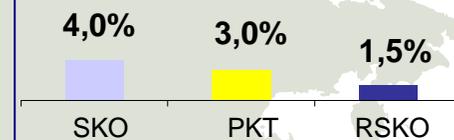
Amérique du nord



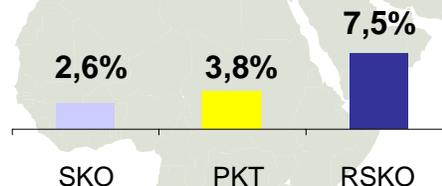
Europe (moyen-courrier)



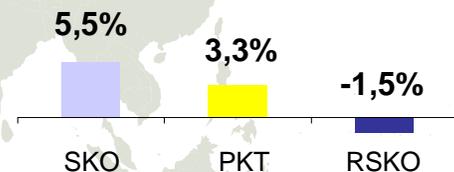
Total



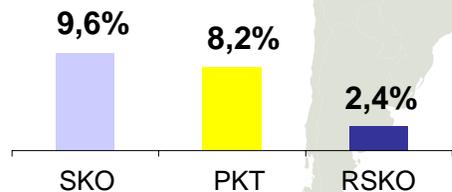
Afrique & Moyen Orient



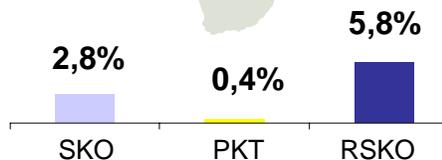
Asie



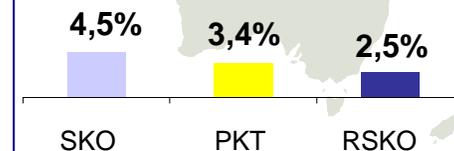
Amérique latine



Caraïbes & océan indien



Total long-courrier



Calcul de l'endettement financier net

En m€

	<u>31 décembre 08</u>	<u>31 mars 08</u>
Dettes financières courantes & non courantes	8 590	7 819
- Intérêts courus non échus	142	71
- Dépôts sur avions en crédit bail	828	816
+ Couvertures de change sur dette	57	151
= Dettes financières brutes	7 677	7 083
Trésorerie & équivalent trésorerie	3 897	4 381
+ Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	612	185
- Concours bancaires courants	207	172
= Trésorerie nette	4 302	4 394
Endettement financier net	3 375	2 689
Capitaux propres consolidés	7 017	10 614
Endettement net / fonds propres	0,48	0,25
<i>Endettement net / fonds propres hors dérivés</i>	<i>0,40</i>	<i>0,31</i>

Résultat net retraité des éléments non récurrents et non monétaires

En m€

	3 ^{ème} trimestre 2008-09	3 ^{ème} trimestre 2007-08
Résultat net	(505)	139
Neutralisation de l'impôt	(203)	63
Résultat net avant impôt	(708)	202
Eléments non récurrents	37 ¹	(17) ²
Eléments non cash ³	214	69
Résultat économique avant impôt	(457)	254
Impôt	127	(76)
Quote-part sociétés mises en équivalence (éléments non-récurrents)	36 ⁴	12 ⁵
Résultat net économique	(294)	190

(1) Principalement changement législatif impactant les provisions de retraite en France

(2) Principalement vente de slots à Londres

(3) Mark to market des dérivés (partie dite inefficace et variation de la valeur de marché pour les instruments non-qualifiés de couverture)

(4) Principalement annulation impact des dérivés non qualifiés de couverture de Martinair et de la provision cargo Europe Martinair

(5) Principalement annulation de la provision cargo US Martinair