



Résultats du 1^{er} trimestre 2015

30 avril 2015

AIRFRANCE KLM

Faits marquants du premier trimestre 2015

Environnement

- ◆ Contexte économique toujours peu porteur
- ◆ Forte volatilité des taux de change affectant les résultats
- ◆ Baisse du prix de marché du carburant comparé au T1 2014 : -42% en dollars, -30% en euros

Activités

- ◆ Passage réseaux : gestion stricte des capacités limitant la baisse des recettes unitaires en dépit du déséquilibre offre-demande sur plusieurs marchés
- ◆ Cargo : forte baisse des recettes unitaires dans un contexte de surcapacité structurelle
- ◆ Activité maintenance dynamique, carnet de commande à un niveau record
- ◆ Amélioration des résultats, de la génération de cash flow libre
- ◆ Cession d'actions Amadeus et émission hybride* pour 930m€

Stratégie

- ◆ Poursuite de la montée en gamme
- ◆ Réduction sensible des capacités tout-cargo
- ◆ Forte croissance de Transavia en France (passagers : +56%)
- ◆ Négociations en cours avec les syndicats de KLM, qui démarreront en mai chez Air France

Chiffres clés

En millions d'€	T1 2015	T1 2014	Variation	
Chiffre d'affaires	5,656	5 554	+1,8%	↗
<i>A données comparables⁽¹⁾</i>			-2,4%	↘
EBITDAR ⁽²⁾	229	167	+62m	↗
EBITDA ⁽²⁾	-21	-50	+29m	↗
Résultat d'exploitation	-417	-445	+28m	↗
Résultat net part du groupe	-559	-608	+49m	↗
Résultat net retraité ⁽²⁾	-504	-485	-19m	↘
ROCE ^(2, 4)	5,6%	4,0%	+1,6 pt	↗
Cash flow libre d'exploitation ⁽²⁾	-37	-80	+43m	↗
Dettes nettes en fin de période ⁽²⁾	5 280	5 407 ⁽³⁾	-127m	↗
Dettes nettes après obligation hybride	4 680	5 407 ⁽³⁾	-727m	↗
Dettes nettes ajustées / EBITDAR ^(2, 4)	3,74	4,00 ⁽³⁾	-0,26	↗

(1) Variation à données comparables : à change constant. Sauf mention contraire, la même définition s'applique dans le reste de la présentation.

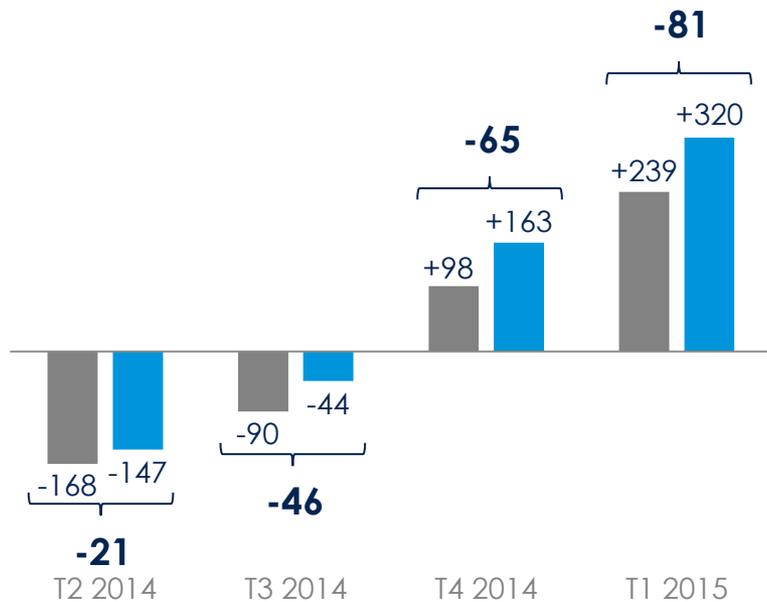
(2) Voir définition dans le communiqué de presse

(3) Au 31 décembre 2014

(4) Sur 12 mois glissants, dette nette retraitée de l'obligation hybride ; EBITDAR et ROCE hors grève

Un effet change significatif sur le résultat d'exploitation

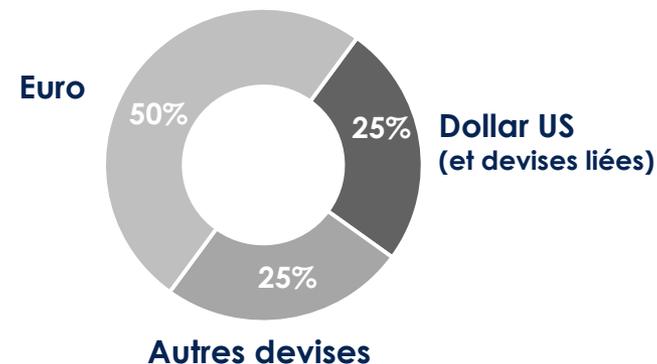
Effet change sur le chiffre d'affaires et les coûts (m€)



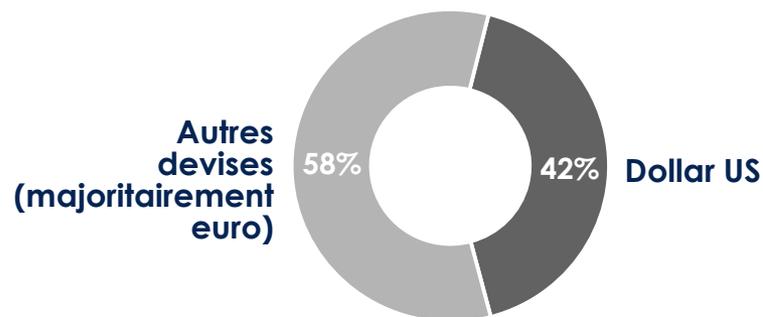
- Effet change sur le chiffre d'affaires
- Effet change sur les coûts, couvertures incluses
- XX** Effet change sur le résultat d'exploitation

Chiffre d'affaires et coûts par devises (2014)

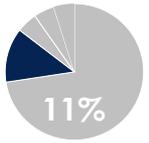
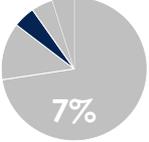
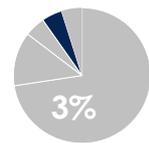
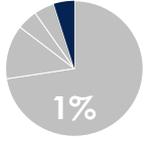
Chiffre d'affaires



Coûts

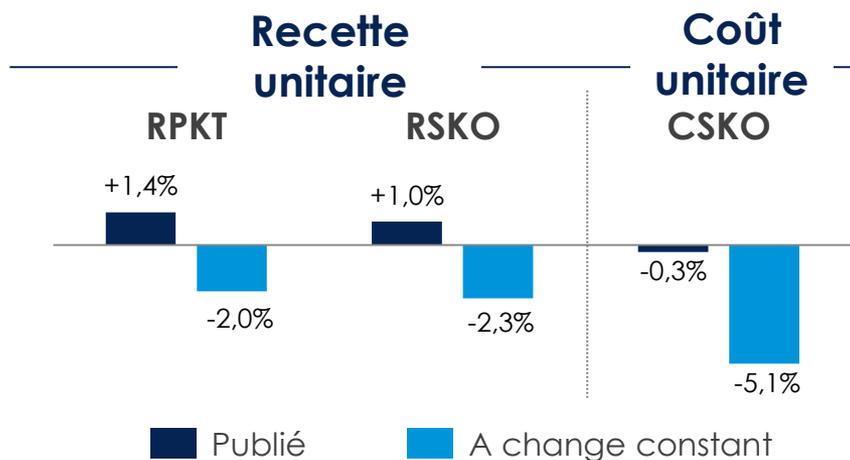
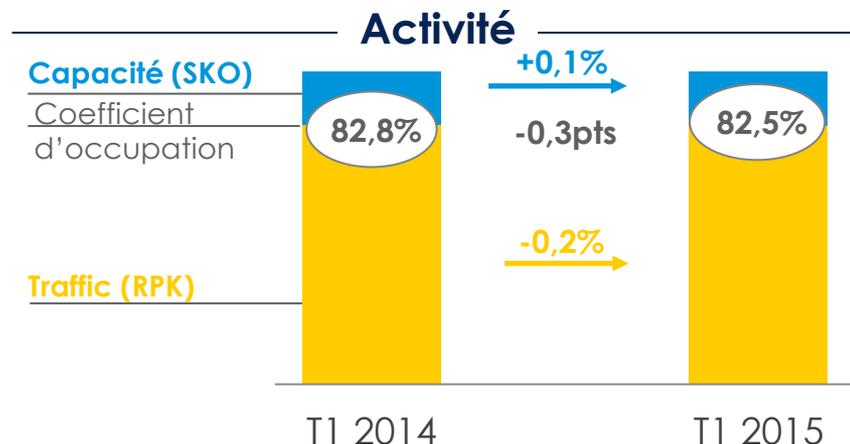


Premier trimestre : contributions par activité

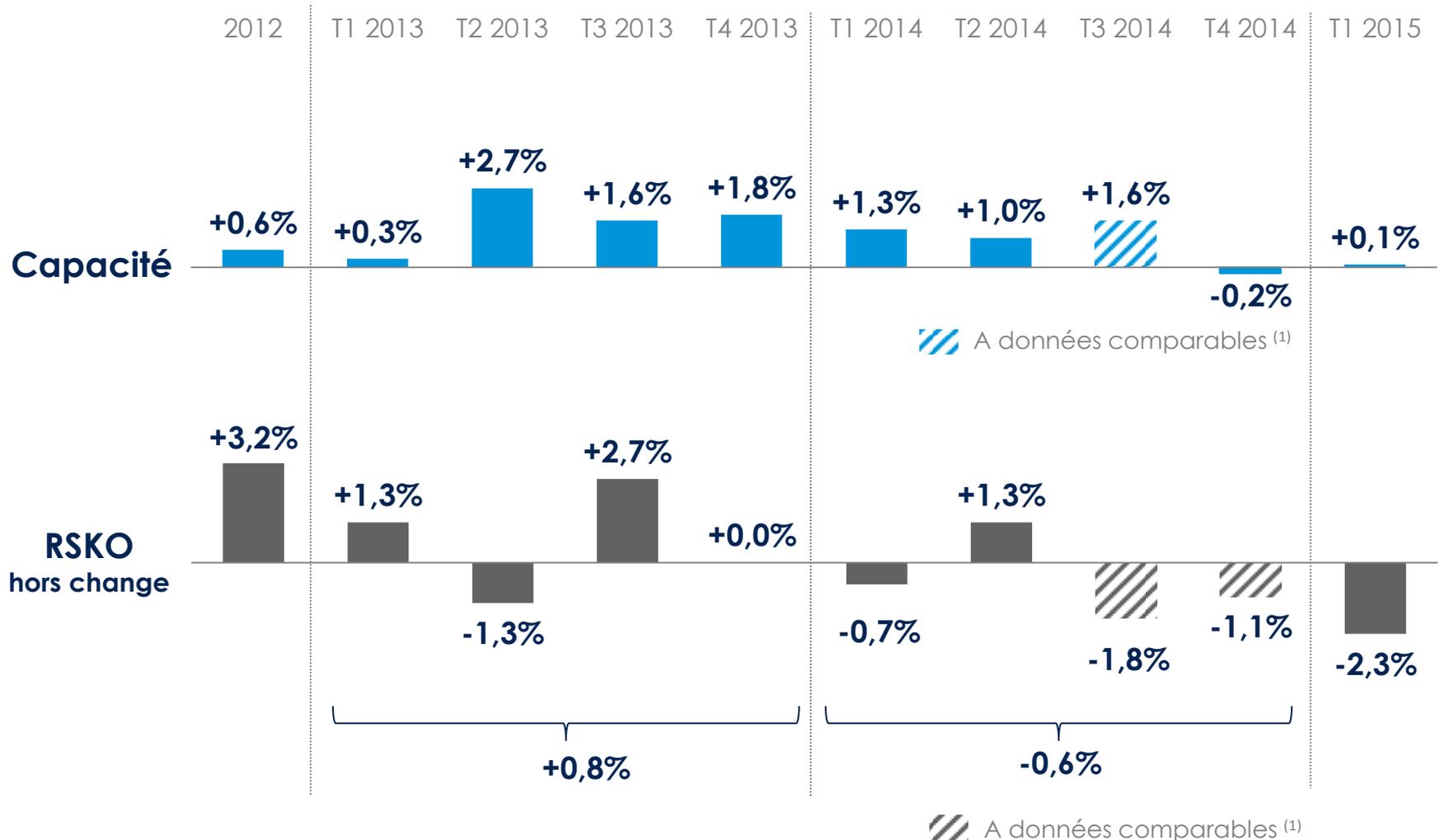
		Chiffre d'affaires (mds€)	Variation publiée (%)	Variation comp. (%)		Résultat d'exploitation (€m)	Variation publiée (€m)	Variation comp. (€m)	
		4,42	+1,3%	-2,0% 		-322	+56	+132	
		0,62	-7,5%	-13,5% 		-63	-29	-15	
		0,38	+31,0%	+13,8% 		35	+13	-2	
		0,15	+5,1%	+4,3% 		-69	-11	-7	
		0,08	-0,1%	-0,6% 		2	-1	1	
Total		5,66	+1,8%	-2,4% 		-417	+28	+109	

Activité Passage réseaux au premier trimestre 2015

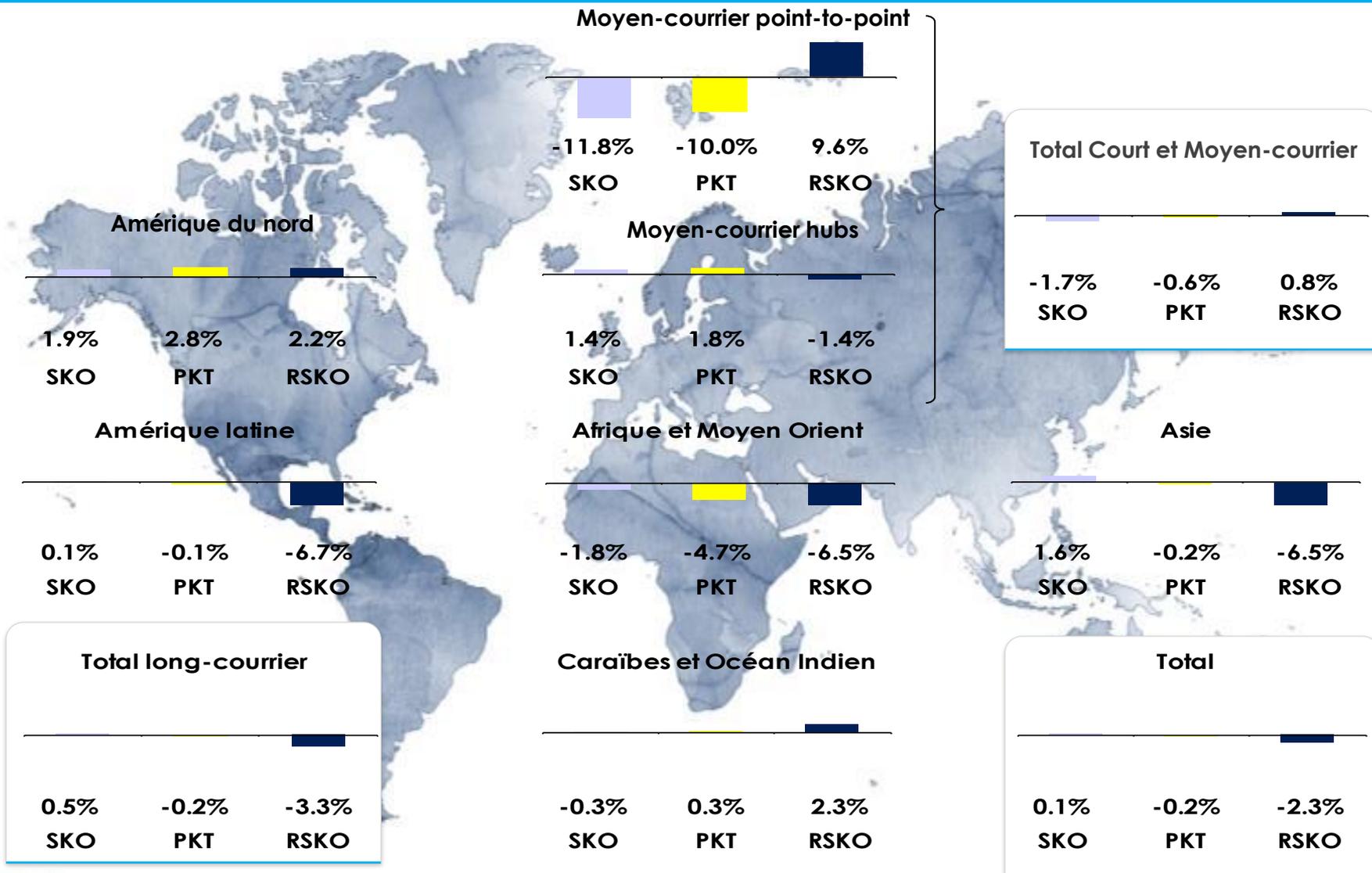
- ◆ Baisse limitée de la recette unitaire (hors change) grâce à la gestion stricte des capacités
 - ✦ Capacités stables (+0.1%)
- ◆ Recette unitaire en baisse de 2,3% à change constant
 - ✦ Traduction des équilibres attendus d'offre/demande : bonne performance sur l'Amérique du nord, la zone Caraïbes-Océan indien et le point-à-point
 - ✦ Impact sur toutes les cabines long-courrier
 - ✦ Cabine avant : -2,1%
 - ✦ Cabine arrière : -3,5%
- ◆ Résultat d'exploitation en hausse de 56m€
 - ✦ Hausse de 132m€ à données comparables



Capacités et recettes unitaires passage réseaux par trimestre

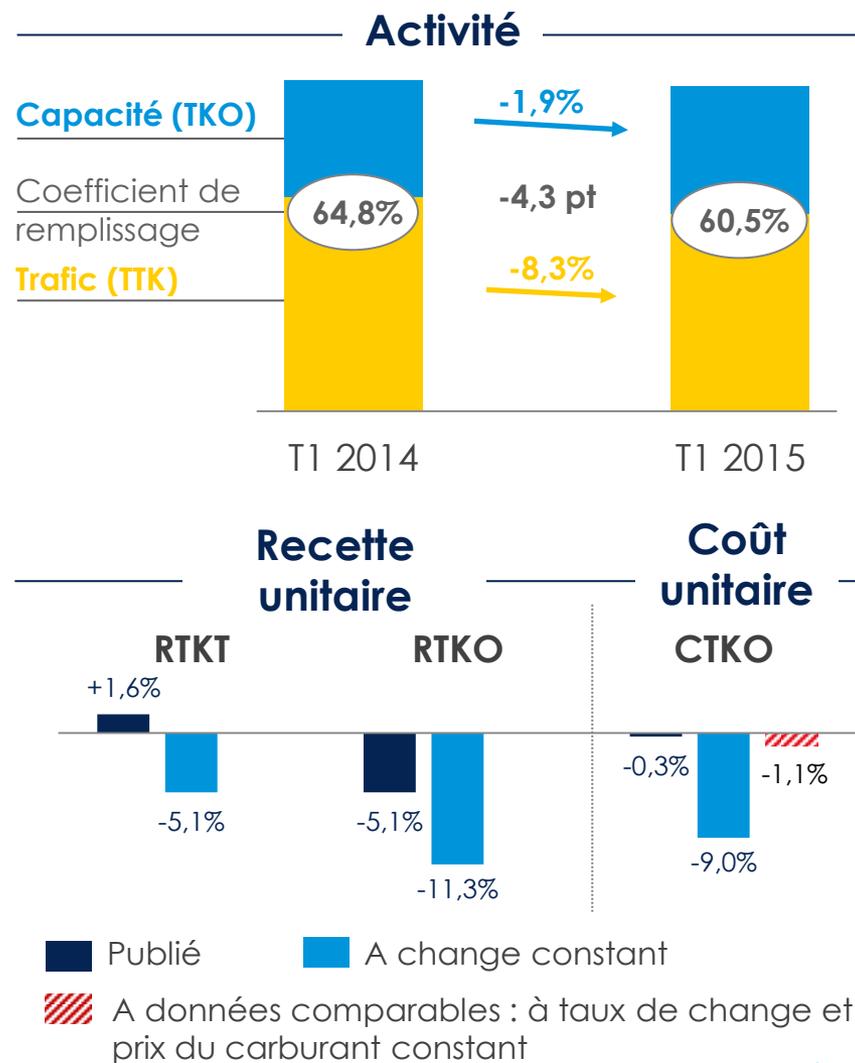


Premier trimestre 2015 : recettes unitaires passage par réseau



Activité cargo au premier trimestre 2015

- ◆ Réduction de la capacité tout cargo : -9,6%
 - ◆ En partie compensée par la hausse de 1,2% des capacités soutes
- ◆ Une demande toujours faible
 - ◆ RTKO : -11,3% à change constant
 - ◆ Reflet de la situation de surcapacité structurelle, en particulier sur les flux Asie-Europe
- ◆ Poursuite de la réduction de la flotte tout cargo
 - ◆ Sortie de 3 B747 réalisée à l'hiver 2014-15
 - ◆ Sortie de 5 MD11 d'ici l'hiver 2015-16
 - ◆ Opération de 5 avions tout-cargo d'ici fin 2016



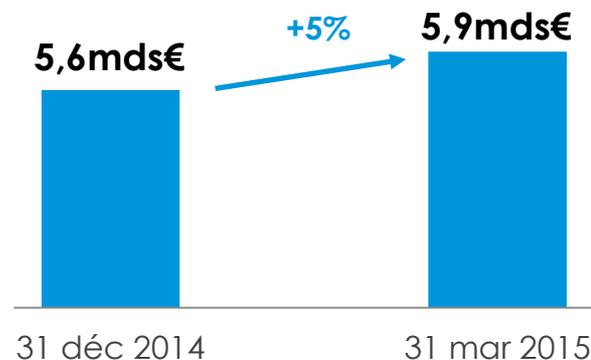
Activité maintenance au premier trimestre 2015

- ◆ Chiffre d'affaires externe en hausse de plus de 30%
 - ◆ Hausse de 13,8% à données comparables
 - ◆ Renforcement du dollar
 - ◆ Une base de comparaison relativement faible au T1 2014, en raison de la volatilité des visites moteurs
 - ◆ Première révision d'un moteur GENx

- ◆ Carnet de commande à un niveau record suite à la signature de nouveaux contrats
 - ◆ Exemples : support équipement des B787 de Royal Air Maroc, de Thai Airways

- ◆ Poursuite du développement du portefeuille de services
 - ◆ Investissement dans une société américaine de *trading* de pièces moteurs

Carnet de commande

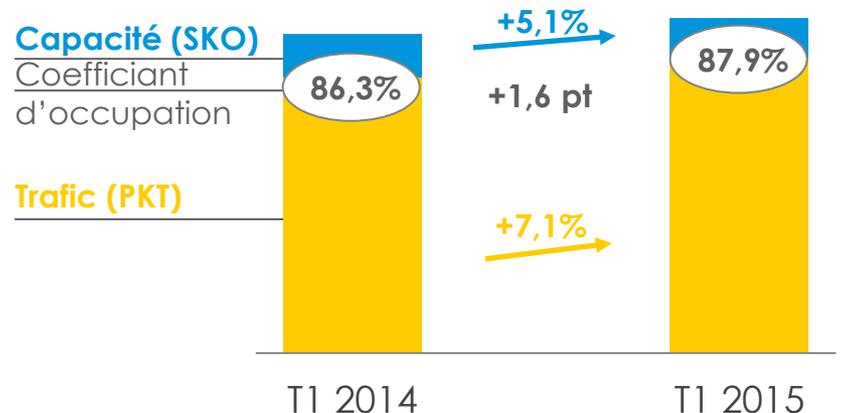


En millions d'€	T1-15	T1-14	à données comparables	
			Variation	
Chiffre d'affaires total	967	804	+20,3%	
Chiffre d'affaires externe	380	290	+31,0%	+13,8%
Résultat d'exploitation	35	22	+13	-2
Marge d'exploitation	3,6%	2,7%	+0,9 pt	-0,7 pt

Transavia au premier trimestre 2015

- ◆ 1,7 million de passagers, +11,9%
- ◆ Coefficient d'occupation en hausse de 1,6 point
- ◆ Développement accéléré en France en ligne avec le plan
 - ◆ Capacité : +48%
 - ◆ Passagers : +56%
- ◆ Ajustements saisonniers des capacités aux Pays-Bas
 - ◆ Capacité : -7,5%
- ◆ Coût unitaire hors change en légère hausse
 - ◆ Longueur moyenne d'étape plus courte
 - ◆ Croissance rapide en France
 - ◆ Impact négatif sur les coûts unitaires aux Pays-Bas des ajustements saisonniers des capacités

Activité de Transavia



En millions d'€	T1-15	T1-14	Variation
Chiffre d'affaire total	146	139	+5,0%
RPKT (€ cts par PKT)	4,68	4,74	-1,2%
RSKO (€ cts par SKO)	4,12	4,09	+0,7%
CSKO (€ cts par SKO)	6,12	5,87	+4,3%
<i>A données comparables</i>			+2,3%
Résultat d'exploitation	-69	-58	-11

Evolution des charges d'exploitation au premier trimestre⁽¹⁾

	€m	Variation publiée	Variation à change constant
 Coûts totaux de personnel y. c. intérimaires	1 920	+2,1%	+1,7%
 Coûts externes⁽²⁾ hors carburant et achat d'entretien aéronautique	1 578	+3,6%	+0,7%
 Coûts avions⁽³⁾	753	+6,1%	-1,4%
 Achats d'entretien aéronautique	579	+43,3%	+27,1%*
Charges d'exploitation hors carburant⁽⁴⁾	4 593	+3,3%	+1,5%
 Carburant	1 480	-4,7%	-17,6%
Charges d'exploitation totales	6 073	-1,2%	-3,9%
<i>Capacité (ESKO)</i>			+0,1%

* Forte croissance due à la hausse du chiffre d'affaires externe de la maintenance, et de l'activité de réaménagement cabine sur flotte propre

(1) La production capitalisée a été entièrement imputée sur la ligne « autres produits et charges ». Voir communiqué de presse

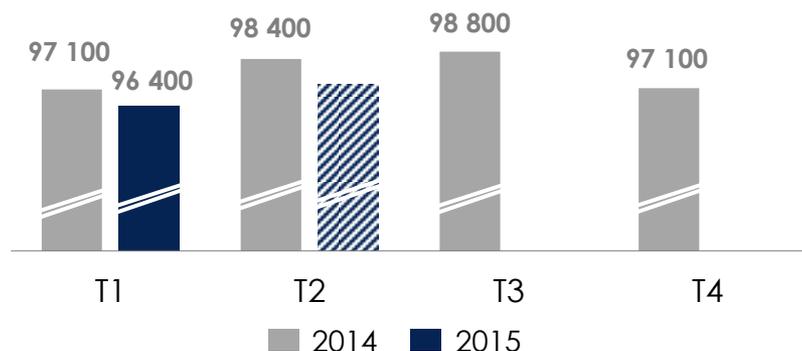
(2) Catering, achats d'assistance en escale, frais commerciaux et de distribution, redevances aéronautiques & autres frais, hors intérimaires

(3) Affrètements aéronautiques, locations opérationnelles, amortissements, dépréciations et provisions

(4) Y compris impôts et taxes, autres produits de l'activité et autres produits et charges

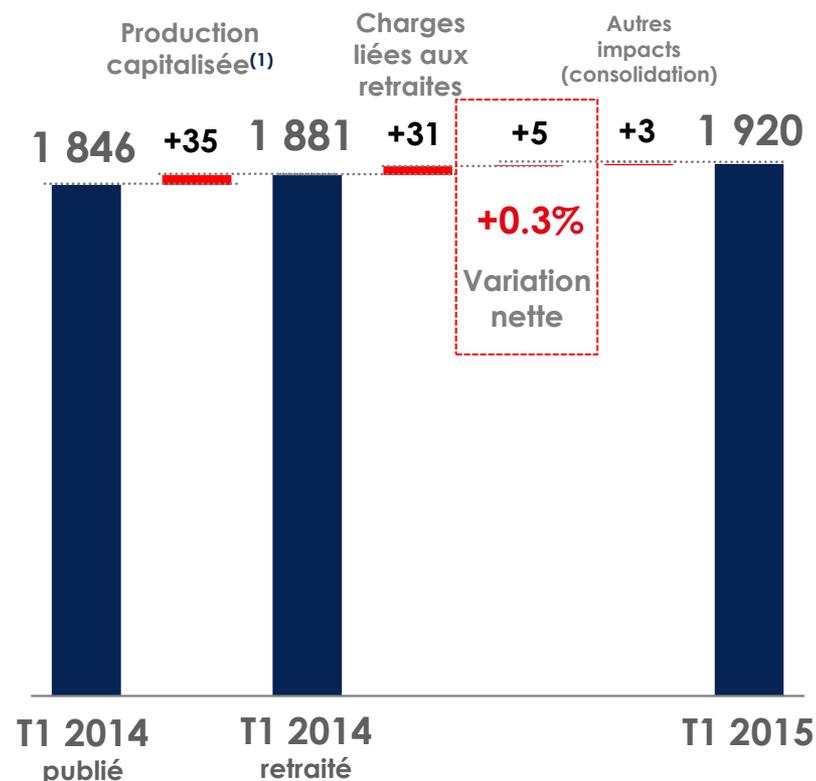
Point sur les coûts de personnel

- ◆ Poursuite de la baisse des effectifs : -700 ETP au T1 2015



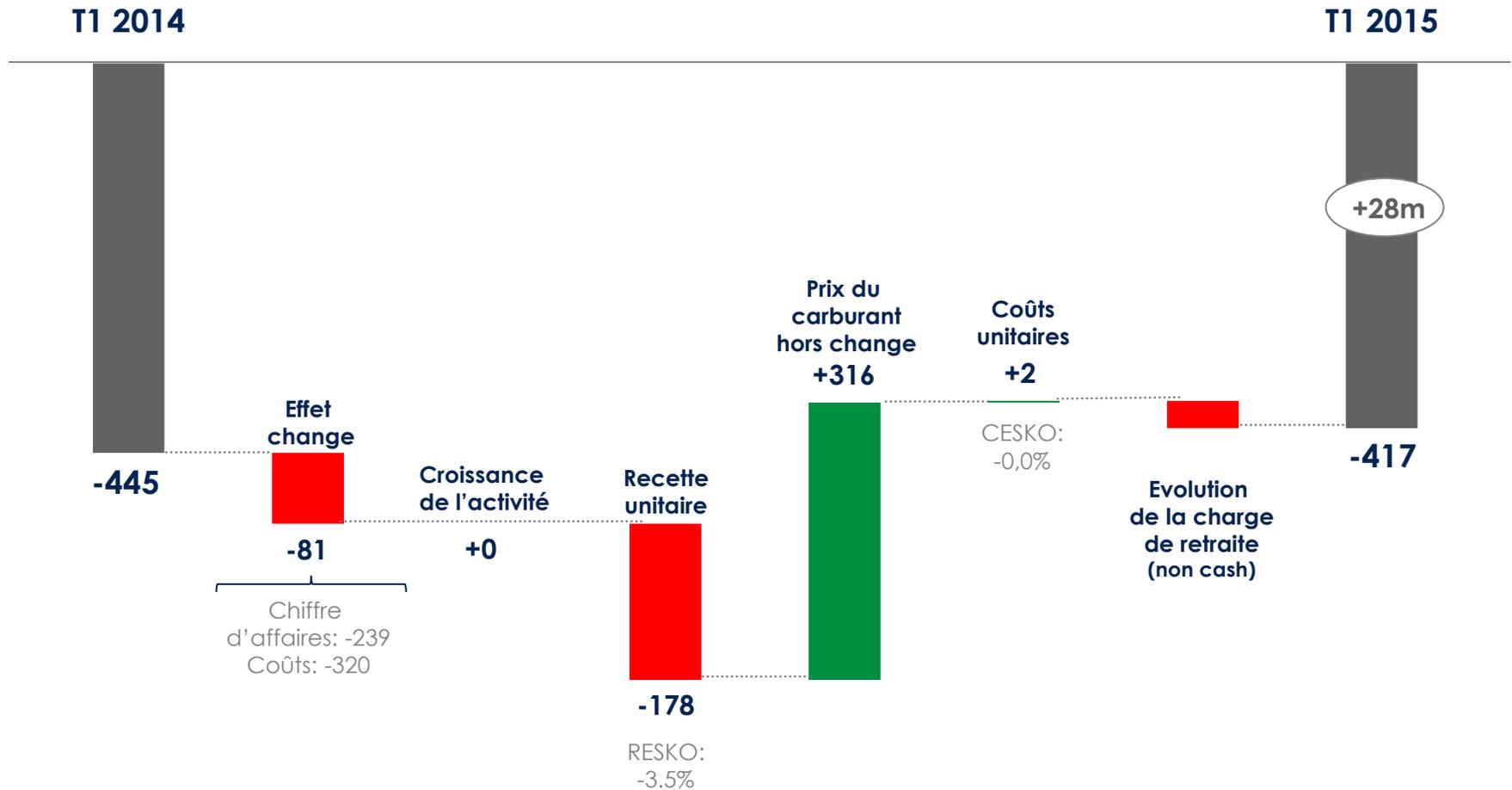
- ◆ Augmentation des charges liées aux retraites (non cash)
- ◆ Nouveau PDV : provision de 56m€
- ◆ Réduction supplémentaire des effectifs à compter du T2
 - ◆ Départ de 1 300 personnes au 31 mars 2015

Evolution des coûts de personnel totaux (m€, y. c. intérimaires)



Résultat d'exploitation : majorité de l'effet positif lié au prix du carburant compensée par la pression sur les recettes unitaires et l'effet change

Résultat d'exploitation, en million d'euros



Point sur la facture carburant 2015

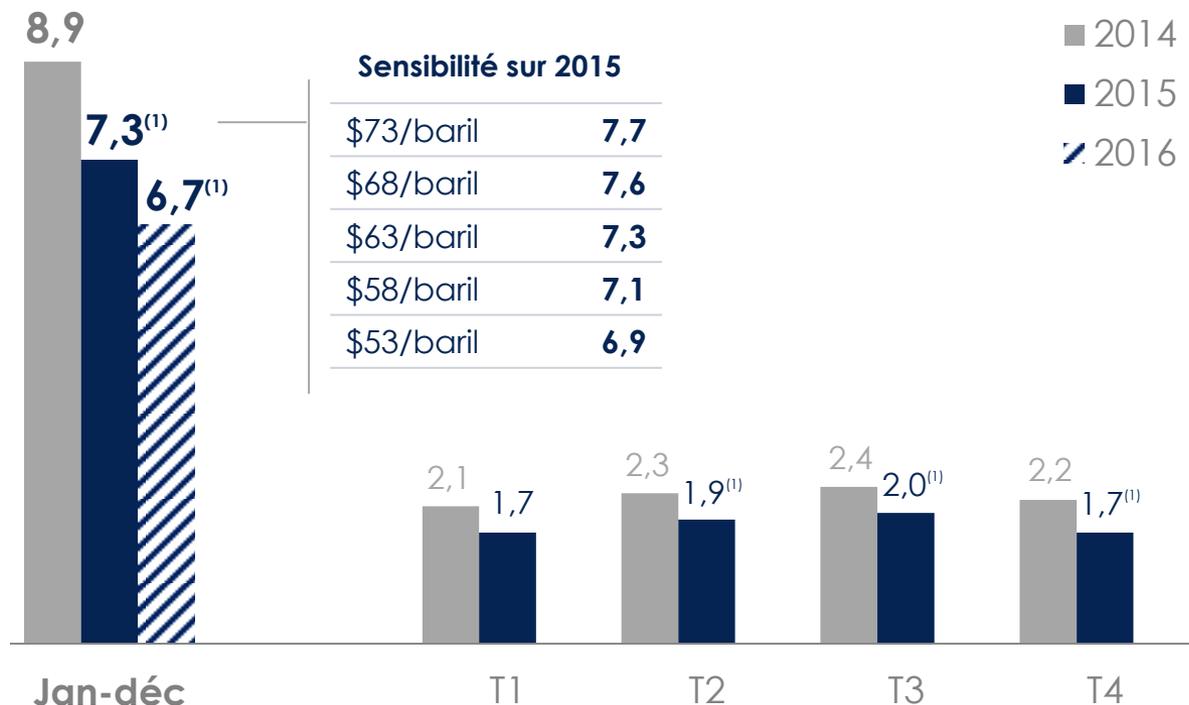
Facture de carburant après couverture

(en milliards de dollars)

2014 : facture de 8,9 mds\$,
soit 6,6 mds€

2015 : facture de 7,3 mds\$,
soit 6,6⁽²⁾ mds€

2016 : facture de 6,7 mds\$,
soit 6,1⁽²⁾ mds€



PRIX DE MARCHÉ	Jan-déc		T1	T2	T3	T4
	Brent (\$ par baril) ⁽¹⁾	63	55	63	66	67
Jet fuel (\$ par tonne) ⁽¹⁾	608	565	602	627	639	
% de la consommation déjà couverte	70%		66%	75%	75%	

(1) Sur la base des courbes à termes au 17 avril 2015. Calcul de sensibilité selon des hypothèses de prix moyen du baril sur avril-décembre 2015, avec hypothèse de stabilité de la marge de raffinage

(2) En supposant un taux de change moyen de 1,10 dollar par euro à partir de T2 2015

Premier trimestre 2015 : dynamique de baisse des coûts unitaires ralentie par la stabilité des capacités

Coût net: 5 370m€ (-0,3%)

Capacité en ESKO : 77 232m (+0,1%)

Coût unitaire à l'ESKO €6,95 centimes d'euro

Variation nette

Hors évolution
des charges
liées aux retraites

-0,0 %

+0,5 %

Evolution des
charges
liées aux
retraites
(non cash)

Variation à change constant

-5,1%

Effet prix
du
carburant

+4,7%

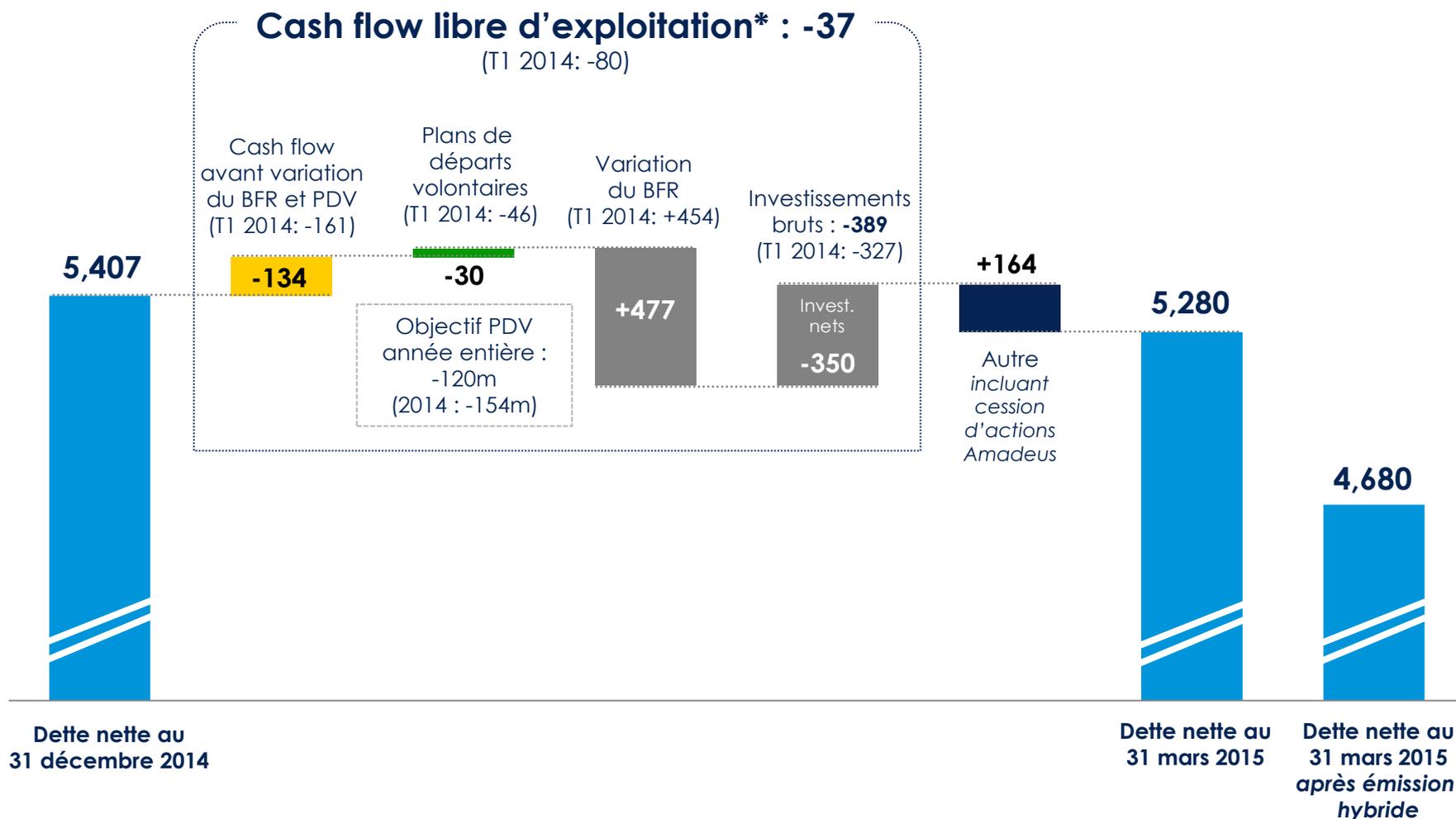
Effet
change

Variation publiée

-0,4%

Baisse de la dette nette au premier trimestre 2015

Analyse de la variation de la dette nette pour les 3 premiers mois de 2015, en millions d'euros

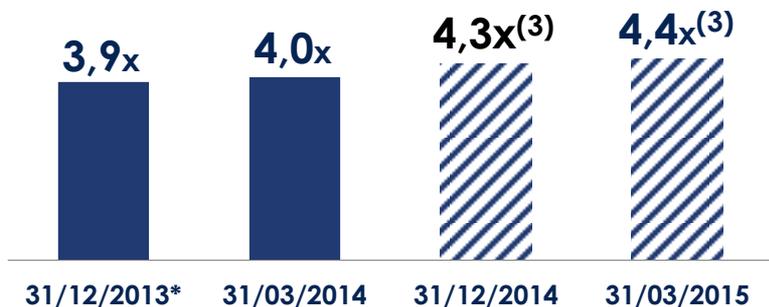


Une liquidité renforcée

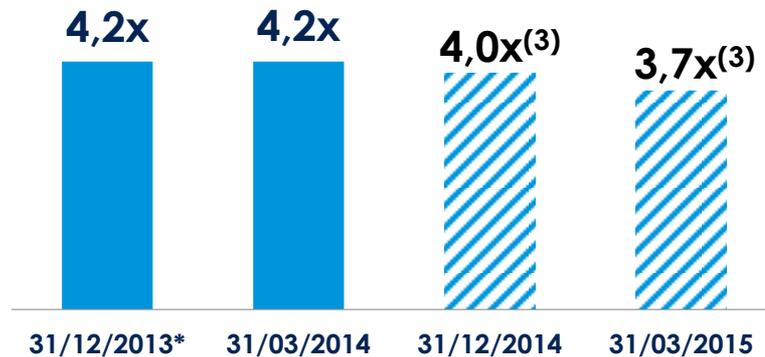
- ◆ 327 m€ de trésorerie suite à la cession d'actions Amadeus (janvier 2015)
- ◆ Emission d'une obligation hybride d'un montant de 600 m€ en avril 2015
- ◆ Renouvellement des lignes de crédit
 - ◆ Première tranche : Air France-KLM et Air France
 - ◆ Montant : 1,1 md€
 - ◆ 13 banques internationales
 - ◆ Covenants :
 - ◆ Ratio EBITDAR / frais financiers nets ajustés* supérieur à 2,5
 - ◆ Actifs immobilisés non affectés en garantie > dette financière consolidée nette non garantie
 - ◆ Détention par Air France-KLM d'au moins 70% de la dettes financière consolidée nette non garantie

Ratios financiers au 31 mars 2015, sur 12 mois glissants

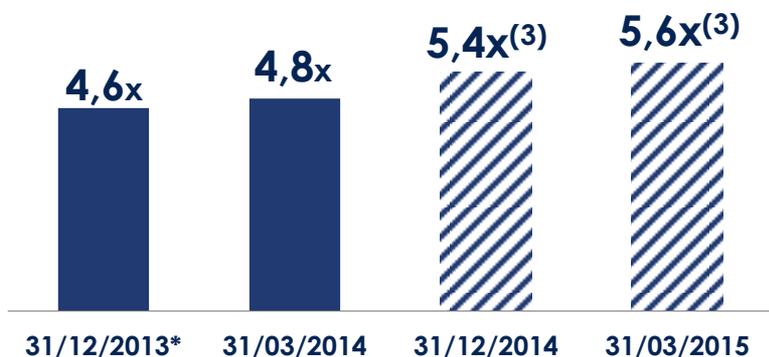
EBITDAR / frais financiers nets ajustés⁽¹⁾



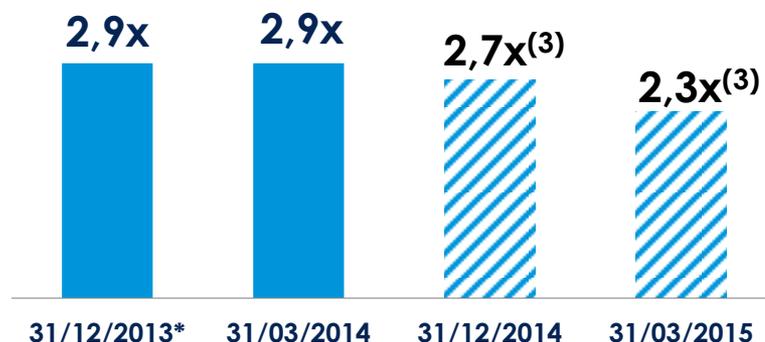
Dette nette ajustée⁽²⁾ / EBITDAR



EBITDA / frais financiers nets



Dette nette / EBITDA



* retraité IFRIC 21, CityJet reclassée en activité non poursuivie

(1) Ajusté de la part des loyers opérationnels correspondant aux frais financiers (34%)

(2) Ajustée de la capitalisation des locations opérationnelles (7x la charge annuelle)

(3) 31/12/2014 : hors impact de la grève des pilotes sur l'EBITDA(R) ; 31/3/2015 : hors

impact de la grève des pilotes sur l'EBITDA(R), dette nette post obligation hybride

Ratio dette nette ajustée / EBITDAR publié : 4,7 au 31/12/14 et 4,6 au 31/3/15

Ratio dette nette / EBITDA publié : 3,4 au 31/12/14 et 3,3 au 31/3/15



AIRFRANCE KLM

Perspectives

PERFORM 2020

- ◆ Déploiement en cours de toutes les initiatives du plan Perform 2020
- ◆ La quasi-totalité des économies attendues sur la facture carburant pourrait être absorbée par la pression sur les recettes unitaires et l'effet change négatif
- ◆ Objectifs financiers :
 - ◆ Baisse de 1 à 1,3% du coût unitaire
 - ◆ Dette nette d'environ 4,4 milliards d'euros à fin 2015

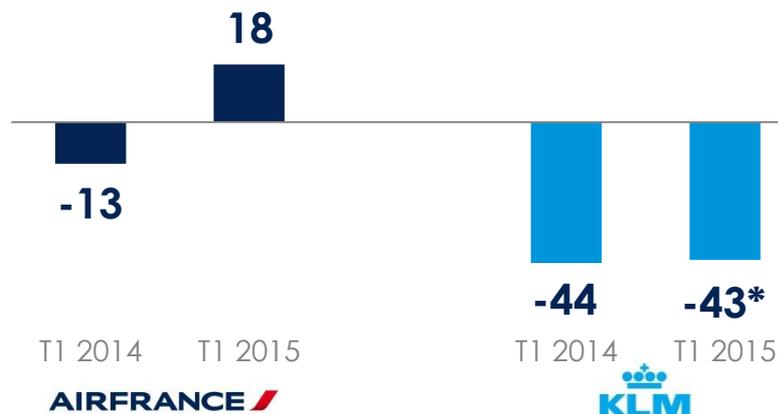


Annexes

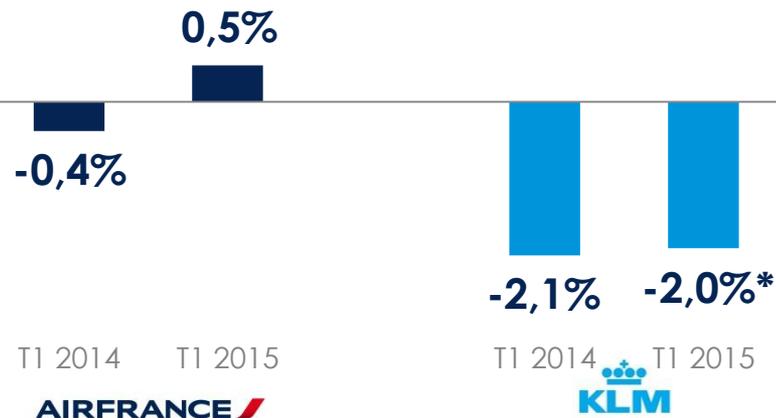
AIRFRANCE **KLM**

EBITDA et cash flow du premier trimestre par compagnie

EBITDA (m€)



Marge d'EBITDA



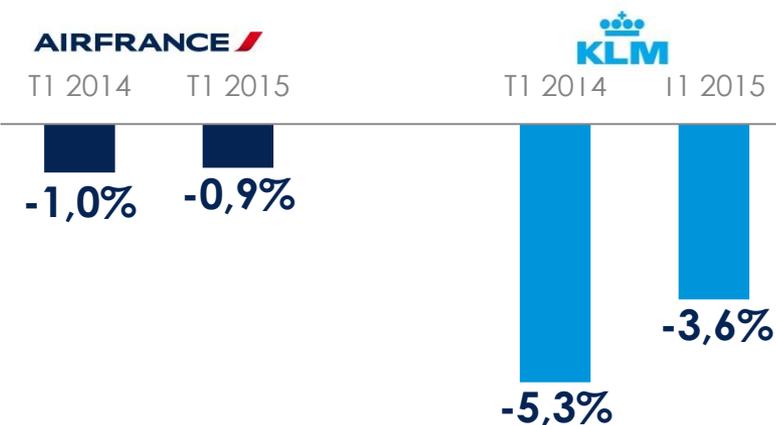
Cash flow

(m€, avant variation du BFR et PDV)

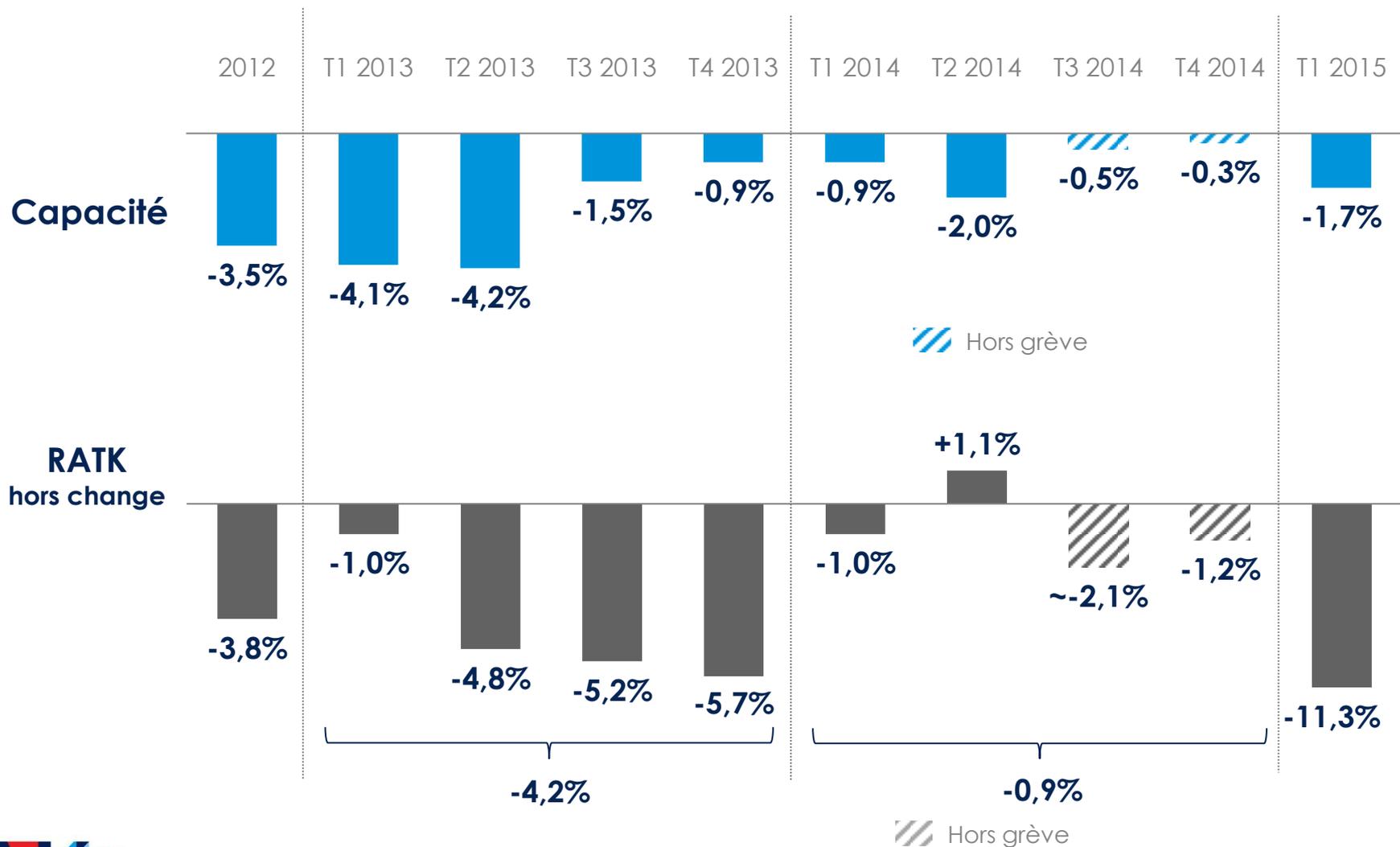


Marge de cash flow

(avant variation du BFR et PDV)



Capacités et recettes unitaires cargo par trimestre

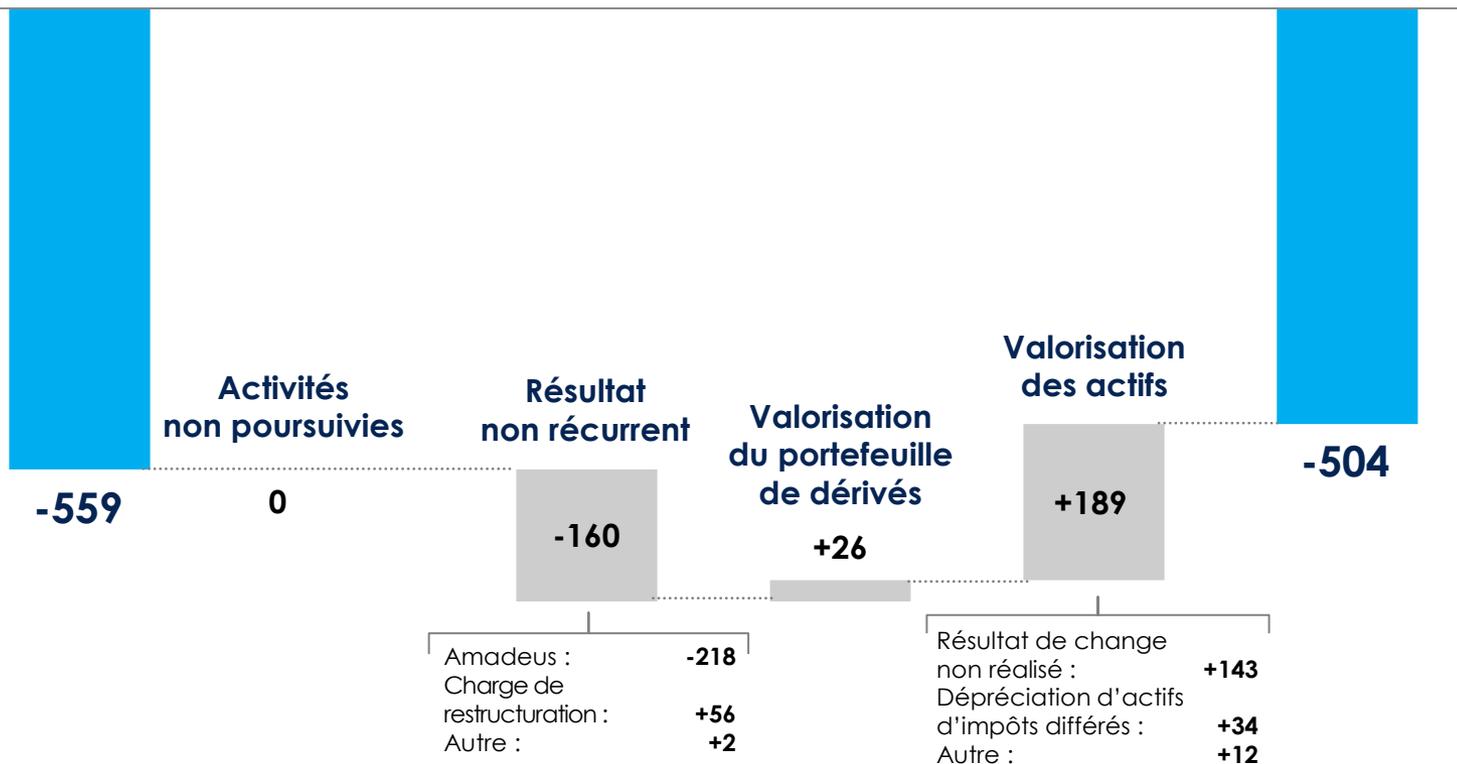


Résultat net retraité du premier trimestre 2015

Passage du résultat net au résultat net retraité, en millions d'euros

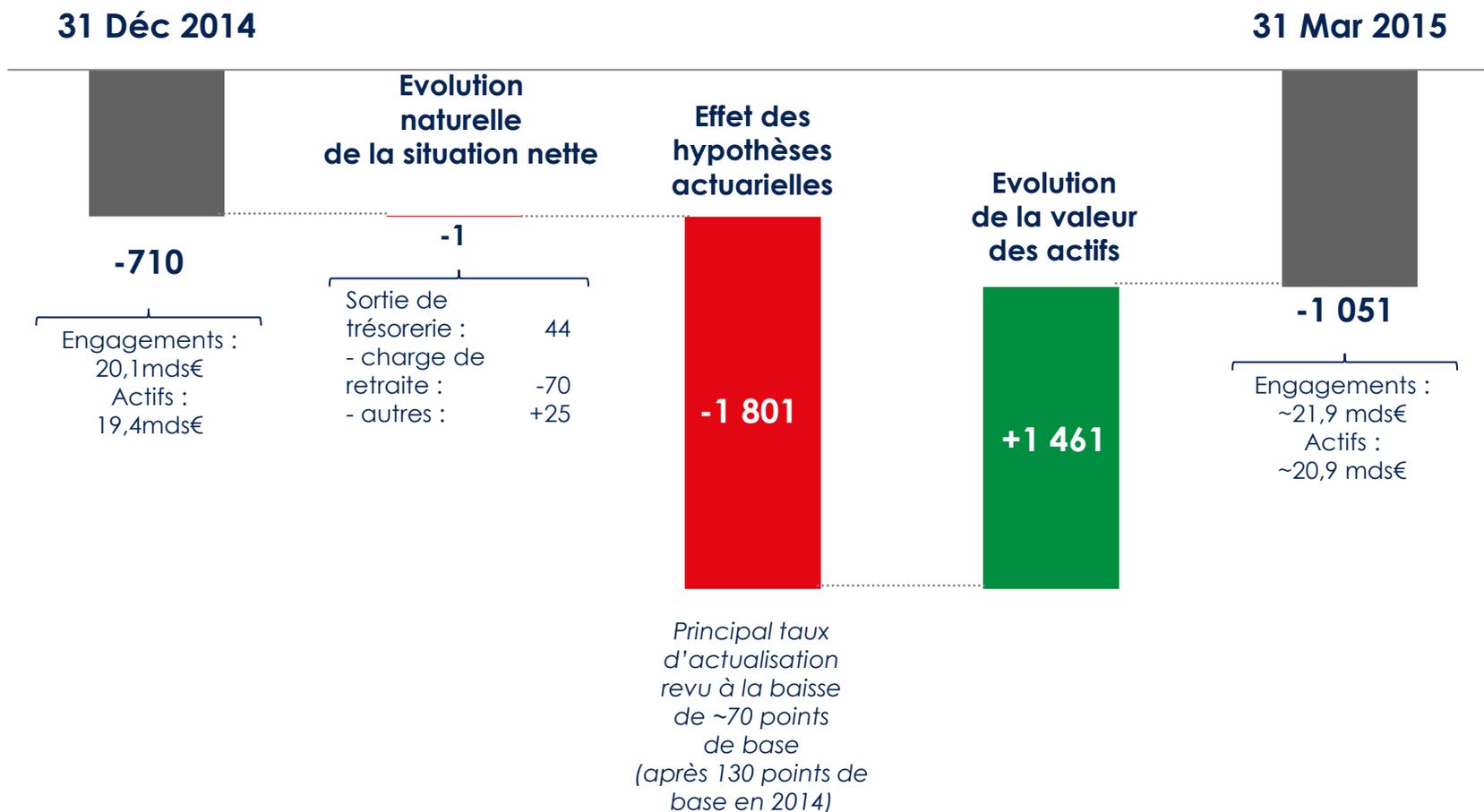
Résultat net
part du groupe

Résultat net
retraité



Point sur les engagements de retraites du premier trimestre 2015

Variation de la situation bilancielle nette de retraites sur l'année, en millions d'euros



Profil de remboursement de la dette au 31 décembre 2014*

