

RESULTATS

T2 2024

AIRFRANCE**KLM**
GROUP

FAITS MARQUANTS T2 2024

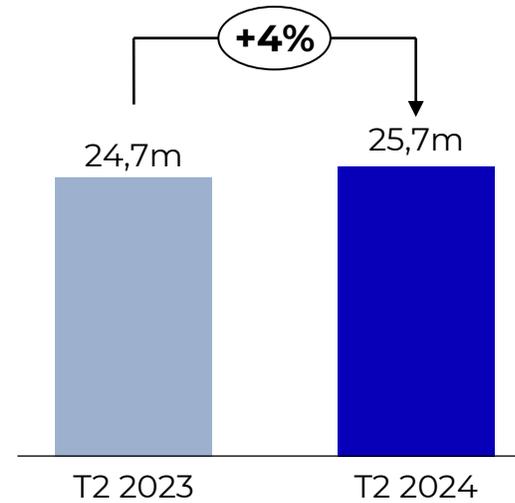
Benjamin Smith – Directeur Général d’Air France-KLM

FAITS MARQUANTS DES RÉSULTATS DU 2^{ÈME} TRIMESTRE

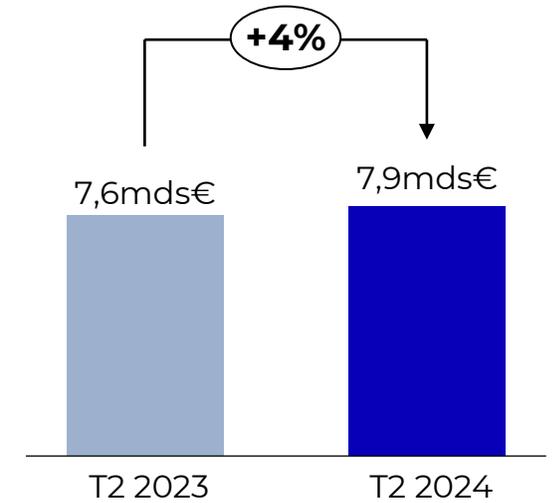
- **Capacité en hausse de 4%. Coefficient de remplissage et yield stables** par rapport au deuxième trimestre 2023
- **Chiffre d'affaires en hausse de 4%** par rapport à l'année dernière
- **Résultat opérationnel à 513m€**, marqué par une performance opérationnelle stable bien que peu dynamique pour KLM et Transavia. Air France a été impactée par des coûts exceptionnels dont un impact négatif lié aux Jeux Olympiques en juin
- **Ratio dette nette/EBITDA à 1,6x**
- **La part des avions de nouvelle génération est en hausse de +5pts**, atteignant 23% de la flotte totale
- Des mesures supplémentaires de **contrôle des coûts**, notamment **l'accélération de la transformation organisationnelle, la poursuite de la réduction des dépenses discrétionnaires** et **la mise en œuvre d'un gel des embauches externes**¹

1) Pour le personnel issu des frais généraux et non opérationnels

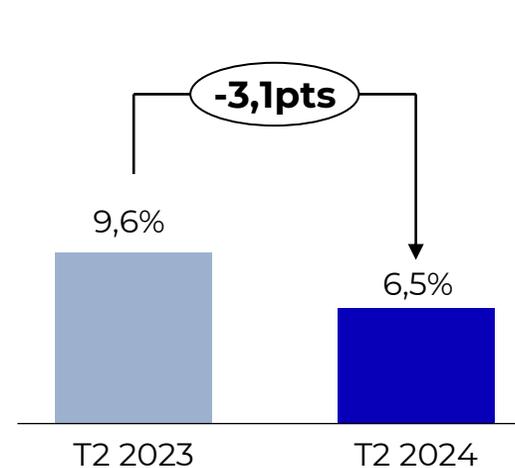
Passagers transportés



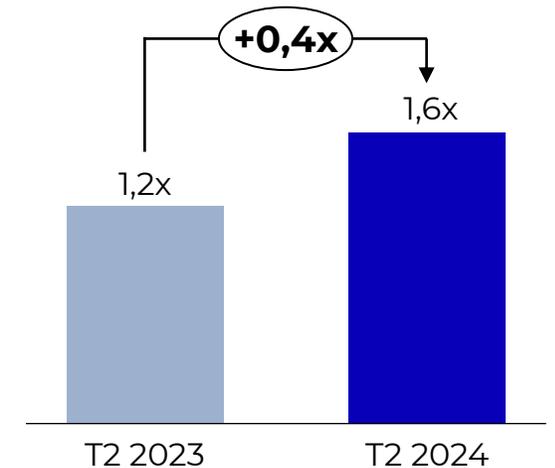
Chiffre d'affaires Groupe



Marge opérationnelle



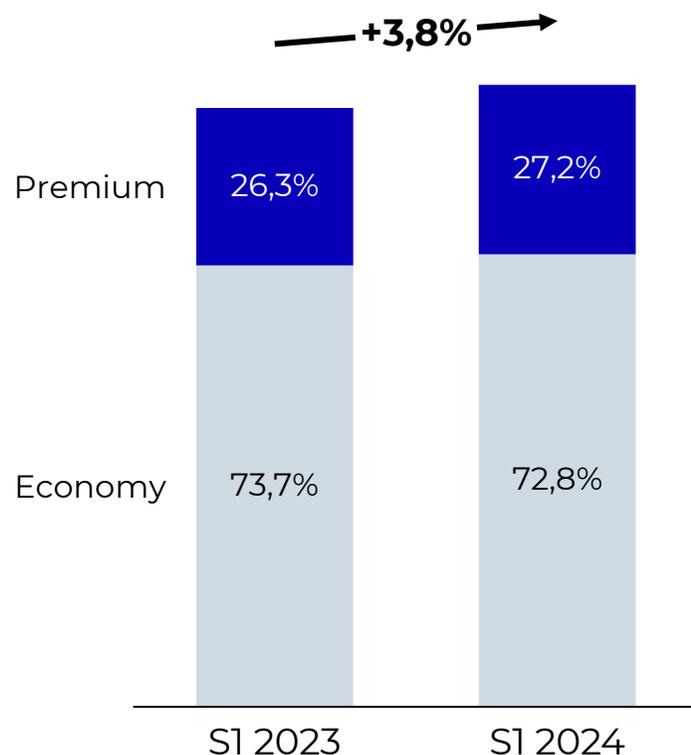
Ratio Dette Nette/EBITDA



L'AUGMENTATION DES REVENUS EST PRINCIPALEMENT LIÉE AU TRAFIC PREMIUM, QUI COMPREND UNE PART SIGNIFICATIVE DE LOISIRS PREMIUM

Chiffre d'affaires du réseau Passage Air France-KLM¹

S1 2024 vs. S1 2023



Chiffre d'affaires Premium²: +7,4%

Porté par les ventes directes en ligne

- Part de loisirs Premium solide et résiliente, nettement plus élevée par rapport aux niveaux d'avant Covid

Ventes directes totales²: +8%

- Ventes directes en ligne +10%, en comparaison de l'année précédente

Chiffre d'affaires Corporate²: +5%

- Dynamisme du trafic moyen et long-courrier avec un yield presque équivalent à celui de 2023
- Trafic court-courrier en baisse en raison des réductions de capacité sur le marché intérieur, mais yield positif par rapport à 2023
- Revenus Corporate à l'indice 85 par rapport à 2019

Revenus additionnels²: +11%

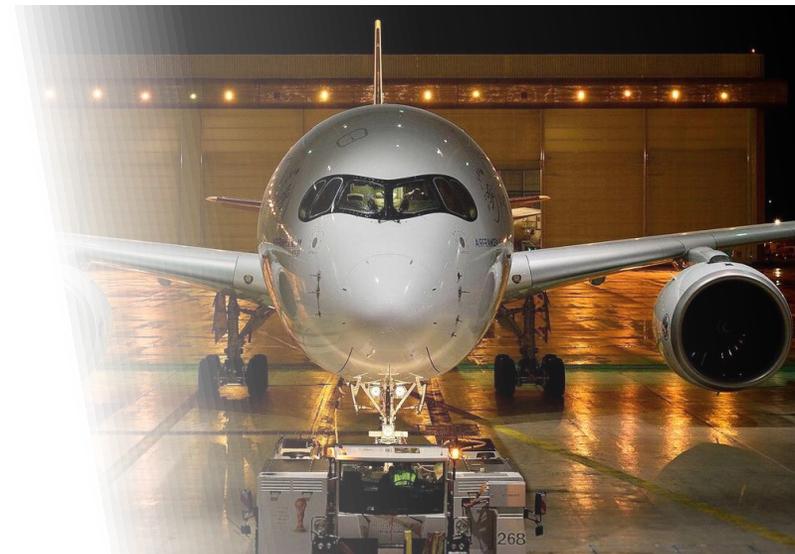
- Augmentation de la contribution par passager sur tous les groupes de produits. Plus forte croissance sur les options Sièges

LES PROJETS DE DÉVELOPPEMENT EN COURS APPORTERONT DES RÉSULTATS TANGIBLES

AIRBUS

Signature de l'accord de coentreprise Air France/Airbus pour les activités d'ingénierie et de maintenance, avec une clôture prévue fin 2024/début 2025

Plateforme de nouvelle génération pour la coopération entre les compagnies aériennes et les constructeurs, avec des activités de réparation équilibrées : support des composants de l'A350



SAS

Clôture de l'investissement dans SAS (19.9%) attendue au T3 2024

Adhésion à l'alliance SkyTeam

A compter du 1^{er} septembre 2024

Nouveaux accords de partage de code et d'interligne, y compris les programmes Gain/Dépense de Miles Flying Blue et EuroBonus

33 nouvelles destinations en Europe du Nord à compter du 1^{er} septembre 2024



FLYING BLUE CONTINUE DE SE DÉVELOPPER AU-DELÀ DES ACTIVITÉS AÉRIENNES ET RECRUTE ENCORE PLUS DE MEMBRES ACTIFS



Flying Blue attire des membres actifs en continu, qui utilisent le programme en gagnant et en dépensant des Miles

- **Plus de 12 millions¹ de membres actifs Flying Blue**, avec 3,1 millions d'inscriptions au S1 2024, +9% vs. l'année précédente
- **L'activité Gain/Dépense a augmenté de 16%**, en comparaison de l'année précédente



Partenariat lifestyle avec Uber

Gain de Miles sur tous les trajets en France et aux Pays-Bas

Élargissement du partenariat avec Revolut

Conversion de Miles disponible dans toute l'Europe

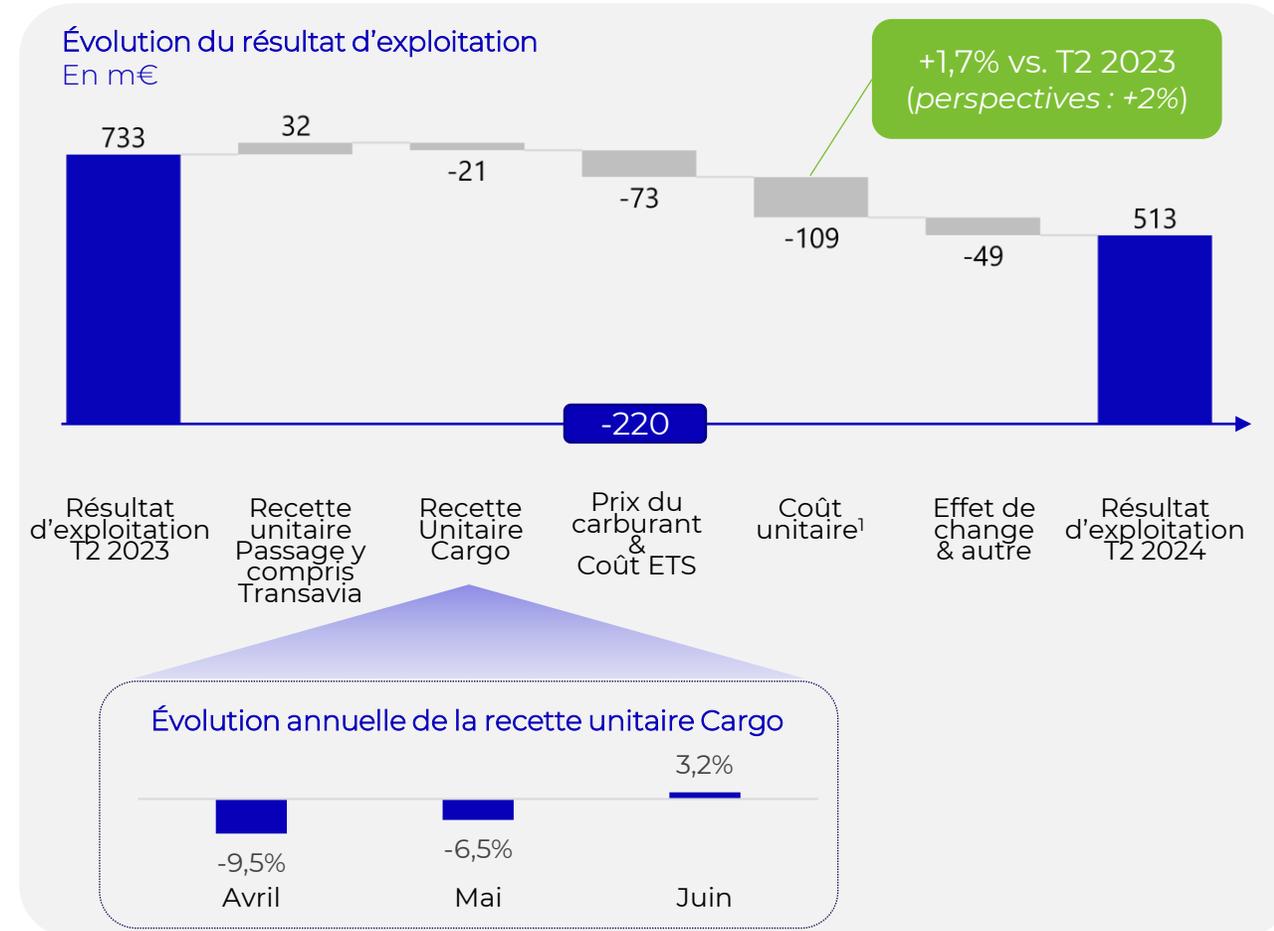
RÉSULTATS FINANCIERS DU T2 2024

Steven Zaat – Directeur financier Air France-KLM

RÉSULTAT D'EXPLOITATION IMPACTÉ PAR DES COÛTS DE CARBURANT ET UN COÛT UNITAIRE PLUS ÉLEVÉS

IMPACT DES JEUX OLYMPIQUES EN JUIN : 40M€

	T2 2024	T2 2023	Variation
Recettes (m€)	7 949	7 624	+4,3%
Charges d'exploitation (m€)	7 435	6 891	+7,9%
EBITDA (m€)	1 170	1 328	-158
Résultat d'exploitation (m€)	513	733	-220
Marge d'exploitation	6,5%	9,6%	-3,1 pt
Résultat net pour la période (m€)	165	612	-447

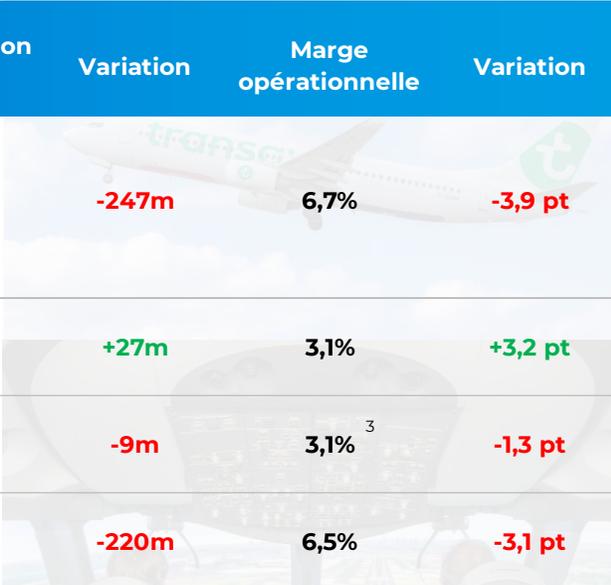


1) Coût unitaire à prix de carburant, change constants et hors ETS

RECETTE UNITAIRE RÉSEAUX PASSAGE STABLE MALGRÉ LES EFFETS DES JEUX OLYMPIQUES



T2 2024 vs T2 2023		Capacité ¹	Recette unit. ² à change constant	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge opérationnelle	Variation
Réseaux		+2,8%	-0,1%	6 080	+2,8%	446	-247m	6,7%	-3,9 pt
		+0,2%	-4,4%	546	-10,0%				
Transavia		+12,1%	+4,5%	843	+18,4%	26	+27m	3,1%	+3,2 pt
Maintenance				471	+22,6%	37	-9m	3,1% ³	-1,3 pt
Groupe		+4,1%	-0,4%	7 949	+4,3%	513	-220m	6,5%	-3,1 pt



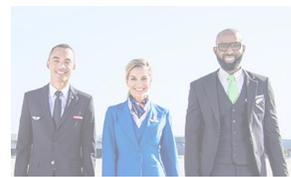
- **Forte recette unitaire pour Transavia** soutenue par la mise en place de bagages cabine payants et le développement élevé de la capacité

Air France-KLM réseau passage + cargo = réseaux
 (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) Le chiffre d'affaires indiqué est celui réalisé avec des tiers. La marge opérationnelle est calculée sur la base du chiffre d'affaires total

PERFORMANCE OPÉRATIONNELLE STABLE POUR KLM TANDIS QU'AIR FRANCE EST IMPACTÉE PAR LES JEUX OLYMPIQUES ET L'ÉVOLUTION DU COÛT UNITAIRE

T2 2024 vs T2 2023	Capacité variation	Recettes (m€)	Variation ² annuelle	Résultat d'exploitation (m€)	Variation ² annuelle	Marge d'exploitation	Variation ² annuelle
AIRFRANCE	+6%	4 802	+3%	195	-287	4,1%	-6,3 pt
KLM	+1%	3 268	+5%	260	+3	8,0%	-0,3 pt
Flyingblue <small>AIRFRANCE KLM</small>		208 ¹		54		26,0%	
AIRFRANCE KLM GROUP	+4%	7 949	+4%	513	-220	6,5%	-3,1 pt

- **Air France** a été affectée par les Jeux Olympiques (environ 40 m€ de recette unitaire), une augmentation des salaires liée aux négociations annuelles, ainsi que la finalisation de la mise en place d'un système informatique pour l'activité Cargo
- **Performance opérationnelle stable de KLM** portée par une augmentation de la ponctualité, se traduisant par une réduction des coûts de perturbation et une évolution positive de la recette unitaire
- **Flying Blue** : poursuite de la **forte performance**



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

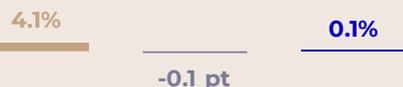
1) Chiffre d'affaires brut total de Flying Blue Miles, y compris le chiffre d'affaires externe réalisé avec les partenaires aériens et non aériens

2) Les résultats 2023 des compagnies aériennes incluaient encore les chiffres de Flying Blue, expliquant un impact négatif dans les colonnes de variation

ÉVOLUTION POSITIVE DU YIELD EN CLASSES PREMIUM ET FORTE PERFORMANCE POUR TRANSAVIA

T2 2024 vs T2 2023

Total
88%



-0.1 pt

Total Long-courrier

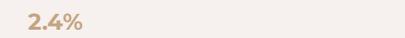
88%



0.0 pt

Court & Moyen-courrier¹

84%



-0.4 pt

Transavia

90%



-0.1 pt

Premium¹

75%



1.4 pt

Economy¹

87%



-0.2 pt

Amérique du Nord

88%



-1.7 pt

Caraïbes & Océan Indien

90%



1.5 pt

Asie & Moyen-Orient

89%



1.9 pt

Amérique du Sud

90%



0.2 pt

Afrique

85%



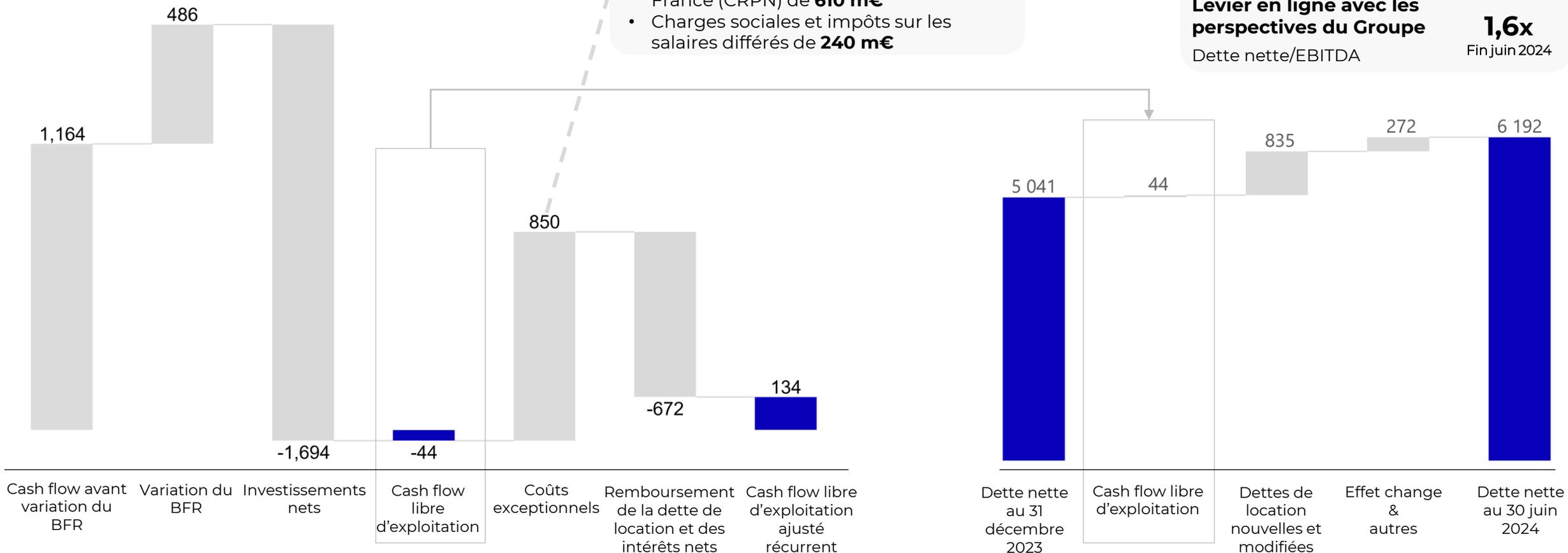
0.0 pt

1) Air France-KLM réseaux passage, hors Transavia

■ SKO xx pt Variation du coef. de remplissage ■ Yield hors change xx% Coef. de remplissage

SI : CASH FLOW LIBRE D'EXPLOITATION AJUSTÉ RÉCURRENT POSITIF

Evolution du cash flow libre au S1 2024
En m€



Coûts exceptionnels :

- Paiement exceptionnel à la Caisse de Retraite du Personnel Navigant d'Air France (CRPN) de **610 m€**
- Charges sociales et impôts sur les salaires différés de **240 m€**

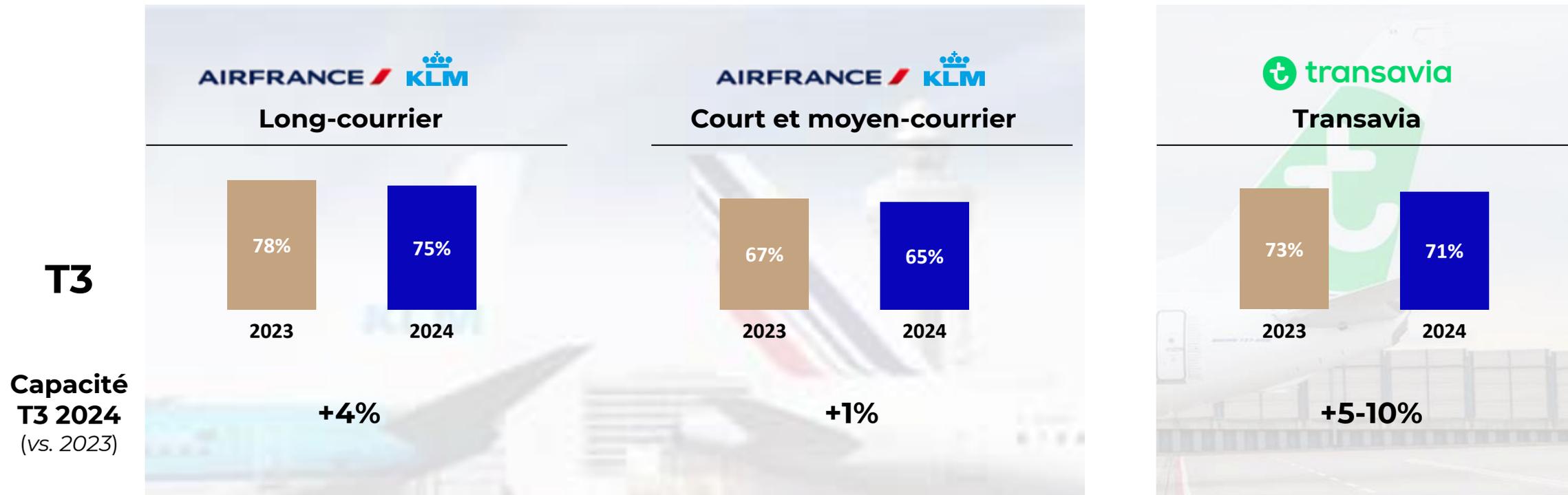
Solides liquidités - à fin juin **9,6 mds€**

Levier en ligne avec les perspectives du Groupe **1,6x**
Dette nette/EBITDA Fin juin 2024

PERSPECTIVES

Steven Zaat – Directeur financier Air France-KLM

NIVEAU DE RESERVATIONS IMPACTÉ PAR LES J-O AU T3 T4 STABLE PAR RAPPORT À L'ANNÉE DERNIÈRE



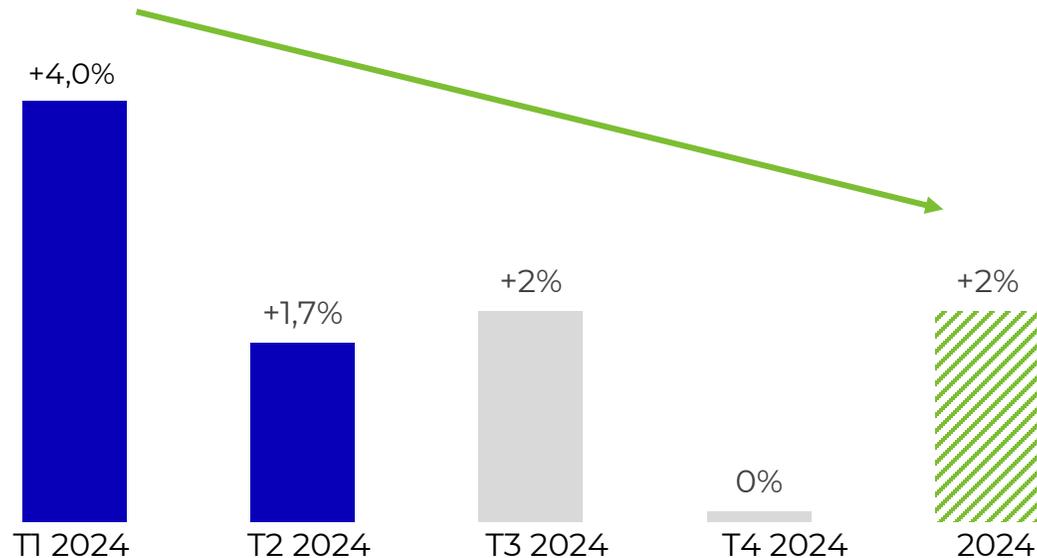
■ Coefficient de remplissage des reservations 2023 ■ Coefficient de remplissage des reservations 2024

Photo du 22 juillet 2023 et 2024

PERSPECTIVE : COÛT UNITAIRE À +2% PAR RAPPORT À 2023

Évolution trimestrielle du coût unitaire¹ au SKO en 2024

Variation en %



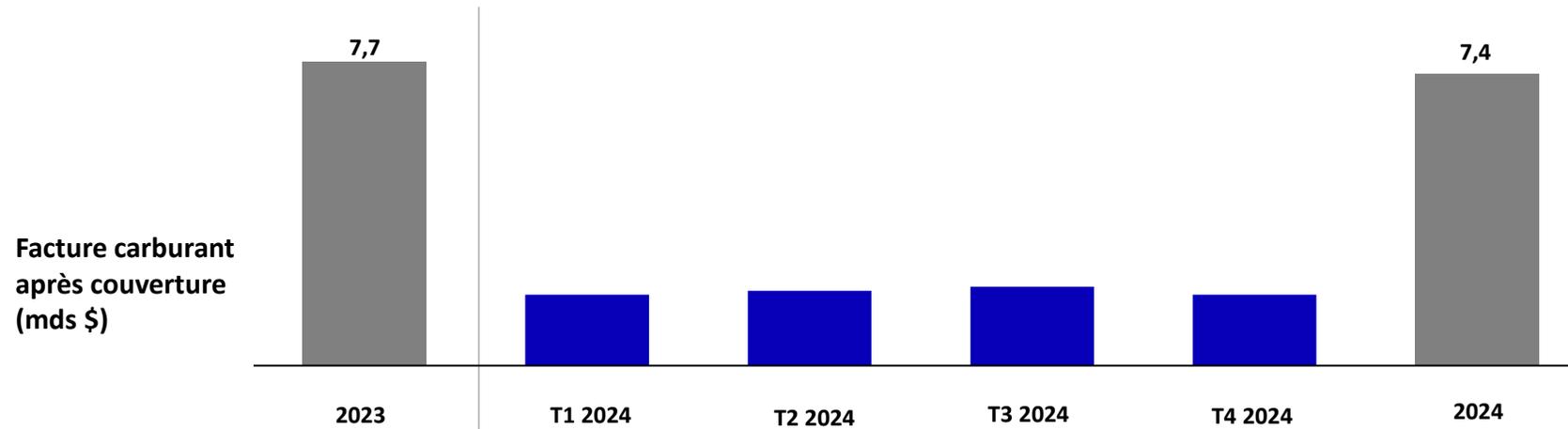
Mesures de contrôle des coûts

- Accélération des initiatives de transformation afin d'accroître davantage les économies de coûts au niveau du Groupe et des compagnies aériennes. Les initiatives comprennent la simplification, la réduction des frais généraux et la création de nouvelles synergies
- Gel des embauches de personnel administratif et non opérationnel
- Livraison d'une nouvelle flotte soutenant le développement du coût unitaire
- Réduction des coûts marketing
- 20% de réduction des coûts discrétionnaires

1) A prix de carburant, change constants et hors contribution ETS par rapport à 2023

COUVERTURE CARBURANT À 70% POUR 2024

FACTURE CARBURANT TOTALE INFÉRIEURE À L'ANNÉE DERNIÈRE
MALGRÉ LA HAUSSE DE CAPACITÉ



		2023	T1 2024	T2 2024	T3 2024	T4 2024	2024
Prix du marché	Brent (\$ par bbl)	82	82	85	82	80	82
	Jet fuel (\$ par tonne)	962	947	907	884	868	900
Prix après couverture	Jet fuel (\$ par tonne)	964	938	904	891	876	901
	% de la consommation déjà couverte	71%	72%	69%	71%	70%	70%
	Résultat de la couverture (en \$ m)	-17	18	6	-16	-16	-8

2025
Couverture à **34%**

Basé sur la courbe à terme au 19 July 2024.
Prix du jet fuel, coûts de mise à bord inclus et hors SAF.

PERSPECTIVES 2024

2024

Capacité Groupe

+4% vs. 2023 (précédemment : +5%)

Coût unitaire¹

+2% (précédemment : +1-2%)
(T3 : +2%)

Investissements nets

Inférieur à 3mds€ (précédemment: 3mds€)



1) A prix de carburant constant y compris SAF, change constant et hors achats de quotas CO₂ contre 2023

2025 : DU POTENTIEL LIÉ À LA RÉOLUTION DES PERTURBATIONS EN 2024, TOUT EN POURSUIVANT LES AMÉLIORATIONS STRUCTURELLES

1

Rappel 2024 : Des marchés de l'emploi tendus entraînant une pénurie de main d'oeuvre et des problèmes de chaîne d'approvisionnement, se traduisant par une inefficacité opérationnelle entraînant :

- Un coût de compensation clients
- Une capacité et une productivité plus faibles
- Une consommation inefficace du carburant

> 300 millions d'€

2

Été 2024 : Réservations du groupe Air France au départ et à destination de Paris impactées par les Jeux Olympiques

~ 200 millions d'€

3

S1 2024 : activité cargo d'Air France impactée par la mise en place du système informatique

~ 35 millions d'€

2025 :
Récupération d'au moins **500m€ de résultat d'exploitation** provenant des perturbations exceptionnelles en 2024

A travers une accélération des initiatives actuelles ...

- Continuer à recruter des pilotes et du personnel de maintenance
- Accroître l'utilisation de la flotte
- Accroître la ponctualité

... et la poursuite de notre plan d'amélioration structurelle¹ de ~2 milliards d'euros jusqu'en 2028

- Initiatives de coût unitaire et de productivité
- **Renouvellement de la flotte et initiatives de développement durable**
- Génération de chiffre d'affaires y compris via la fidélisation
- **Optimisation des opérations et des activités**
- Croissance organique et autres initiatives

1) Par rapport à 2023

ACTUALITÉS & PERSPECTIVES

Benjamin Smith – Directeur Général Air France-KLM

LES JEUX OLYMPIQUES ONT UN IMPACT NÉGATIF SUR LE PIC ÉTÉ. UNE NORMALISATION PROGRESSIVE EST ATTENDUE APRÈS LES JEUX



En amont des JO

À partir de Juin
Impact négatif sur les flux entrants et sortants



Pendant les Jeux Olympiques

Juillet-Août
Impact négatif principalement sur les flux sortants



Pendant les Paralympiques et au-delà

A partir de fin Août
Normalisation progressive



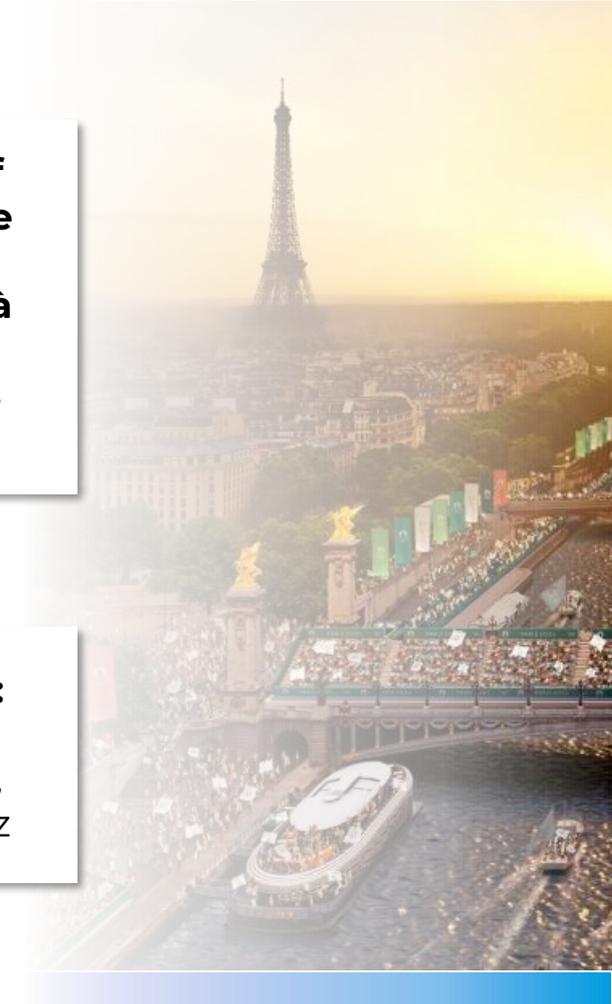
Post-JO

Globalement, un impact négatif sur la haute saison traditionnelle

Une normalisation **est attendue à la fin de l'été, avec un retour progressif de la demande après les Jeux**

Mesures d'atténuation en place :

Revue tarifaire et campagnes marketing, ventes additionnelles, promotions Flying Blue et BlueBiz



20 ANS DU GROUPE AIR FRANCE-KLM



1.9% et 2.3%¹ de contribution au PIB de la France et des Pays-Bas



76k emplois directs et **820k** indirects



>70Mds€ d'impact sur les économies française et néerlandaise



Une mise en oeuvre continue de notre feuille de route stratégique, traçant le futur d'Air France-KLM

CONCLUSION

Nous poursuivons le déploiement de notre stratégie : notre modèle économique est robuste et résilient, tirant parti d'actifs solides et d'un positionnement concurrentiel unique.

Notre plan de transformation est en bonne voie : nous développons et renforçons nos initiatives de revenus et de coûts et mettons en œuvre des améliorations structurelles.

Nos actions de décarbonation se déroulent comme prévu, avec déjà 23% d'avions de nouvelle génération dans la flotte et un accent mis sur l'accélération de la production de SAF.

Nous continuons de faire des partenariats et des investissements notre priorité, pour développer notre modèle économique et offrir à nos clients un accès à une gamme plus large de services de haute qualité.

Nous sommes confiants dans notre capacité à atteindre nos **objectifs à moyen et à long terme**.

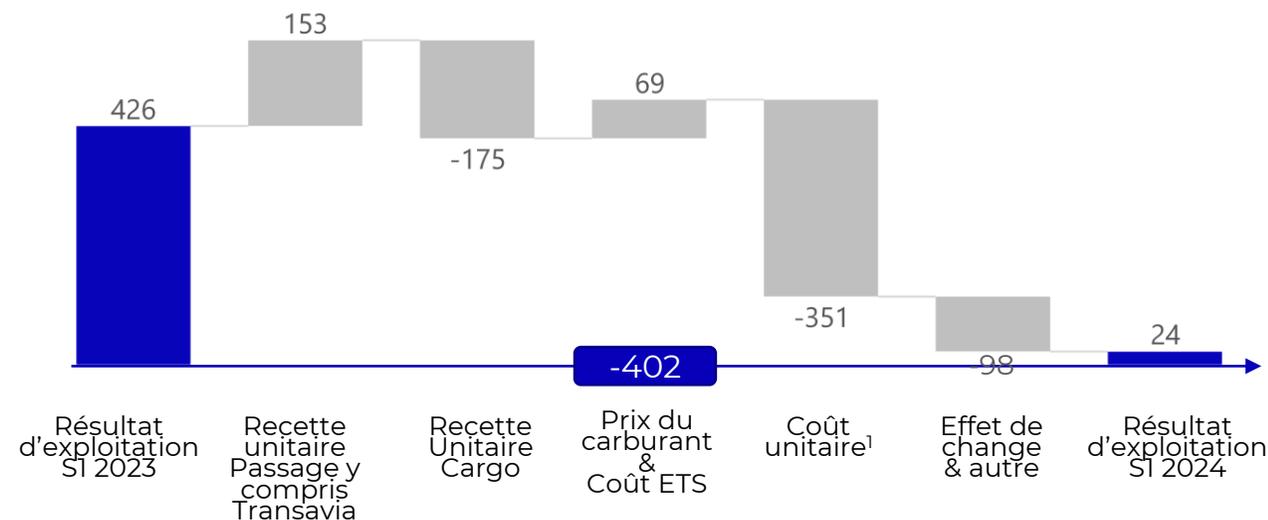


ANNEXES

RÉSULTATS DU PREMIER SEMESTRE 2024

	S1 2024	S1 2023	Variation
Recettes (m€)	14 603	13 953	+4,7%
Charges d'exploitation (m€)	14 579	13 526	+7,8%
EBITDA (m€)	1 345	1 614	-269
Résultat d'exploitation (m€)	24	426	-402
Marge d'exploitation	0,2%	3,1%	-2,9 pt
Résultat net pour la période (m€)	-314	275	-589

Évolution du résultat d'exploitation
En m€



1) Coût unitaire à prix de carburant, change constants et hors ETS

RÉSULTATS DU PREMIER SEMESTRE 2024

S1 2024 vs S1 2023

		Capacité ¹	Recette unit. ² à change constant	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge d'exploitation	Variation
Réseaux		+3,2%	+0,7%	11 176	+3,3%	90	- 452m	0,7%	-3,7 pt
		+2,5% ³	-16,2%	1 108	-13,4%				
Transavia		+11,7%	+6,4%	1 305	+19,8%	-139	+33m	-10,7%	+5,1 pt
Maintenance				1 001	+32,8%	66	+4m	2,7% ⁴	-0,4 pt
Groupe		+4,3%	-0,6%	14 603	+4,7%	24	-402m	0,2%	-2,9 pt

Air France-KLM réseau passage + cargo = réseaux

(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

(4) Le chiffre d'affaires indiqué est celui réalisé avec des tiers. La marge opérationnelle est calculée sur la base du chiffre d'affaires total

RÉSULTATS DU PREMIER SEMESTRE 2024

S1 2024 vs S1 2023	Capacité variation	Recettes (m €)	Variation ² annuelle	Résultat d'exploitation (m €)	Variation ² annuelle	Marge d'exploitation	Variation ² annuelle
AIRFRANCE 	+4%	8 834	+3%	-54	-355	-0,6%	-4,1 pt
KLM 	+4%	6 003	+7%	-31	-160	-0,5%	-2,8 pt
Flyingblue 		404 ¹		101		25,0%	
AIRFRANCE KLM GROUP 	+4%	14 603	+5%	24	-402	0,2%	-2,9 pt



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

1) Chiffre d'affaires brut total de Flying Blue Miles, y compris le chiffre d'affaires externe réalisé avec les partenaires aériens et non aériens

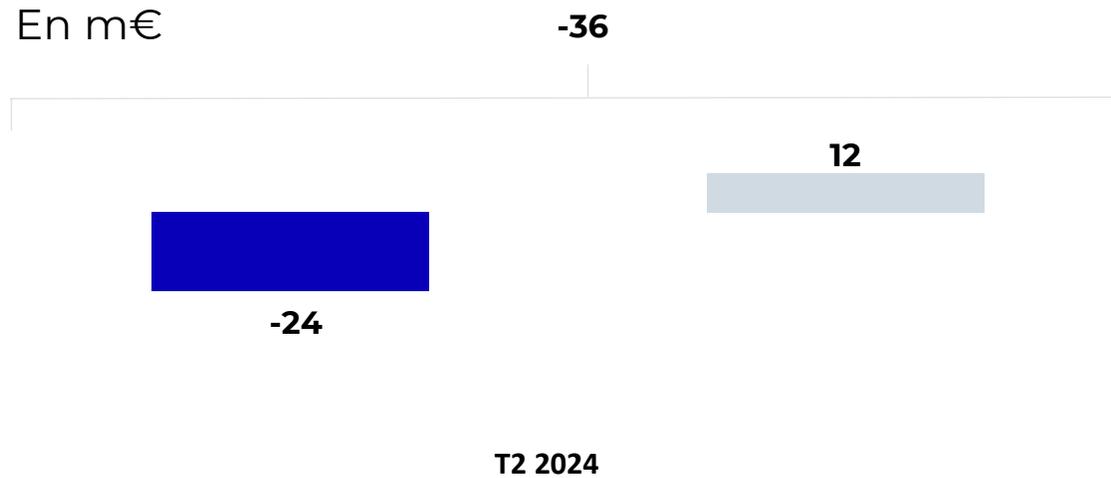
2) Les résultats 2023 des compagnies aériennes incluaient encore les chiffres de Flying Blue, expliquant un impact négatif dans les colonnes de variation

IMPACT DE L'EFFET DE CHANGE SUR LE RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Effet de change

sur les recettes et les coûts

En m€

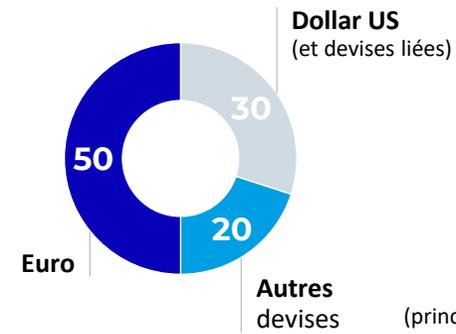


- Effet change sur le chiffre d'affaires
- Effet change sur les coûts, couvertures incluses
- XX** Effet change sur le résultat d'exploitation

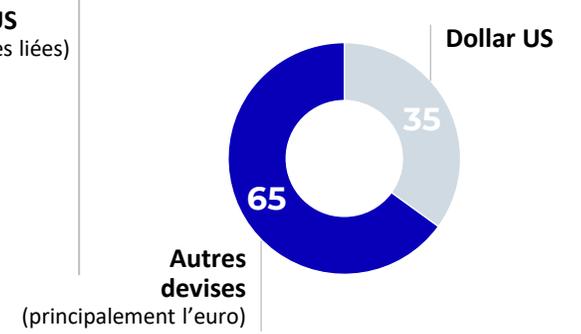
Chiffre d'affaires et coûts par devise

Année 2023

CHIFFRE D'AFFAIRES

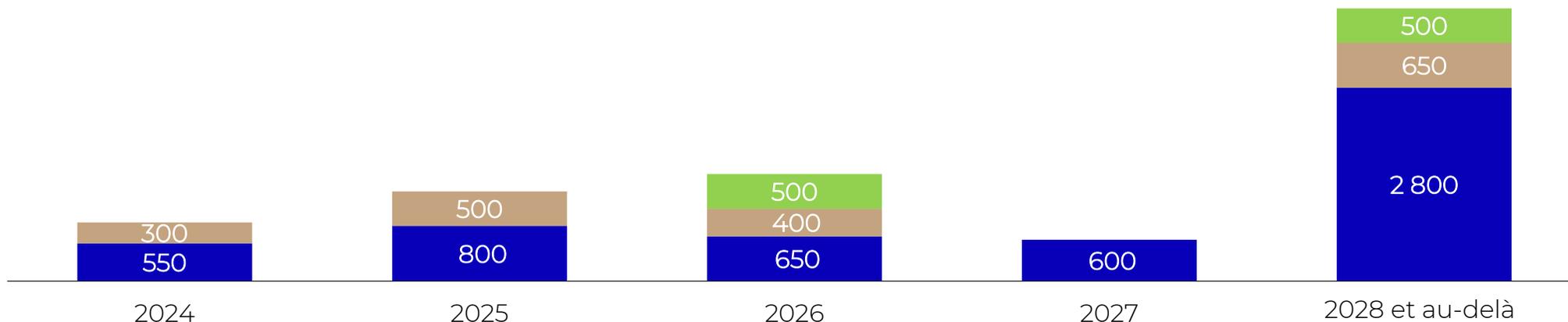


COÛTS



PROFIL DE REMBOURSEMENT DE LA DETTE AU 30 JUIN 2024

Profil du remboursement de la dette⁽¹⁾ En m€



Obligations senior Air France-KLM

Jun 2024 :

AFKL 3,0% 300 m€²

Janvier 2025 :

AFKL 1,875% (500 m€, initialement 750 m€)

Jun 2026 :

AFKL 3,875% (300 m€, initialement 500 m€)

Décembre 2026 :

AFKL 4,35% 145 m\$ (136 m€)

Mai 2029 :

AFKL 4,625% (650 m€)

Autres dettes à long-terme : dette sécurisée de AF et KLM, principalement "adossée à leurs actifs"

Obligations liées au développement durable

2026 : 7,250% (500 m€)

2028 : 8,125% (500 m€)

(1) Excluant les paiements de dettes des locations opérationnelles, les emprunts perpétuels de KLM et les quasi-fonds propres perpétuels d'Air France

(2) Remboursé totalement le 1^{er} juillet 2024



Investor Relations department

Michiel Klinkers

Michiel.klinkers@airfranceklm.com

Marouane Mami

Marouane.mami@airfranceklm.com