

Résultats annuels 2009-10

20 mai 2010

Agenda

Introduction

Pierre-Henri Gourgeon

Activité

Peter Hartman

Résultats

Philippe Calavia

Stratégie
et perspectives

Pierre-Henri Gourgeon

Les faits marquants de l'exercice

Environnement

- ✦ Redressement de la demande de transport aérien plus tardif qu'attendu
- ✦ Retour du prix du pétrole à des niveaux élevés (+30\$ au cours de l'année)
- ✦ Affaiblissement de l'euro par rapport aux autres devises au T4

Air France-KLM

- ✦ Forte réactivité du groupe :
 - Réduction des capacités
 - Adaptation de l'activité passage
 - Restructuration du cargo
 - Réduction des effectifs
 - Réduction des coûts et des investissements
 - Deux émissions obligataires réussies
- ✦ Maintien d'une situation financière satisfaisante grâce à une bonne gestion des liquidités
- ✦ Succès de la JV transatlantique

Les résultats du 4^{ème} trimestre

✦ Passage :

- ▶ Une demande plus soutenue sur la fin du trimestre
- ▶ Stabilité du chiffre d'affaires malgré une baisse des capacités de 3,4%

✦ Cargo :

- ▶ Continuation de la tendance positive
- ▶ Forte hausse du chiffre d'affaires malgré une baisse des capacités de 12,2%

✦ Retour à un cash flow opérationnel légèrement positif

✦ Impact négatif de 173 m€ des couvertures carburant

✦ Stabilisation de la dette

Les chiffres clés

	4 ^{ème} trimestre 2009-10		Exercice 2009-10	
★ Chiffre d'affaires :	5,02 Md€	(-0,8%)	20,99 Md€	(-15,0%)
★ EBITDAR :	77 m€	(+24,2%)	1 111 m€	(-51,2%)
★ Résultat d'exploitation :	-497 m€	(ns)	-1 285 m€	(ns)
★ Résultat d'exploitation hors couvertures antérieures à 2009 :	-324 m€	(ns)	-648 m€	(ns)
★ Résultat net :	-691 m€	(ns)	-1 559 m€	(ns)
★ Résultat net (hors provisions Plan de Départ Volontaire) :	-594 m€	(ns)	-1 462 m€	(ns)

AIRFRANCE KLM

Activité

Peter Hartman

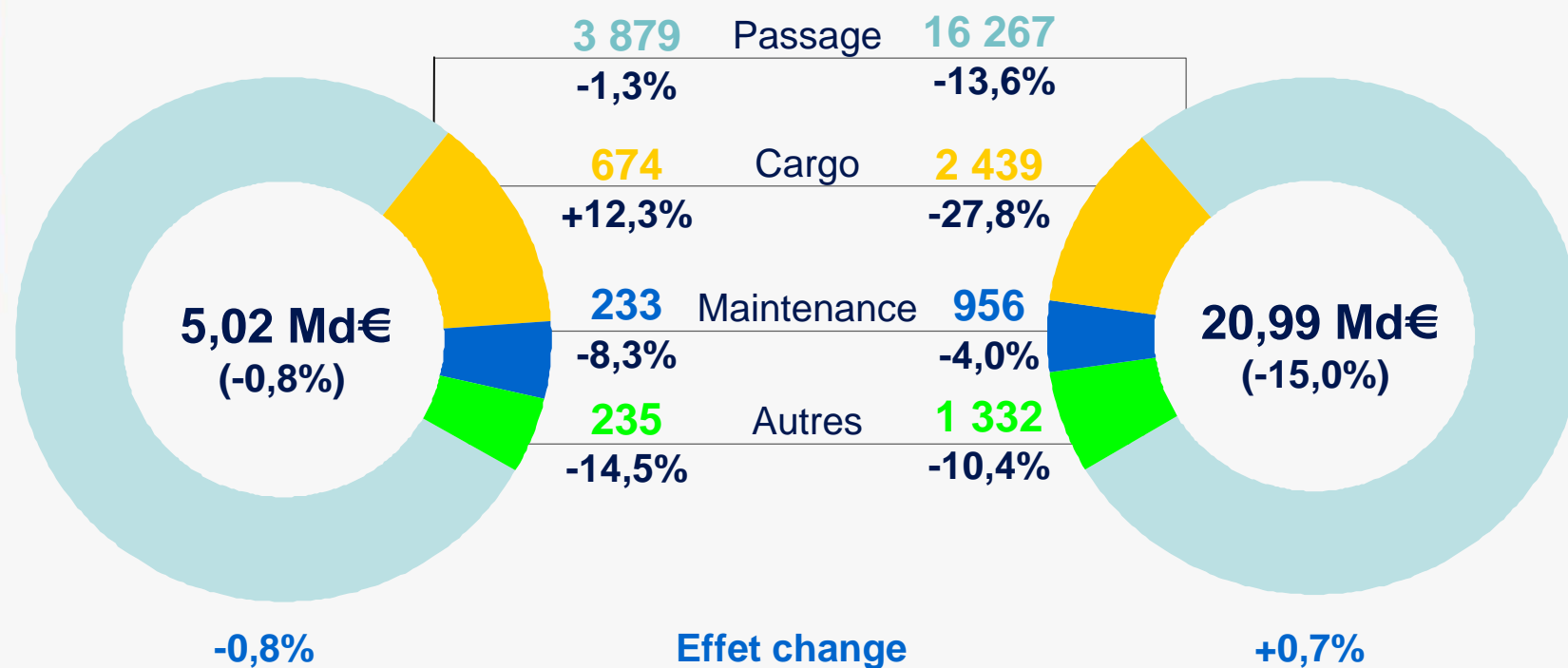
Chiffre d'affaires

Janvier-Mars 2010

Millions d'€

Exercice 2009-10

Millions d'€

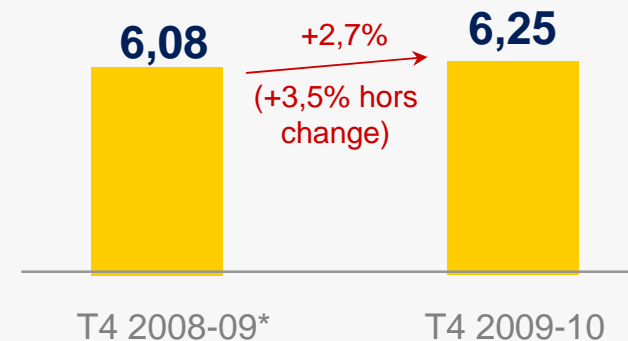


Passage : une demande un peu plus soutenue sur la fin du trimestre

- ✦ Trafic en hausse malgré la baisse des capacités
- ✦ Croissance des recettes unitaires, en particulier en long-courrier
- ✦ Hausse significative de la facture carburant, dont 142 m€ de pertes sur couvertures carburant
- ✦ Une perte d'exploitation comparable à l'an dernier

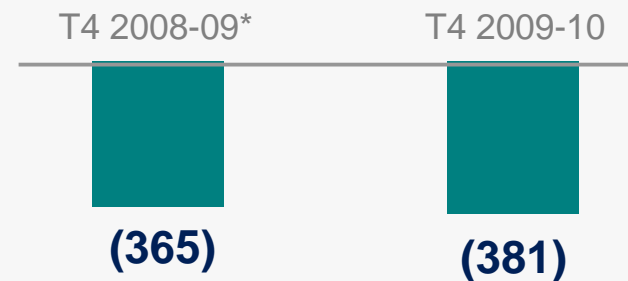
Recette unitaire par SKO

Cts d'€



Résultat d'exploitation

Millions d'€

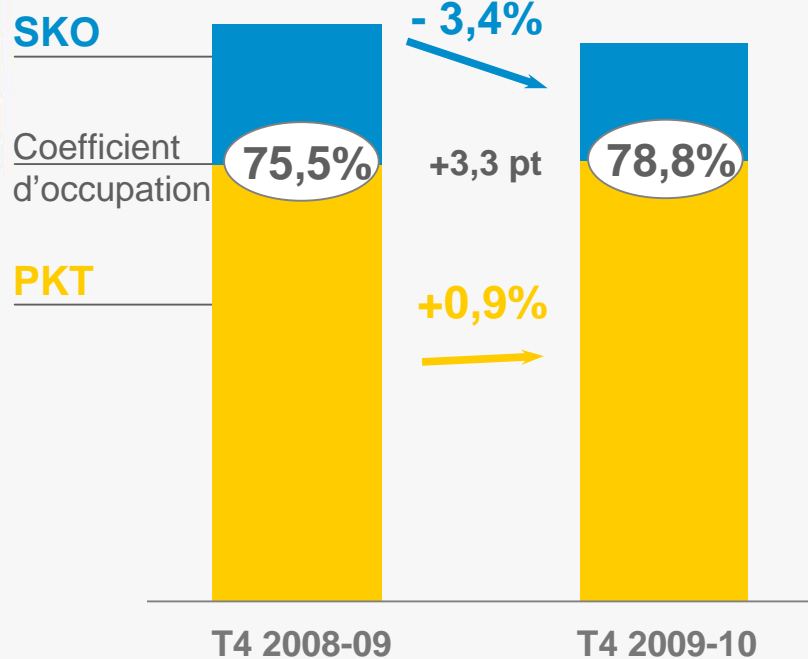


*Retraité IFRIC 13

Poursuite de l'amélioration du coefficient d'occupation au 4ème trimestre

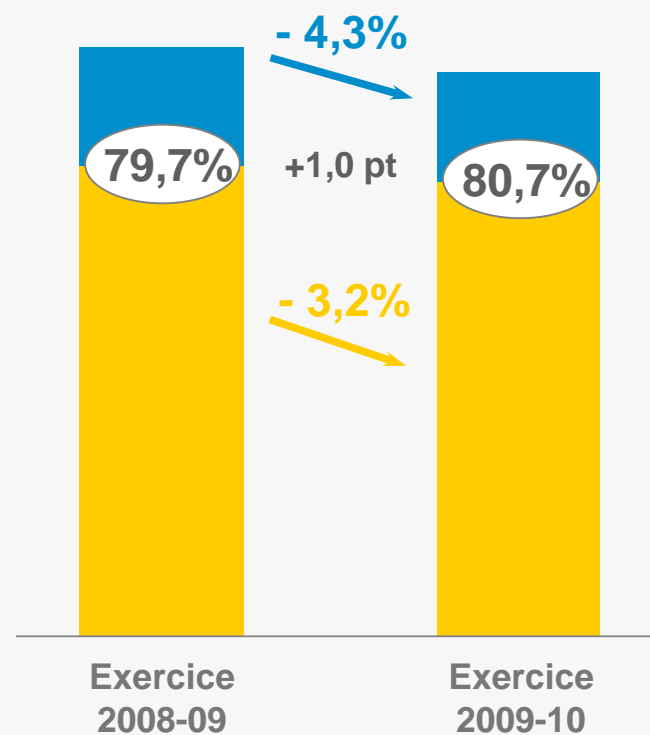
T4 2009-10

15,6 millions de passagers (-0,4%)



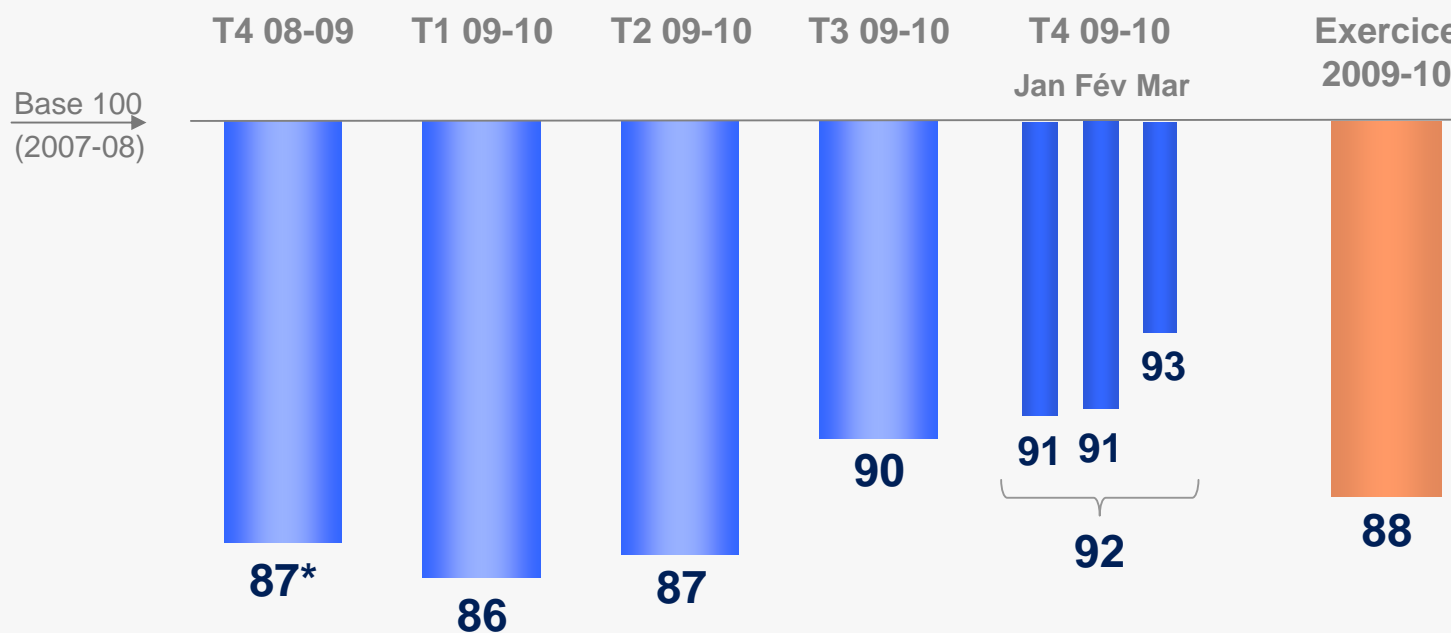
Exercice 2009-10

71,4 millions de passagers (-4,1%)



Remontée progressive de la recette unitaire...

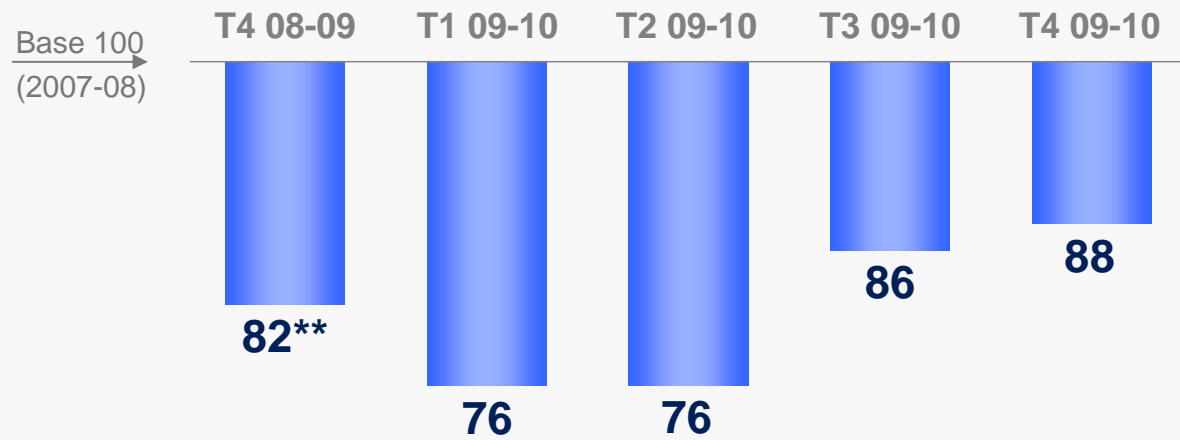
Recette unitaire par SKO
hors change comparée à 2007-08



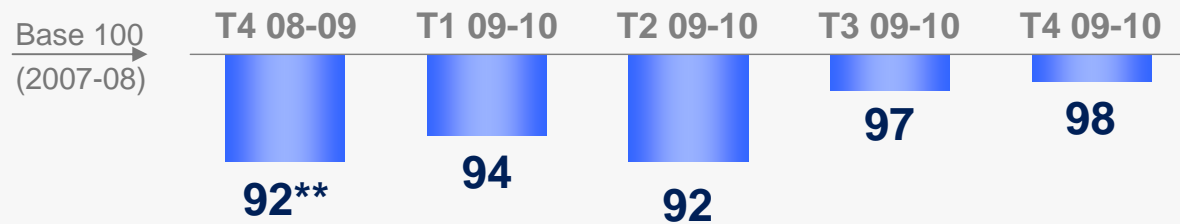
* Hors effet des nouvelles règles de péremption du programme Flying Blue

... particulièrement en long-courrier

Recette unitaire par SKO classe avant*



Recette unitaire par SKO classe arrière*



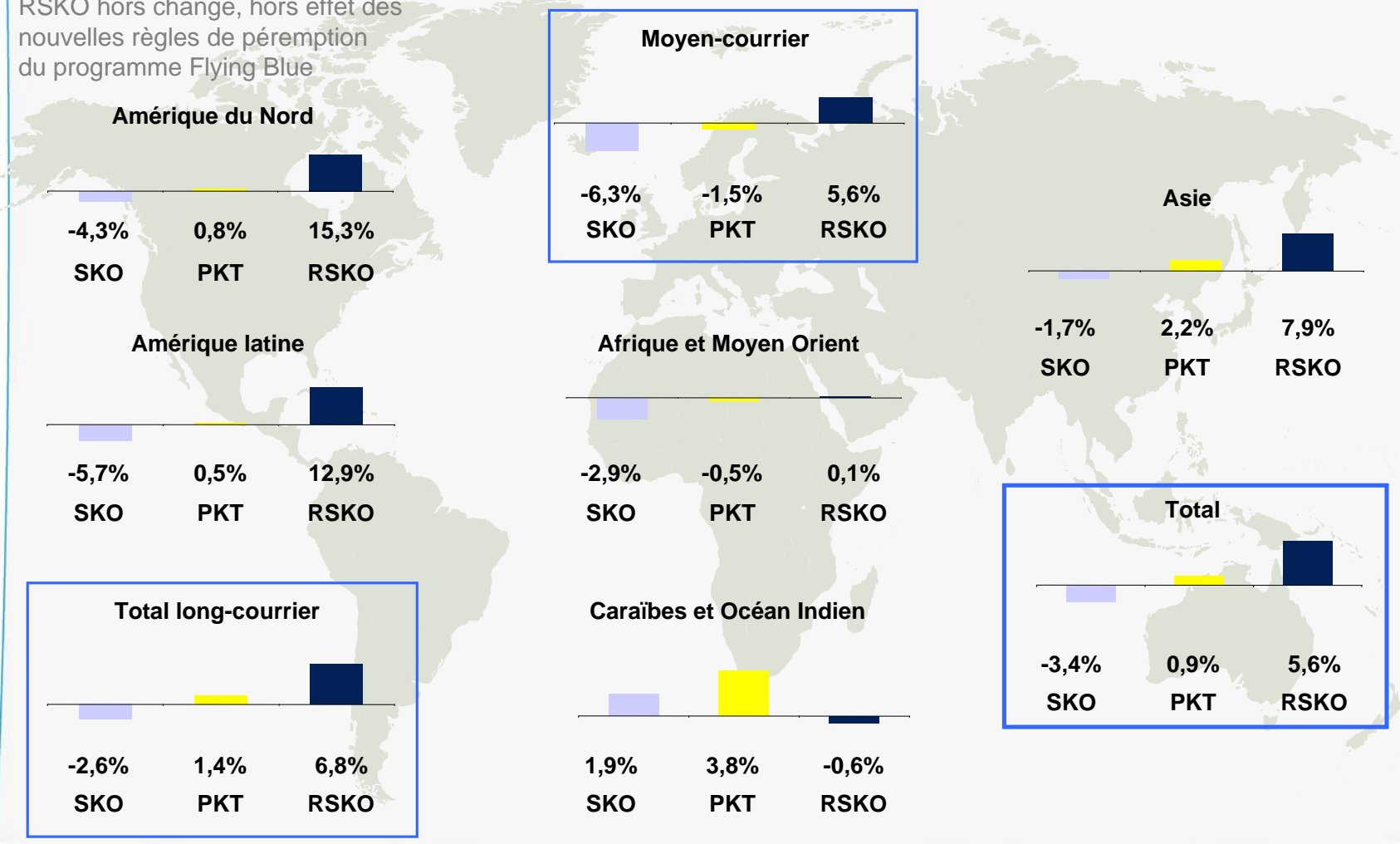
* Hors change, comparée à 2007-08

** Hors effet des nouvelles règles de péremption du programme Flying Blue

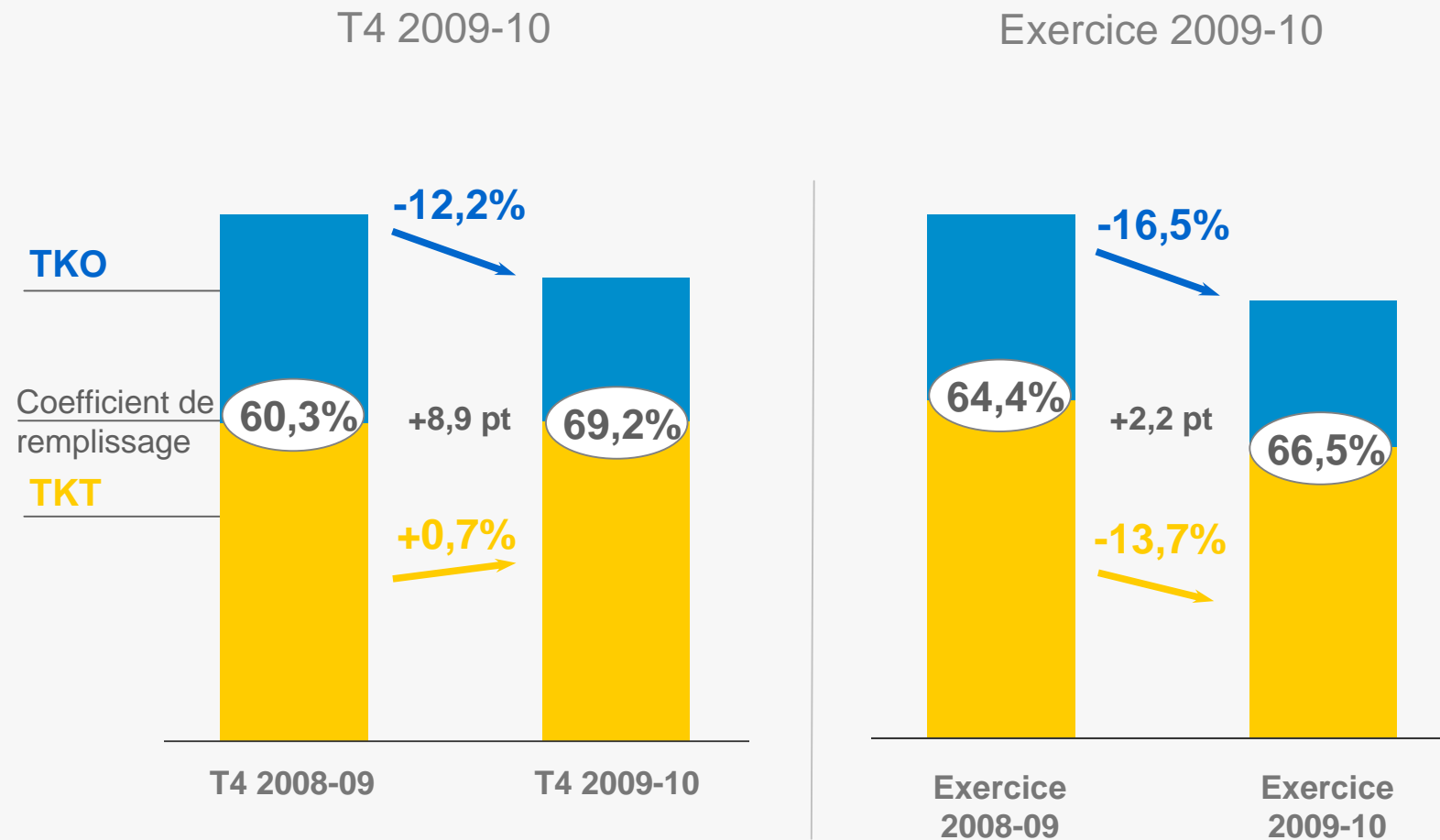
Des recettes en amélioration sur l'ensemble des réseaux

T4 2009-10

RSKO hors change, hors effet des nouvelles règles de péremption du programme Flying Blue



Cargo : très forte amélioration du coefficient de remplissage au 4^{ème} trimestre



La restructuration du cargo commence à porter ses fruits

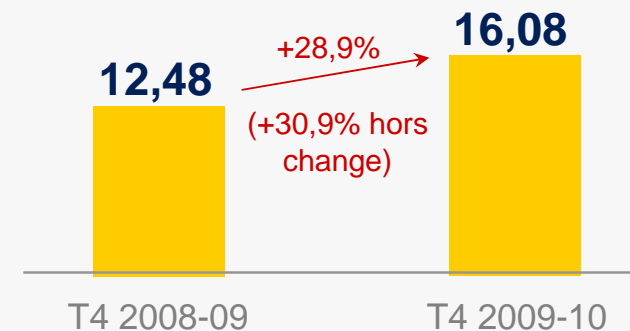
★ Forte hausse des recettes unitaires :

- ▶ Augmentations tarifaires et surcharges carburant
- ▶ Hausse du coefficient de remplissage
- ▶ Un remplissage des soutes significativement supérieur au niveau d'avant la crise

★ Résultat d'exploitation en forte amélioration

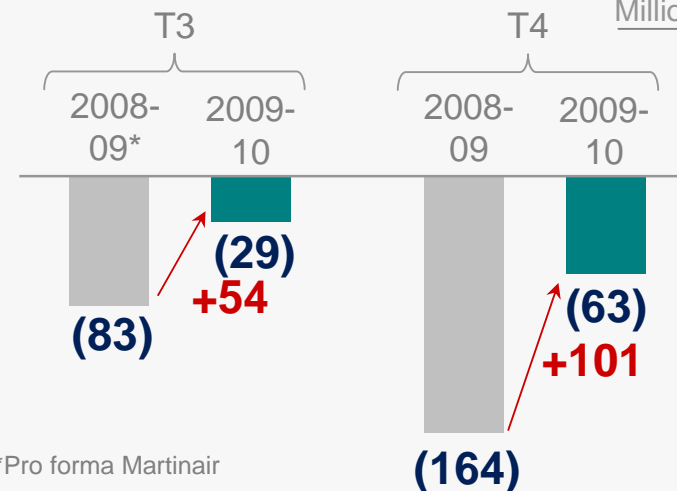
Recette unitaire par TKO

Cts d'€



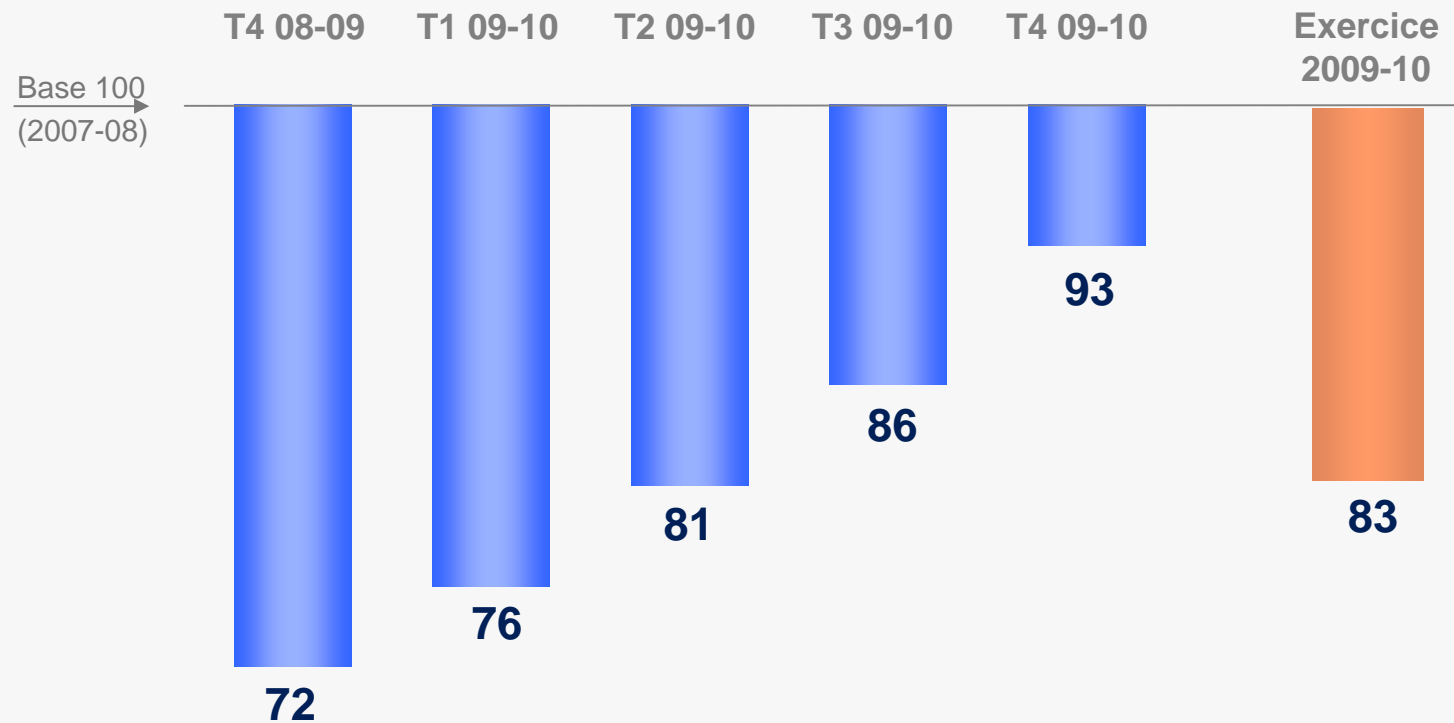
Résultat d'exploitation

Millions d'€



Amélioration très nette des recettes unitaires

Recette unitaire par TKO*



* Hors change, comparée à 2007-08

Maintenance et autres activités

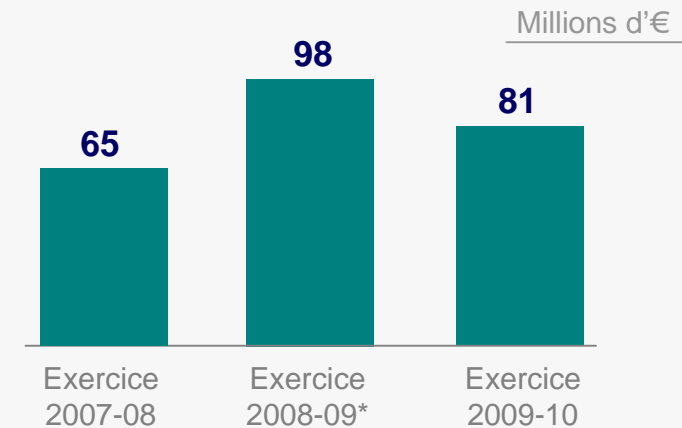
★ Maintenance :

- ▶ Relativement peu affecté par la crise
- ▶ Légère réduction des volumes d'activité pour compte tiers
- ▶ Concurrence accrue

★ Autres activités :

- ▶ Loisir : amélioration du résultat d'exploitation, malgré les pertes sur couvertures carburant
- ▶ Catering : maintien du résultat d'exploitation

Résultat d'exploitation maintenance



Résultat d'exploitation des autres activités



*Pro forma Martinair

AIRFRANCE KLM

Résultats

Philippe Calavia

Résultats du 4^{ème} trimestre

Janvier-mars 2010

Millions d'€

	T4 2009-10	T4 2008-09 Pro forma*	Variation en %
Chiffre d'affaires	5 021	5 060	(0,8)
Charges d'exploitation	(5 518)	(5 595)	(1,4)
EBITDAR	77	62	24,2
Résultat d'exploitation	(497)	(535)	ns
<i>Résultat d'exploitation ajusté**</i>	<i>(435)</i>	<i>(474)</i>	<i>ns</i>
Produits et charges non courants	(261)	(50)	
Dont provision plan de départ volontaire	(148)		
Résultat des activités opérationnelles	(758)	(585)	ns
Coût de l'endettement financier net	(91)	(47)	ns
Autres produits et charges financiers	(94)	(96)	ns
Impôts	249	244	ns
Autres	3	6	-
Résultat net, part du groupe	(691)	(479)	ns












* Retraité de l'application de l'interprétation IFRIC 13 et pro forma Martinair

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

Charges d'exploitation sur le 4^{ème} trimestre

Janvier-mars 2010

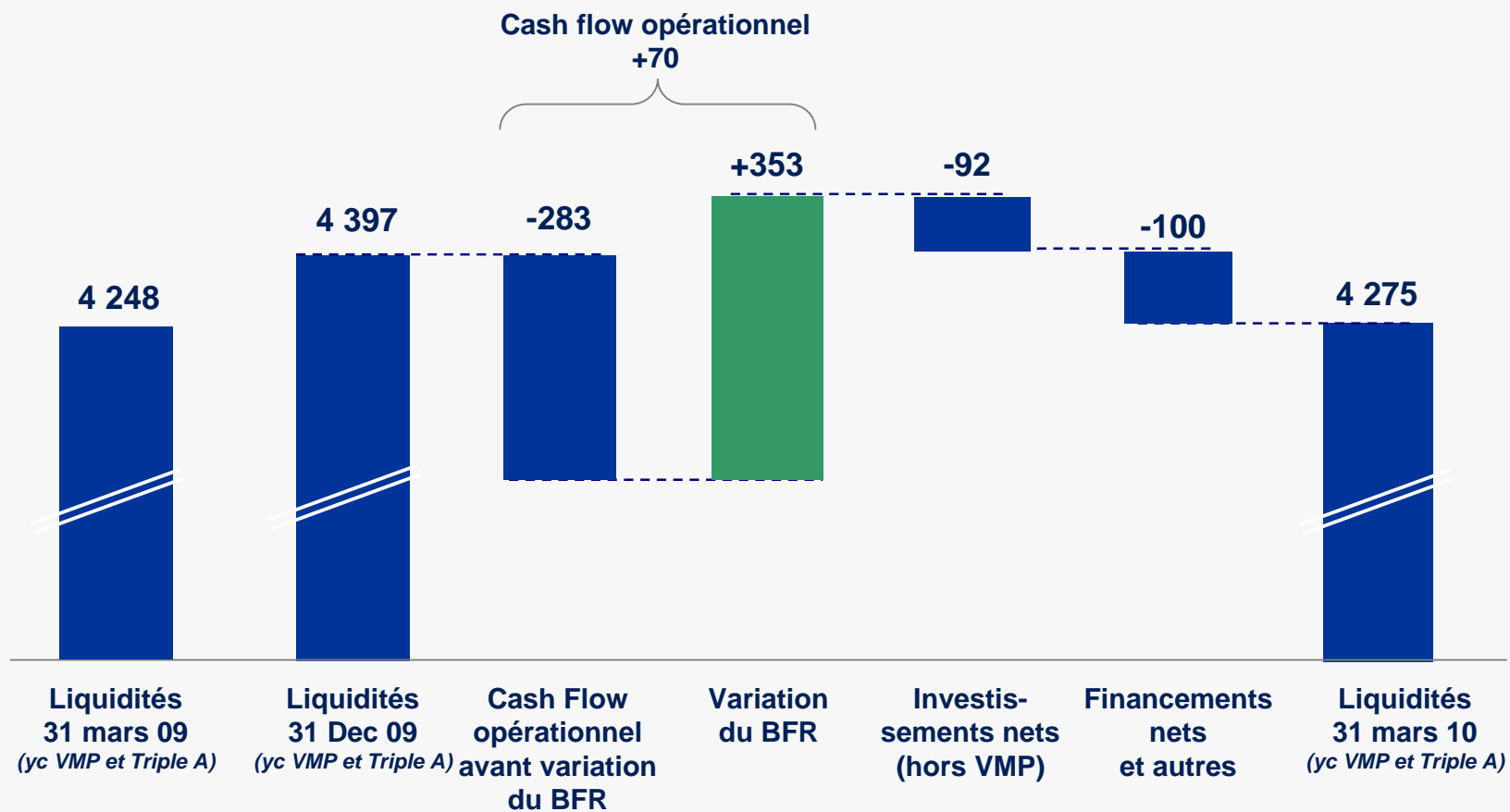
Millions d'€

	ESKO		
Chiffre d'affaires		-5,1%	
Charges d'exploitation hors carburant		-0,8%	
		-4,1%	
Carburant	1 240	+9,3%	
Charges de personnel	1 843	-0,8%*	
Coûts avions (amortissement et provisions, frais de maintenance, loyers opérationnels et affrètements)	969	-5,5%	
Redevances aéronautiques	394	-6,2%	
Frais commerciaux	203	-1,0%	
Prestations en escale	311	-5,2%	
Autres	558	-16,0%	
Total charges d'exploitation	5 518	-1,4%	

* Hors impact fonds de pension

Cash flow opérationnel positif sur le trimestre

Millions d'€



Résultats de l'exercice

Millions d'€

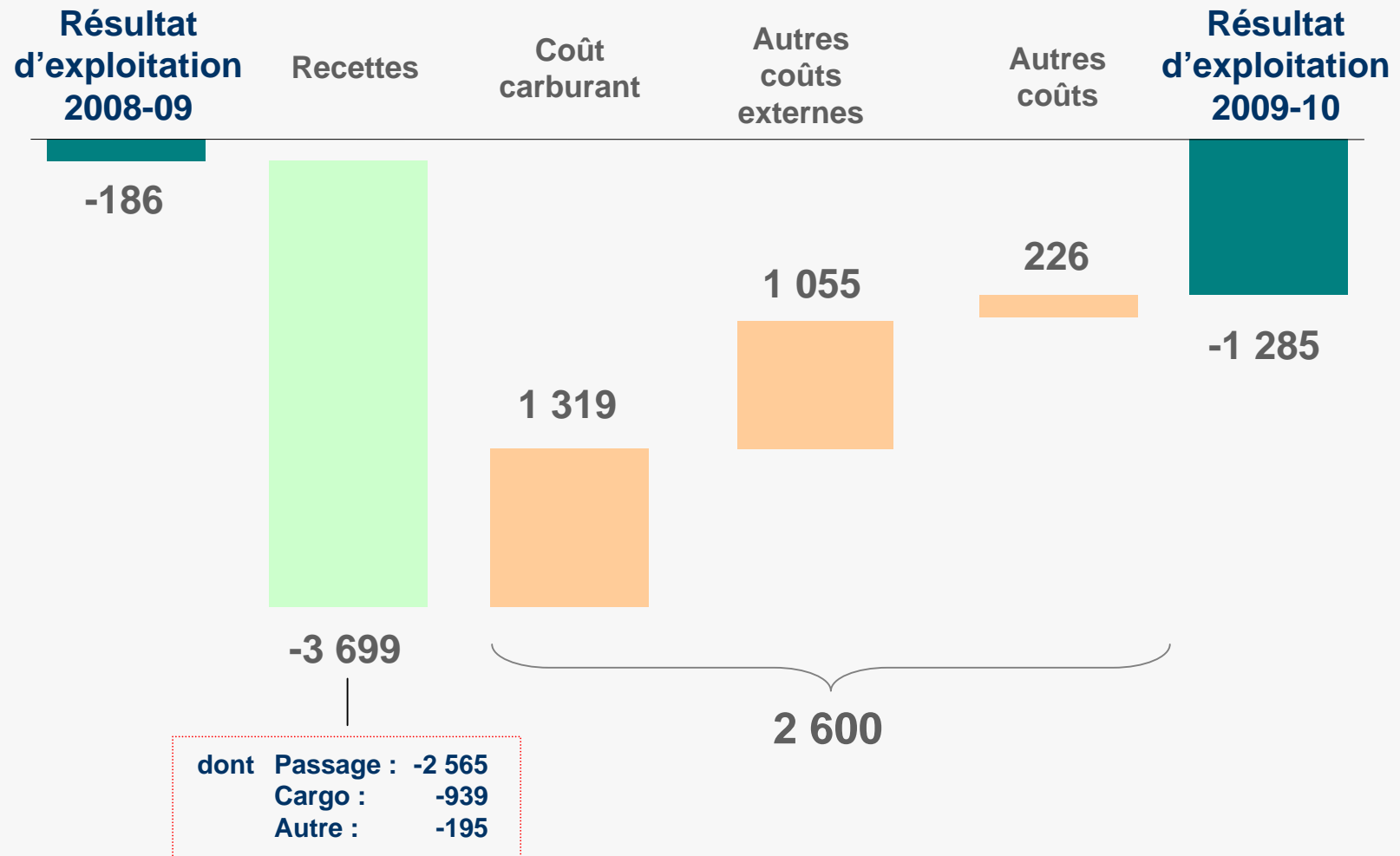
	Exercice 2009-10	Exercice 2008-09 Pro forma*	Variation %
Chiffre d'affaires	20 994	24 693	(15,0)
Charges d'exploitation	(22 279)	(24 879)	(10,5)
EBITDAR	1 111	2 275	(51,2)
Résultat d'exploitation	(1 285)	(186)	ns
<i>Résultat d'exploitation ajusté**</i>	<i>(1 040)</i>	<i>45</i>	<i>ns</i>
Produits et charges non courants	(347)	(71)	
Dont provision plan de départ volontaire	(148)		
Résultat des activités opérationnelles	(1 632)	(257)	ns
Coût de l'endettement financier net	(304)	(103)	ns
Autres produits et charges financiers	(193)	(917)	ns
Impôts	586	457	ns
Autres	(16)	9	ns
Résultat net, part du groupe	(1 559)	(811)	ns

*Pro forma Martinair

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

De fortes réductions des coûts qui limitent l'impact de la chute des recettes

Millions d'€



Charges d'exploitation de l'exercice

Avril 2009-mars 2010

Millions d'€

		ESKO		
	Chiffre d'affaires		-15,0%	
	Coûts d'exploitation hors carburant		-6,8%	
			-6,7%	
Carburant	4 725	-32,4%*	-21,8%	
Charges de personnel	7 388		-2,6%**	-0,5%
Coûts avions (amortissement et provisions, frais de maintenance, loyers opérationnels et affrètements)	3 948		-7,6%	
Redevances aéronautiques	1 707		-6,9%	
Frais commerciaux	854		-16,5%	
Prestations en escale	1 281		-9,0%	
Autres	2 376		-17,4%	
Total charges d'exploitation	22 279		-10,5%	

* Hors impact couvertures carburant

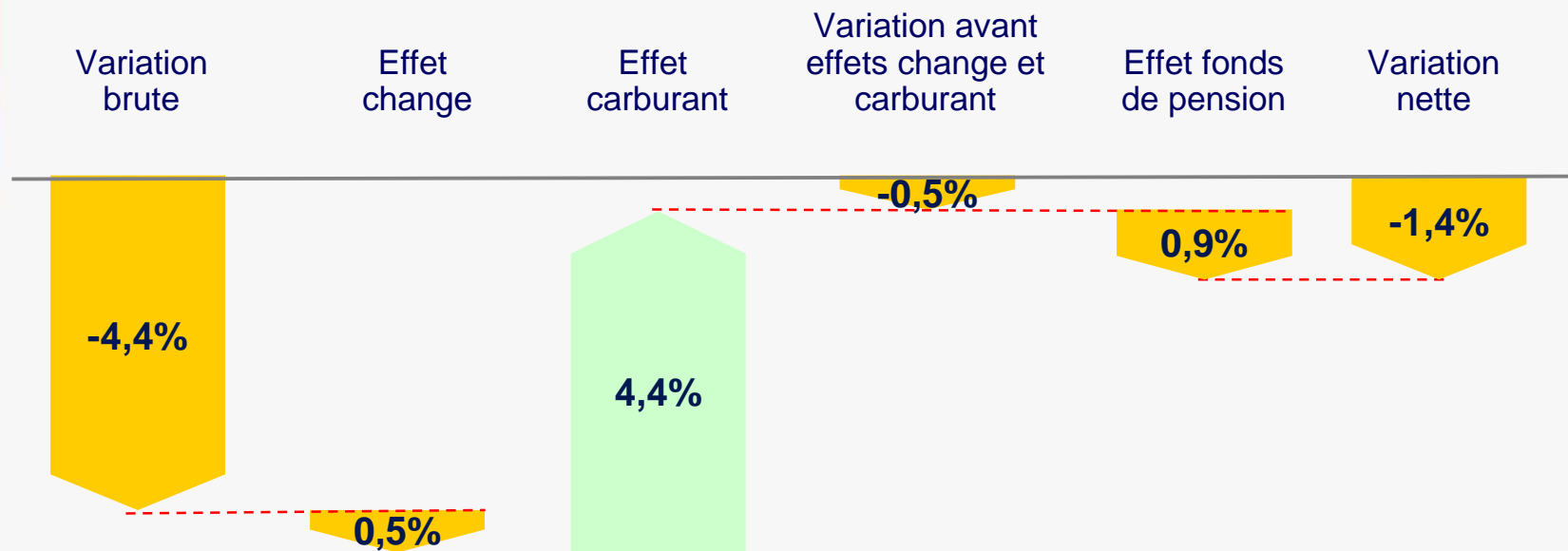
** Hors impact fonds de pension

Bonne maîtrise des coûts unitaires

Avril 2009-mars 2010

Coût unitaire à l'ESKO : 6,25 cts €

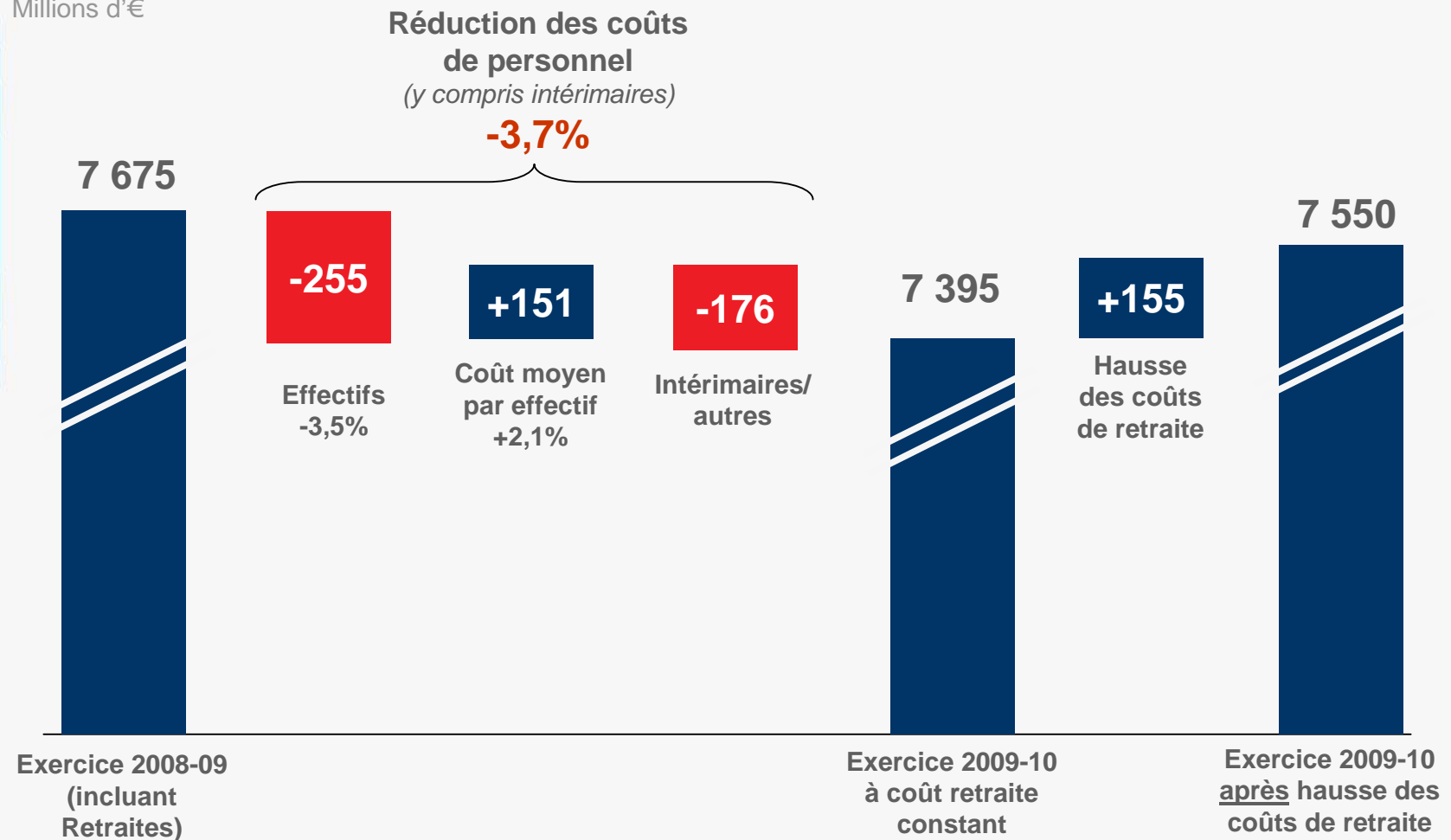
Capacité en ESKO : -6,7%



Analyse des coûts de personnel

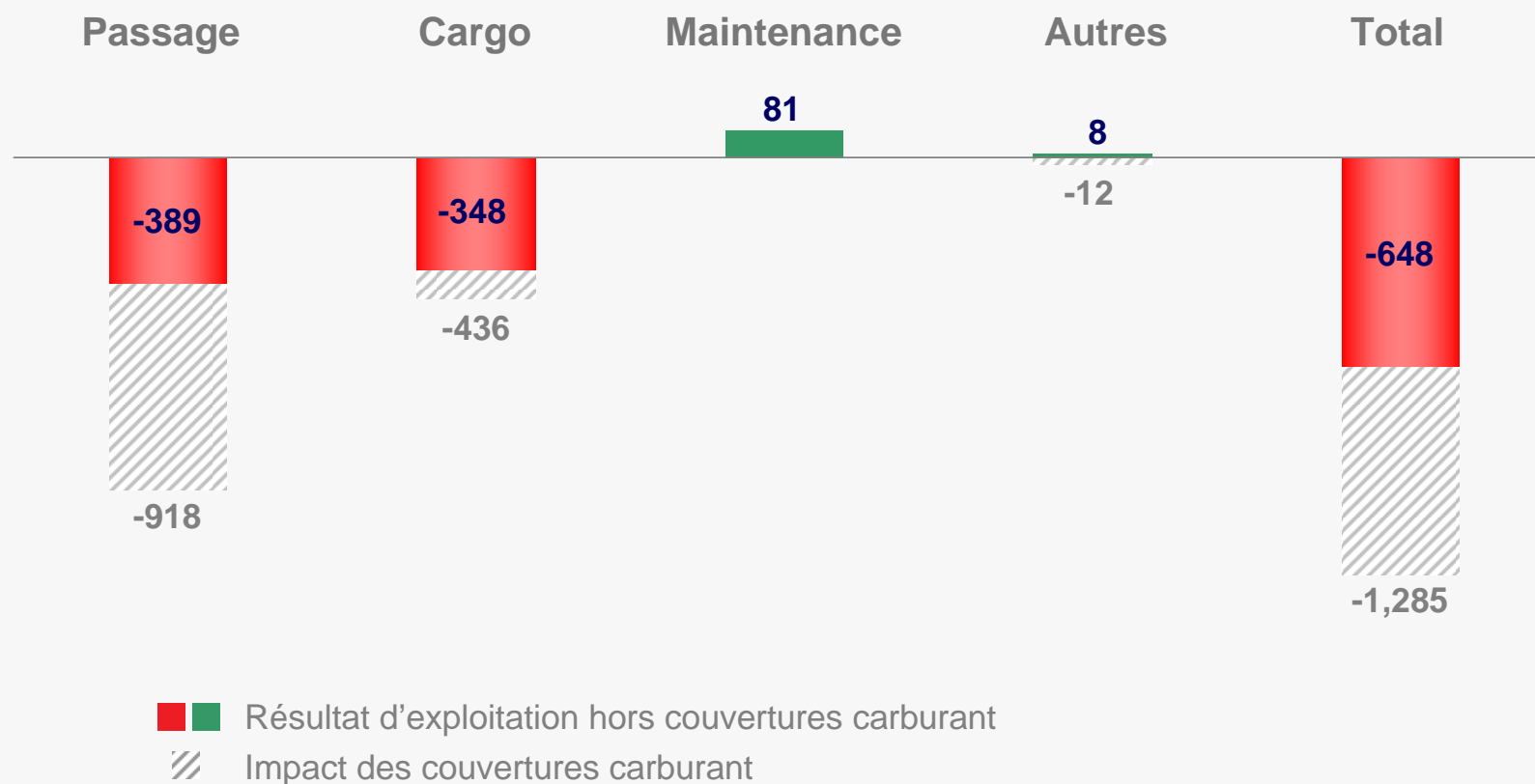
Coûts de personnel
y compris intérimaires

Millions d'€



Impact des couvertures carburant sur les résultats par métier

Résultat d'exploitation
Exercice 2009-10
€ millions



« Challenge 12 » : un objectif légèrement dépassé

Avril 2009-Mars 2010

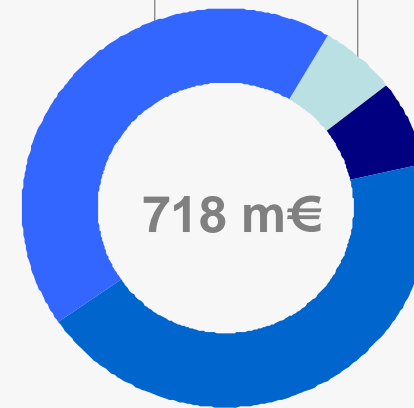
- + **190 m€** d'économies réalisées au 4^{ème} trimestre
- + Un objectif de **700 m€** pour l'année 2009-10
- + Un réalisé de **718 m€**

Répartition des économies sur l'exercice 2009-10

Process et productivité : 43%

Flotte : 6%

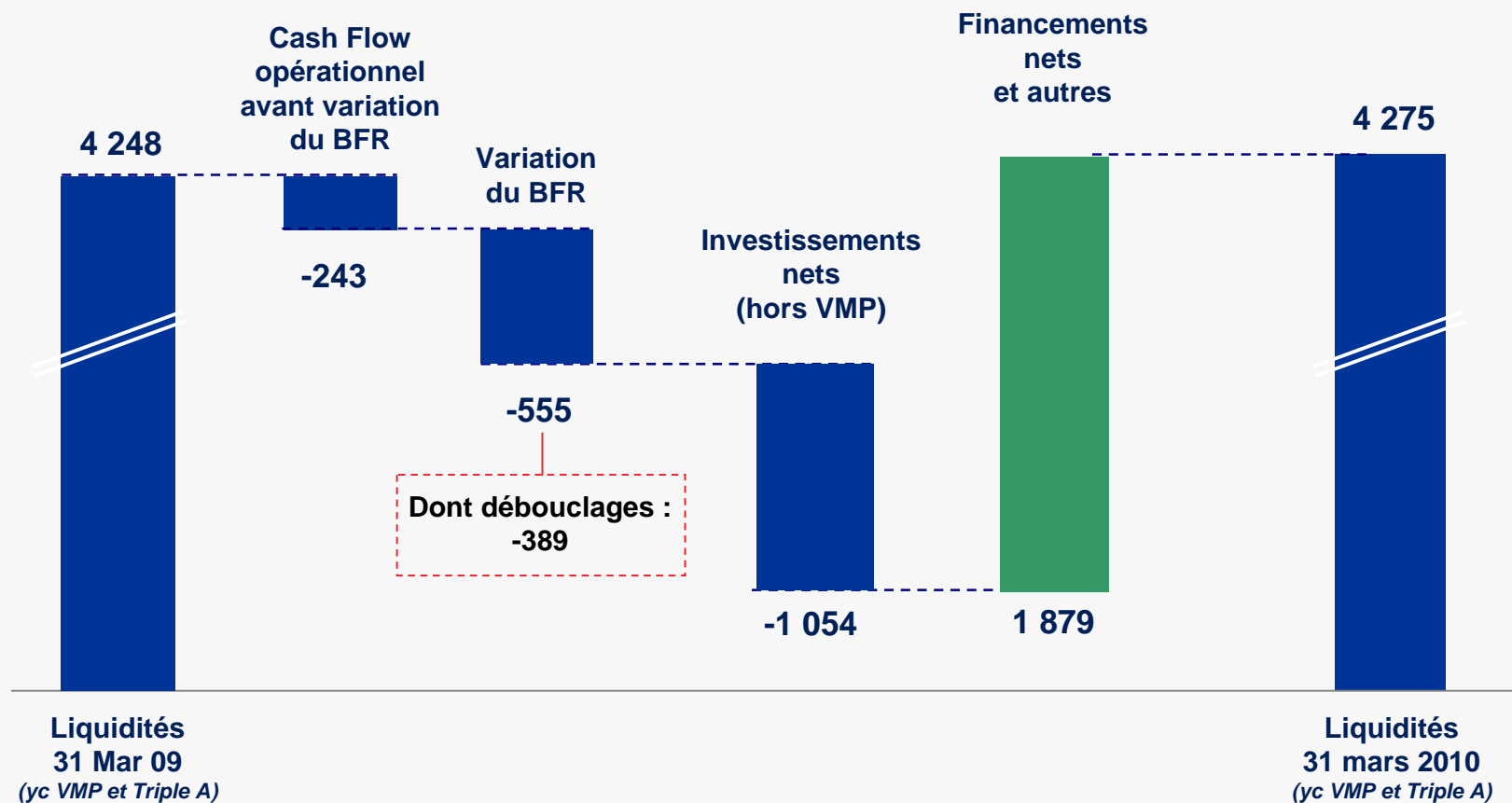
Coûts de distribution : 7%



Achats : 44%

Une situation de liquidités stable

Millions d'€



Impact de l'opération Amadeus

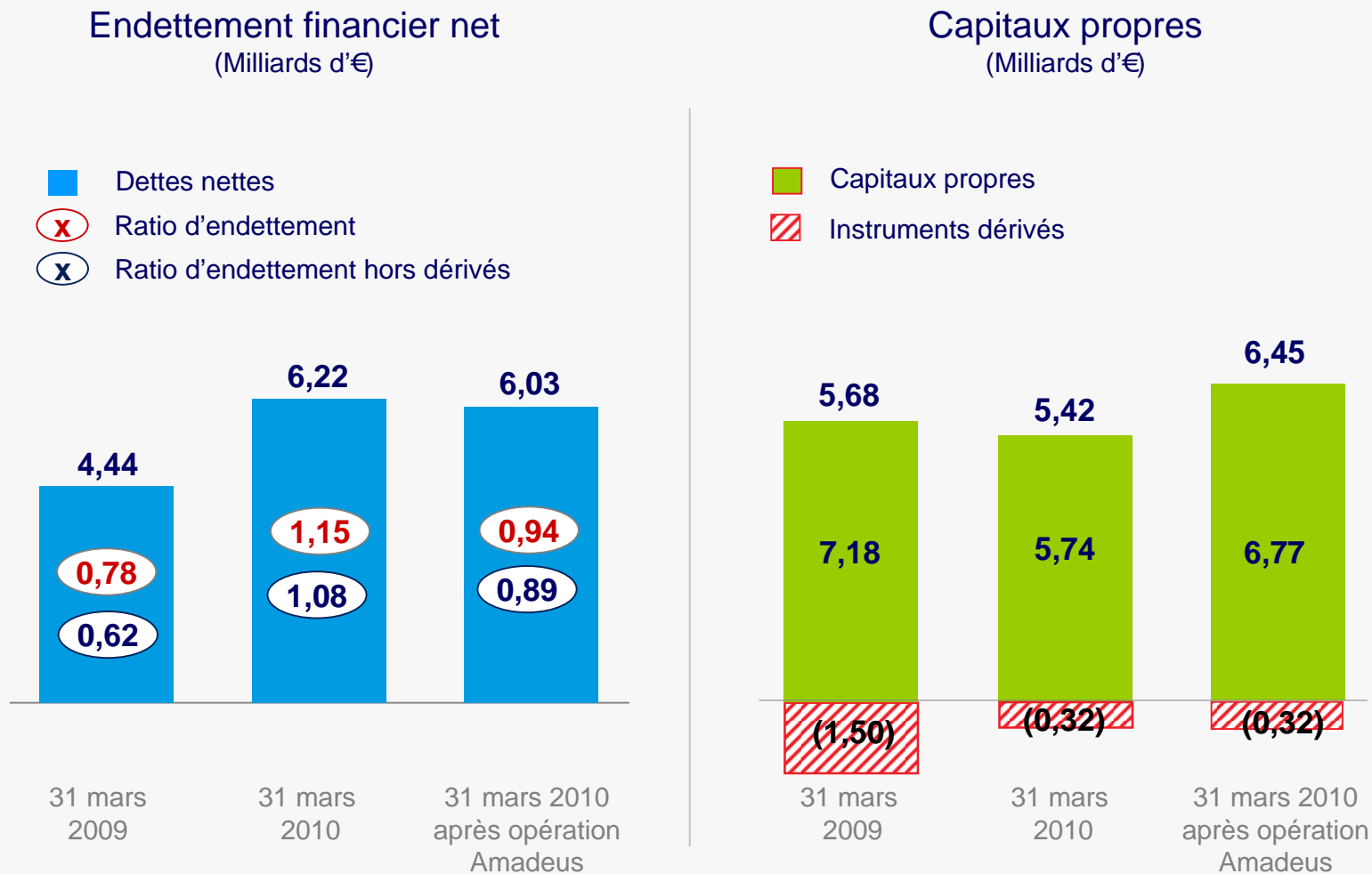
- ✦ **Produit de cession : 195 m€**
 - ▶ Rachat des actions de classe B : 60 m€
 - ▶ Vente de titres mis sur le marché : 135 m€

- ✦ **Fonds propres : + 1 029 m€**
 - ▶ Plus-value nette de cession* : 280 m€
 - ▶ Valeur de la participation restante (15,2%) : 749 m€

- ✦ **Participation restante valorisée chaque trimestre au prix du marché**

*Après retraitements liés à la déconsolidation

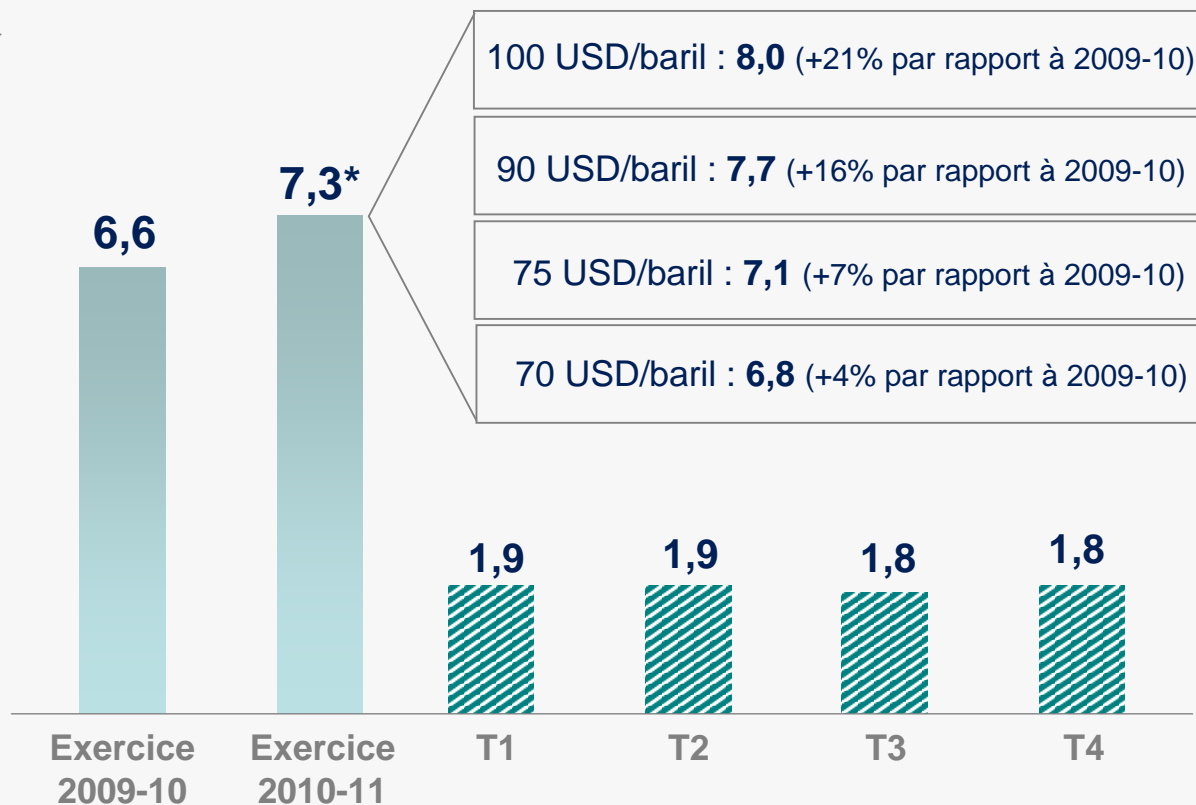
Un ratio d'endettement ramené en dessous de 1 après l'opération Amadeus



Une facture carburant 2010-11 attendue en hausse par rapport à 2009-10

Coût carburant après couverture

Milliards de \$



	Exercice 2009-10	Exercice 2010-11
Pourcentage de consommation couverte	53%	58%
Prix du marché (USD/baril)	70	82*

* Courbe à terme au 14 mai 2010

AIRFRANCE KLM

Perspectives

Pierre-Henri Gourgeon

Un contexte en amélioration

- ✦ Le transport aérien a été deux fois plus affecté par la crise que l'économie dans son ensemble
- ✦ Cependant l'environnement montre des signes d'amélioration :
 - ▶ Les comportements des consommateurs et des entreprises retrouvent graduellement leurs tendances passées
 - ▶ La reprise de la demande de transport est significative sans pour autant retrouver les niveaux d'avant la crise
- ✦ Les actions lancées par Air France-KLM en 2009 commencent à porter leurs fruits

Notre plan de route pour accompagner la reprise

- ✦ Contrôler l'évolution des capacités et des investissements
- ✦ Réduire nos coûts
- ✦ Répondre aux attentes de nos clients en adaptant notre modèle économique
- ✦ Développer la JV transatlantique et renforcer SkyTeam et les autres partenariats stratégiques

Faible progression des capacités sur l'année

- ✦ Une croissance des capacités limitée, pour soutenir le rétablissement des recettes unitaires...
 - ▶ +1% en passage
 - ▶ Stable en cargo

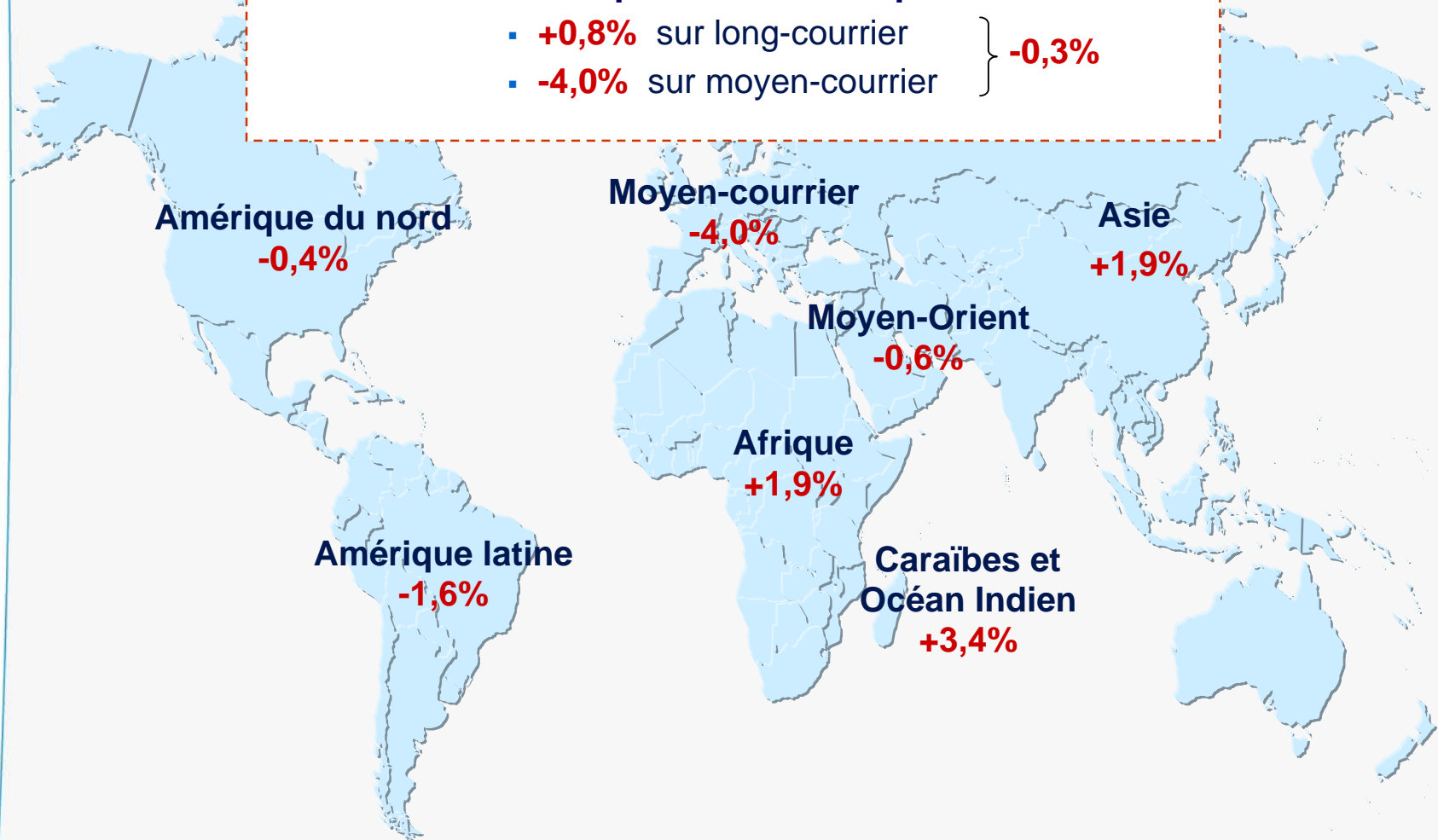
- ✦ ...tout en conservant une capacité de rebond
 - ▶ Augmentation du taux d'utilisation des avions
 - ▶ Prolongation de locations opérationnelles
 - ▶ Effectifs navigants disponibles

- ✦ Bonne tendance de réservations

Des développements ciblés à l'été 2010

Evolution des capacités du Groupe à l'été 2010

- **+0,8%** sur long-courrier
 - **-4,0%** sur moyen-courrier
- } **-0,3%**

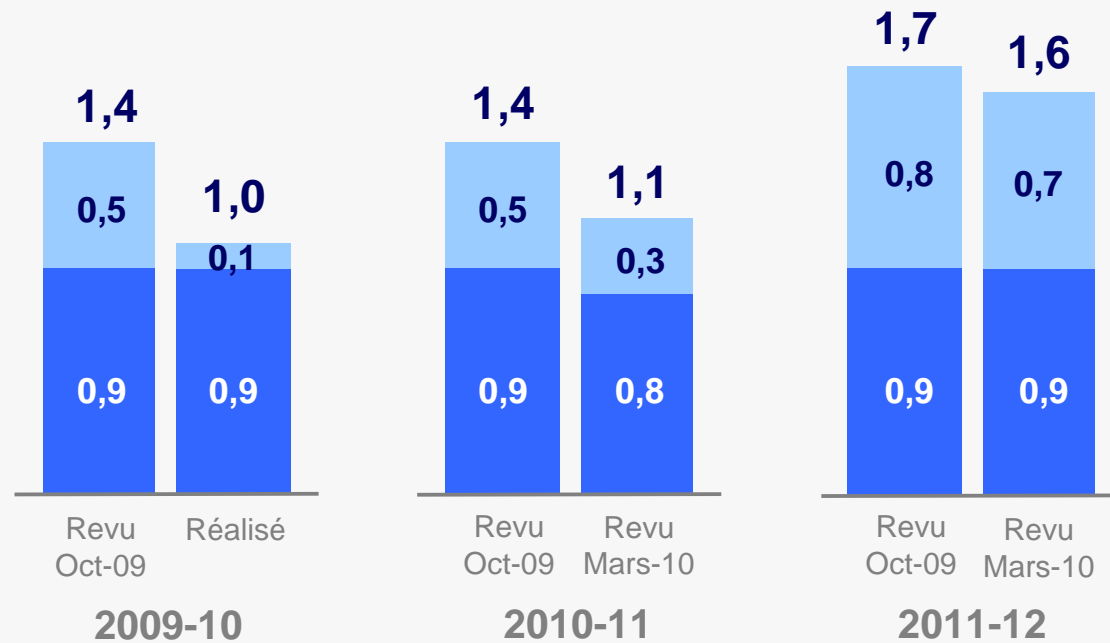


Nouvel ajustement du plan d'investissement

Milliards d'€

- Flotte : investissements nets des cessions
- Autres investissements

- 400 millions d'euros sur les 2 prochaines années
pour un total de **- 4,5 milliards d'euros** sur 3 ans



Notre plan de route pour accompagner la reprise

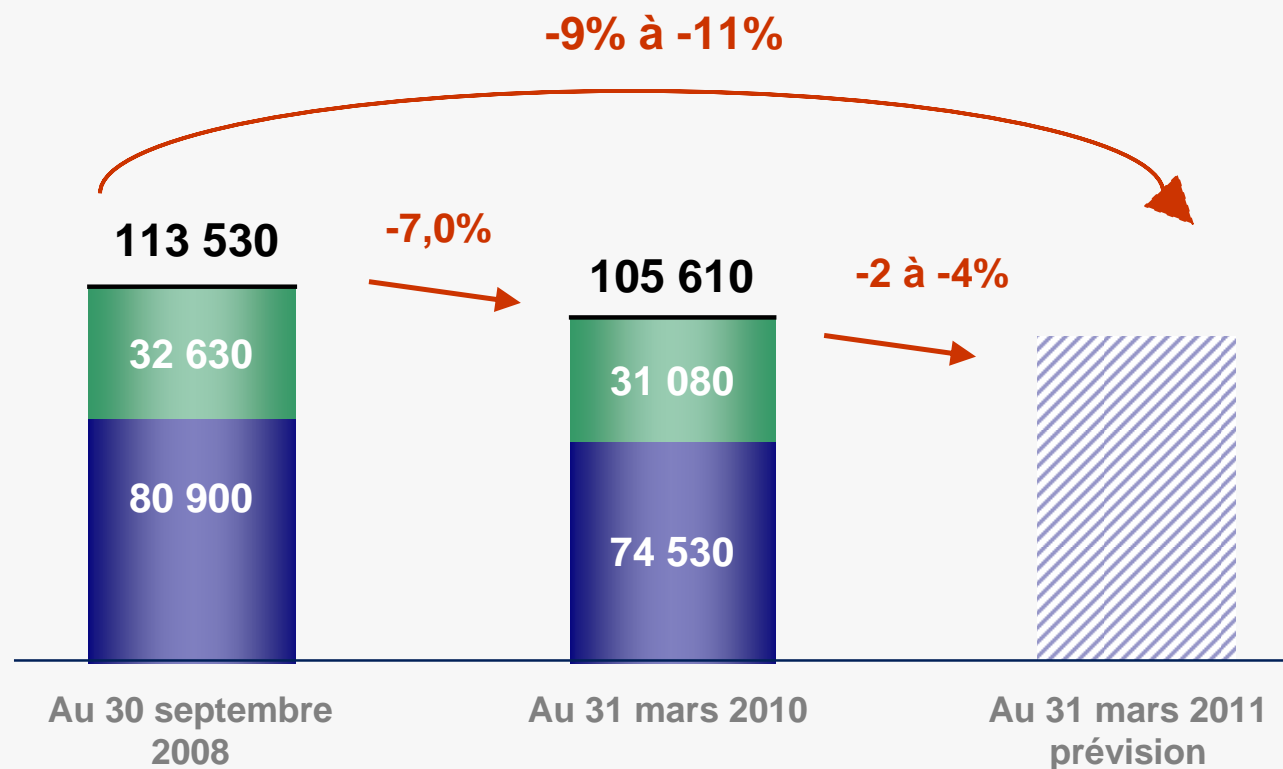
- ✦ Contrôler l'évolution des capacités et des investissements
- ✦ Réduire nos coûts
- ✦ Répondre aux attentes de nos clients en adaptant notre modèle économique
- ✦ Développer la JV transatlantique et renforcer SkyTeam et les autres partenariats stratégiques

Effectifs : une adaptation significative depuis le début de la crise...

Équivalent employés temps plein (fin de mois)

■ Personnel sol (y/c intérimaires)

■ Personnel navigant

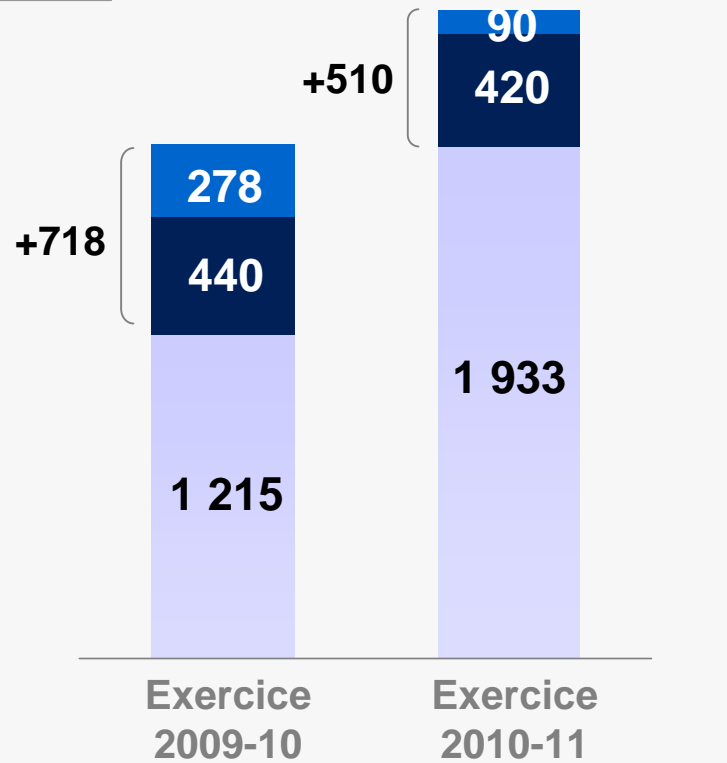


... réalisée à travers de nouvelles mesures

- ✦ Maintien du gel des embauches
- ✦ Réduction des effectifs par des départs naturels non remplacés
- ✦ Accélération de la réduction chez Air France grâce au Plan de Départ Volontaire
 - ▶ Plan de 1 684 équivalents plein temps
 - ▶ Départs réalisés avant le 31 décembre 2010
 - ▶ Provision de 148 m€ passée au 31 mars 2010
 - ▶ Payback un peu inférieur à 2 ans

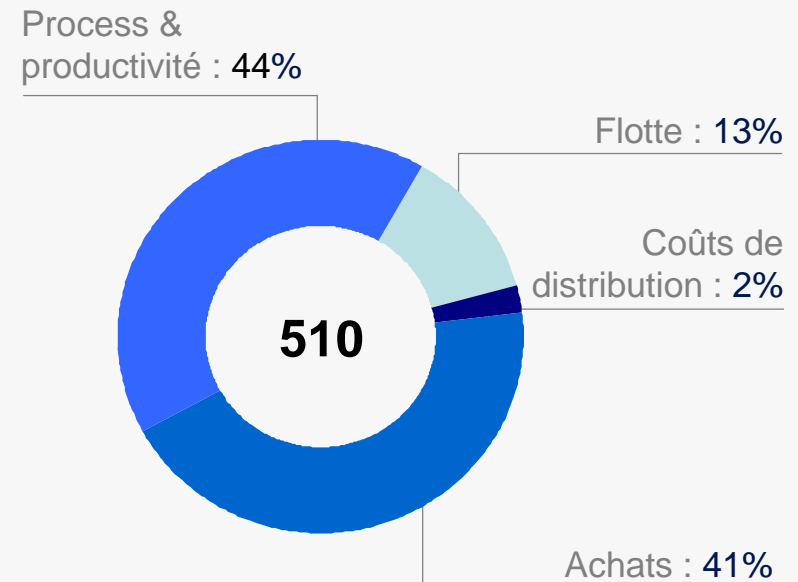
Renforcement de « Challenge 12 »

Millions d'€



- Économies cumulées des années passées
- Plan initial pour l'exercice
- Renforcement du plan

Répartition des économies sur l'exercice 2010-11



Notre plan de route pour accompagner la reprise

- ✦ Contrôler l'évolution des capacités et des investissements
- ✦ Réduire nos coûts
- ✦ Répondre aux attentes de nos clients en adaptant notre modèle économique
- ✦ Développer la JV transatlantique et renforcer SkyTeam et les autres partenariats stratégiques

Succès des nouvelles classes long-courriers

PREMIUM VOYAGEUR

- ✦ Premier avion équipé en octobre 2009
- ✦ 37 avions équipés au 1er mai 2010
- ✦ 76 avions équipés à la fin 2010
- ✦ 70% des clients recommandent le produit à leurs proches
- ✦ Une recette par passager 2,2 fois supérieure à la classe économique sur les premiers mois

Economy
Comfort

- ✦ Flotte entièrement équipée début décembre 2009
- ✦ Bon niveau de satisfaction des clients
- ✦ Progression des recettes plus rapide que prévu

La transformation du moyen courrier lancée comme prévu

Repositionnement du produit

- ✦ Nouveau produit bien accueilli par les entreprises sous contrat
- ✦ Lancement réussi sur les lignes Air France le 1er avril 2010
- ✦ Engagements dynamiques en 'premium eco'

Économies de coûts et gains de productivité

- ✦ Réduction des effectifs dans les escales sécurisée par le plan de départ volontaire
- ✦ 23 avions équipés du nouveau siège au 1er mai 2010, la totalité de la flotte concernée à la fin 2010
- ✦ Économies sur les prestations à bord mises en œuvre au 1er avril 2010

Ajustement des réseaux

- ✦ Poursuite de la restructuration du programme mise en œuvre à l'hiver 2009-10

Restructuration de l'activité cargo en avance sur le plan de marché

- ✦ L'amélioration des résultats du semestre montre le succès des actions de restructuration mises en oeuvre
 - Intégration de Martinair
 - Baisse de 40% des capacités tout cargo
 - Des soutes mieux remplies qu'avant la crise
 - Adaptation de la politique et de l'organisation commerciale

- ✦ Confirmation du positionnement stratégique retenu, de « transporteur mixte à dominante soute & combis »
 - Des avions passagers aux larges soutes et aux coûts bas, qui répondent à la majorité des besoins, complétés par des avions tout cargo
 - Une flotte tout cargo limitée à 14 avions

- ✦ Objectif de réduction des pertes des 2/3 en 2010-11

Notre plan de route pour accompagner la reprise

- ✦ Contrôler l'évolution des capacités et des investissements
- ✦ Réduire nos coûts
- ✦ Répondre aux attentes de nos clients en adaptant notre modèle économique
- ✦ Développer la JV transatlantique et renforcer SkyTeam et les autres partenariats stratégiques

Mise en œuvre rapide de la JV transatlantique



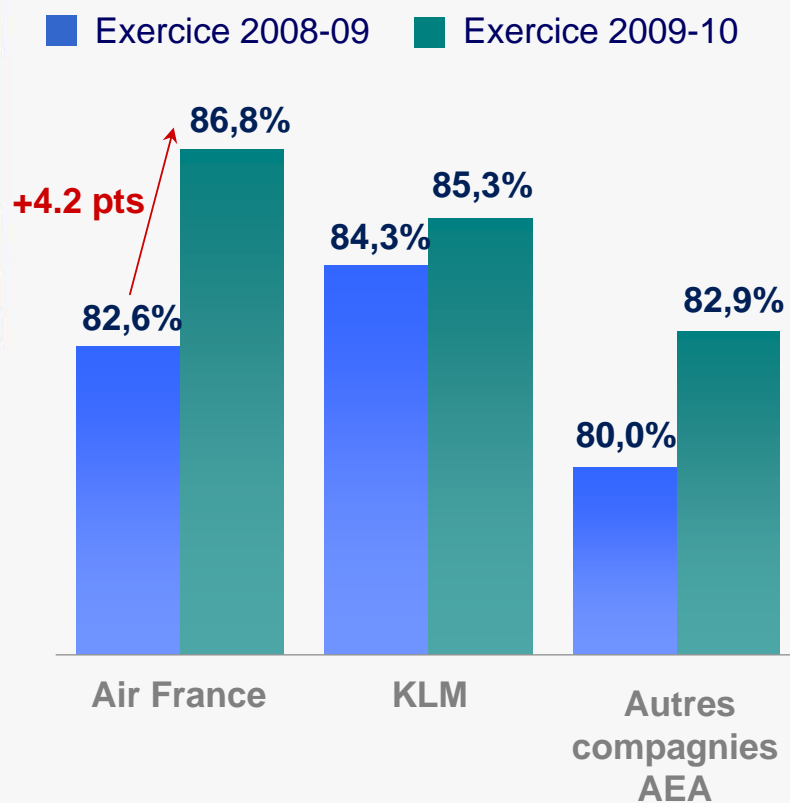
- ✦ Réallocation de lignes entre les trois opérateurs
- ✦ Réductions de capacité (-11% sur le 'bundle' transatlantique)
- ✦ Une seule équipe de revenue management
- ✦ Intégration des équipes de vente
- ✦ Signature de contrats communs avec 4 000 entreprises et 1 400 agences de voyage



Une contribution de 50 m€ au résultat d'exploitation dès la première année

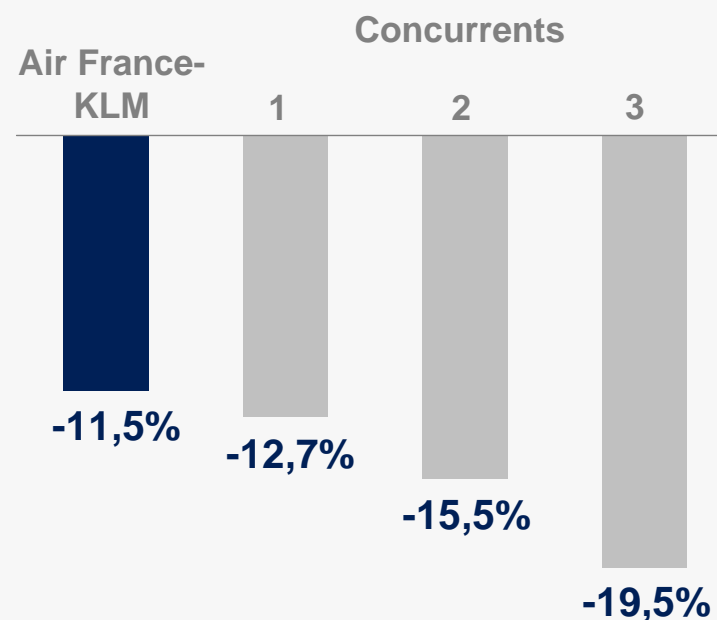
La JV transatlantique : un effet significatif sur les remplissages et sur la RSKO

Coefficient d'occupation sur l'Atlantique nord



Source : AEA

Évolution de la RSKO sur l'Atlantique Nord, Avril-Décembre 2009



Source : AEA

SkyTeam se développe en Asie

- ✦ SkyTeam, première alliance en Chine
- ✦ China Southern, première compagnie domestique chinoise
- ✦ Choix de SkyTeam par China Eastern
 - Basée à Shanghai
 - Renforcée par sa fusion récente avec Shanghai Airlines
 - 25 destinations supplémentaires en Chine
- ✦ Les membres chinois de Skyteam représentent 40% du trafic des compagnies chinoises
- ✦ Entrée de Vietnam Airlines en juin 2010

Membres de SkyTeam en Asie

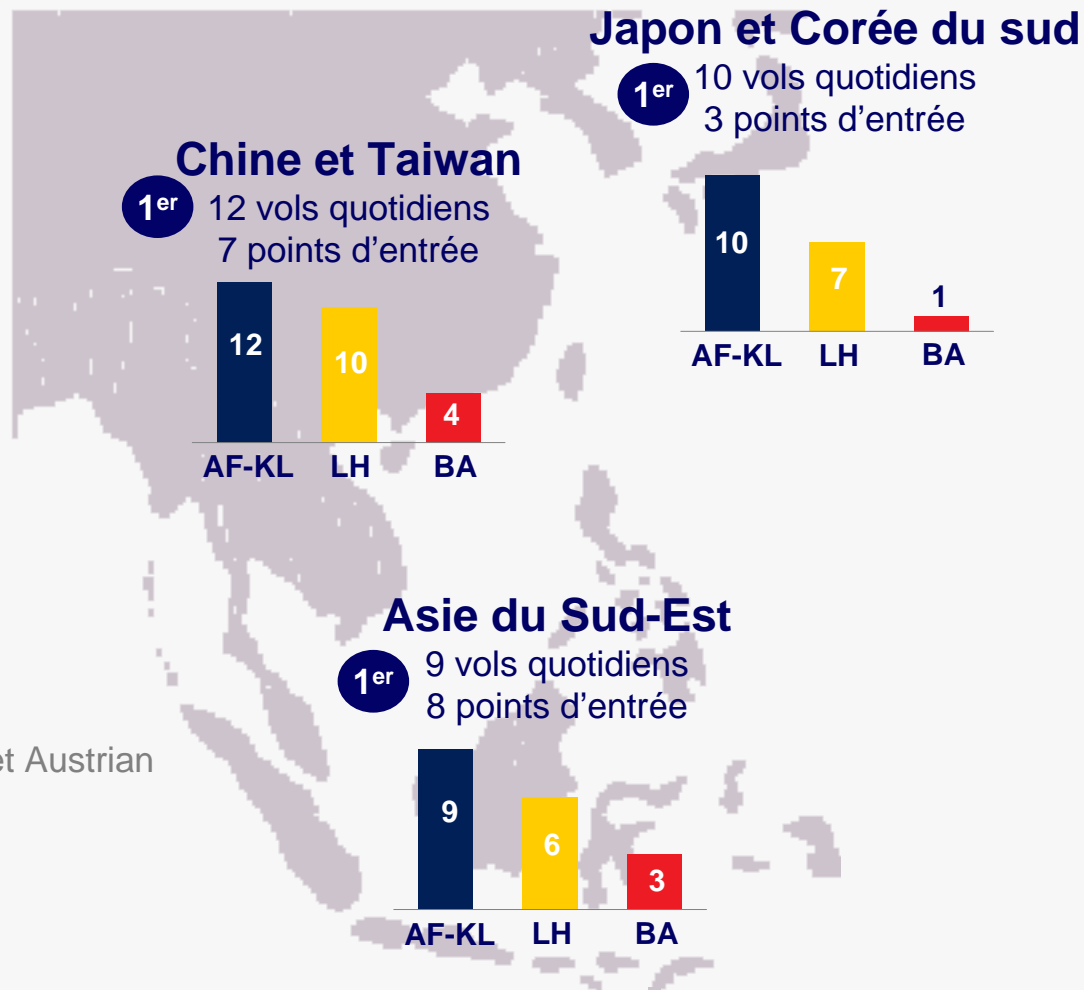


Air France-KLM, premier groupe européen vers toutes les régions d'Asie

OAG été 2010

Vols operating passage uniquement

- Air France-KLM et Alitalia
- Lufthansa incluant Swiss et Austrian
- British Airways et Iberia



Nouveaux accords de partenariat stratégiques

En Asie :

- ✦ Mise en œuvre d'une JV entre Air France et China Southern à l'hiver 2010-11, en complément de la JV entre KLM et China Southern
- ✦ Préparation d'une JV avec China Eastern
- ✦ Code share avec Vietnam Airlines

Et ailleurs : accords de code share

- ✦ Aeroflot : 6 destinations supplémentaires en Russie
- ✦ GOL : 8 destinations supplémentaires au Brésil

Impact du plan de réduction des coûts et des actions stratégiques sur 2010-11

- ✦ Réduction des coûts : 700-750 m€
 - ▶ Challenge 12 : 510 m€
 - ▶ Adaptations des métiers : 200-250 m€

- ✦ Recettes supplémentaires : 180-220 m€
 - ▶ Premium Voyageur et Economy Comfort : 70 m€
 - ▶ Repositionnement du produit moyen-courrier : 80 m€
 - ▶ JV transatlantique : 50 m€

- ✦ Amélioration continue de la performance



Amélioration du résultat d'exploitation :
entre 900 m€ et 1 Md d'€

Une forte mobilisation du groupe

- ✦ Nous sortons de la crise avec :
 - ▶ Un business model et des produits passage adaptés aux évolutions des demandes des clients
 - ▶ Un outil cargo restructuré
 - ▶ La flotte long-courrier la plus jeune parmi les grands opérateurs européens
 - ▶ Une situation financière solide
 - ▶ Des salariés motivés et investis

- ✦ Les évolutions stratégiques décidées en 2009 nous permettent de redevenir profitables même dans un environnement économique peu porteur

- ✦ Nous avons toutes les capacités pour profiter d'une reprise économique plus forte

- ✦ A terme, notre objectif est de revenir à notre stratégie de croissance rentable

Blocage de l'espace aérien européen

- ✦ Arrêt quasi-total de l'exploitation entre le 16 et le 19 avril
- ✦ Impact sur l'exercice 2010-11 :
 - Une perte de revenus de 260 m€
 - Un impact immédiat sur le résultat d'exploitation estimé à 160 m€
- ✦ Négociations en cours avec les autorités sur la compensation des pertes
- ✦ Collaboration active avec les autorités pour définir une nouvelle approche de la gestion du risque de cendres volcaniques

Perspectives pour l'année en cours

Maintien de l'objectif d'équilibre opérationnel, hors impact des couvertures carburant antérieures à 2009, et sous réserve de l'impact définitif de la fermeture de l'espace aérien européen

Annexes

Calcul de l'endettement financier net

Millions d'€

	31 mars 10	31 mars 09
Dettes financières courantes & non courantes	10 932	9 137
Dépôts sur avions en crédit bail	(471)	(496)
Couvertures de change sur dette	39	51
= Dettes financières brutes	10 500	8 692
Trésorerie & équivalent trésorerie	3 751	3 748
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	343	430
Dépôts triple A	297	352
Concours bancaires courants	(116)	(282)
= Trésorerie nette	4 275	4 248
Endettement financier net	6 225	4 444
Capitaux propres consolidés	5 418	5 676
Endettement net / fonds propres	1.15	0,78
<i>Endettement net / fonds propres hors dérivés</i>	<i>1.08</i>	<i>0,62</i>

Réconciliation des résultats du T4 2008-09 et de l'exercice 2008-09

Millions d'€	T4 2008-09	Exercice 2008-09
Chiffre d'affaires publié	5 014	23 970
Impact IFRIC 13	38	0
Impact Martinair	8	723
Chiffre d'affaires retraité et pro forma	5 060	24 693
Total des charges d'exploitation publié	5 588	24 099
Impact Martinair	7	780
Total des charges d'exploitation retraité et pro forma	5 595	24 879
Résultat d'exploitation publié	(574)	(129)
Impact IFRIC 13	38	0
Impact Martinair	1	(57)
Résultat d'exploitation publié et pro forma	(535)	(186)
Résultat avant IS des sociétés intégrées publié	(766)	(1 204)
Impact IFRIC 13	38	0
Impact Martinair	0	(73)
Résultat avant IS des sociétés intégrées retraité et pro forma	(728)	(1 277)
Impôt publié	255	439
Impact IFRIC 13	(11)	0
Impact Martinair	0	18
Impôt retraité et pro forma	244	457
Résultat net part du groupe publié	(505)	(814)
Impact IFRIC 13	27	0
Impact Martinair	(1)	3
Résultat net part du groupe retraité et pro forma	(479)	(811)

Résultat net retraité

Millions d'€

	T4 2009-10	T4 2008-09*	Exercice 2009-10	Exercice 2008-09**
Résultat net part du groupe	(691)	(479)	(1 559)	(811)
Impôt sur les sociétés	(249)	(244)	(586)	(457)
= Résultat net part du groupe avant impôt sur les sociétés	(940)	(723)	(2 145)	(1 268)
Éléments non récurrents***	261	50	346	71
Part non monétaire de la valeur des instruments de couverture	(19)	(222)	(8)	333
= Résultat net part du groupe retraité avant impôt sur les sociétés	(698)	(895)	(1 807)	(864)
Impôt sur les sociétés	221	285	575	286
Résultat net part du groupe retraité	(477)	(610)	(1 232)	(578)

* Retraité de l'application de l'interprétation IFRIC 13 et pro forma Martinair

** Pro forma Martinair

*** Éléments non récurrents : charges et produits comptabilisé entre le résultat d'exploitation courant et le résultat des activités opérationnelles

Ventilation du résultat d'exploitation par métier

Avril 2009-Mars 2010

Millions d'€

- Exercice 2008-09 pro forma Martinair
- Exercice 2009-10

