

# Résultats du 1<sup>er</sup> trimestre 2009-10

# Les faits marquants du premier trimestre

- + Stabilisation de l'activité économique à un niveau bas sans précédent
  - ▶ Forte baisse des recettes cargo et passage
  - ▶ Baisse de 20,5% du chiffre d'affaires
- + Impact négatif des couvertures pétrole de 252 millions d'euros sur le résultat d'exploitation
- + Baisse des coûts de 14% hors impact couverture
- + Liquidité de 5,7 milliards d'euros incluant les lignes de crédit après le succès de l'émission des obligations convertibles
- + Fonds propres en amélioration, stabilité du ratio d'endettement

# Chiffres clés du trimestre

	2009-10 1 <sup>er</sup> trimestre	2008-09 1 <sup>er</sup> trimestre retraité*
+ Chiffre d'affaires	5,17 Md€ (-20,5%)	6,51 Md€
+ EBITDAR	112 m€ (-86,4%)	814 m€
+ Résultat d'exploitation	(496) m€ (ns)	201 m€
+ Résultat net	(426) m€ (ns)	149 m€

\*Retraité IFRIC 13 et Martinair

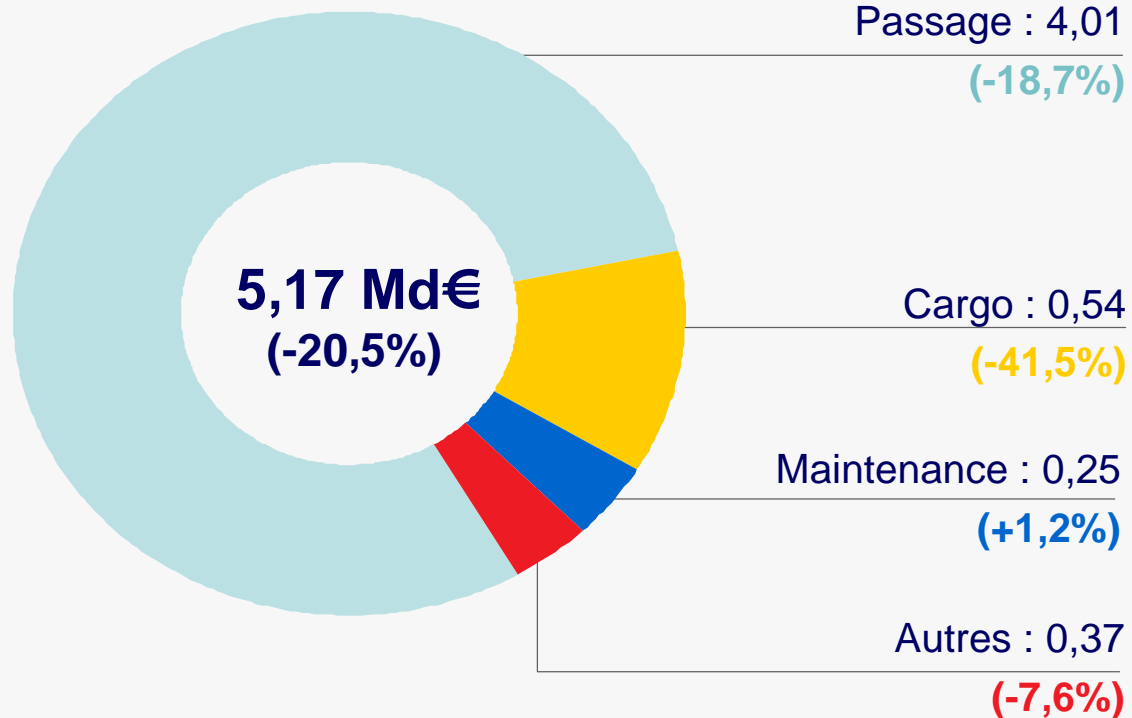
# Activité

Pierre-Henri Gourgeon

# Répartition du chiffre d'affaires

Chiffre d'affaires (en Md€)

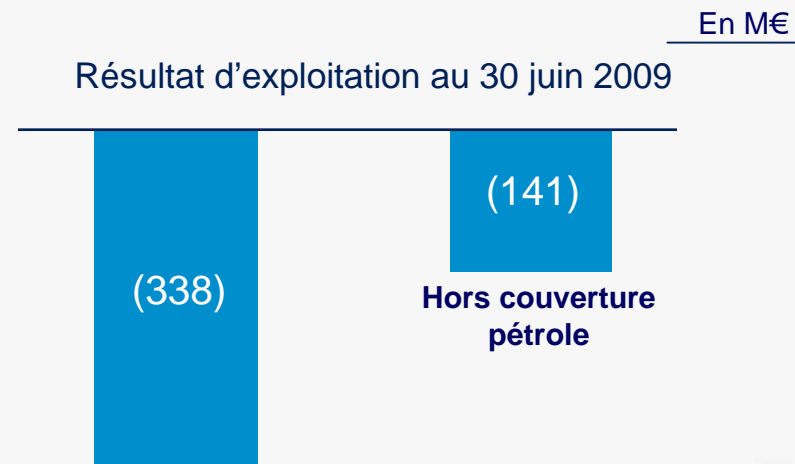
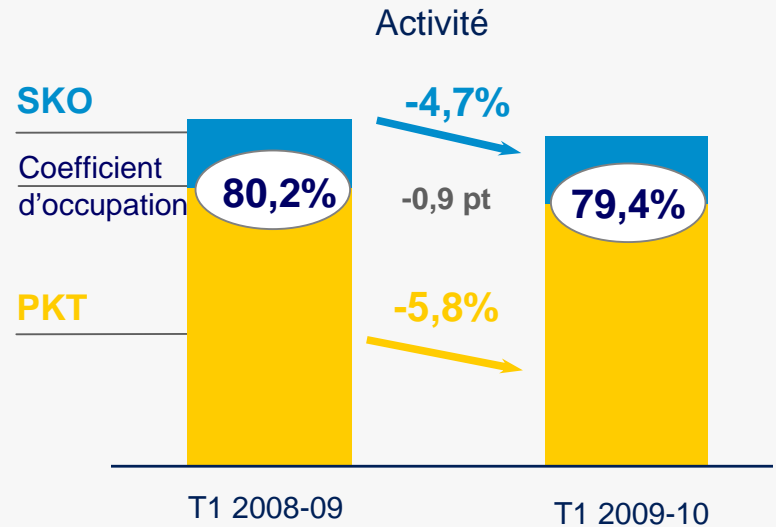
Avril-juin 2009



# Activité passage

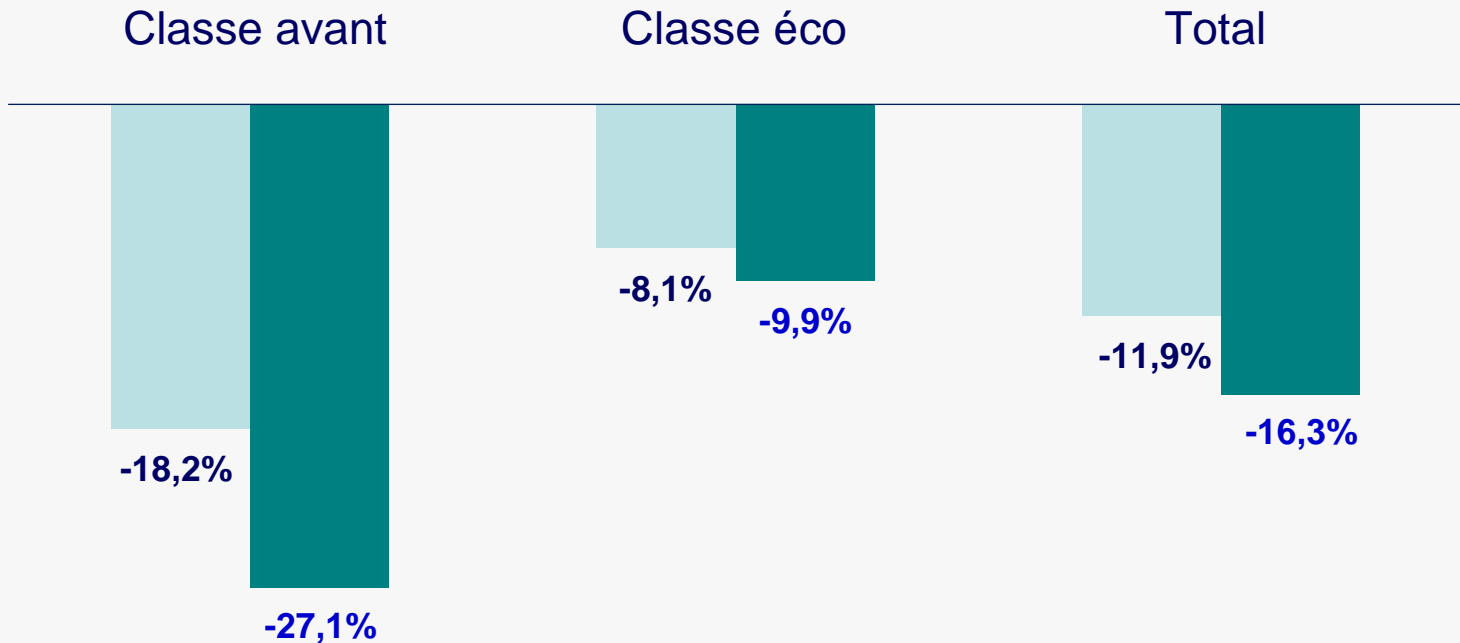
Avril-juin 2009

- + Dégradation de l'activité en ligne avec celle constatée au trimestre janvier-mars 2009
  - Baisse des volumes
  
- + Chute des recettes unitaires
  - RSKO : -14,8% et -16,5% hors change
  - RPKT : -13,9% et -15,6% hors change
  
- + Un résultat d'exploitation fortement impacté par les effets de couverture
  - 197 millions d'euros de surcoût de la facture pétrolière



# Baisse des recettes unitaires, en particulier en classe avant

RSKO long-courrier (hors change)



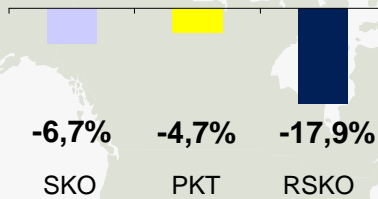
■ T4 2008-09  
■ T1 2009-10

# Chute de la recette unitaire sur l'ensemble des réseaux

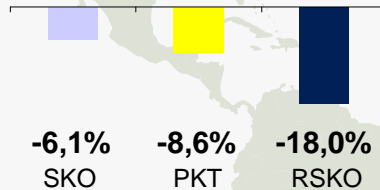
Q1 2009-10

RSKO hors change

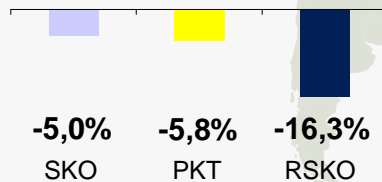
## Amérique du nord



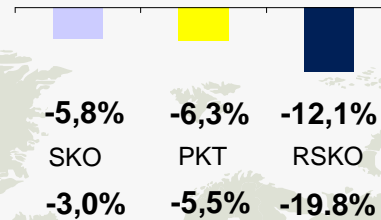
## Amérique latine



## Total long-courrier



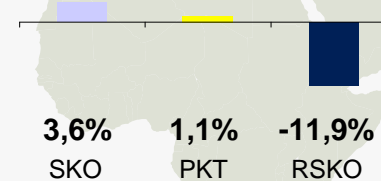
## Domestique



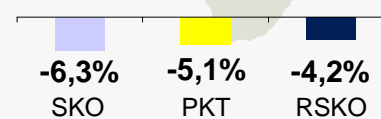
## Europe



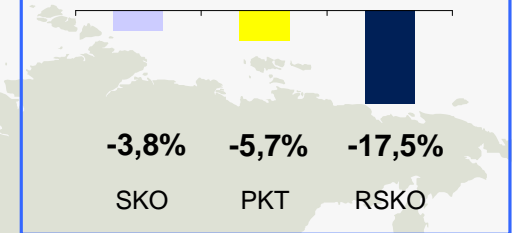
## Afrique & Moyen Orient



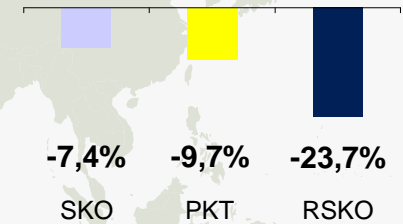
## Caraïbes & océan indien



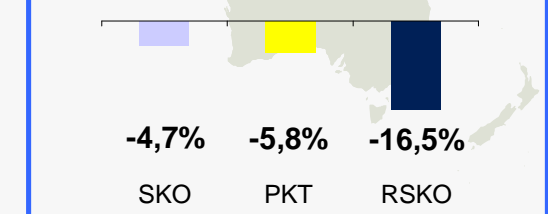
## Total moyen-courrier



## Asie



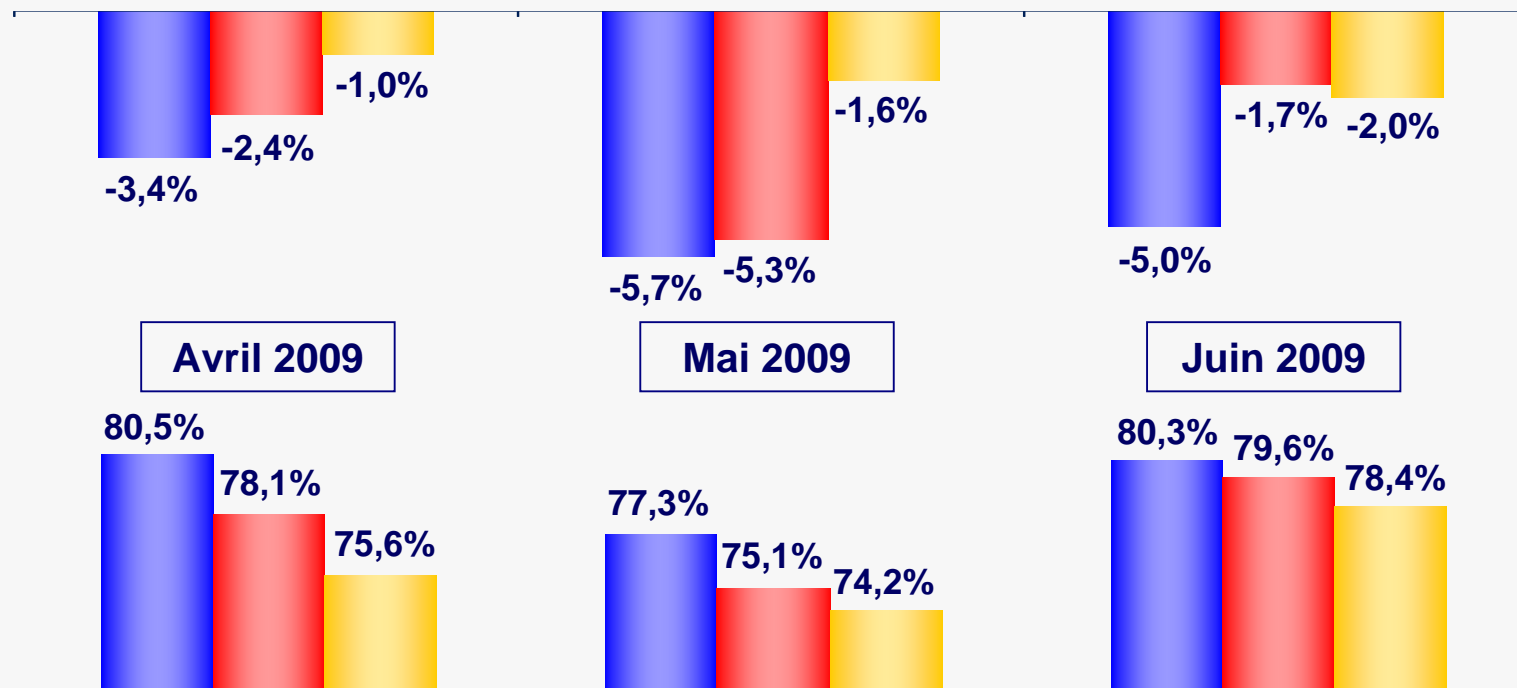
## Total Réseau





# Air France-KLM baisse plus ses capacités que ses concurrents

## Ajustement des capacités



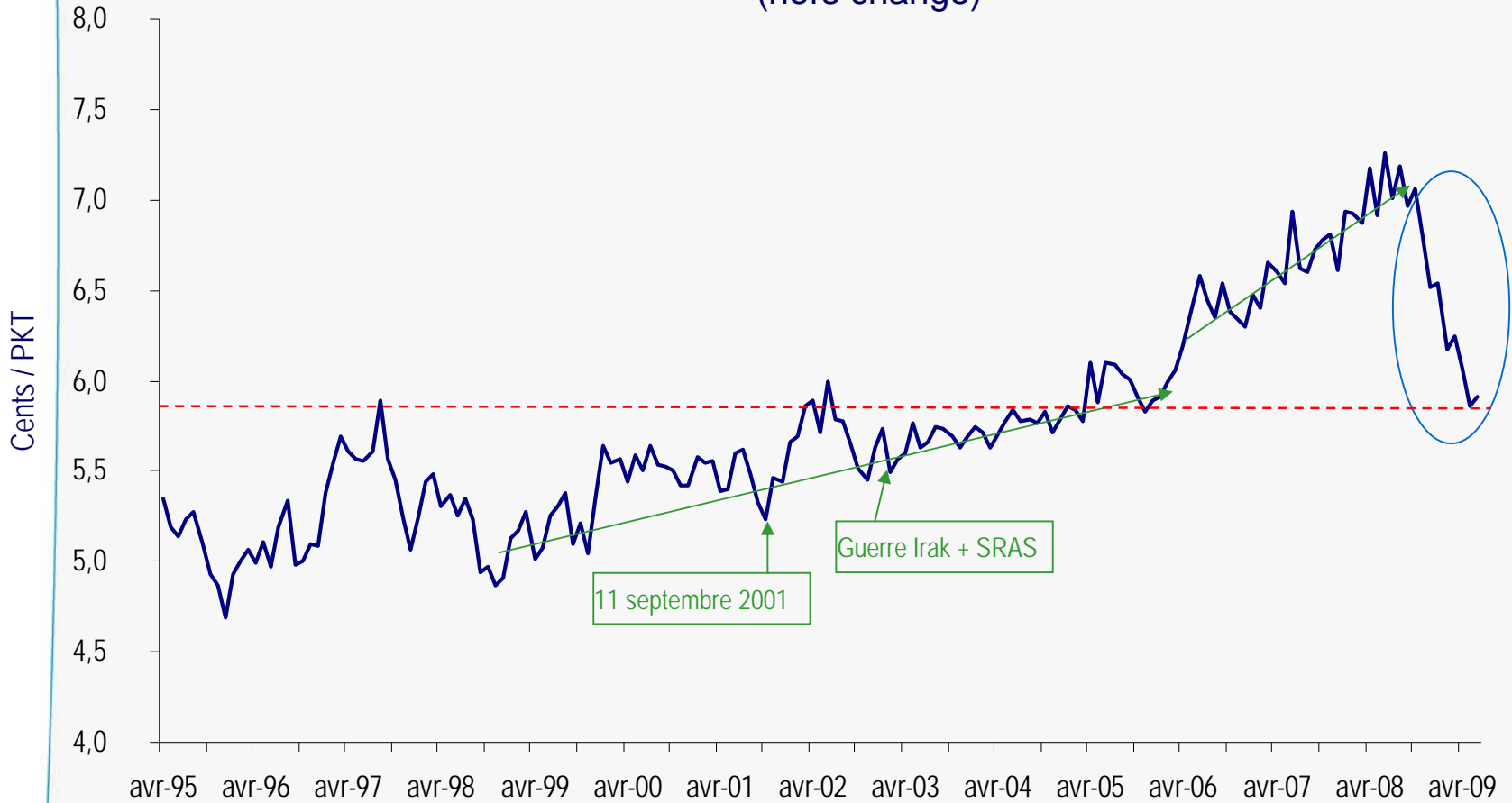
## Coefficient d'occupation

■ Air France-KLM 
 ■ British Airways 
 ■ Lufthansa

Source : communication financière des compagnies

# La recette unitaire au passager long-courrier est à son niveau de 2005

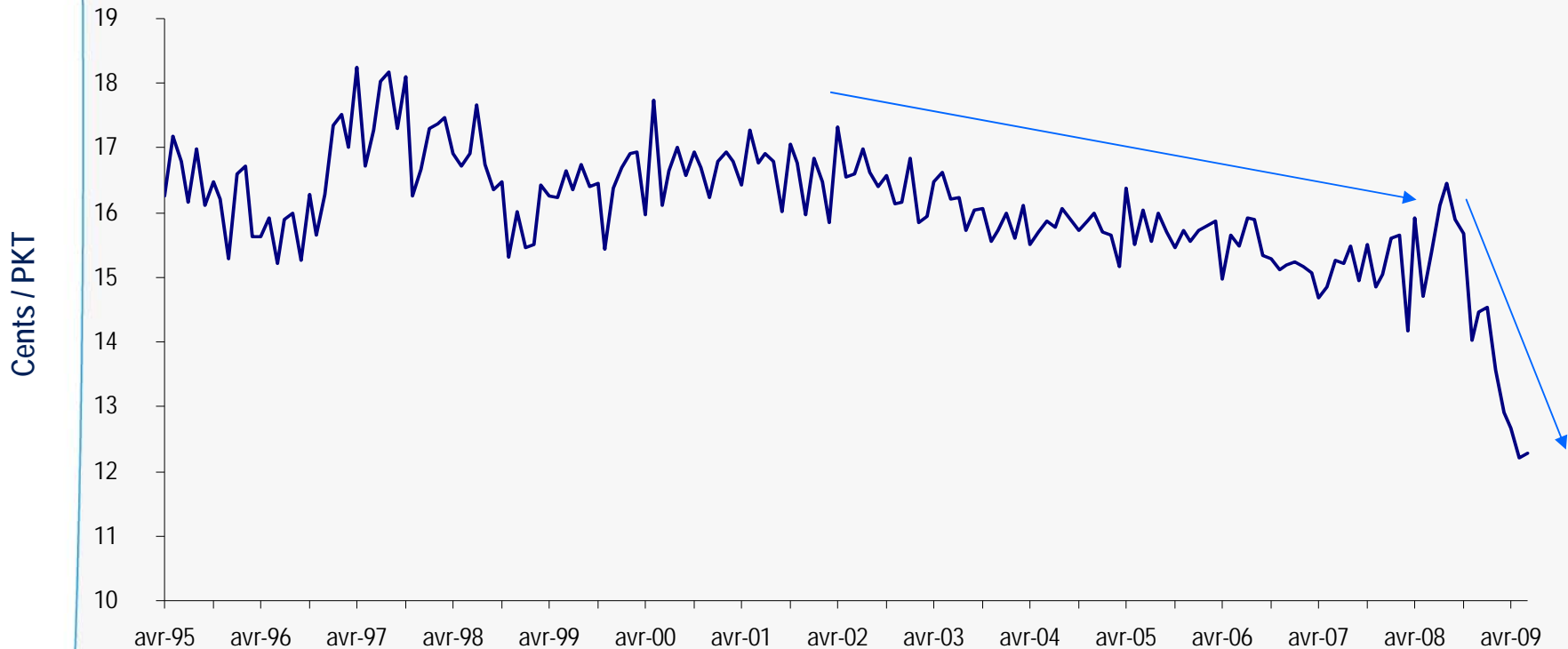
RPKT long-courrier Air France à fin juin 09  
(hors change)



Source : séries CVS

# Baisse structurelle de la recette unitaire au passager moyen-courrier accélérée par la crise

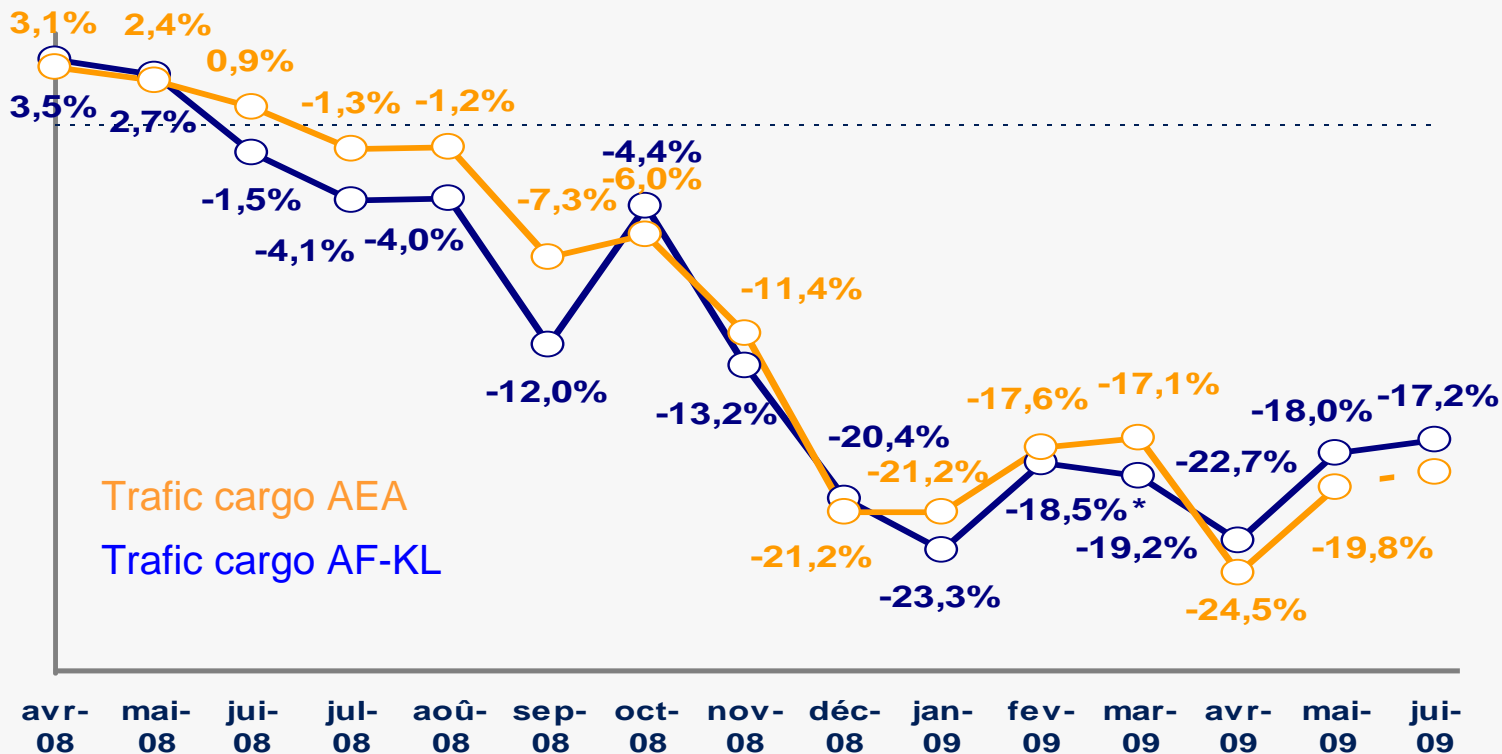
RPKT moyen-courrier Air France à fin juin 09  
(hors change)



Source : séries CVS

# L'industrie cargo reste fortement déprimée

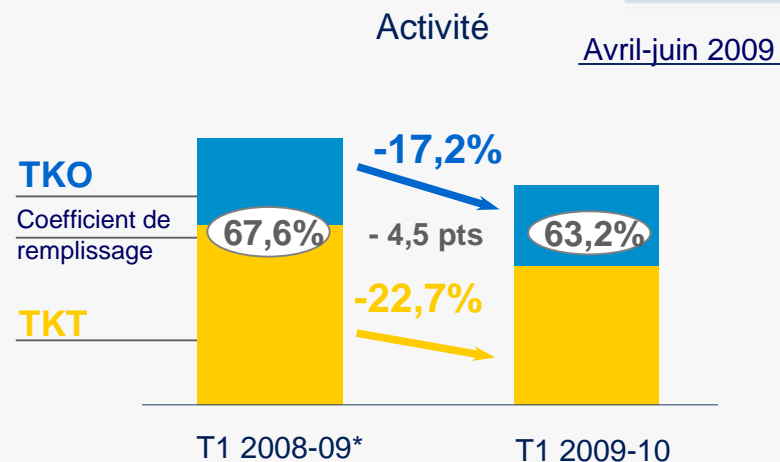
TKT % (hors Martinair)



\* Sur une base de jours comparable

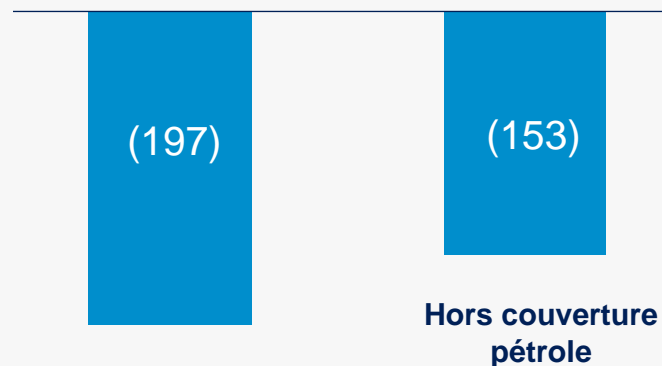
# L'activité cargo d'Air France-KLM est négative

- + Les résultats de l'activité cargo traduisent l'effondrement du commerce mondial
- + Une forte baisse des volumes accompagnée d'une chute de la recette unitaire à la TKO : -30,0% et -34,1% hors change
- + Un effort continu en termes de réduction de capacité
  - 5% de réduction complémentaire en moyenne annuelle par arrêt d'exploitation de 4 avions cargo à la saison hiver 2009



Résultat d'exploitation au 30 juin 2009

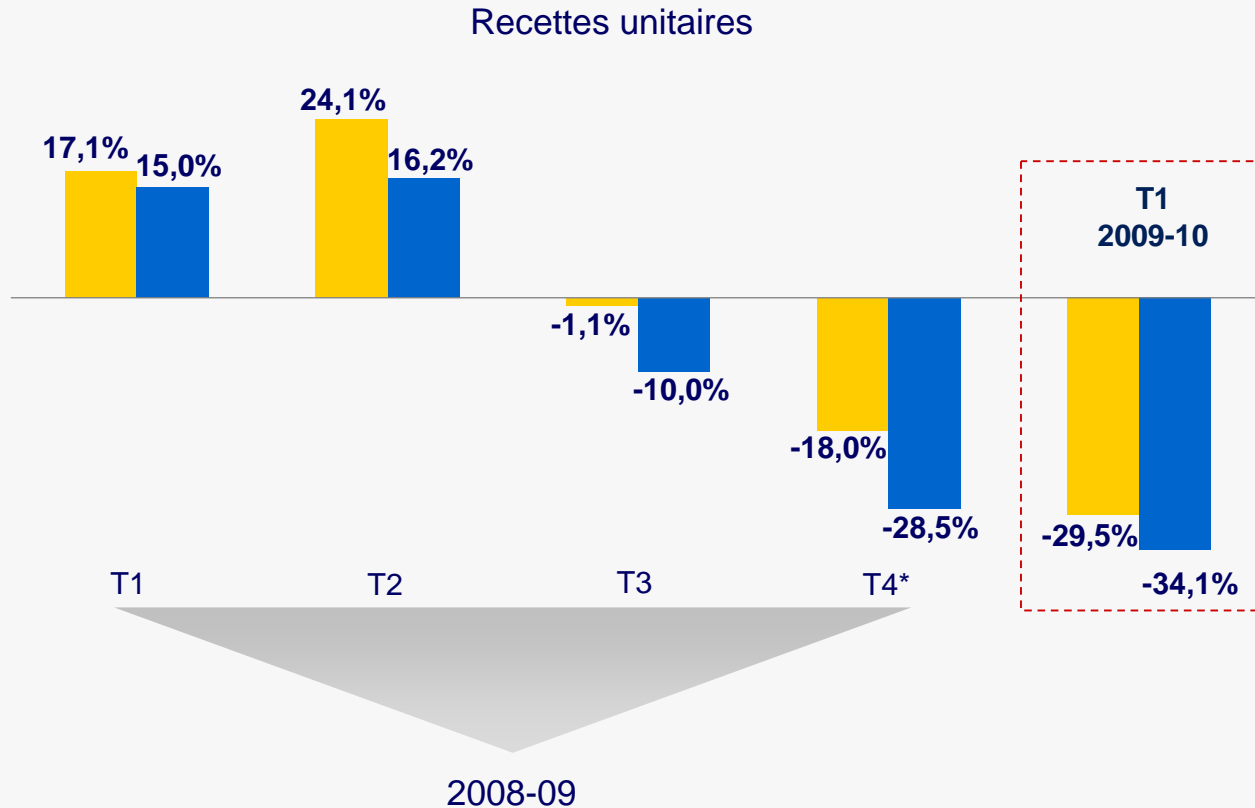
En M€



\* Incluant Martinair

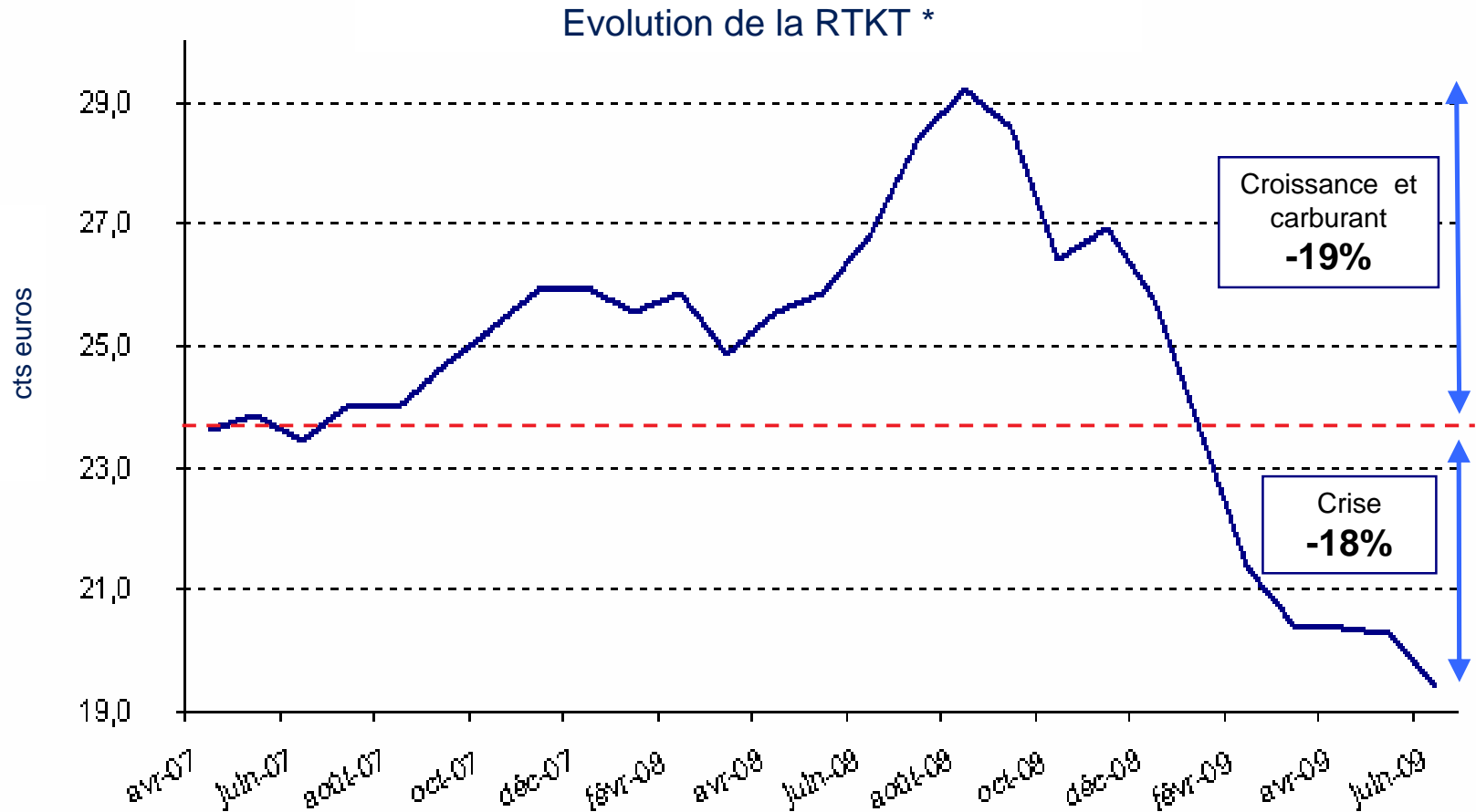
# Poursuite de la dégradation des recettes unitaires

■ RTKT hors change ■ RTKO hors change



\* Avec Martinair : RTKT hors change : -21,6% - RTKO hors change : -29,4%

# Une part de la chute des recettes unitaires est la conséquence de la bulle pétrole

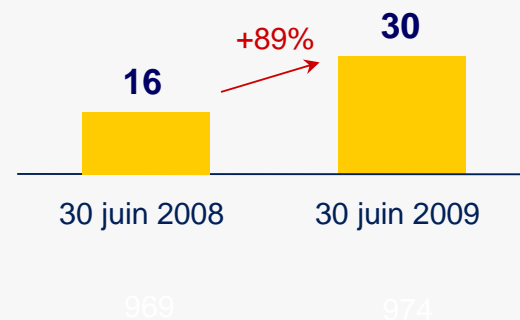


\* Hors Martinair

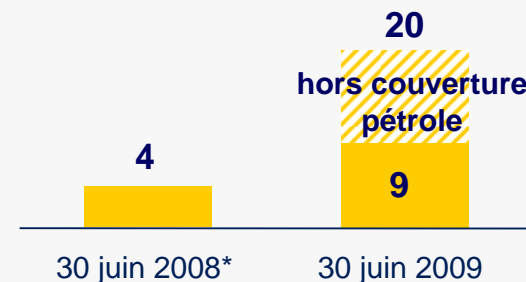
# Activités maintenance et autres : progression malgré la crise

- + Maintenance : une très bonne performance
  - ▶ Chiffre d'affaires en hausse de 1,2% à 246 millions d'euros
  - ▶ Forte amélioration de la rentabilité de l'activité moteur
  - ▶ Poursuite de l'amélioration de la rentabilité de l'activité grand entretien
- + Autres activités
  - ▶ Forte réduction de l'activité loisirs de Martinair (-25,7% de capacité)
  - ▶ Equilibre chez Transavia France
  - ▶ Bon développement de l'activité catering

Résultat d'exploitation maintenance  
(en m€)



Résultat d'exploitation autres activités  
(en m€)



\* Incluant l'activité loisirs de Martinair



# Résultats

Philippe Calavia

# Résultats du 1<sup>er</sup> trimestre

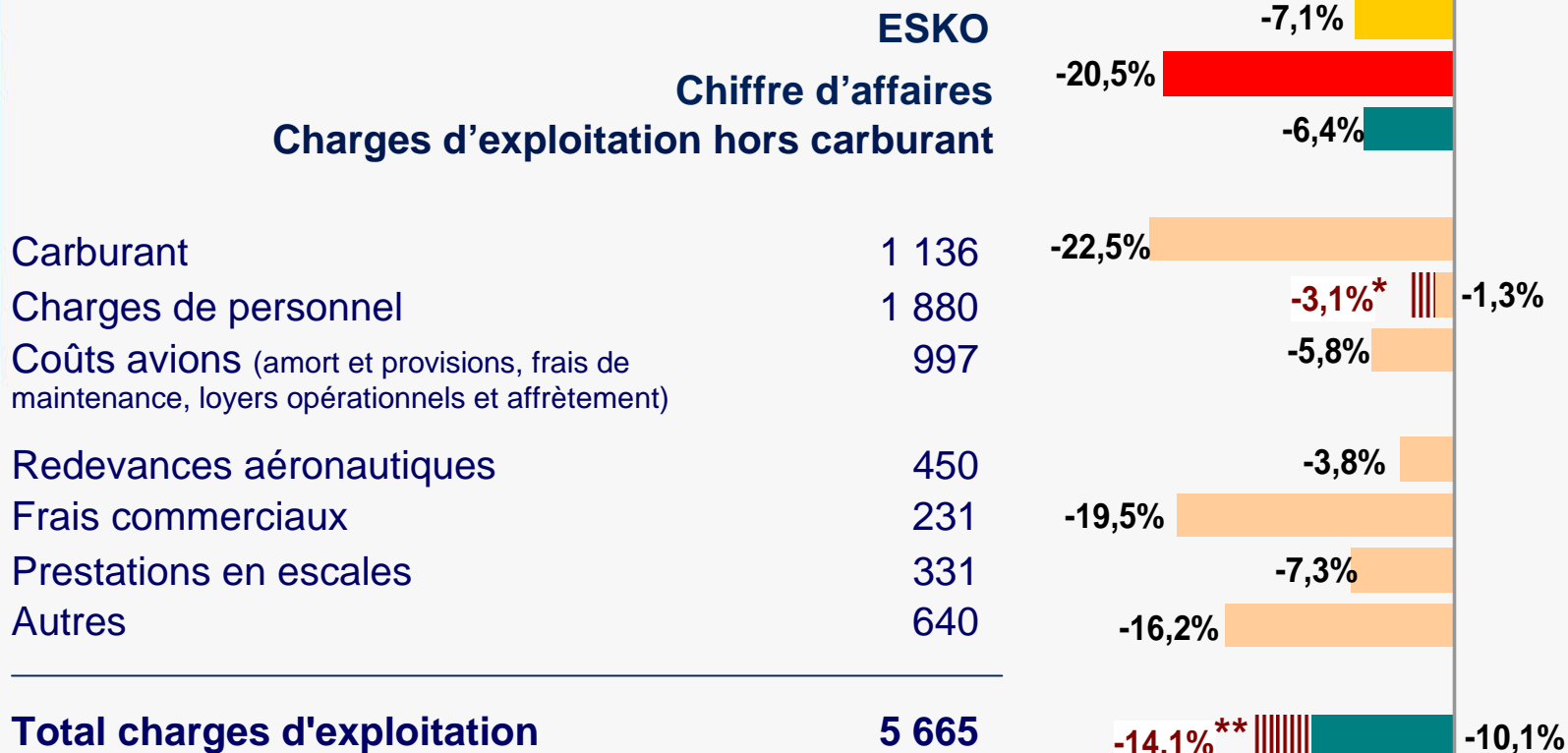
En m€	T1 2009-10	T1 2008-09 Proforma *	Variation en %
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>5 169</b>	<b>6 505</b>	<b>(20,5)</b>
Charges d'exploitation courantes	(5 665)	(6 304)	(10,1)
EBITDAR	112	814	(86,2)
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>(496)</b>	<b>201</b>	<b>ns</b>
<i>Résultat d'exploitation ajusté**</i>	<i>(434)</i>	<i>256</i>	<i>ns</i>
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>	<b>(496)</b>	<b>217</b>	<b>ns</b>
Coût de l'endettement financier net	(56)	(11)	ns
Autres produits & charges financiers	(60)	5	ns
Impôts	195	(64)	ns
Autres	(9)	2	ns
<b>Résultat net part du groupe</b>	<b>(426)</b>	<b>149</b>	<b>ns</b>

\*Retraité de l'application de l'interprétation IFRIC 13 et proforma Martinair

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

# Charges d'exploitation du premier trimestre

Avril-juin 2009  
en m€



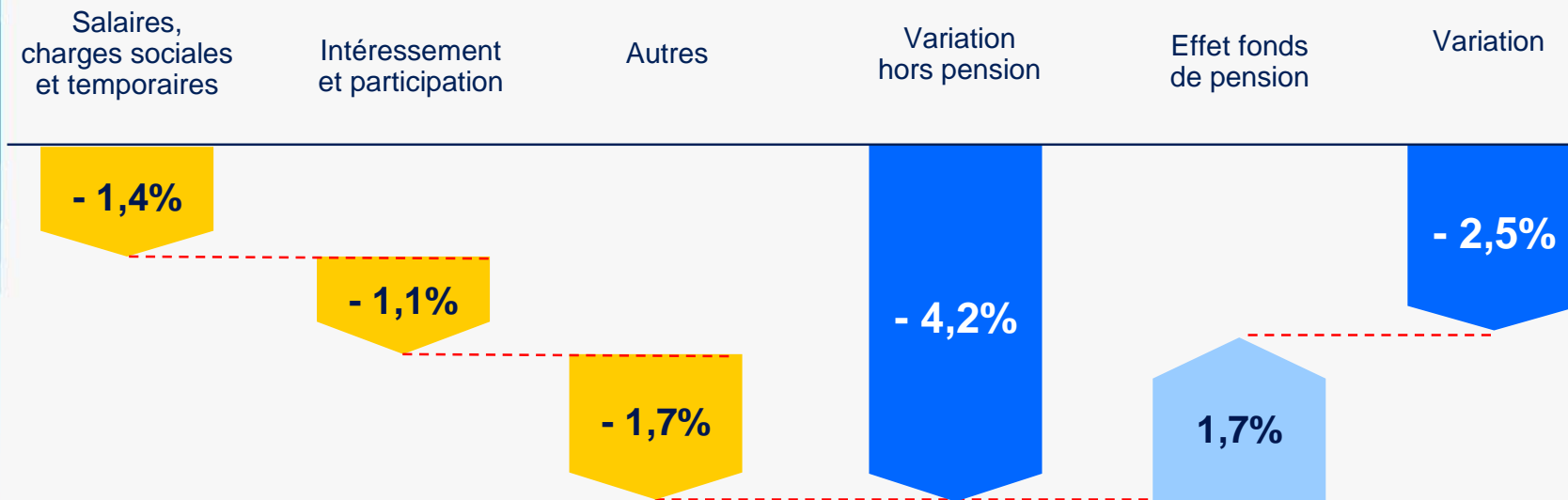
\* Hors impact fonds de pension

\*\* Hors effet hedge

# Evolution des frais de personnel

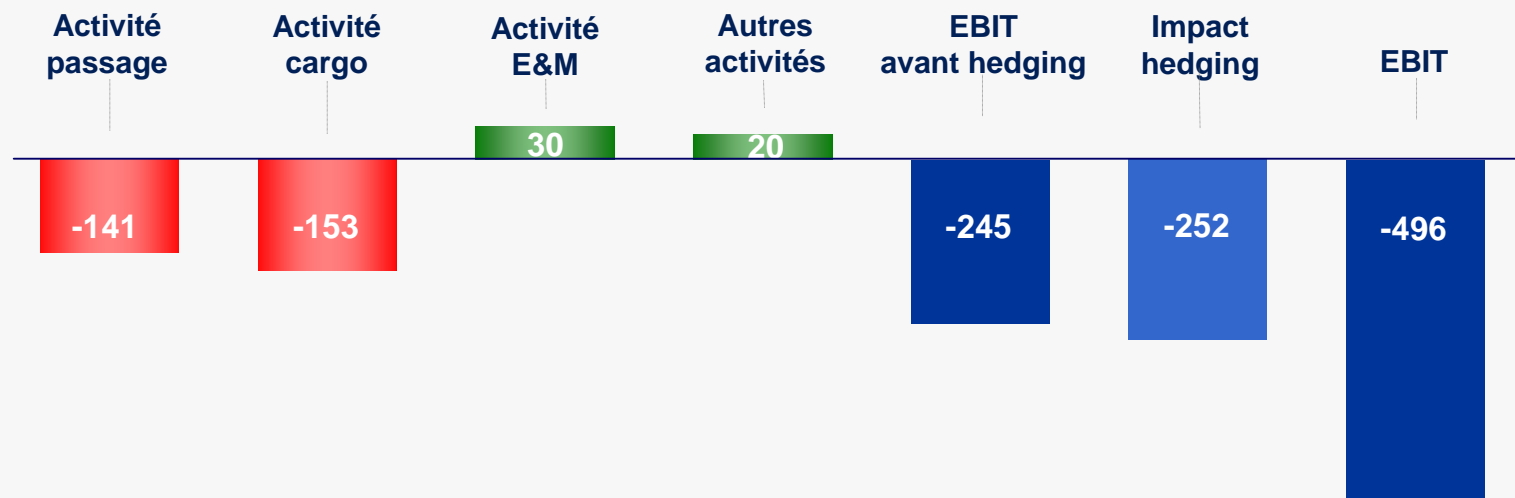
En m€

## Dépenses de personnel (Y/c personnel temporaire)

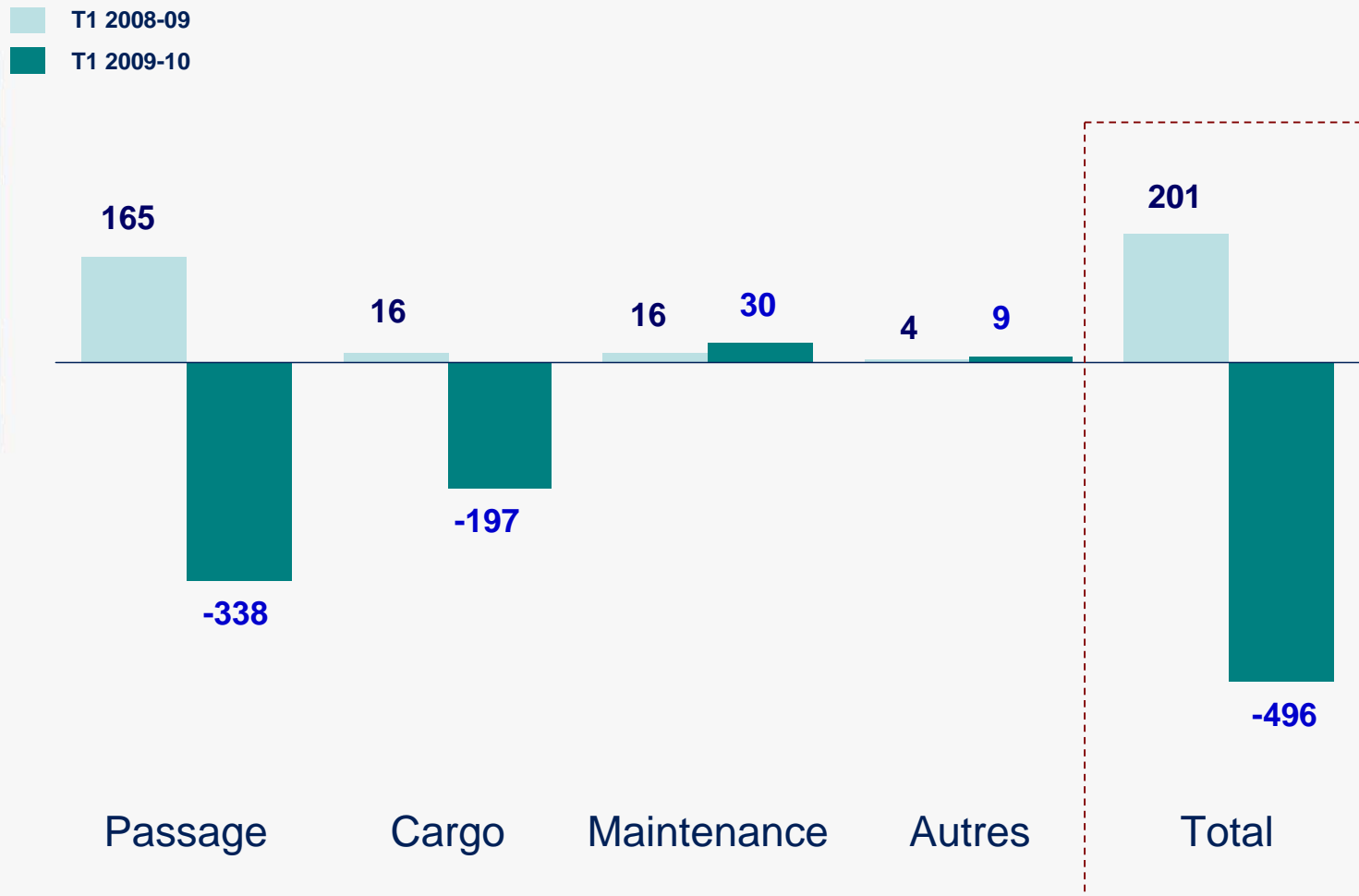


# Décomposition du résultat d'exploitation du 1<sup>er</sup> trimestre

En m€  
Avril-juin 2009



# Résultat d'exploitation par métier

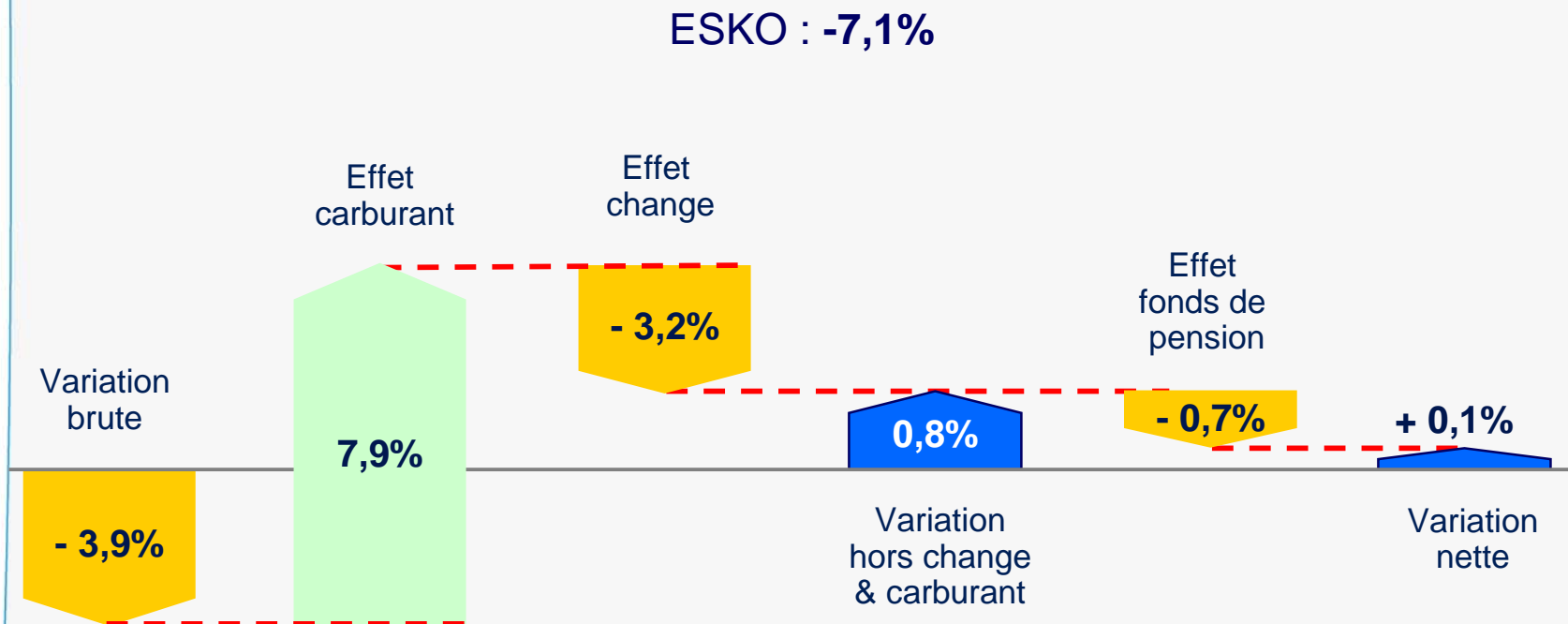


T1 2008-09 retraité de l'application de l'interprétation IFRIC 13 et proforma Martinair

# Maîtrise des coûts unitaires dans un contexte de forte baisse des capacités

1<sup>er</sup> trimestre 2009-10

Coûts unitaires à l'ESKO : 6,20 cts d'€



# Le plan d'économies Challenge 12

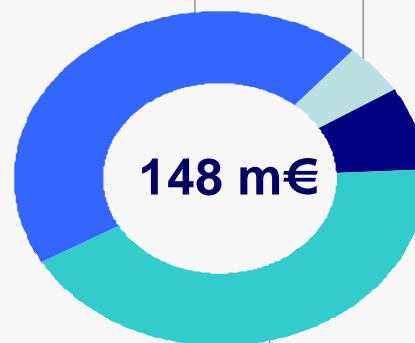
- + **148 m€** d'économies réalisées au 1<sup>er</sup> trimestre
- + Objectif annuel de **628 m€**

Répartition des économies  
au 30 juin 2009

Process &  
productivité : **43%**

Flotte : **5%**

Coûts de  
distribution : **8%**

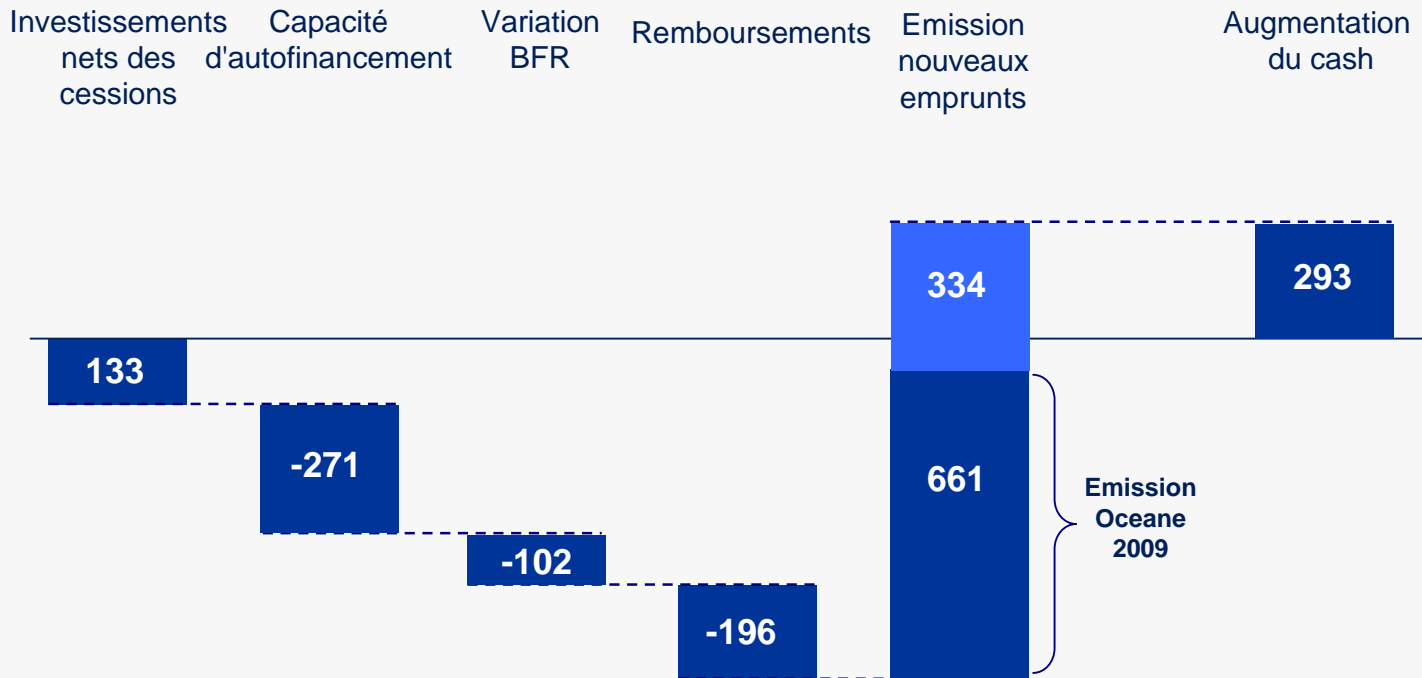


Achats : **44%**



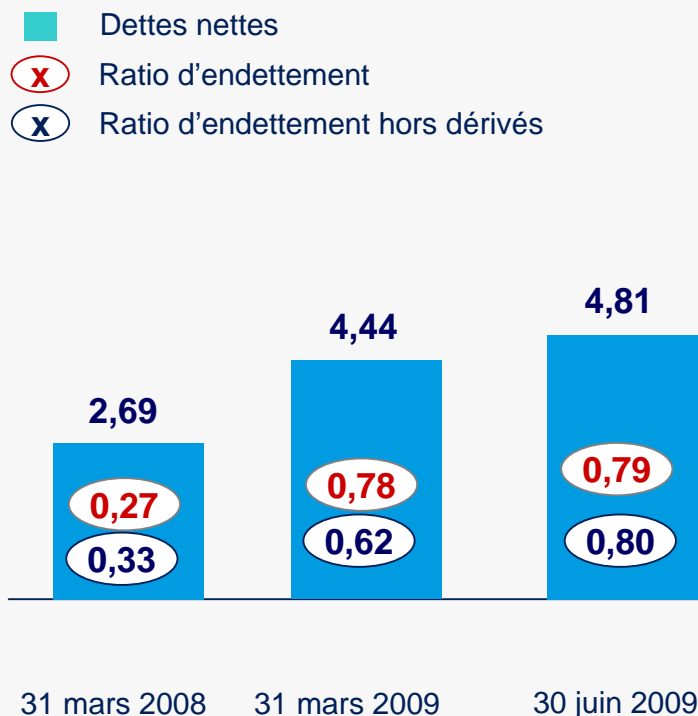
# Evolution de la liquidité

En m€

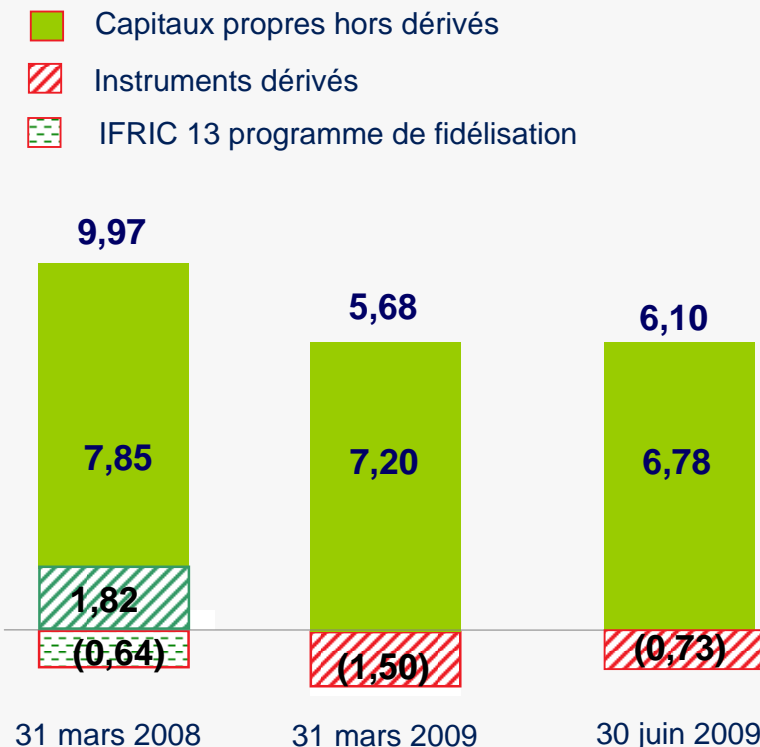


# Stabilisation du ratio d'endettement grâce à l'augmentation des fonds propres

Endettement financier net  
(en Md€)



Capitaux propres  
(en Md€)



# Des ressources financières à un niveau élevé

- ✦ Émission réussie d'obligations convertibles en juin 2009 de 661 millions d'euros
- ✦ Trésorerie : 4,5 milliards d'euros
- ✦ Lignes de crédit : 1,2 milliard d'euros disponible
- ✦ Financement mobilisable sur 38 avions
- ✦ Échéancier de remboursement : 800 millions d'euros par an sur l'exercice en cours et les deux suivants

# Perspectives

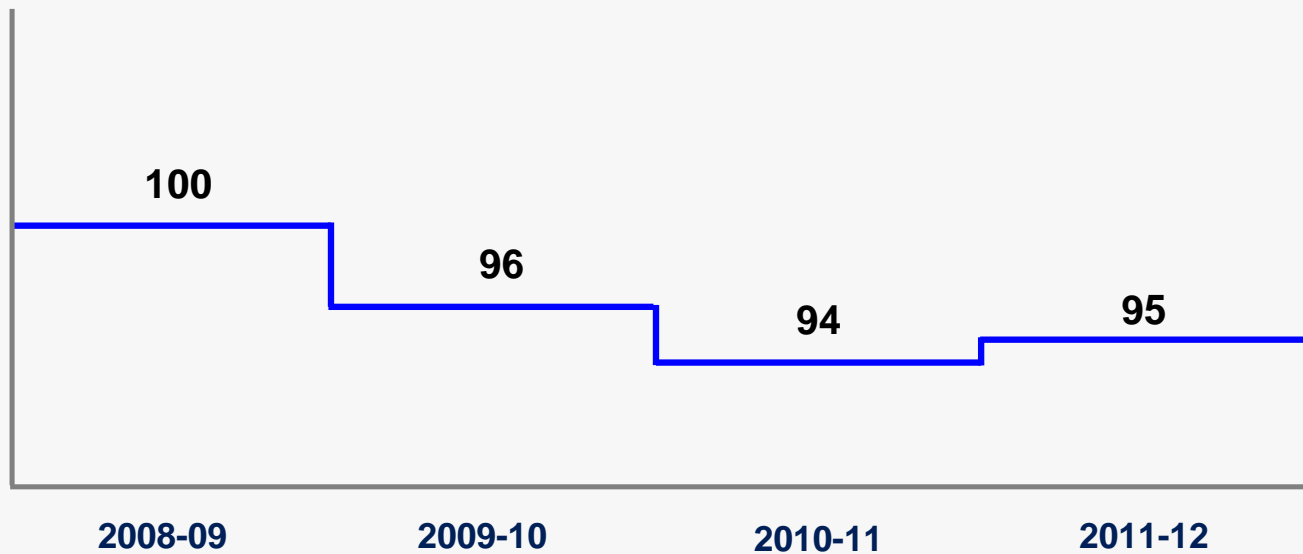
Pierre-Henri Gourgeon

## ✦ Plan d'actions ciblées

- ▶ Passage
  - ▶ Réduction des capacités
  - ▶ Adaptation du moyen-courrier
- ▶ Cargo
  - ▶ Nouvelle baisse des capacités
- ▶ Poursuite de l'adaptation des effectifs au niveau de l'activité

# Passage : adaptation des capacités

SKO Saison été  
Base 100

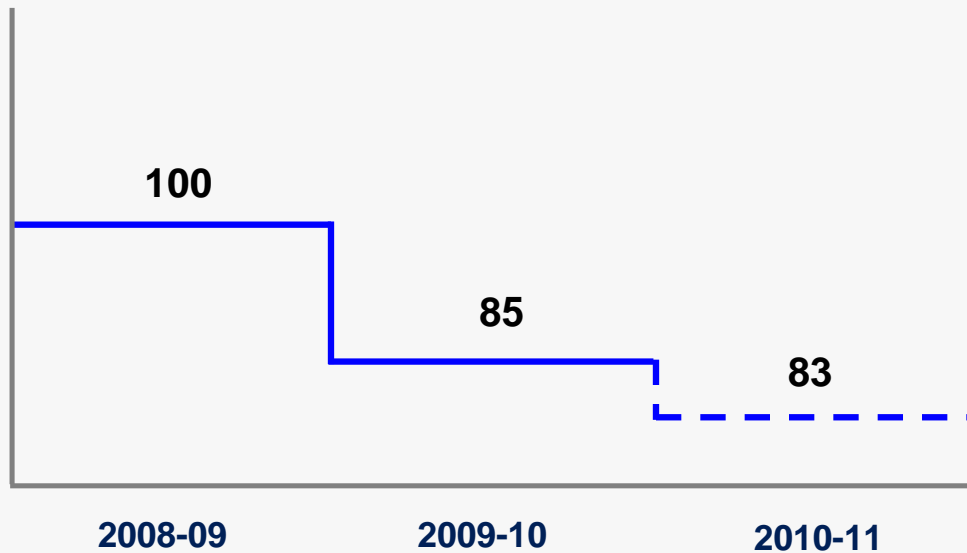


# Evolution de l'activité passage

- ✦ Réseau moyen-courrier
  - ▶ Redéfinition du réseau et du produit
  - ▶ Mise en œuvre prévue début 2010
  
- ✦ Arrivée du A380
  - ▶ Baisse des coûts unitaires
  - ▶ Amélioration de la productivité
  
- ✦ Lancement de la classe Premium Voyageur à l'automne 2009
  - ▶ La bonne réponse à la demande du voyageur professionnel

# Activité cargo : nouvelle adaptation des capacités

TKO saison hiver  
Base 100



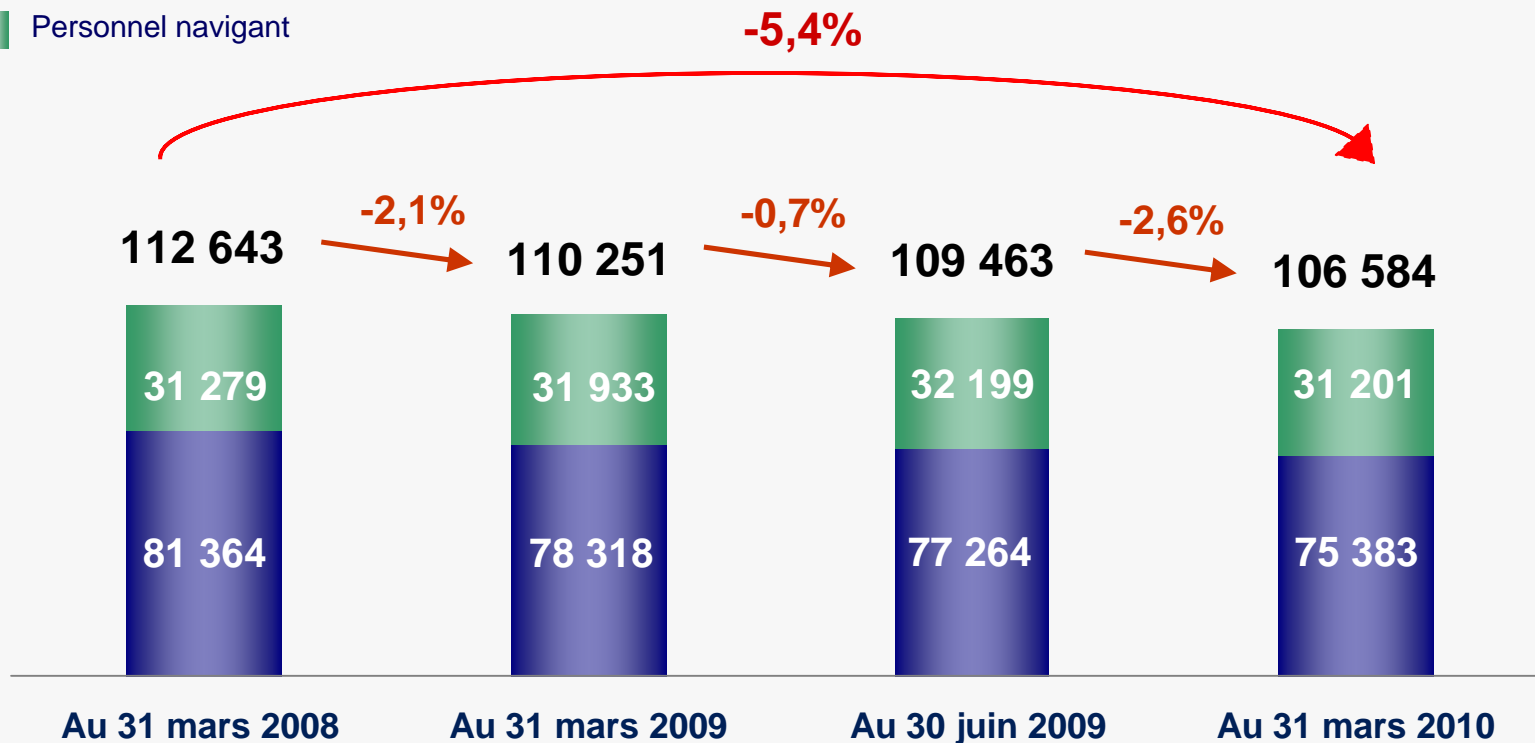


# Poursuite de l'adaptation des effectifs

Effectifs en équivalent temps plein

■ Personnel sol y/c intérimaires

■ Personnel navigant



# Hypothèses pour l'exercice 2009-10

## + Facture pétrolière (sur la base des prix à terme au 24 juillet 2009)

	T2 2009-10	T3 2009-10	T4 2009-10
	<b>1,8 Md\$</b>	<b>1,6 Md\$</b>	<b>1,8 Md\$</b>
Baril (\$)	<b>69</b>	<b>73</b>	<b>75</b>

## + Recettes unitaires

### ▶ Passage

- ▶ Dégradation moins importante au deuxième trimestre qu'au premier
- ▶ Stabilisation au deuxième semestre par rapport à une base de comparaison favorable

### ▶ Cargo

- ▶ Stabilisation au second semestre au niveau de l'année dernière



# Annexes

# Calcul de l'endettement financier net

En m€

	30 juin 09	31 mars 09
Dettes financières courantes & non courantes	9 751	9 137
Dépôts sur avions en crédit bail	(487)	(496)
Couvertures de change sur dette	63	51
<b>= Dettes financières brutes</b>	<b>9 327</b>	<b>8 692</b>
Trésorerie & équivalent trésorerie	4 106	3 748
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	238	430
Dépôts triple A	322	352
Concours bancaires courants	(147)	(282)
<b>= Trésorerie nette</b>	<b>4 519</b>	<b>4 242</b>
<b>Endettement financier net</b>	<b>4 808</b>	<b>4 444</b>
<b>Capitaux propres consolidés</b>	<b>6 103</b>	<b>5 696</b>
<b>Endettement net / fonds propres</b>	<b>0,79</b>	<b>0,78</b>
<b><i>Endettement net / fonds propres hors dérivés</i></b>	<b><i>0,80</i></b>	<b><i>0,62</i></b>

# Réconciliation résultats du 1<sup>er</sup> trimestre 2008-09

	<u>30 juin 2008</u>	<u>En m€</u>
Chiffre d'affaires publié	6 288	
Impact IFRIC 13	(14)	
Impact Martinair	231	
<b>Chiffre d'affaires retraité et proforma</b>	<b>6 505</b>	
Total des charges d'exploitation publié	6 054	
Impact Martinair	250	
<b>Total des charges externes proforma</b>	<b>6 304</b>	
Résultat d'exploitation publié	<b>234</b>	
Impact IFRIC 13	(14)	
Impact Martinair	(19)	
<b>Résultat d'exploitation retraité et proforma</b>	<b>201</b>	
Résultat avant IS des stes intégrées publié	251	
Impact IFRIC 13	(14)	
Impact Martinair	(26)	
<b>Résultat avant IS des stes intégrées retraité et proforma</b>	<b>211</b>	
Impôt publié	(75)	
Impact IFRIC 13	4	
Impact Martinair	7	
Impôt retraité et proforma	(64)	
Résultat part du groupe publié	168	
Impact IFRIC 13	(10)	
Impact Martinair	(9)	
<b>Résultat part du groupe retraité et proforma</b>	<b>149</b>	