

Présentation des résultats

Année 2019

20 FEVRIER 2020



KLM



Faits marquants de 2019



Benjamin Smith
Directeur général
Air France KLM



Faits marquants de 2019

Stabilité sociale

- Amélioration du dialogue social fondé sur la confiance, le respect, la transparence et la confidentialité
- 37 accords signés avec le personnel en 2019 chez Air France et nouvelles conventions collectives pour l'ensemble des salariés KLM



Fiabilité opérationnelle

- Chez Air France, les mesures opérationnelles ont conduit à une forte amélioration de la ponctualité à l'arrivée
- La satisfaction client (NPS) est à un niveau record chez Air France et à un niveau toujours aussi élevé chez KLM



Développement durable

- Une avancée dans le développement durable avec le lancement de nouvelles initiatives percutantes au sein d'Air France-KLM
- Un retour à la position de compagnie aérienne leader dans le « Dow Jones Sustainability Index » en 2019





Perspectives financières 2019 atteintes



	Prévision 2019	Année 2019
Coût unitaire <i>excl. change et à prix de carburant constant</i>	-1% à 0%	-0.9%

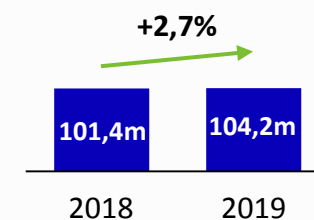


Capex	€3,2bn - €3,3bn	€3,3 bn
--------------	-----------------	---------

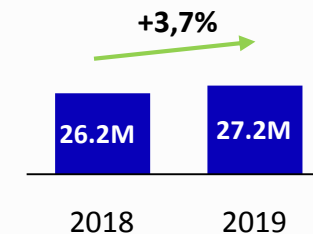


Dettes nette / EBITDA	à/inférieur à 1,5x	1,5x
------------------------------	--------------------	------

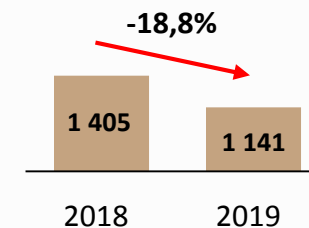
Passagers transportés



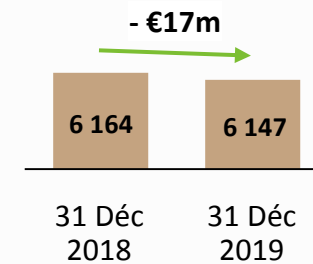
Chiffre d'affaires groupe



Résultat d'exploitation⁽¹⁾



Dettes nette



(1) Résultats 2018 et 2019 retraités avec un impact similaire entre les deux années, suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée. Pour plus de détails, voir la slide 36 ou les notes des états financiers paragraphe 2, page 12-15



Notre modèle de création de valeur Pour devenir un champion européen

Contribution aux objectifs de développement durable des Nations Unies

AIRFRANCE **KLM** GROUP



NOS RESSOURCES NOTRE BUSINESS MODEL NOTRE CRÉATION DE VALEUR PERFORMANCE 2019

- PERSONNES**
85 000 personnes engagés et professionnels avec des cultures diverses
- MARQUES**
Portefeuille attractif, marques fortes et programme de fidélité commun "Flying Blue"
- FLOTTE ET RÉSEAU**
Un réseau étendu opéré avec une flotte optimisée
- PARTENARIATS**
Un puissant réseau de fournisseurs et partenaires
- FINANCE**
Un actionariat stable avec les états français et néerlandais, Delta Air Lines et China Eastern
- ENVIRONNEMENT**
Un acteur expérimenté et compétent de l'industrie participant au changement positif

AIRFRANCE KLM GROUP

AIRFRANCE / **KLM** **transavia**

FAIRE RAYONNER LE MEILLEUR DE LA FRANCE DANS LE MONDE MARQUE MONDIALE FORTE ET INNOVANTE RENDRE LE LOW COST ATTRAYANT

- EMPLOYÉS**
Être le meilleur endroit pour travailler
- CLIENTS**
Surpasser les attentes des clients
- ACTIONNAIRES**
Atteindre une performance financière de haut niveau
- PLANÈTE ET SOCIÉTÉ**
Contribuer aux objectifs de développement durable des Nations Unies

- EPS** ↗
- 40** HEURES DE FORMATION PAR EMPLOYÉ
- NPS** ↗
- 104M** CLIENTS
- 1,5X** RATIO DETTE NETTE/EBITDA
- MARGE OPÉRATIONNELLE 4.2%**
- N° 1** DU DJSI
- 79,9 G / PASSAGERS/ KM CO2**



Nos employés, atout #1 du groupe



(1) Variation en pourcentage du score promoteur employé (EPS) mesuré auprès des employés Air France et KLM entre juillet et décembre 2019 par rapport à 2018



Les clients au cœur de nos attentions

Niveau record de satisfaction client en 2019

Produits de qualité supérieure

- Installation des sièges “full flat” dans les cabines business Air France terminée fin 2021, la flotte de KLM entièrement équipée
- Connexion Wi-Fi disponible pour 93% de la flotte en 2020, 100% en 2021
- Rénovations des salons, incluant Paris-Orly et le Terminal 2F à Roissy

Viser l'excellence

- Air France : 7ème compagnie aérienne du classement mondial “On Time Performance” en 2019
- La satisfaction client à un niveau record chez Air France avec un NPS de 27 et à un niveau toujours aussi élevé à 41 pour KLM



Engagement durable de nos marques

- KLM, première compagnie aérienne à introduire le concept « Fly responsibly »
- Remplacement des plastiques à bord des avions Air France
- Compensation du Co2 pour tous les vols domestiques France





Devenir un champion européen en atteignant une performance financière de haut niveau



2020

2021

2022

2023

2024

Engagement pour la durabilité environnementale mondiale

Optimiser notre modèle opérationnel

Développer des recettes passagers rentables

Tirer parti de la consolidation européenne

Développer les données clients, Flying Blue, le Cargo et l'Engineering & Maintenance



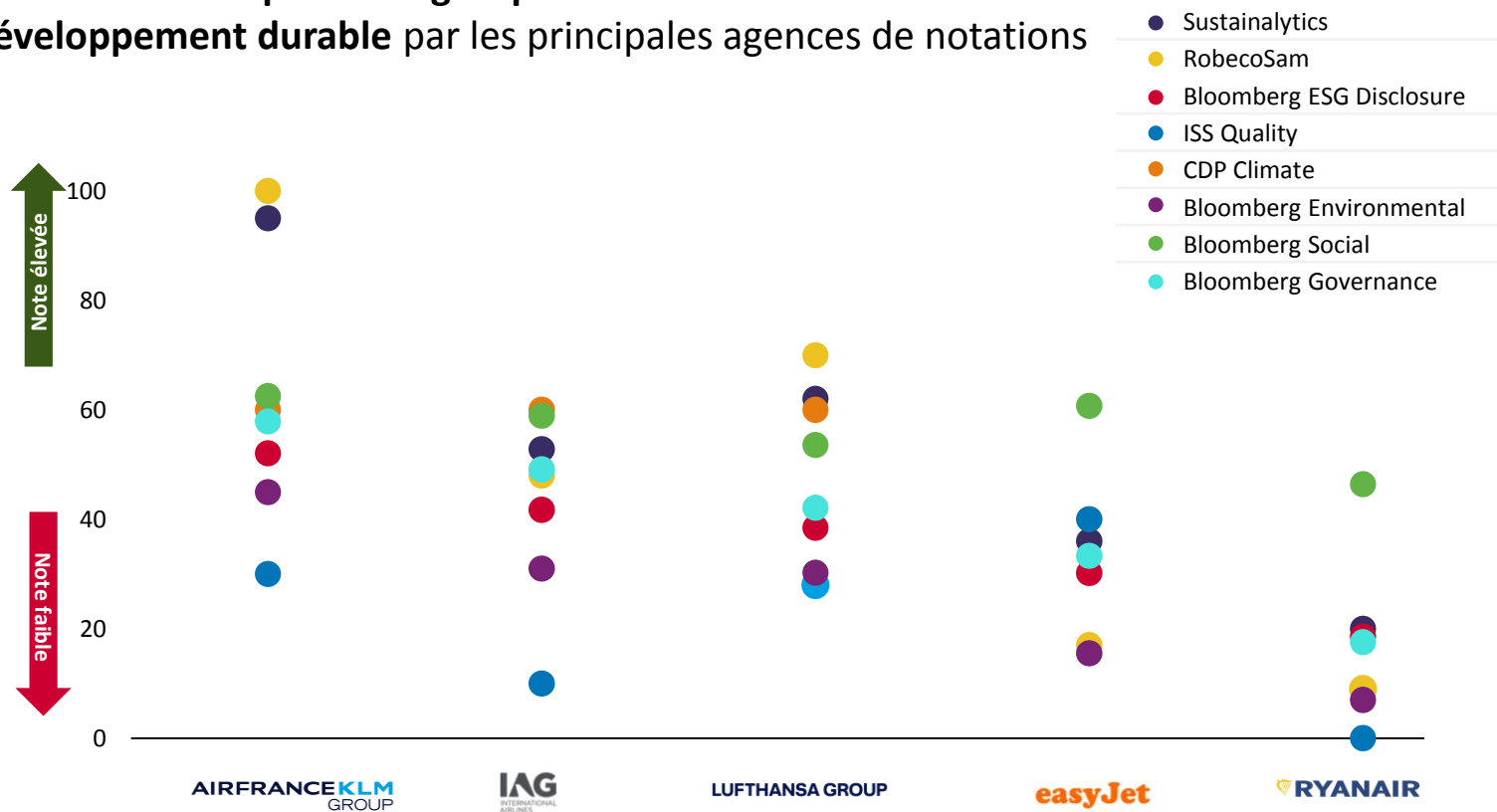
Air France-KLM, groupe aérien leader en matière de développement durable en 2019

AIRFRANCEKLM GROUP



PLANÈTE ET SOCIÉTÉ
Contribuer aux objectifs de durabilité de l'UN

Classement européen des groupes aériens en matière de développement durable par les principales agences de notations



Position #1 DJSI

Parmi les meilleurs depuis 15 ans

AIRFRANCEKLM GROUP

Compagnie aérienne leader du secteur

- Gouvernance: meilleur score
- Environnement: meilleur score
- Social: meilleur score européen



ESG Data, Ratings & Benchmarking



In collaboration with SAM

Source: Bloomberg, 10 février 2020

(1) ISS Quality et CDP Climate scores ont été normalisés pour faciliter la comparaison

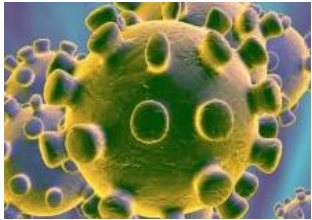


Perspectives 2020

Contexte



La faible croissance des capacités dans l'industrie a été favorable, bonnes performance de trafic en janvier, hormis sur le cargo

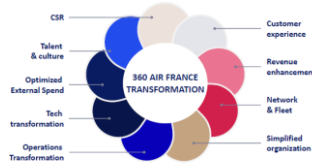


Impact du Covid-19 sur le trafic Asiatique, une période difficile pour nos partenaires chinois



Facture pétrolière en baisse, modérant partiellement les impacts du Covid-19

Priorités 2020



Exécution du plan de transformation chez Air France



Poursuite du plan de renouvellement de la flotte:

Entrée:

+5 Airbus 350

+4 Boeing 787

Sortie:

-2 Airbus 380

Les A340/74C, ATR



Mise en place de la joint-venture transatlantique entre Air France-KLM, Delta & Virgin Atlantic à partir du 1er janvier 2020



Résultats au 31 décembre 2019



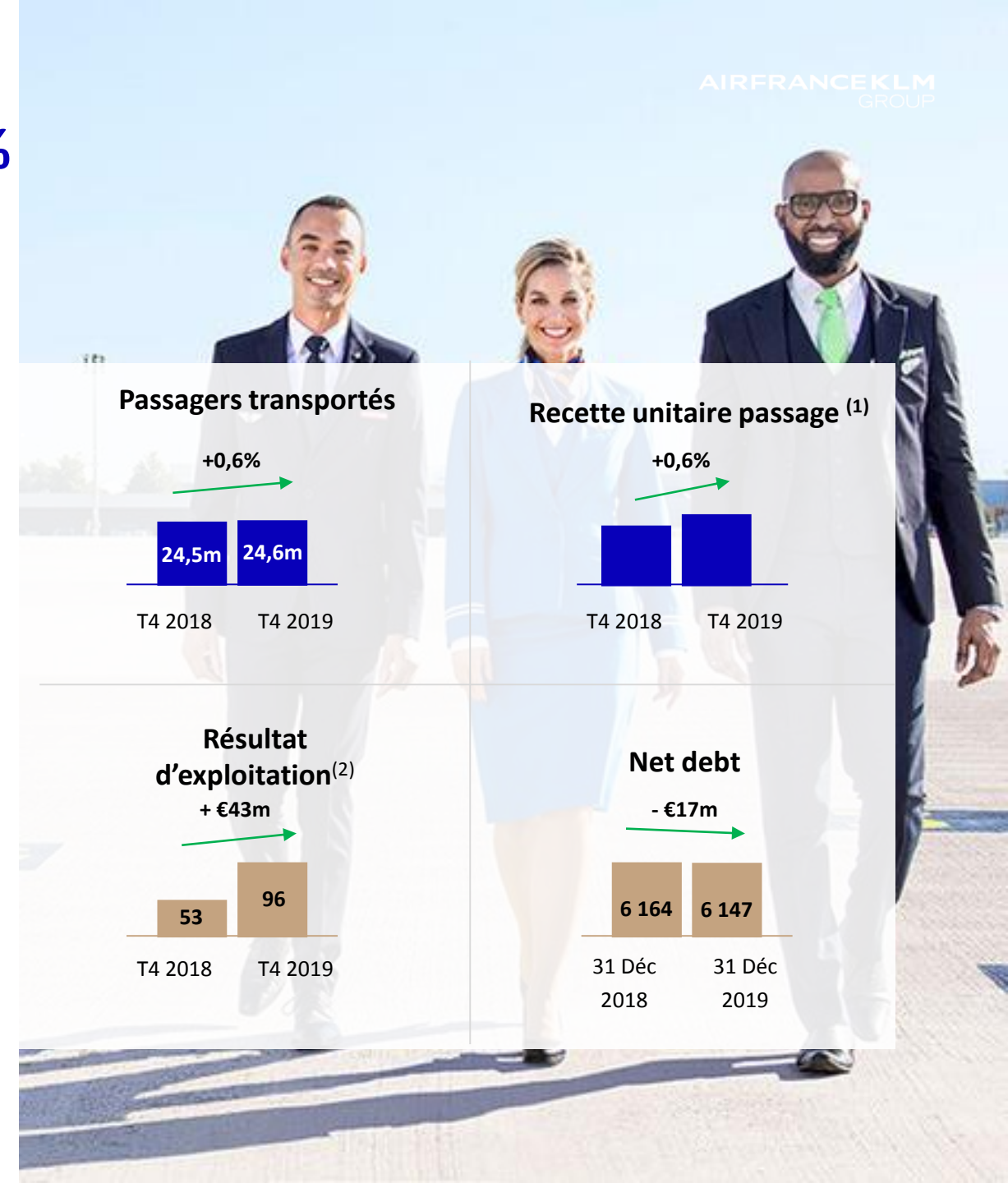
Frédéric Gagey
Directeur financier
Air France KLM



Résultat d'exploitation à 96 m€, amélioration des coûts unitaires à -1,5%

- Recette unitaire passage à +0,6% avec une très belle performance de Transavia +10,2% et une recette unitaire réseaux à -0,2%, comme prévu
- Cargo sous pression, recette unitaire à -17,1% avec des volumes transportés plus faibles
- Forte amélioration de la marge de la maintenance à 7,7%, +3,8 pt
- Coûts unitaires à 1,5%, supportés les mesures efficaces de contrôle de coûts

(1) Recette unitaire passage (RSKO) = (Chiffre d'affaires réseaux passage régulier + Chiffre d'affaires Transavia régulier) / (SKO réseaux passage + SKO Transavia), à change constant
(2) Résultats 2018 et 2019 retraités avec un impact similaire entre les deux années, suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée. Pour plus de détails, voir la slide 36 ou les notes des états financiers paragraphe 2, page 12-15





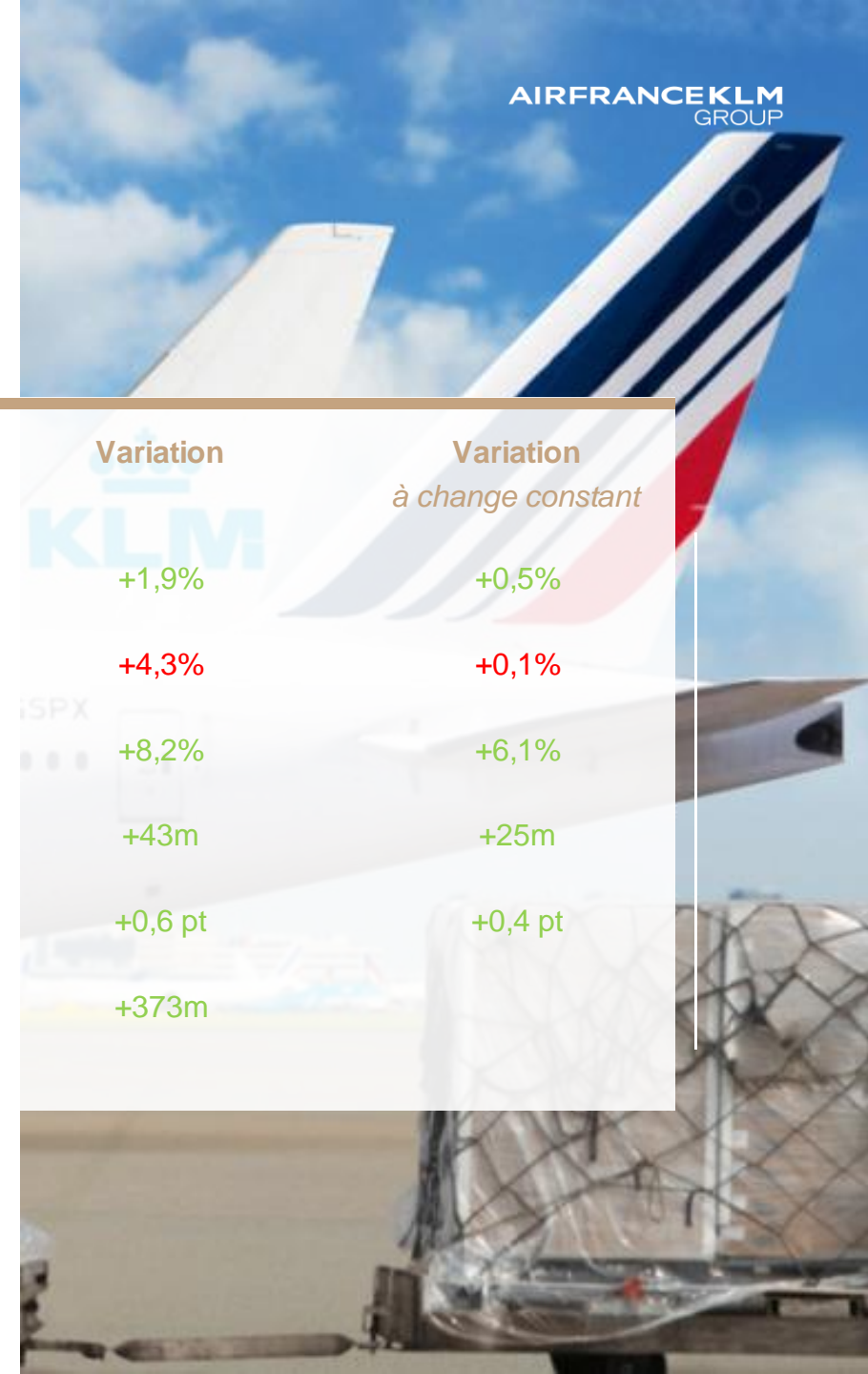
Marge d'exploitation à 1,5% au T4 2019, +0,6 pt

Résultat net positivement impacté par le portefeuille de couverture de change

	T4 2019	T4 2018	Variation	Variation à change constant
Recettes (mds€)	6,62	6,50	+1,9%	+0,5%
Dépenses carburant (mds€)	1,39	1,34	+4,3%	+0,1%
EBITDA (m€)	867	801	+8,2%	+6,1%
Résultat d'exploitation (m€) ⁽¹⁾	96	53	+43m	+25m
Marge d'exploitation	1,5%	0,8%	+0,6 pt	+0,4 pt
Résultat net, part du groupe (m€) ^(1,2)	156	-217	+373m	

(1) Résultats 2018 et 2019 retraités avec un impact similaire entre les deux années, suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée. Pour plus de détails, voir la slide 36 ou les notes des états financiers paragraphe 2, page 12-15

(2) La hausse du résultat net au T4 est principalement expliqué par un réajustement suite à l'impact temporaire du dollar au T3











Progression des recettes et de la marge pour la Maintenance et Transavia, compensant la pression sur le cargo



T4 2019

		Capacité ⁽¹⁾	Recette unitaire ⁽²⁾ Change const.	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€) ⁽³⁾	Variation	Marge d'exploitation ⁽³⁾	Variation
Réseaux		+2,4%	-0,2%	5 756	+1,2%	38	-8m	0,7%	-0,1 pt
									
		+2,3%	-17,1%						
Transavia		-2,6%	+10,2%	338	+10,8%	-27	+15m	-8,0%	+5,8 pt
Maintenance				515	+5,1%	90	+43m	7,7%	+3,8 pt
Groupe		+2,0%	-1,1%	6 618	+1,9%	96	+43m	1,5%	+0,6 pt

(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)

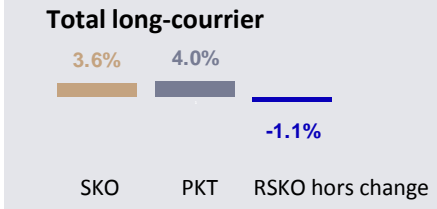
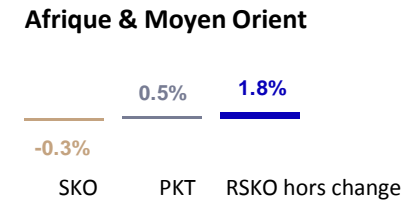
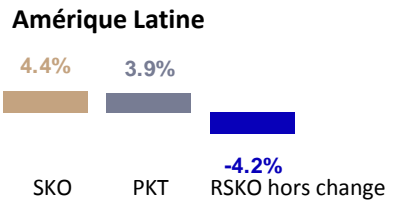
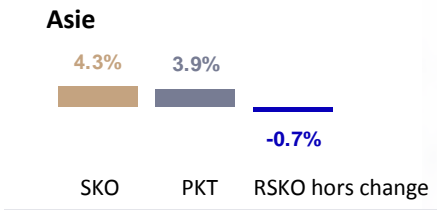
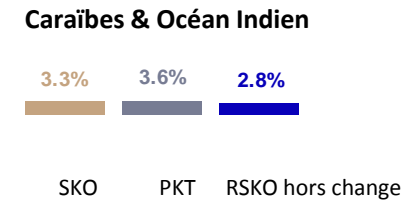
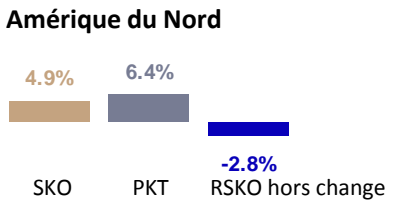
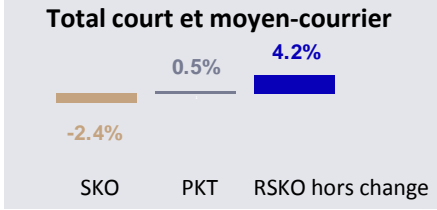
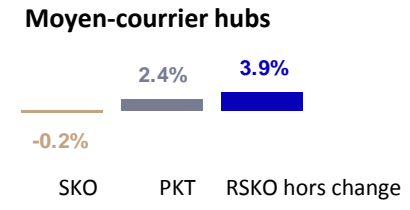
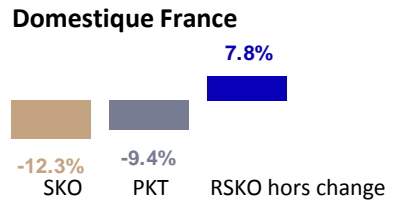
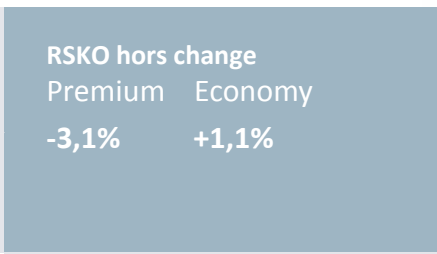
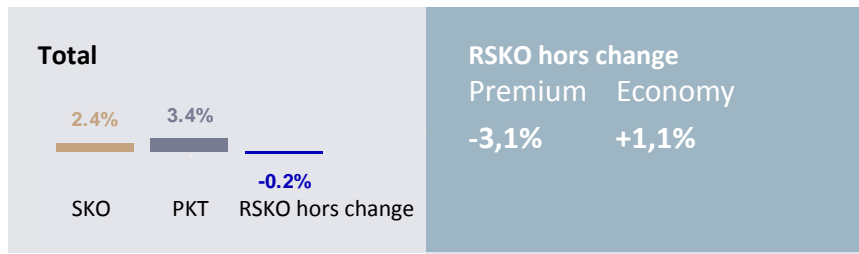
(2). Recette unitaire = chiffre d'affaires par SKO. Recette unitaire Cargo = chiffre d'affaires par TKO. Recette unitaire Groupe = (Chiffre d'affaires Réseaux régulier + Chiffre d'affaires Transavia régulier) / (SKO passage + SKO Transavia)

(3) Résultats 2018 et 2019 retraités avec un impact similaire entre les deux années, suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée. Pour plus de détails, voir la slide 36 ou les notes des états financiers paragraphe 2, page 12-15



Réseaux: Recette unitaire à -0,2% comme prévu, avec une bonne performance du domestique France et du moyen-courrier.

T4 2019



- Premium à -3,1% au T4 2019 avec une forte base de comparaison (T4 2017 +9,0%, T4 2018 +1,1%) et un effet mix (-1 pt)
- Forte pression concurrentielle sur les trafics locaux, particulièrement sur Paris-New York
- Bonne performance du moyen-courrier hubs soutenue par une croissance de l'industrie plus faible
- Effets positifs des mesures de rationalisation du domestique France
- Recette unitaire Amérique du Nord en baisse, en raison de la croissance des capacités et de la protection de nos parts de marché
- Amérique Latine en amélioration mais toujours négative pour l'instant
- Bonne performance de l'Asie, notamment grâce aux routes Japon, Corée et Inde



Réseaux: part de marché résistante du cargo dans un contexte de déséquilibre entre l'offre et la demande

T4 2019

- Recette unitaire sous pression à -17,1%. Les mesures de contrôle de coûts ont en partie contrebalancé l'impact négatif des recettes cargo

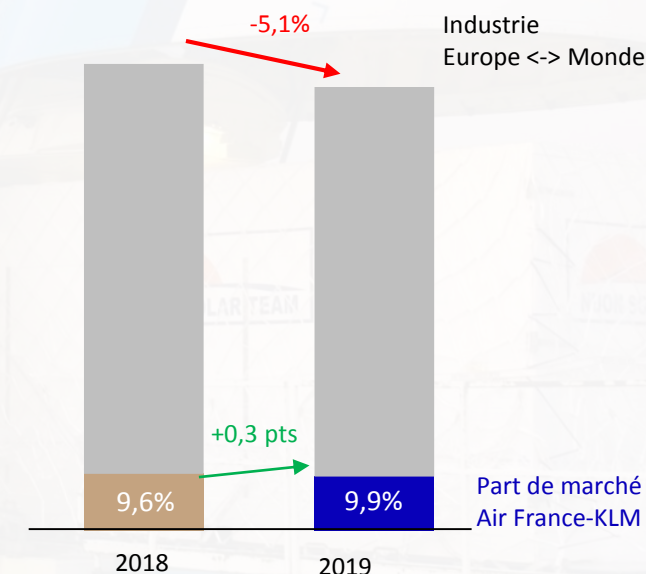
Année 2019

- Les volumes mondiaux de fret aérien (tonnes chargeables) ont chuté pour le 14^{ème} mois consécutif à la fin de l'année, avec:
 - Des incertitudes géopolitiques et des tensions commerciales ayant un impact sur la demande globale de fret, surtout au départ de l'Asie
 - Déclin important de la demande de l'industrie automobile
 - Un déséquilibre entre l'offre et la demande résultant d'une croissance opportuniste de certains acteurs après les bonnes performances du marché en S2 2017 et 2018
- Dans ce contexte, la part de marché d'Air France-KLM cargo a été résistante, avec une croissance réalisée sur les flux alternatifs permettant de compenser partiellement les pertes du marché au départ de l'Asie

AIRFRANCEKLM
GROUP

Evolution du marché en 2019

De l'Europe <-> le monde, par rapport à l'an dernier en tonnes chargeables






Transavia: Bonne performance et forte demande sur les marchés domestiques

T4 2019

- La croissance a été légèrement négative à -2,6% pour tenir compte d'un besoin de formation important de pilotes au vu de la croissance future de Transavia France, une augmentation progressive des capacités est prévue en 2020
- Recette unitaire à +10,2% au T4 2019 avec une modération des capacités et une forte demande sur les marchés domestiques
- Confirmation de l'obtention des droits de trafic d'Aigle Azur des routes de la France vers l'Algérie

Année 2019

- Bonne performance avec une hausse des revenus de 9,3% et un résultat d'exploitation de 131 m€, marge d'exploitation à 7,5%
- Recette unitaire à +3% poussée par la forte demande sur les marchés français et hollandais, avec une forte hausse des recettes annexes de +13% (305m€ en 2019)
- Coûts unitaires à carburant et change constant en hausse de +2,7%, expliqué par les dépenses de flotte et de non performance



Maintenance: Développent solide avec une marge d'exploitation à 7,7%, +3,8pt

T4 2019

- Résultat d'exploitation à 90 m€, en hausse de 43 m€, principalement soutenu par la hausse de l'activité moteurs pour les clients externes

Carnet de commandes

- Le carnet de commandes de la maintenance est de 11.5 mds\$ à fin 2019
- Solide renouvellement de contrats signés et nouveaux supports pour les avions du groupe:
 - Airbus A220 avec les moteurs Pratt & Whitney
 - Airbus A350 avec les moteurs Rolls-Royce
- Le carnet de commande représente 5 années de chiffre d'affaires des clients externes



Année 2019

- Résultat d'exploitation à 260 m€, en hausse de 46 m€:
 - contribution positive de toutes les activités: **cellules, moteurs et équipements**
 - Gros effort des équipes sur la réduction des délais et les contrôles de coûts, conduisant à l'amélioration des marges
 - Amélioration des marges à travers des programmes ambitieux de gain d'efficacité dans tous les domaines : innovation, digitalisation et maintenance prédictive (Prognos)
- Chiffre d'affaires externe à 2,1 mds€, +11,3% par rapport à l'an dernier, confirmant la bonne tendance
- **ROCE à 7,6%**, +2,1pt comparé à l'an passé

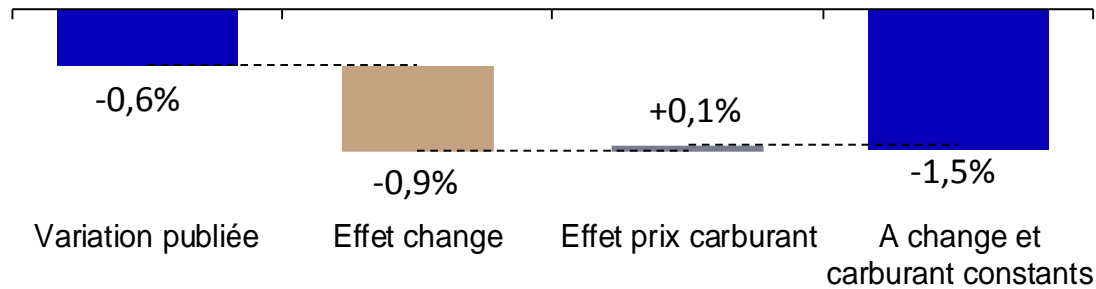




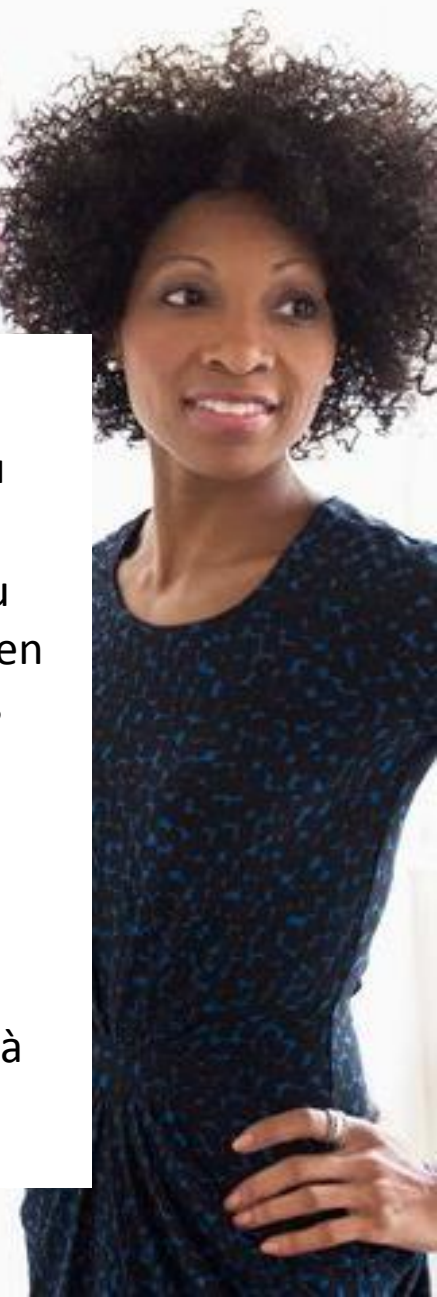
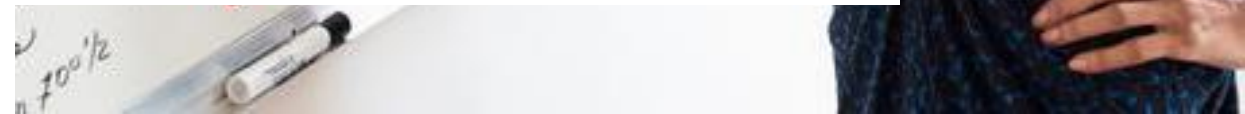
T4 2019: coûts unitaires à -1,5%, performance de -0,9% sur l'année, conforme avec la perspective 2019

Evolution des coûts unitaires

T4 2019



- Solide performance de coûts unitaires au T4 2019, avec:
 - ✓ Une pression sur les coûts salariaux au sein des deux compagnies aériennes, en particulier chez KLM avec l'impact des nouvelles conventions collectives
 - ✓ Contrée par les mesures efficaces de contrôle de coûts
- Premières réalisations des projets de simplification chez Air France, présentés à l'investor day

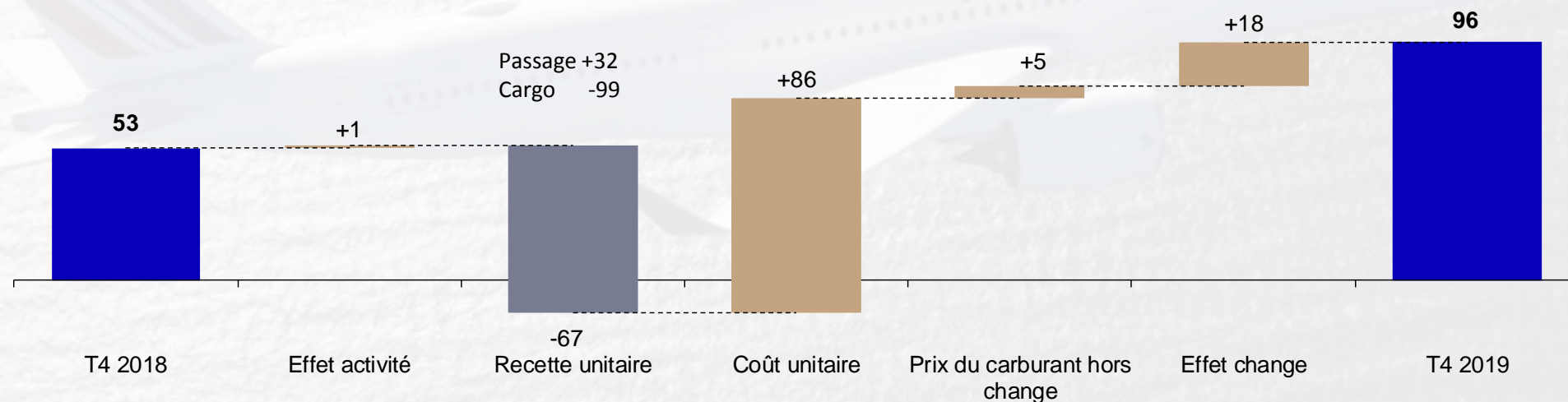




Amélioration du résultat d'exploitation avec une bonne performance des coûts unitaires contrebalançant la baisse de la recette unitaire cargo

T4 2019

Développement du résultat d'exploitation
en m€



Résultats 2018 et 2019 retraités avec un impact similaire entre les deux années, suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée. Pour plus de détails, voir la slide 36 ou les notes des états financiers paragraphe 2, page 12-15



Résultat d'exploitation annuel à 1 141 m€, avec une hausse des recettes de 3,7% et des dépenses carburant 11,2%

	2019	2018	Variation	Variation à change constant
Recettes (mds€)	27,19	26,23	+3,7%	+2,2%
Dépenses carburant (mds€)	5,51	4,96	+11,2%	+5,5%
EBITDA (m€)	4 128	4 293	-3,8%	-3,3%
Résultat d'exploitation (m€)	1141	1 405	-18,8%	-17,7%
Marge d'exploitation	4,2%	5,4%	-1,2 pt	-1,0 pt
Résultat net, part du groupe (m€)	290	420	-130m	
Cash flow libre d'exploitation ajusté (m€)	- 385	115	-500m	
ROCE 12 mois glissants	8,5%	10,4%	-1,9 pt	
	31 déc 2019	31 déc 2018	Variation	
Dette nette (m€)	6 147	6 164	- 17 m	
Dette nette / EBITDA 12 mois glissants	1,5x	1,4x	+0,1 pt	

(1) Résultats 2018 et 2019 retraités avec un impact similaire entre les deux années, suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée. Pour plus de détails, voir la slide 36 ou les notes des états financiers paragraphe 2, page 12-15





Amélioration des résultats pour les deux compagnies au T4 2019, avec des mesures de coûts efficaces pour Air France permettant une hausse de la marge de +0,8pt

T4 2019	Capacité variation	Recettes (m€)	Variation annuelle	Résultat d'exploitation ⁽¹⁾ (m€)	Variation annuelle	Marge d'exploitation ⁽¹⁾	Variation annuelle				
AIRFRANCE	+1,9%	4 056	+1,9%	-19	+30	-0,5%	+0,8 pt				
KLM	+2,1%	2 690	+1,4%	119	+7	4,4%	+0,2 pt				
AIRFRANCE KLM GROUP	+2,0%	6 618	+1,9%	96	+43	1,5%	+0,6 pt				

Année 2019	Capacité variation	Recettes (m€)	Variation annuelle	Résultat d'exploitation ⁽¹⁾ (m€)	Variation annuelle	Marge d'exploitation ⁽¹⁾	Variation annuelle	Dette nette (m€)	Variation 31 déc 2018	Dette nette / EBITDA ⁽¹⁾	Variation 31 déc 2018
AIRFRANCE	+3,7%	16 588	+4,6%	280	-41	1,7%	-0,3 pt	3 941	+384	1,8x	+0,1pt
KLM	+1,9%	11 075	+1,7%	853	-238	7,7%	-2,3 pt	2 525	-301	1,3x	-0,0pt
AIRFRANCE KLM GROUP	+2,9%	27 189	+3,7%	1141	-264	4,2%	-1,2 pt	6 147	-17	1,5x	+0,1pt

(1) Résultats 2018 et 2019 retraités avec un impact similaire entre les deux années, suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée. Pour plus de détails, voir la slide 36 ou les notes des états financiers paragraphe 2, page 12-15

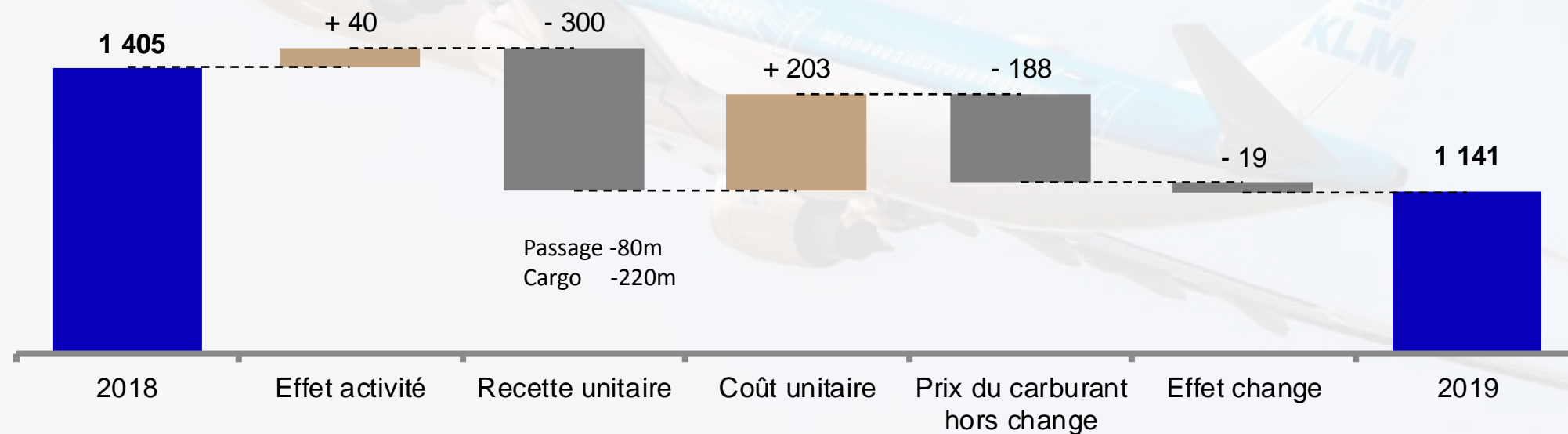
(2) Dette nette / EBITDA : 12 mois glissant, voir le calcul 11 dans le communiqué de presse



Résultat d'exploitation à 1 141 m€, avec des mesures de contrôle de coûts atténués par la pression de la recette unitaire cargo et la hausse de la facture carburant

Année 2019

Evolution du résultat d'exploitation en m€

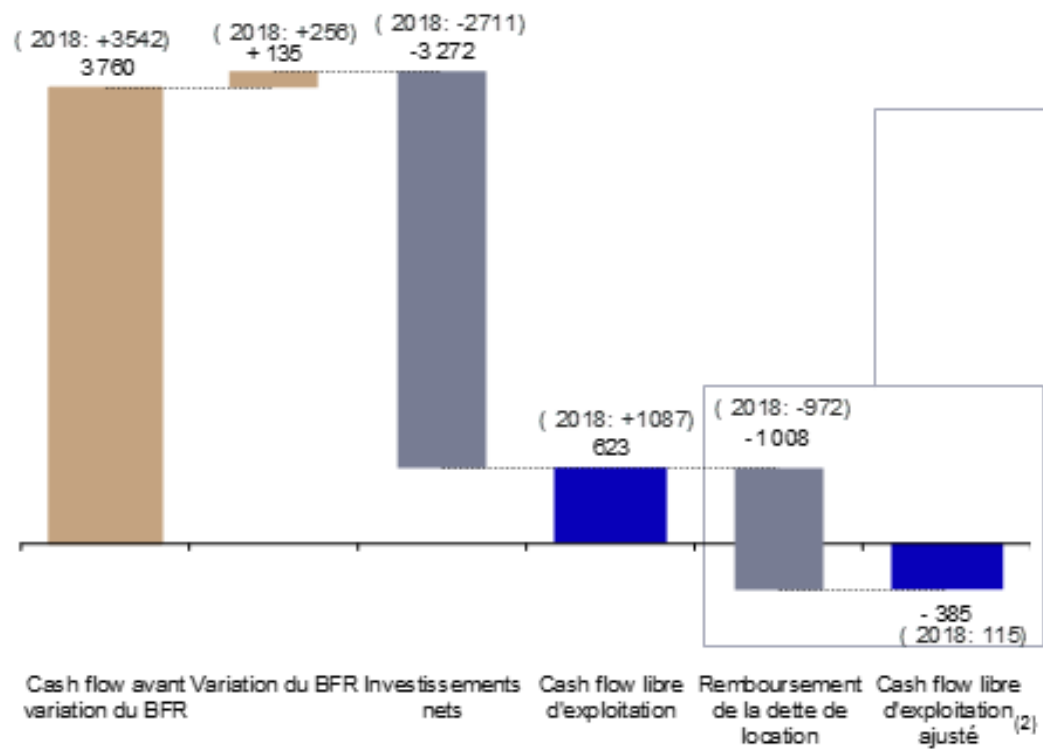


Résultats 2018 et 2019 retraités avec un impact similaire entre les deux années, suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée. Pour plus de détails, voir la slide 36 ou les notes des états financiers paragraphe 2, page 12-15

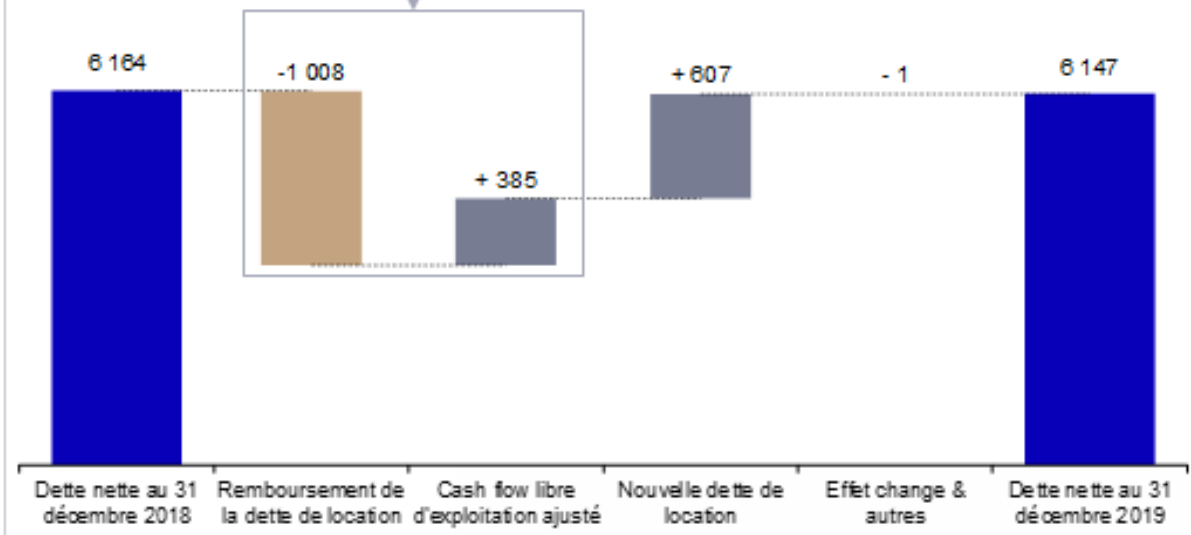


Dette nette stable et effet de levier à 1,5x, en ligne avec la perspective annuelle⁽¹⁾

Année 2019 Evolution du cash-flow libre En m€



Dette nette stable En m€



(1) Dette nette/EBITDA : sur 12 mois glissants, voir calcul dans le communiqué de presse

(2) Cash Flow libre d'exploitation ajusté = Cash Flow libre d'exploitation après déduction des remboursements de dettes de Location



Perspectives

Résultats au 31 Décembre 2019



Réseaux : Prévission de recette unitaire passage pour le T1 2020 impactée en raison du Covid-19

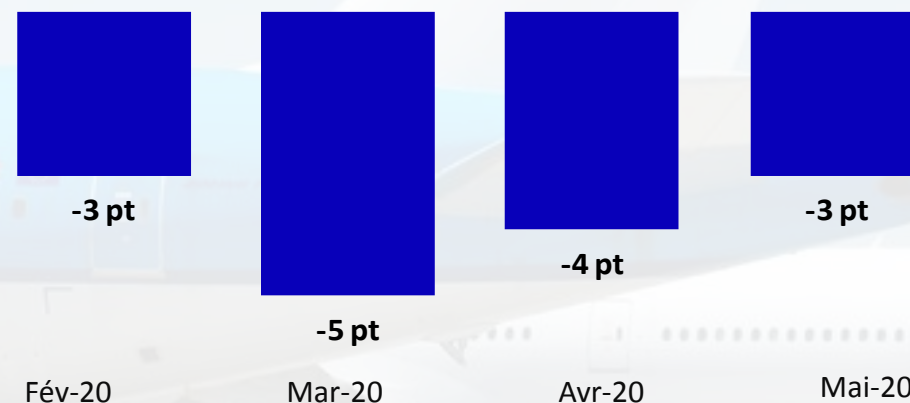
Après une bonne performance avec une recette unitaire positive en janvier, les développements récents liés au Covid-19 ont impacté les prévisions de demande, notamment sur le réseau asiatique.

En raison du Covid-19 :

- Les recettes unitaires Réseaux passage sont à présent attendues en baisse au T1 2020
- Les recettes unitaires du cargo sont sous pression au premier semestre
- L'impact sur le résultat d'exploitation (Fév.-avr. 2020) est estimé entre -150 m€ et -200 m€
 - ✓ Suspension des opérations vers la Chine entre février et mars et sous l'hypothèse d'une reprise progressive des opérations à partir d'avril 2020⁽¹⁾
 - ✓ Prise en compte de l'impact négatif sur les flux de correspondance et affaiblissement sur le reste de l'Asie
 - ✓ Economies sur les coûts variables associés, aucun redéploiement de flotte n'étant pris en compte à ce stade

(1) Tous les vols vers la Chine ont été suspendus à partir du 30 janvier 2020. Le réseau Air France-KLM Chine continentale représente 16,5 mds de SKO, 5,5% de l'activité réseaux passage

Coefficient d'occupation réservations long-courrier
(variation par rapport l'année précédente)



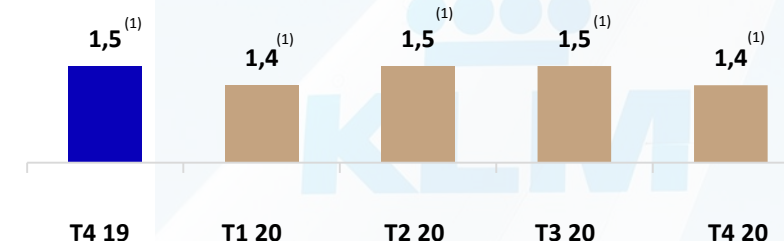
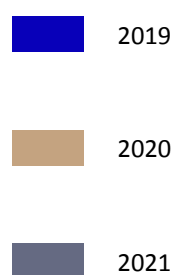


Facture carburant en baisse de 300 m€ en 2020

2019:
Facture carburant 5,5 mds€⁽²⁾

2020:
Facture carburant 5,2 mds€⁽²⁾

2021:
Facture carburant 5,0 mds€⁽²⁾



Prix du marché	Brent (\$ par bbl) ⁽¹⁾	64	57	56	62	59	57	57	57
	Jet fuel (\$ par tonne) ⁽¹⁾	682	605	611	680	625	592	600	605
Prix après couverture	Jet fuel (\$ par tonne) ⁽¹⁾	678	637	615	692	663	639	627	623
	% de la consommation déjà couverture	60%	65%	32%	61%	61%	62%	68%	66%
	Résultat de couverture (en m\$)	50	-300	-50	-50	-100	-100	-50	-50

(1) Sur la base de la courbe à terme au 14 février 2020. Calcul de la sensibilité basé sur le prix carburant en 2020, avec hypothèse de marge Brent-Jet Fuel stable. Prix du jet fuel, coûts de mise à bord inclus

(2) En supposant un taux de change moyen de 1,11 pour 2020 et 1,12 pour 2021

F-GSQD



Coûts unitaires excl-change et à carburant constant entre -1% et 0%

- Amélioration des coûts unitaires en 2020 chez Air France prévue supérieure à la cible
- Coûts unitaires de KLM impactés par les régimes de retraite et les nouvelles conventions collectives⁽¹⁾
- Des coûts supplémentaires liés au Covid-19 sont prévus en raison de la croissance plus faible que prévue et des dépenses liées aux annulations

- **Plan de simplification en bonne voie pour 2020 :**

- Transformation déjà bien avancée au sein du groupe et des compagnies aériennes, prévoyant 90 m€ d'économies structurelles en 2020
- 150 projets de simplification et d'optimisation identifiés commençant en 2020

(1) Taux d'actualisation plus faible pour les fonds de KLM (2019: 1,85%, 2020: 1,15%) 70 m€



Résumé des perspectives 2020

		Perspectives 2020
Capacité	Passagers ⁽¹⁾	+2,0% à +3,0%
	Transavia	+4% à +6%
Carburant		-300 m€
Devise		-50 m€
Coût unitaire excl. change et à prix de carburant constant		-1% à 0% ⁽²⁾
Capex		3,6 mds€
Dette nette / EBITDA		Environ 1,5x



(1) En raison du Covid-19 et des suspensions d'avions liés, les capacités sont prévues au niveau inférieur de la fourchette voire en-dessous de cette dernière.

(2) Des coûts supplémentaires liés au Covid-19 sont prévus en raison de la croissance plus faible que prévue et des dépenses liées aux annulations



Q&A

Résultats au 31 Décembre 2019



Annexes

Résultats au 31 Décembre 2019



Croissance des recettes pour toutes les activités, marge en baisse pour l'activité réseaux passage et marge positive pour la maintenance à 5,6%, +0,7pt

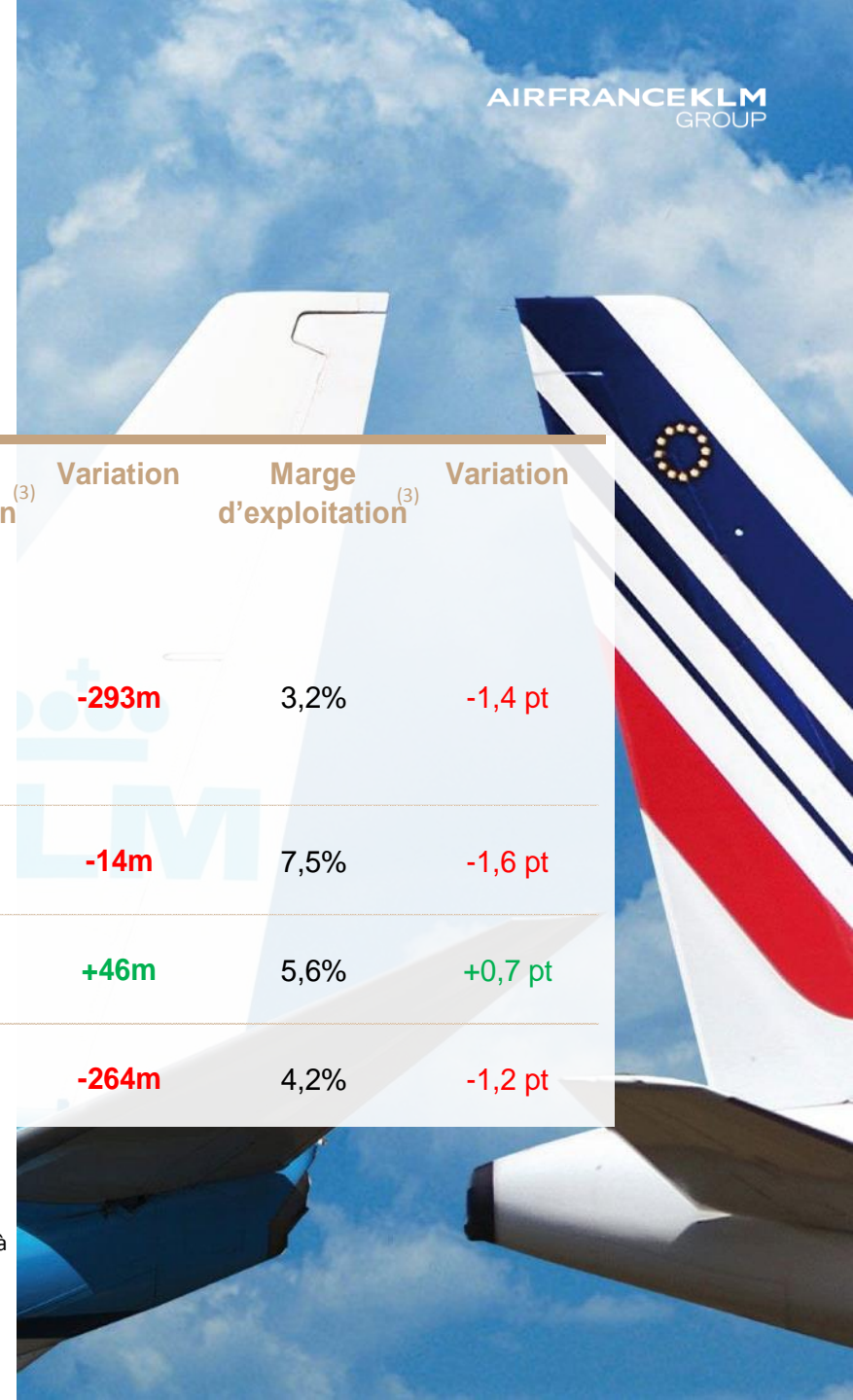
Année 2019

		Capacité ⁽¹⁾	Recette unitaire ⁽²⁾ Change const.	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation ⁽³⁾ (m€)	Variation	Marge d'exploitation ⁽³⁾	Variation
Réseaux	AIRFRANCE / KLM AIRFRANCE HOP	+2,5%	-0,4%	23 272	+2,6%	749	-293m	3,2%	-1,4 pt
	AIRFRANCE / KLM Martinair CARGO	+1,7%	-10,7%						
Transavia	transavia	+6,5%	+3,0%	1 744	+9,3%	131	-14m	7,5%	-1,6 pt
Maintenance	AIRFRANCE INDUSTRIES / KLM Engineering & Maintenance			2 138	+11,3%	260	+46m	5,6%	+0,7 pt
Groupe	AIRFRANCEKLM GROUP	+2,9%	-1,2%	27 189	+3,7%	1141	-264m	4,2%	-1,2 pt

(1). Capacity is defined as Available Seat Kilometers (SKO), except for Network Cargo capacity which is Available Ton Kilometers (ATK). Group capacity is defined as Passenger SKO (Network Passenger SKO + Transavia SKO)

(2). Unit revenues = revenue per SKO, Cargo unit revenues = Cargo revenue per ATK, Group unit revenue = (Network traffic revenues + Transavia traffic revenues) / (Network Passenger SKO + Transavia SKO).

(3) Résultats 2018 et 2019 retraités avec un impact similaire entre les deux années, suite à un changement de méthode comptable des pièces à durée de vie limitée. Pour plus de détails, voir la slide 36 ou les notes des états financiers paragraphe 2, page 12-15





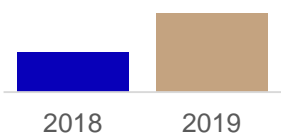
Réseaux: Forte amélioration de la performance opérationnelle et du NPS chez Air France, appréciation à un niveau toujours aussi élevée chez KLM

Air France classé 7^{ème} compagnie aérienne dans le classement mondial « On Time Performance » (A14) 2019

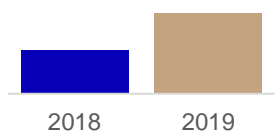


Tous les indicateurs se sont améliorés pour Air France, avec le succès du programme "Cancel the cancellation"

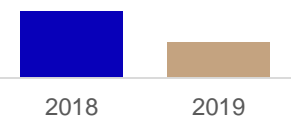
Completion factor %



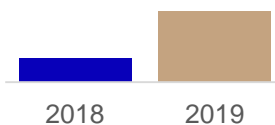
Ponctualité au départ D0 %



Bagages perdus à CDG

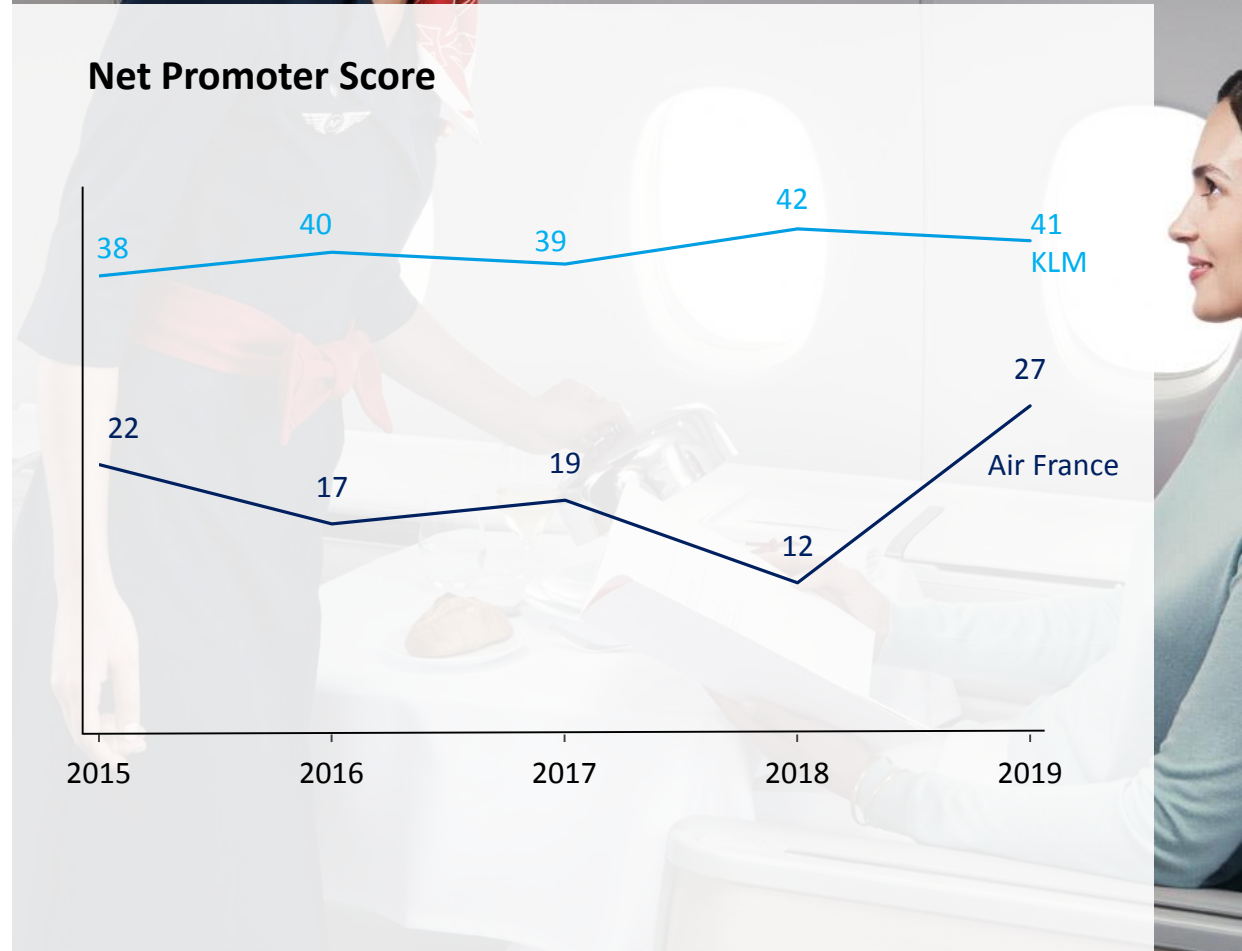
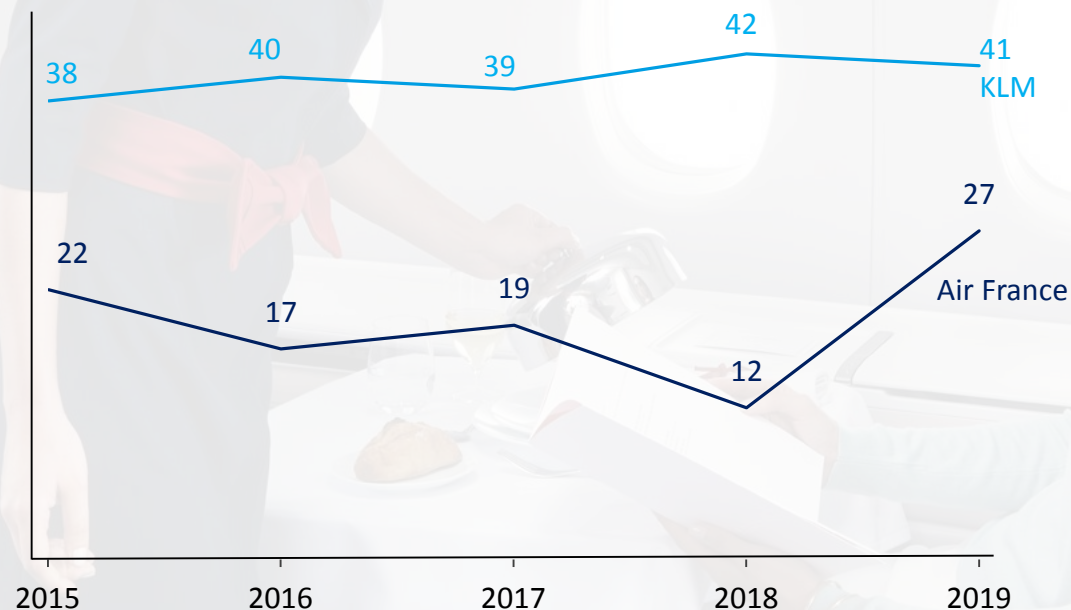


Connections réussies @CDG %



AIRFRANCEKLM GROUP

Net Promoter Score

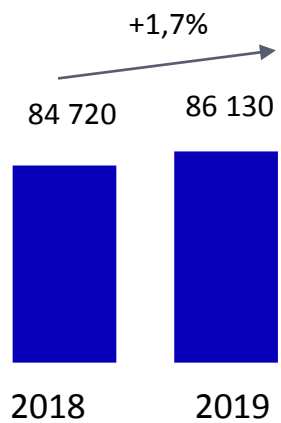




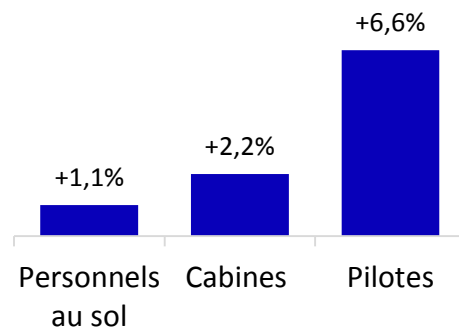
Accélération des embauches pilotes en 2019 pour soutenir la croissance future, coûts salariaux à +4,9% avec la mise en place des accords salariaux

- Coûts salariaux en hausse de 4,9% en 2019, mise en place des accords salariaux chez Air France et KLM, embauches additionnelles pour soutenir la croissance future

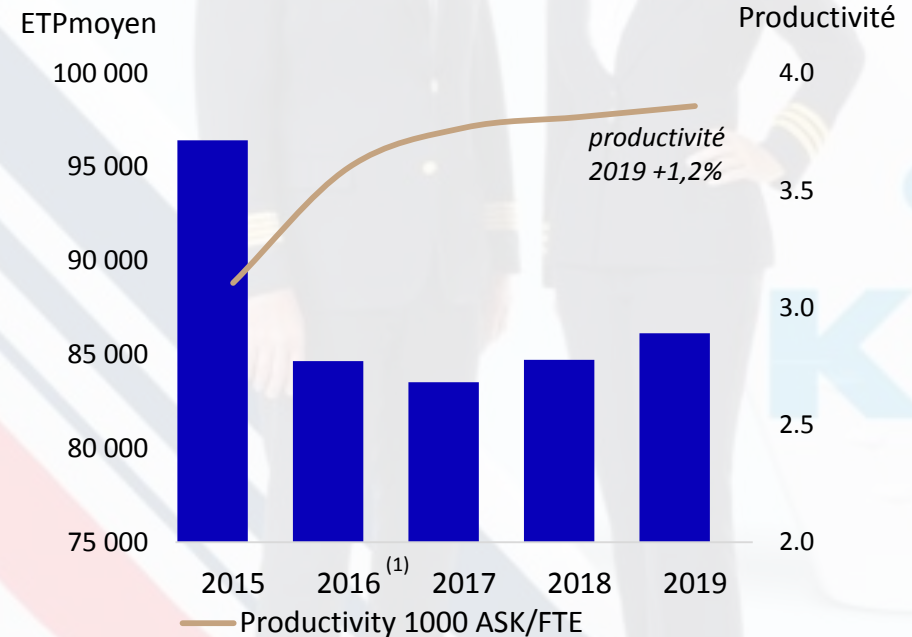
ETP moyen du groupe



Répartition de l'évolution des ETP moyen en 2019



ETP et évolution de la productivité



(1) Réduction des ETP en 2016 incluant la vente partielle de Servair



Pièce à durée de vie limitée (LLP) changement de traitement comptable

- Les améliorations des systèmes informatiques ont permis **tracer plus précisément les pièces à durée de vie limitée, entraînant un changement du traitement comptable**
- **Les pièces à durée de vie limitée sont les principaux composants avions et moteurs, maintenant capitalisés et amortis selon leurs durées de vie exprimées en cycles**
- Impact sur le résultat d'exploitation +70 m€ en 2019 et +73 m€ en 2018

- Les états financiers consolidés de 2019 et 2018 ont été retraités, voir le communiqué de presse

Chiffre d'affaires	=
Autres produits et charges	↑
EBITDA	↑
Amortissements, dépréciations et provisions	↓
Résultat d'exploitation	↑
Autres produits et charges financiers	↓
Résultat avant impôt	=
Résultat net	=



Principales opérations financières prévues en 2020

Effectuées

- Nouvelle émission obligataire en janvier 2020 de 750 m€ avec un coupon annuel de 1,875% sur 5 ans et une offre publique d'achat acceptée de 350 m€ pour les obligations de juin 2021 et octobre 2022
- Vente des parts Amadeus, +356 m€, réalisée en janvier 2020

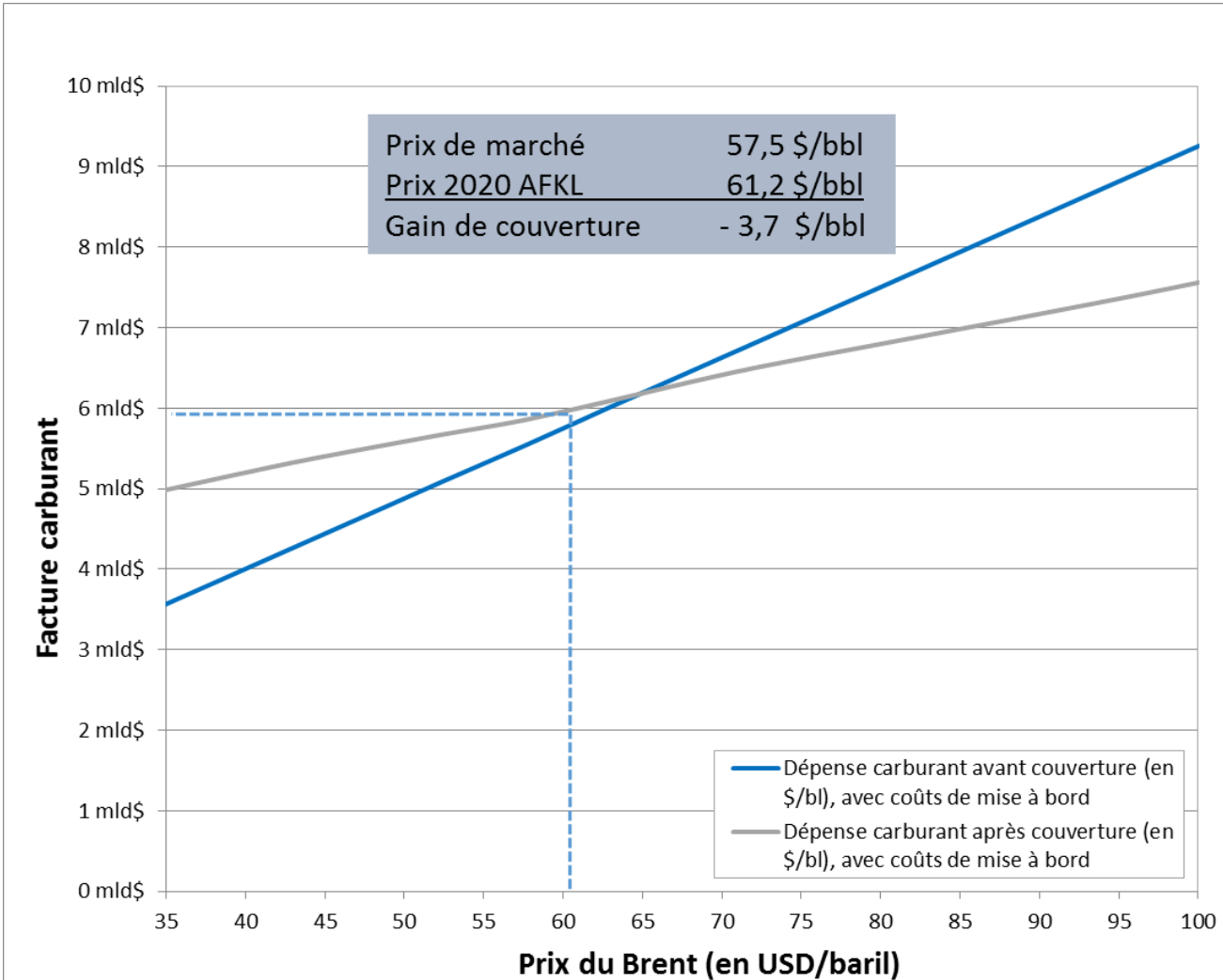
Prévues

- Rachat de l'obligation subordonnée perpétuelle, AFKL 6.25% Perp -€403m (hausse de la dette nette), Oct 2020
- Paiement final de 341 m€ pour la réclamation cargo prévue au T3 2020, déjà provisionnée





Sensibilité de la facture carburant en 2020



Sur la base de la courbe à terme au 14 février 2020. Calcul de la sensibilité basé sur le prix carburant en 2020, avec hypothèse de marge Brent-Jet Fuel stable. Hypothèse de taux de change moyen de 1,11 dollar US par euro pour 2020 et 1,12 pour 2021.

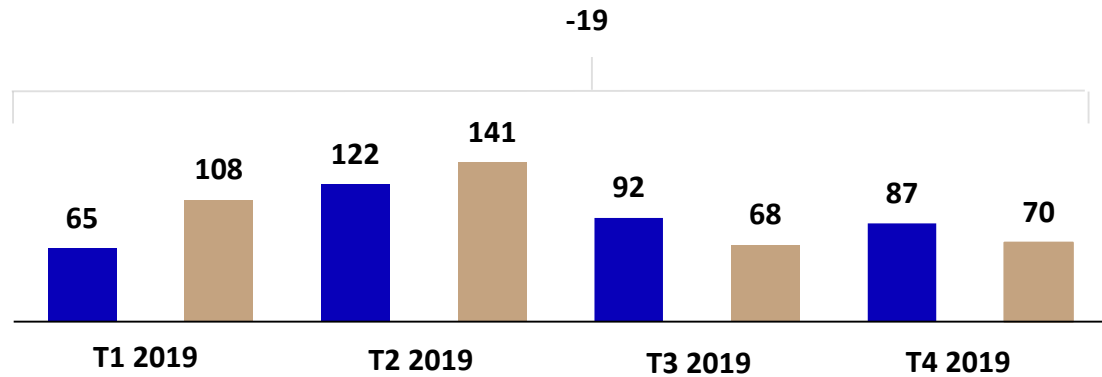


Impact du change sur le résultat d'exploitation

Effet 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

Prévisions 2020

Impact change en **2020**: -€50m, sur la base d'un spot €/€ 1,10
Couverture exposition opérationnelle nette **2020** :

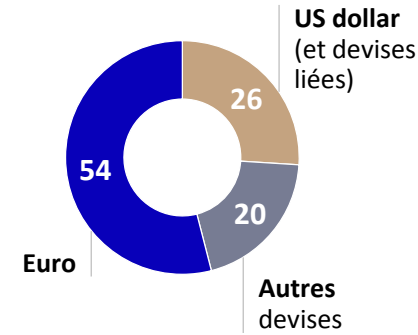
USD ~50%

JPY ~57%

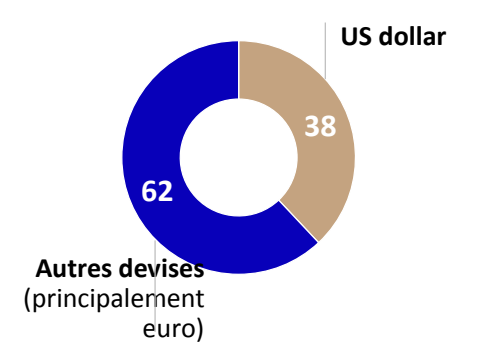
GBP ~69%

Chiffre d'affaires et coûts par devise 2019

CHIFFRE D'AFFAIRES



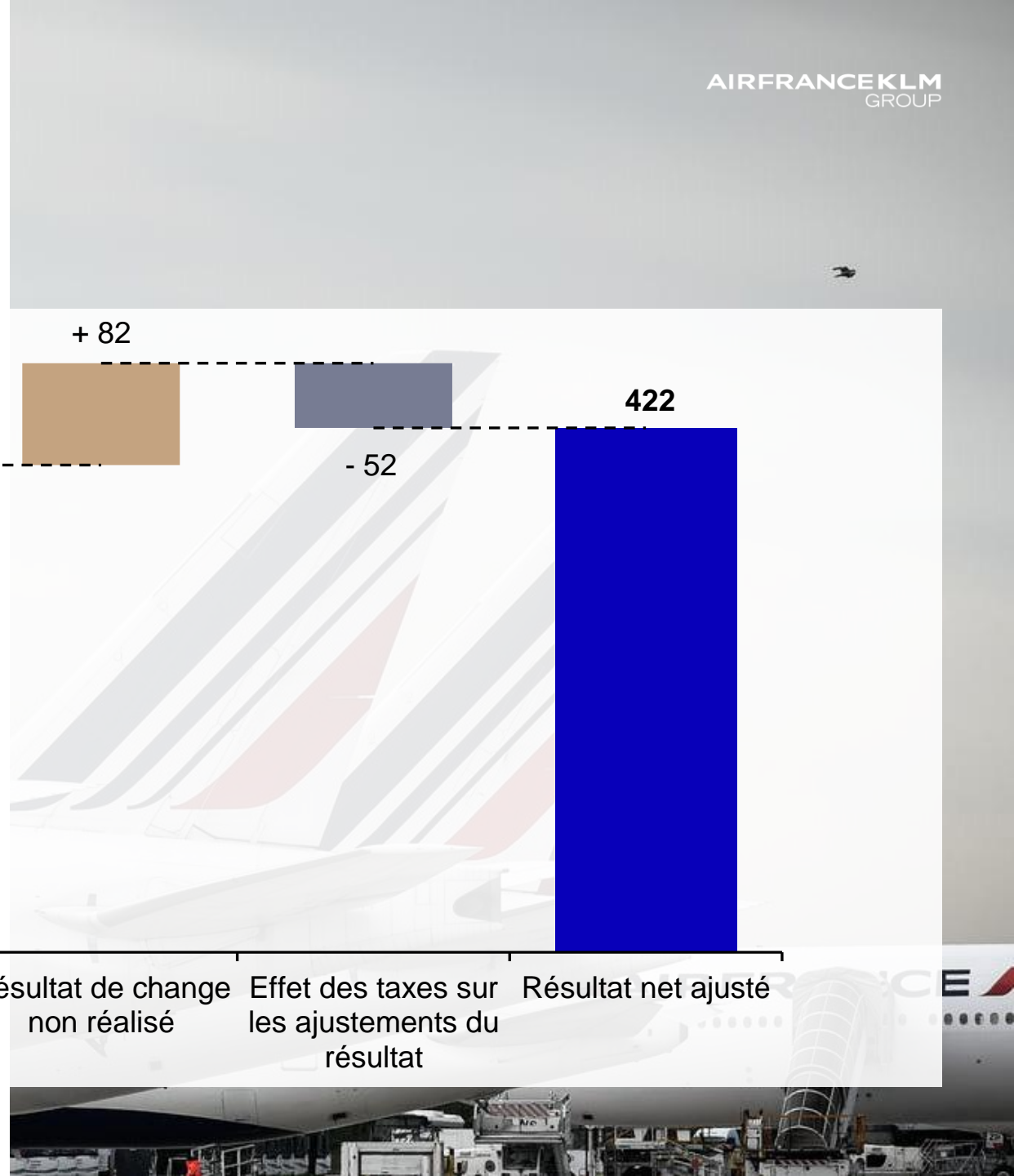
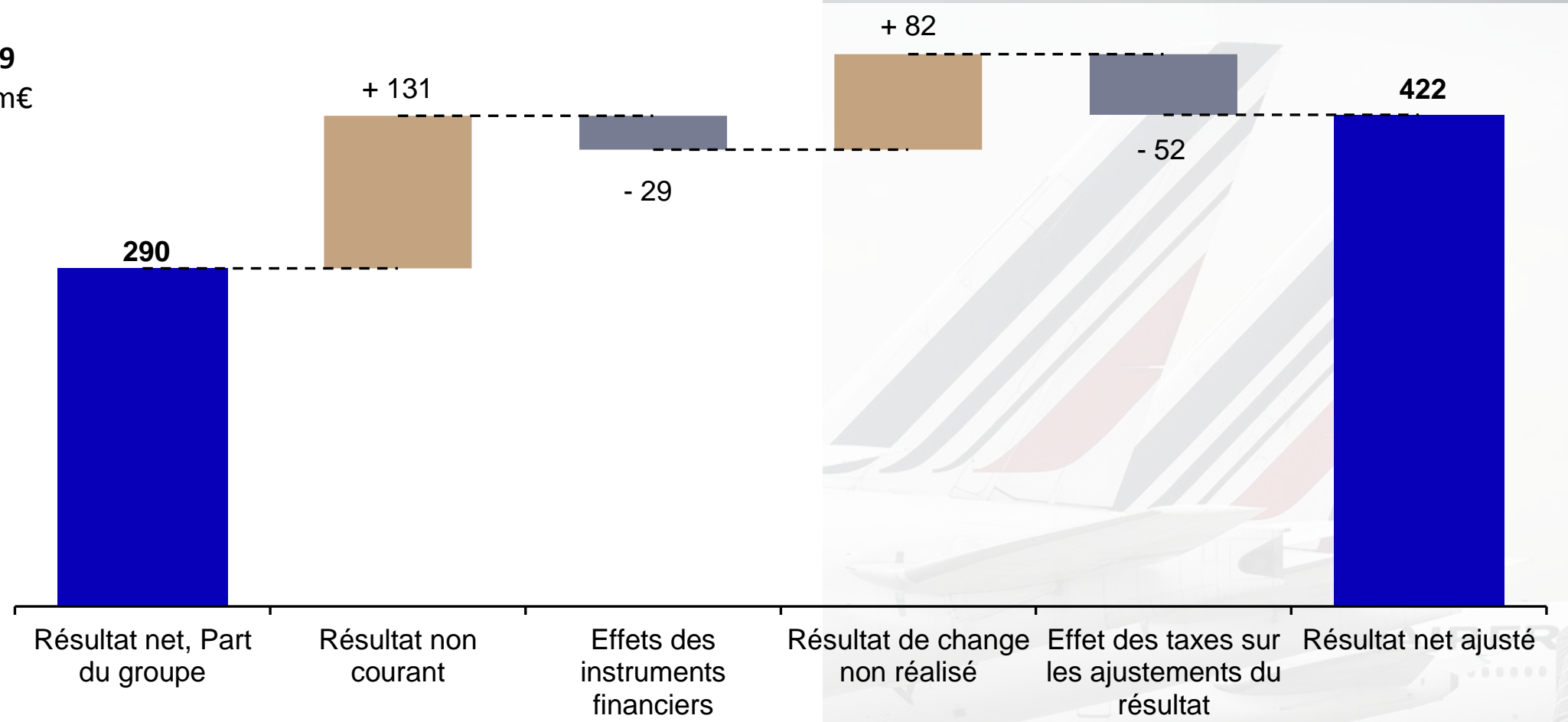
COÛTS





Résultat net ajusté du groupe

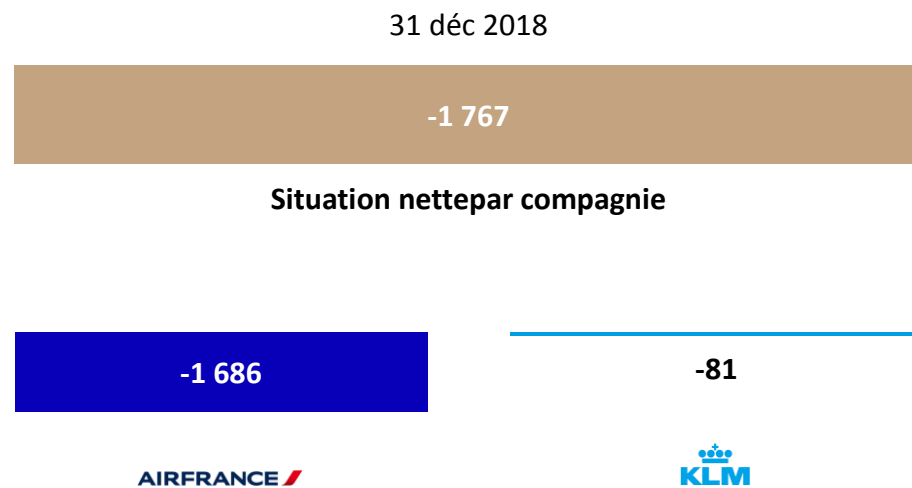
2019
En m€





Détails des engagements de retraite au 31 décembre 2019

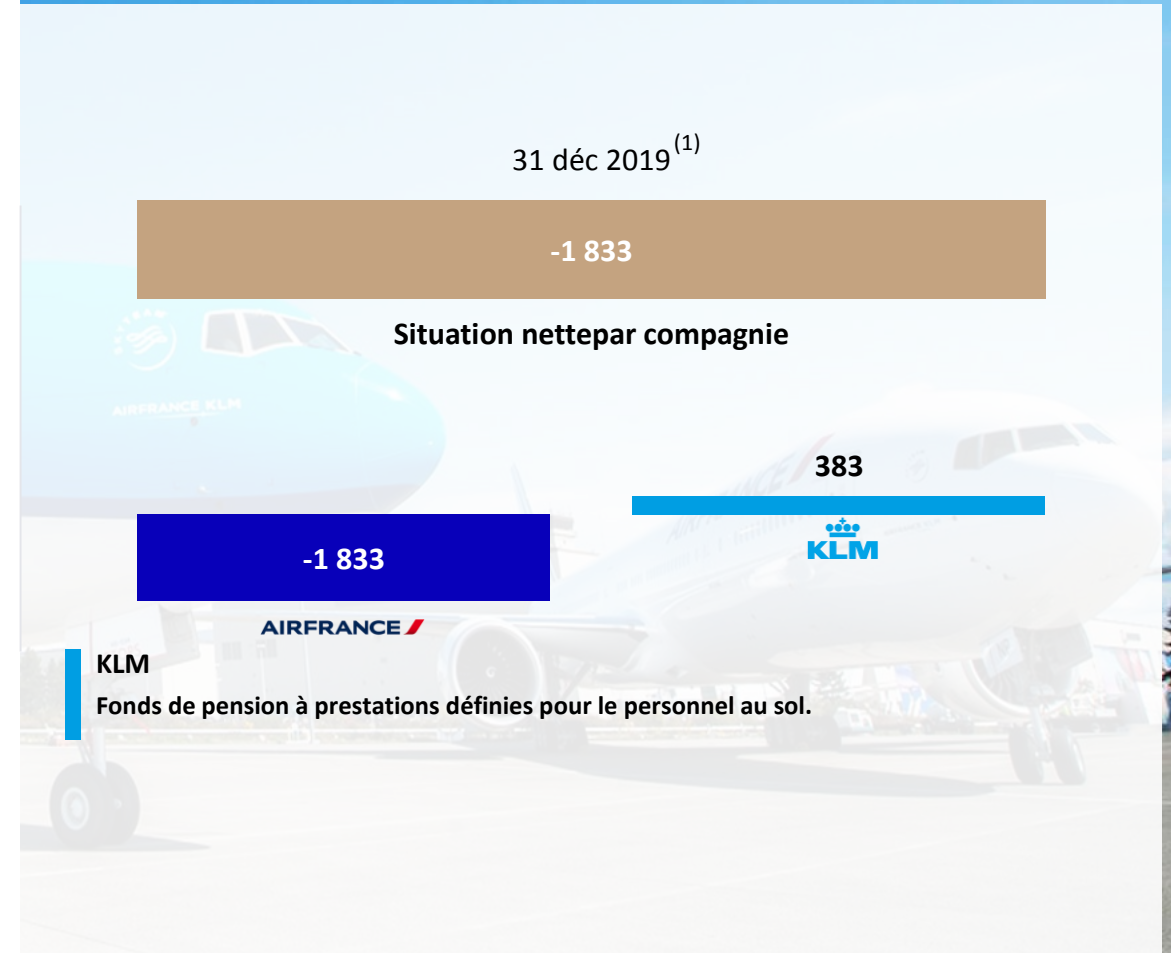
In € m



Air-France

Plan d'indemnités de cessation de carrière Air France (ICS) : conformément à la réglementation française et à l'accord d'entreprise, chaque employé reçoit une indemnité de fin de carrière lors de son départ à la retraite (pas d'exigence de financement obligatoire). Les ICS représentent la part principale de la situation nette d'Air France.

Régime de retraite (CRAF) : relatif au personnel au sol affilié à la CRAF jusqu'au 31 décembre 1992.



(1) Ajustement des régimes de retraites de 1 290 m€, en raison de la différence entre les taux espérés et taux actuels des actifs de 2018 : -379 m€ et -1 289 m€ liés au changement des hypothèses actuarielles 2018 : 188 m€



Profil de remboursement de la dette au 31 décembre 2019

Profil de remboursement de la dette⁽¹⁾

En m€



Air France-KLM obligations senior

Septembre 2021:

AFKL 3,875% (600 m€)

Octobre 2022:

AFKL 3,75% (400 m€)

Mars 2026:

AFKL 0,125% (500 m€, Convertible « Océane »)

Decembre 2026:

AFKL 4,35% (145 m\$)

Air-France KLM Obligation subordonnée perpétuelle :

AFKL 6,25% Perp Call date 2020 (403 m€)

Autres dettes à long terme émises par AF et KLM :

Principalement sécurisées par leurs actifs et nettes des dépôts

(1), Excluant les paiements de dettes des locations opérationnelles et les emprunts perpétuels de KLM
Nouvelle émission obligataire sur 5 ans de 750 m€, avec un coupon annuel de 1,875% et offre publique d'achat pour les obligations juin 2021 et octobre 2022 pour un montant total de 350 m€, réalisées en janvier 2020