

RESULTATS

T1 2023

AIRFRANCE**KLM**
GROUP

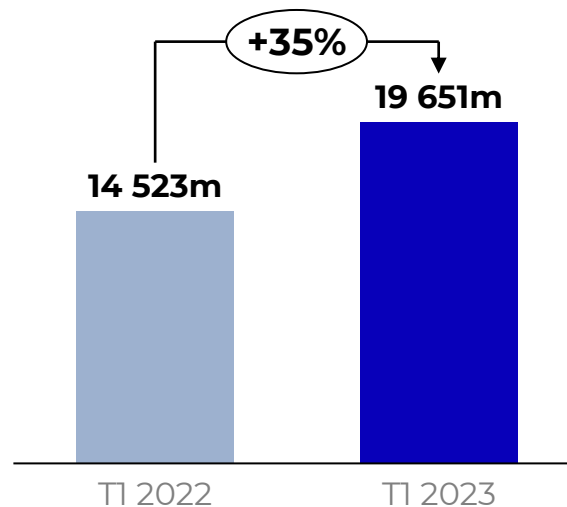
T1 2023

Benjamin Smith – Directeur Général – Air France-KLM

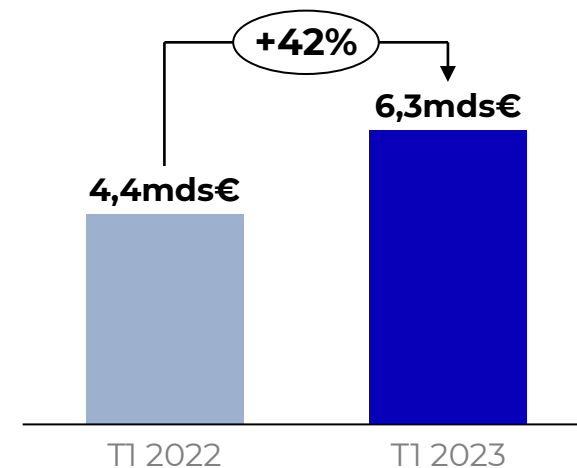
DYNAMIQUE COMMERCIALE SOLIDE ET FORTE GÉNÉRATION DE CASH FLOW AU T1

- **Revenus en hausse de 42 %** sous l'effet d'une demande forte et persistante
- **Fortes ventes de billets pour la saison estivale** qui ont généré un cash flow libre d'exploitation ajusté de 0,7mds€
- **Solides liquidités à 9,7mds€** après le remboursement complet du PGE français
- **Réduction de la dette nette de 0,9mds€** vs. décembre **portant le ratio dette nette/EBITDA de à 1,5x**
- **Hausse du résultat opérationnel de +44mds€** comparé au T1 2022 malgré l'arrêt des mesures liées à l'activité partielle
- **Sortie des aides d'état**, libérant le Groupe des restrictions qui y étaient associées

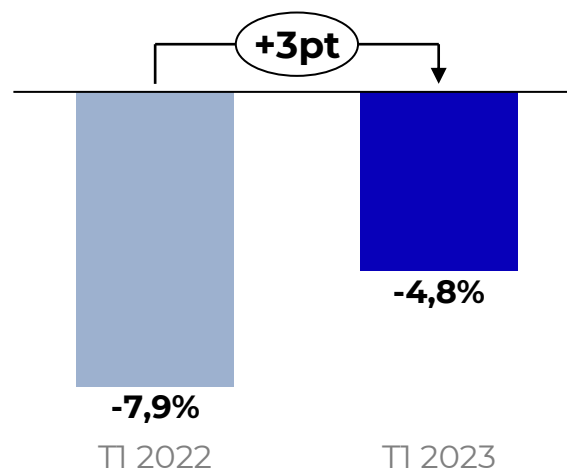
Passagers transportés



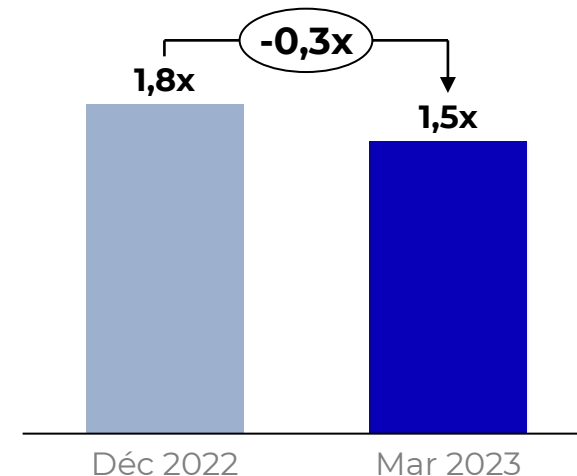
Revenus Groupe



Marge opérationnelle



Ratio Dette Nette/EBITDA



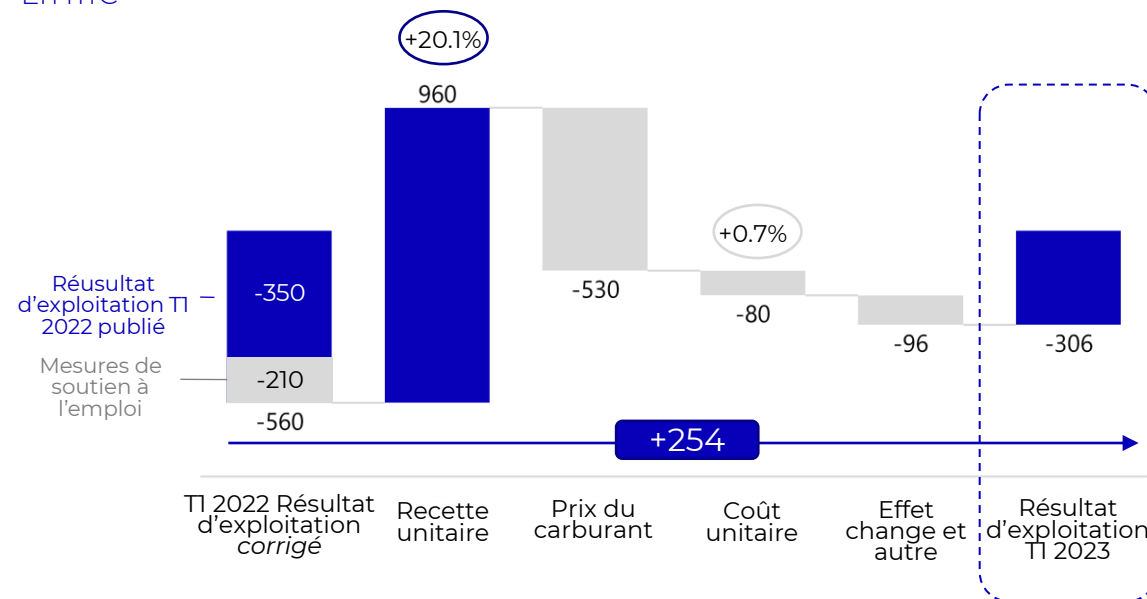
RÉSULTATS FINANCIERS T1 2023

Steven Zaat – Directeur financier Air France-KLM

RÉSULTATS D'EXPLOITATION CORRIGÉ DES MESURES DE SOUTIEN À L'EMPLOI EN AMÉLIORATION DE 254M€

	T1 2023	T1 2022	Variation
Recettes (m€)	6 329	4 445	+1 884m
Charges d'exploitation (m€)	6 043	4 224	+1 819m
EBITDA (m€)	286	221	+65m
Résultat d'exploitation (m€)	-306	-350	+44m
Marge d'exploitation	-4,8%	-7,9%	+30,4 pt
Résultat net, part du groupe (m€)	-344	-552	+208m

Evolution du résultat d'exploitation
En m€



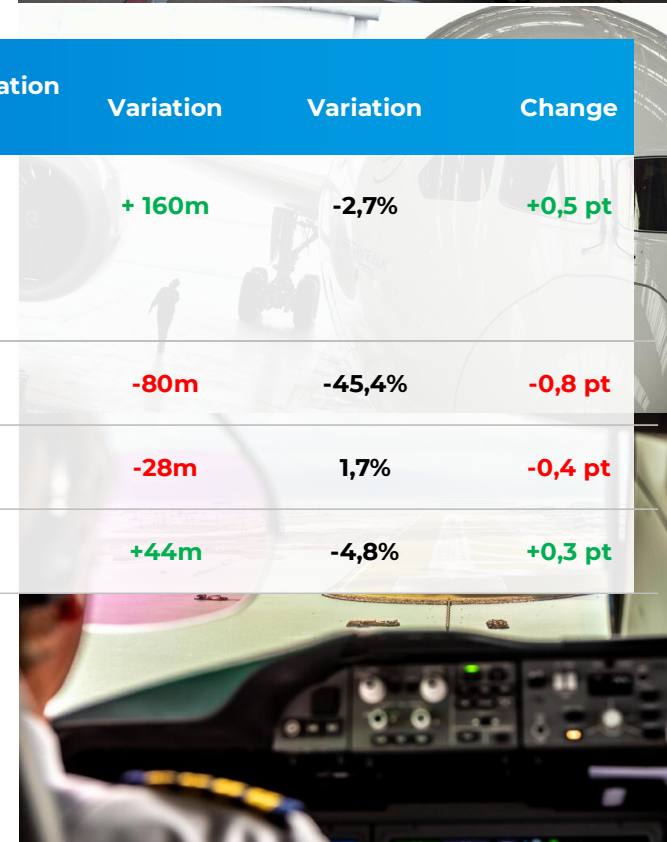
- Amélioration portée par l'augmentation du coefficient d'occupation et un yield élevé, partiellement compensée par la hausse du coût du carburant et de l'inflation

1) Coût unitaire à taux de change et prix du carburant constants et hors mesures de soutien à l'emploi

RECETTES UNITAIRES GROUPE EN HAUSSE DE 20% PORTÉES PAR UNE PERFORMANCE DYNAMIQUE DE L'ACTIVITÉ RESEAUX PASSAGE



		Capacité ¹	Recette unit. ² à change constant	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Variation	Change
Réseaux		17,9%	38,3%	4 903	+64,3%	- 149	+ 160m	-2,7%	+0,5 pt
		10,7% ³	-34,9%	672	-26,1%				
Transavia		38,5%	9,7%	378	+52,0%	- 172	-80m	-45,4%	-0,8 pt
Maintenance				370	+24,4%	15	-28m	1,7%	-0,4 pt
Groupe		+19,8%	+20,1%	6 329	+42,4%	- 306	+44m	-4,8%	+0,3 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)

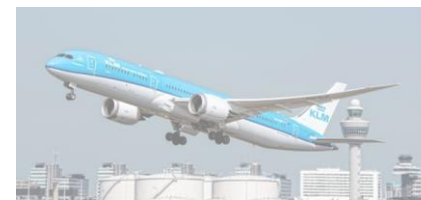
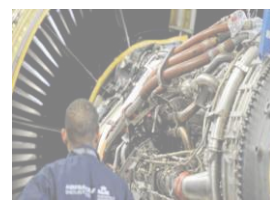
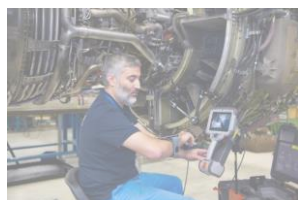
(2) Recette unitaire = chiffre d'affaires par SKO, Recette unitaire cargo = chiffre d'affaires par TKO, Recette unitaire Groupe = (Chiffre d'affaires Réseaux régulier + Chiffre d'affaires Transavia régulier) / (SKO passage + SKO Transavia)

(3) La capacité des avions de passagers utilisés pour le fret uniquement est basée sur la charge utile théorique sans passagers

POURSUITE DE L'ACCÉLÉRATION DE LA CROISSANCE DU CHIFFRE D'AFFAIRES DES DEUX COMPAGNIES AÉRIENNES

	Capacité variation	Recettes (m€)	Variation annuelle	Résultat d'exploitation (m€)	Variation annuelle	Marge d'exploitation	Variation annuelle
AIRFRANCE 	+23%	3 924	+46%	-181	+182	-4,6%	+9 pt
 KLM	+15%	2 522	+32%	-128	-131	-5,1%	-5 pt
AIRFRANCE KLM GROUP	+20%	6 329	+42%	-306	+44	-4,8%	+3 pt

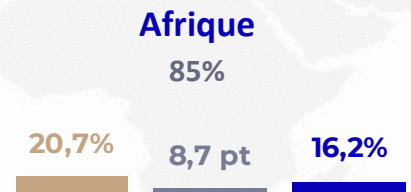
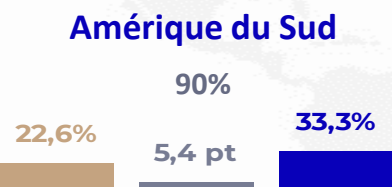
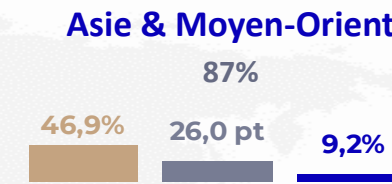
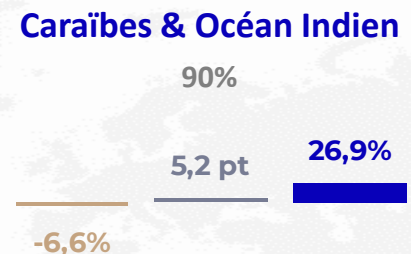
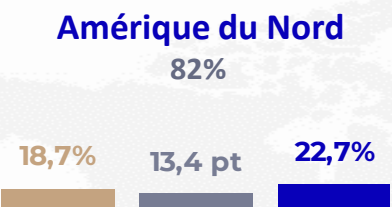
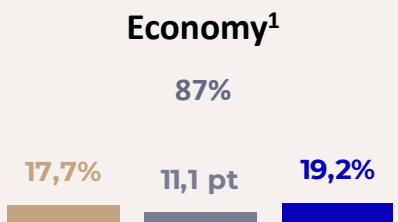
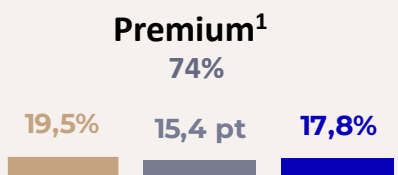
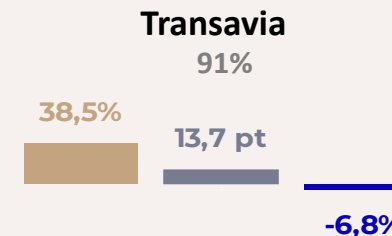
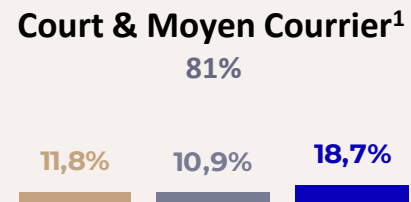
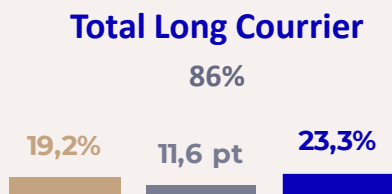
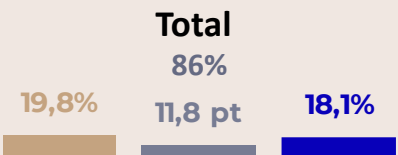
- Les mesures de soutien à l'emploi représentaient 210m€ au T1 2022, dont 140m€ pour KLM
- Les efforts de transformation structurels d'Air France se traduisent par une amélioration de la marge d'exploitation. Toutefois le réseau domestique français doit encore être optimisé en raison de la baisse de la demande (affaires)
- Ajustements de capacité dus à la tension sur le marché du travail qui affecte Schiphol et KLM, et complications supplémentaires dues à la chaîne d'approvisionnement et à la capacité de déploiement de l'Embraer 195-E2.



NB: Sum of individual airline results does not add up to Air France-KLM total due to intercompany eliminations at Group level

MAINTIEN D'UN ENVIRONNEMENT DE YIELD ÉLEVÉ ET POURSUITE DE L'AUGMENTATION DE LA CAPACITÉ

T1 2023 vs T1 2022



SKO

xx pt

Variation
coeff. de
remplissage

Yield

xx%

Coeff. de
remplissage T1
2023

1) Réseaux Air France-KLM, hors Transavia

CASH FLOW LIBRE D'EXPLOITATION AJUSTÉ POSITIF PORTÉ PAR LES VENTES DE BILLETS DYNAMIQUES POUR LA SAISON ESTIVALE

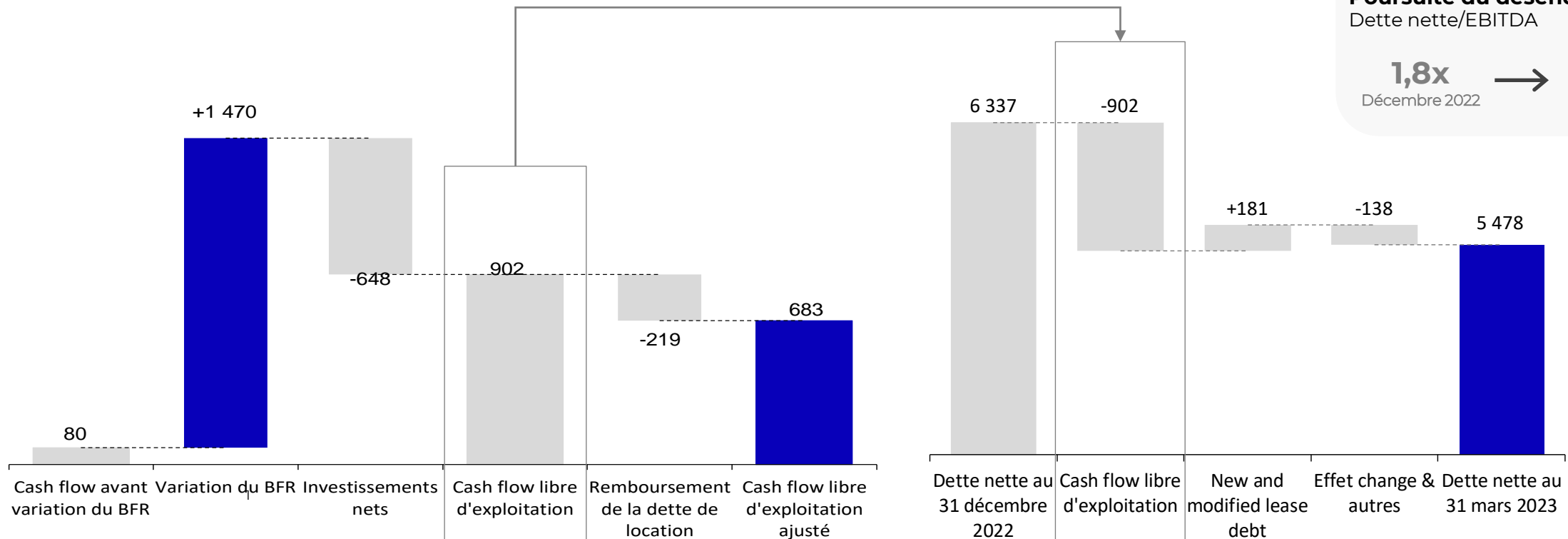
Evolution du cash flow libre – T1 2023
En m€

Dettes nettes
En m€

Solides liquidités à **9,7 mds €**
fin mars

Poursuite du désendettement
Dettes nettes/EBITDA

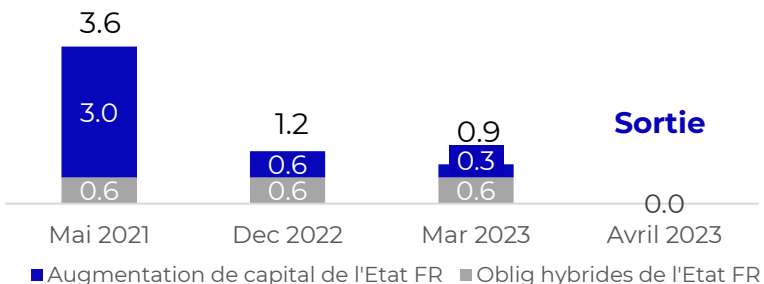
1,8x → **1,5x**
Décembre 2022 → Mars 2023



1) Suite au changement de principes comptables pour les quotas de CO2 en mars 2023, les achats de quotas ETS apparaissent désormais dans le fonds de roulement et non plus dans les flux de trésorerie d'investissement. (T1 2022 : 32 m€ en capex ; T1 2023 : 84 m€ dans le fonds de roulement)

AIR FRANCE-KLM EST DÉSORMAIS ENTIÈREMENT SORTI DES DISPOSITIFS D'AIDES D'ETATS ET DES RESTRICTIONS ASSOCIÉES

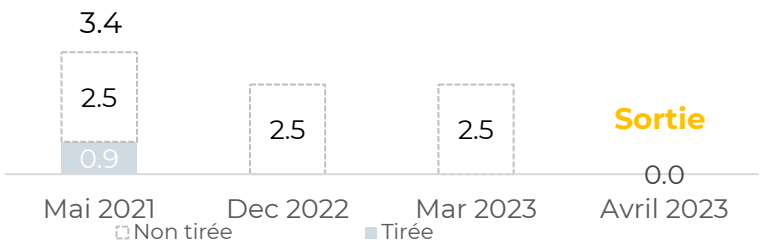
Sortie de l'aide de l'Etat français à la recap.



Remboursement intégral du PGE



Annulation du prêt direct de l'Etat néerlandais et du RCF



Janvier 2023

Emission avec succès d'obligations liées au développement durable pour un montant total de 1,0 md€

Mars 2023

Remboursement intégral des 2,5 milliards d'euros d'encours du PGE¹ en utilisant le produit de 1,0 milliard d'euros de l'obligation liée au développement durable et 1,5 milliards d'euros de la trésorerie disponible

Remboursement de 300 millions d'euros sur l'encours de 600 millions d'euros d'obligations hybrides perpétuelles détenues par l'État français

Avril 2023

Remboursement et refinancement des 300 millions d'euros d'obligations hybrides perpétuelles restantes détenues par l'État français et paiement d'une compensation à l'État français

Air France-KLM, Air France et KLM ont mis en place 2 RCF liées au développement durable pour un montant total de 2,2 milliards d'euros

- Cette ligne remplace à la fois le prêt direct accordé par l'État néerlandais et la facilité de crédit garantie par l'État néerlandais, qui ont tous deux été annulés par KLM
- **À la suite de cette annulation, les conditions attachées à ces aides ne sont plus applicables**

Avril 2023

Toutes ces mesures ont abouti à la sortie complète de l'aide de l'État français à la recapitalisation en vertu du cadre temporaire Covid-19 de l'UE.

2023

Air France-KLM est entré en discussions exclusives avec Apollo Global management en vue d'un financement en quasi fonds propres de 500 millions d'euros au capital d'une filiale propriétaire d'actifs MRO. Dans le même temps, le Groupe a reçu plusieurs offres non engageantes pour des financements en quasi fonds propres supportés par le programme de fidélisation. Les discussions se poursuivent avec les investisseurs potentiels

1) "Prêt Garanti par l'Etat"

2) Identique à celui utilisé par Air France sur un pool de moteurs de rechange en juillet 2022

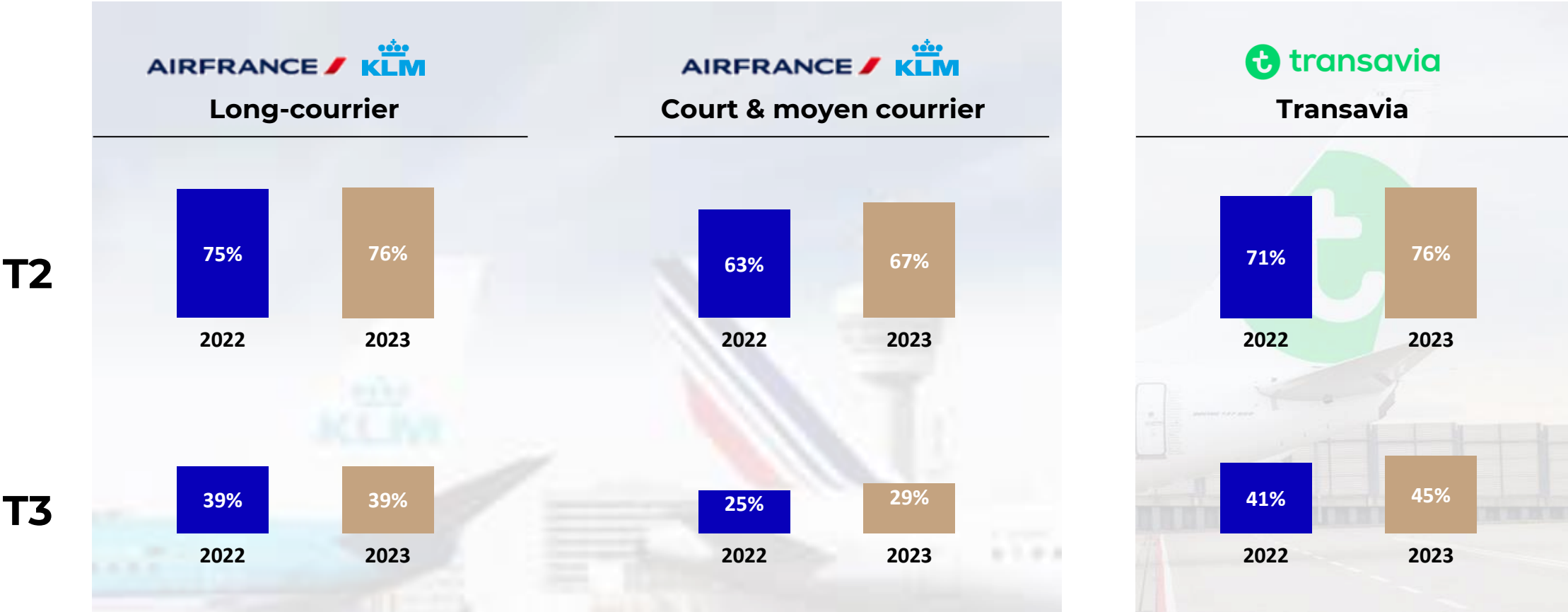
PERSPECTIVES

Steven Zaat – Directeur financier Air France-KLM

PERSPECTIVES DE CAPACITÉ SUR L'ENSEMBLE DE L'ANNÉE 2023

Capacité en SKO versus 2019		T1 2023	T2	T3	T4	2023
	Total réseaux passage	89%	c.90%	c.90%	c.95%	90-95%
	Long-courrier	91%	c.90%	c.90%	c.95%	90-95%
	Court et moyen-courrier	79%	80-85%	c.90%	90-95%	85-90%
	Transavia	131%	120-125%	c.130%	>135%	c.135%
	Groupe AF-KLM	92%	90-95%	c.95%	>95%	c.95%

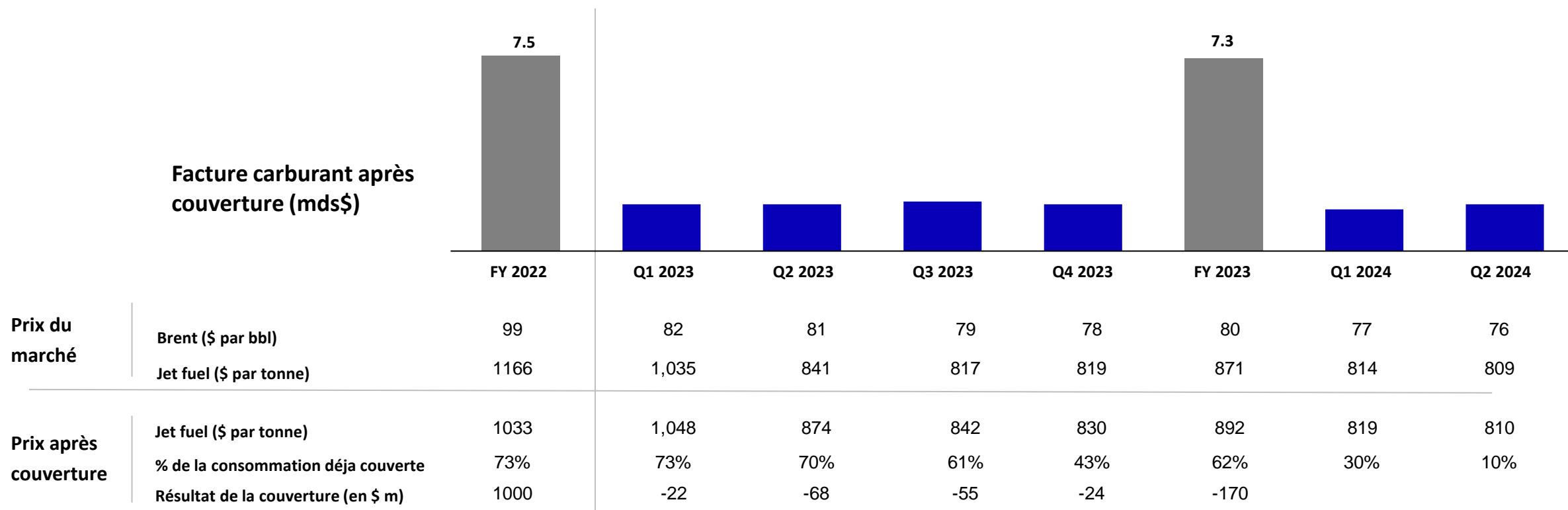
LE NIVEAU DE RESERVATION EST SUPÉRIEUR À CELUI DE L'AN PASSÉ DANS UN CONTEXTE DE YIELD TRÈS ÉLEVÉ



■ Coefficient d'occupation des réservations 2022 ■ Coefficient d'occupation des réservations 2023

Photo du 28 avril 2023 et 2022

LA POLITIQUE DE COUVERTURE DU CARBURANT DEMEURE INCHANGÉE ET COUVRE PLUS DE 60% DE LA CONSOMMATION DE 2023



Basé sur la courbe à terme au 28 avril 2023
 Prix du jet fuel coûts de mise à bord inclus

PERSPECTIVES 2023

	T2 2023	2023
Capacité Groupe¹	90-95%	c.95%
Cout unitaire² vs. 2022		Stable
Investissements nets		3.0mds€



1) Capacité en SKO versus 2019
 2) A prix de carburant, change constants et hors mesures de soutien à l'emploi



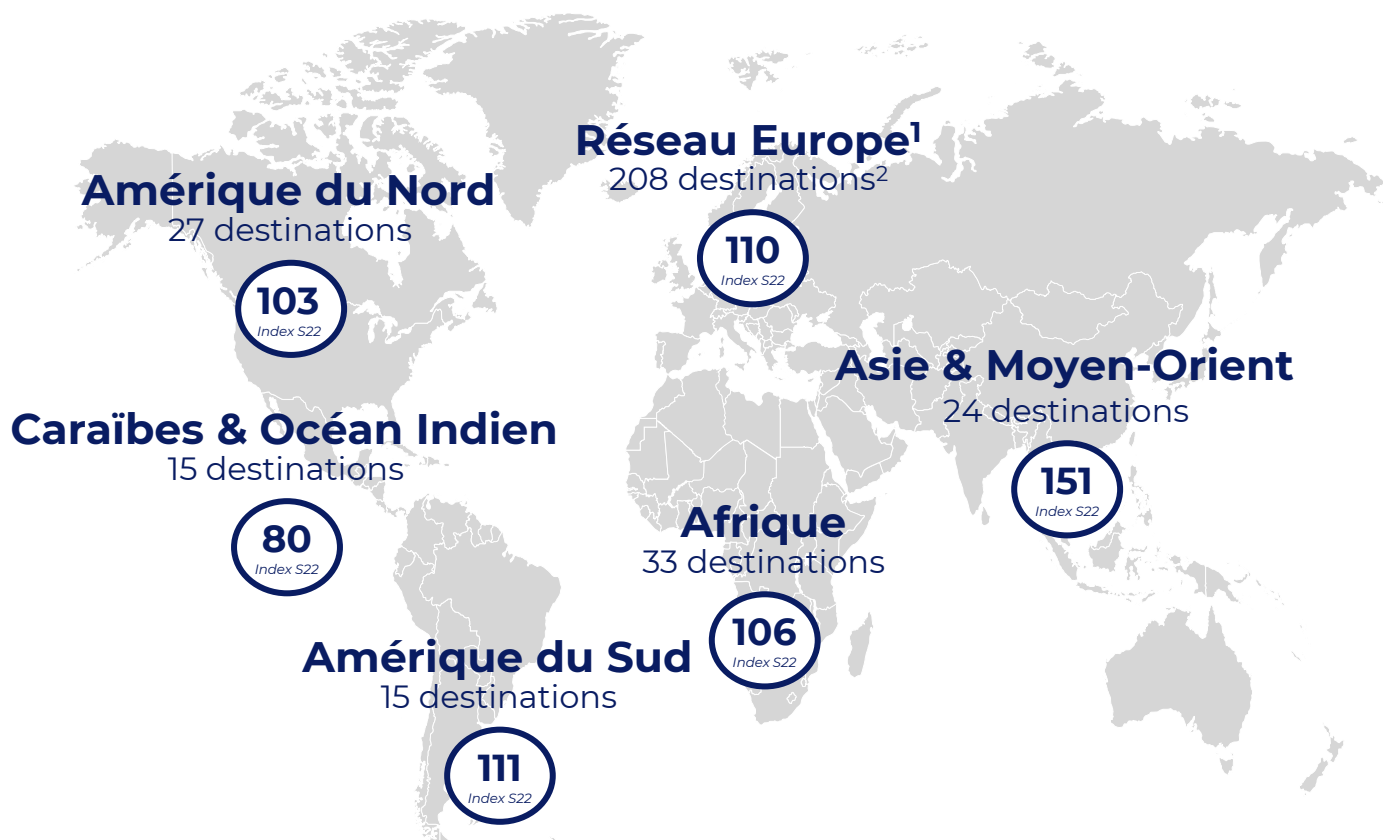
ACTUALITÉS & PERSPECTIVES

Benjamin Smith – Directeur Général Air France-KLM

UN RÉSEAU OPTIMISÉ ET DIVERSIFIÉ POUR SAISIR UN MAXIMUM D'OPPORTUNITÉS ET DYNAMISER NOS PERFORMANCES ESTIVALES

Capacités & Destinations pour la saison été 2023

Groupe Air France-KLM, capacité en SKO



NATL: ouverture d'Ottawa et prolongation du vol quotidien Newark
Asie: réouverture de la Chine avec des vols quotidiens³ vers PEK, PVG and HKG
Moyen-courrier: 31 routes saisonnières de CDG et ORY



Asie: renforcement de l'offre sur la Chine et l'Inde
Afrique: 7 destinations quotidiennes
Europe: atteinte des niveaux de capacité 2019 en été



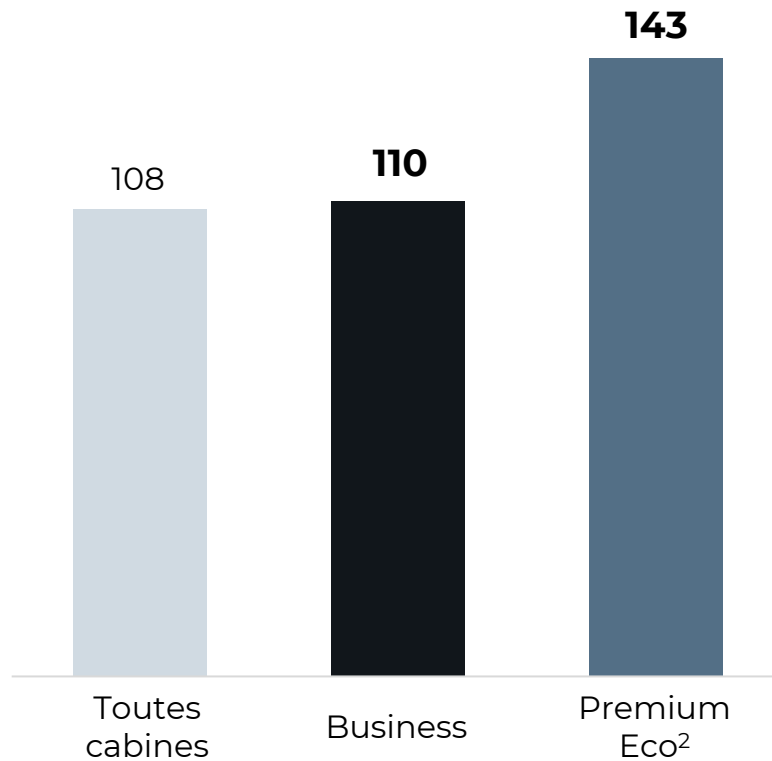
Pays-Bas: croissance de routes stratégiques vers l'Espagne et la Grèce
France: hausse des capacités et nouvelles destinations européennes au départ des provinces françaises

1) Combinaison des réseaux court et moyen-courrier d'Air France et KLM et des réseaux Transavia
 2) BEY, CAI, DKR et DXB sont opérés par Transavia mais non inclut dans le réseau Europe
 3) En attente de l'approbation des droits de trafic

UNE STRATÉGIE ET UN POSITIONNEMENT PREMIUM ADAPTÉS À LA DEMANDE DU MARCHÉ

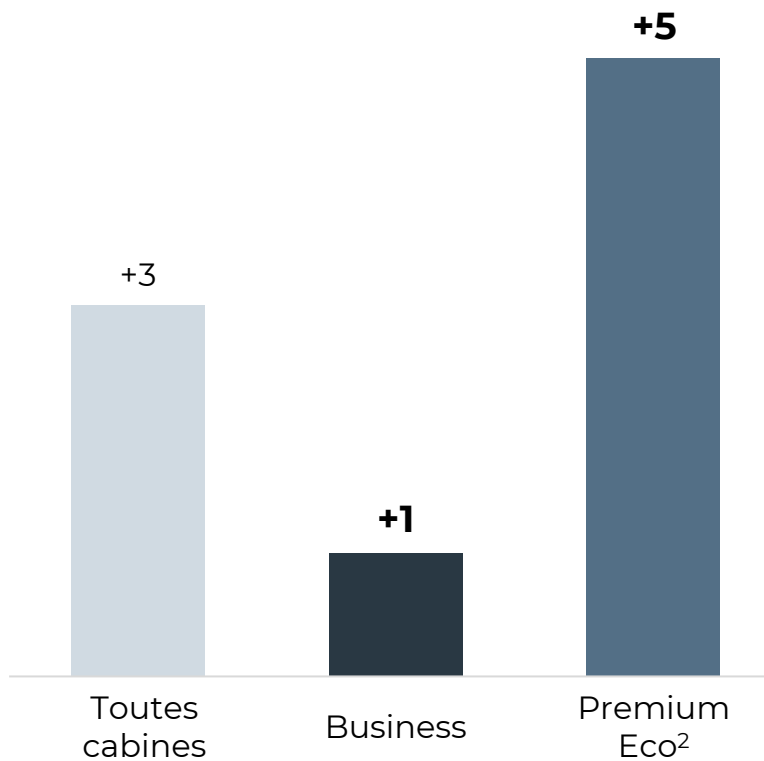
Évolution de la capacité

Réseau long-courrier Air France-KLM, S23 vs. S22 (index)



Évolution des taux de remplissage

Réseau long-courrier Air France-KLM, S23 vs. S22 (différence), comparaison à la même date¹



Hausse de 1,7 % de la part des sièges hors cabine Economy sur notre réseau long-courrier vs. S22

Tendance dynamique de la demande « Premium Leisure » liée à une volonté persistante de voyager

Yield élevé attendu sur la saison été

1) 14 avril

2) Air France: cabine Premium Economy; KLM: cabine Premium Comfort

CONCLUSION



Réalisations du trimestre



Perspectives

Rétablir notre bilan

Sortie de toutes les aides d'État, libérant le groupe des restrictions associées

Poursuite du désendettement, à 1,5x à la fin du mois de mars, contre 1,8x à la fin de l'année 2022

Clôture réussie de plusieurs obligations et FCR liés à l'ESG, afin d'aligner les outils financiers du groupe sur la trajectoire de décarbonisation

Entrée en discussions exclusives avec Apollo Global Management en vue d'un **financement en quasi fonds propres de 500m€ des actifs MRO**

Exécuter notre feuille de route stratégique

Les fortes ventes de billets d'été alimentent la génération de FCF, soutenues par un **environnement de yield élevé**

Poursuite de l'industrialisation des capacités des moteurs E&M LEAP après l'obtention de la licence CFMi CBSA¹ fin 2022

Mise en œuvre opérationnelle de notre **partenariat stratégique avec CMA CGM** pour le fret aérien

Poursuite du dialogue social incluant la signature d'un nouvel Accord Collectif Equipages Commerciaux Air France, pour une durée de 5 ans

Poursuite de la **consolidation du bilan par des initiatives non dilutives** telles que des instruments de financement de quasi-fonds propres soutenus par le programme de fidélisation et/ou des obligations hybrides simples

Toutes les équipes se préparent à **gérer une saison estivale chargée**, portée par un réseau optimisé et diversifié

Des avions de nouvelle génération, dont notre premier A320/321neo, rejoindront la flotte en 2023, soutenant ainsi notre feuille de route en matière de développement durable

Poursuite de la mise en œuvre de notre **programme de transformation** conformément à notre ambition de compétitivité

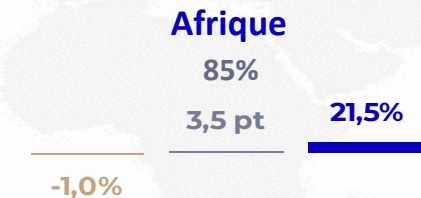
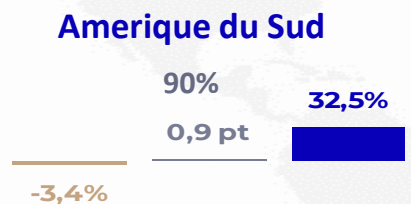
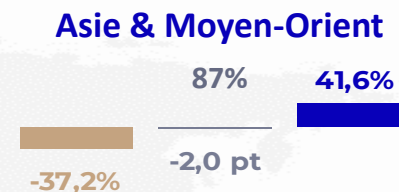
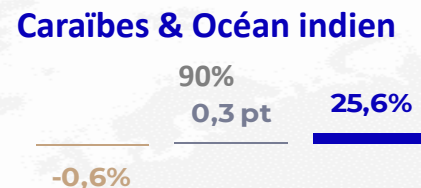
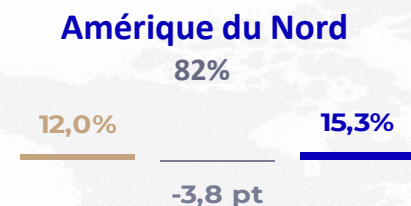
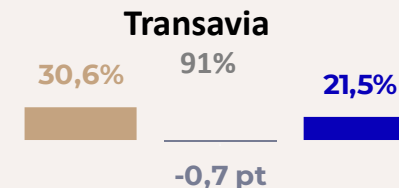
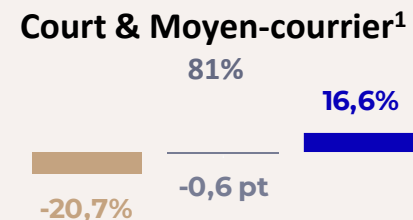
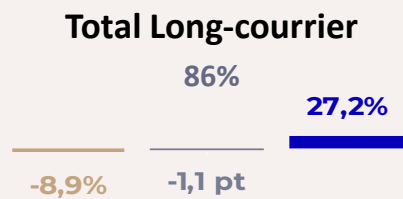
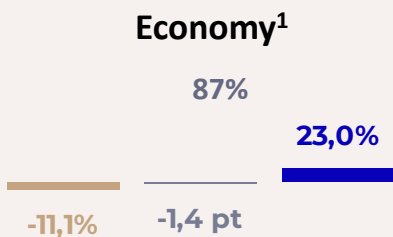
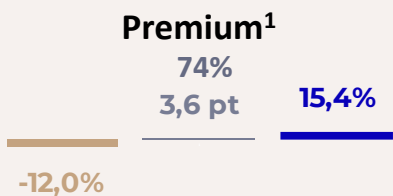
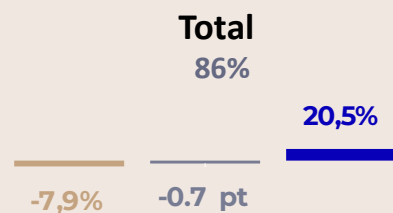
1) CBSA : Contrat de service de marque CFMi pour les moteurs 1A (A320neo) et 1B (777 Max)

ANNEXES

Résultats au 31 Mars 2023

DES YIELDS ÉLEVÉS DANS UN CONTEXTE DE REDRESSEMENT DES CAPACITÉS

T1 2023 vs T1 2019



SKO

xx pt Variation coeff. de remplissage

Yield

xx% Coeff. de remplissage T1 2023

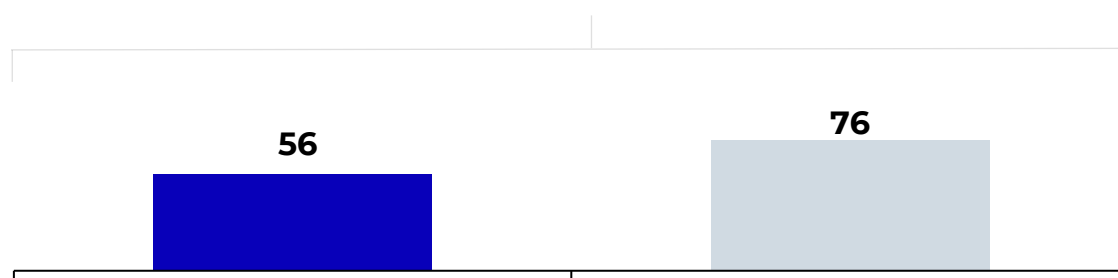
1) Réseaux Air France-KLM, hors Transavia

IMPACT DES TAUX DE CHANGE SUR LE RÉSULTAT D'EXPLOITATION

Effet change

sur les recettes et les coûts

En m€



T1 2023

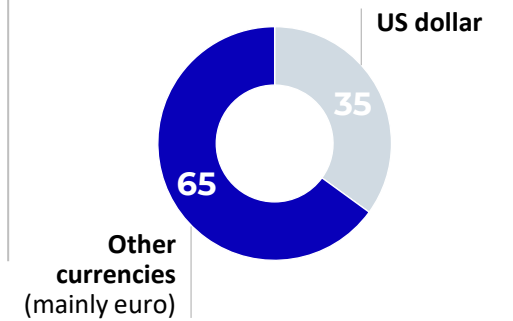
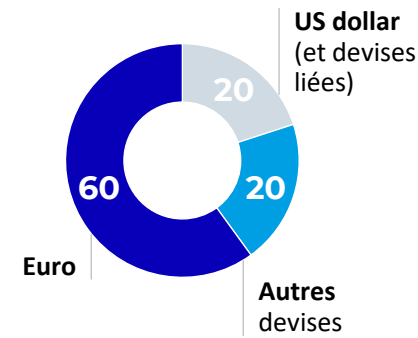
- Effet change sur le chiffre d'affaires
- Effet change sur les coûts, couvertures incluses
- XX** Effet change sur le résultat d'exploitation

Chiffre d'affaires et coûts par devise

Année 2022

Chiffre d'affaires

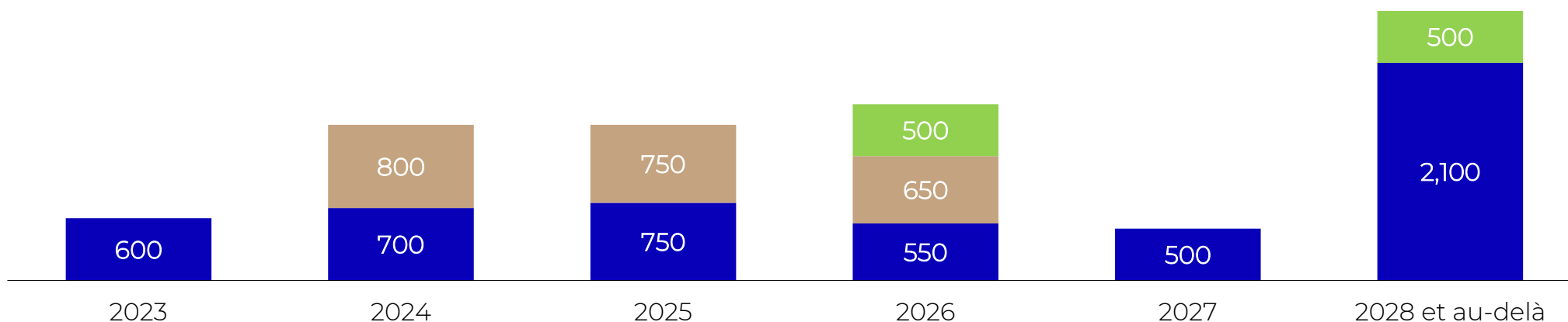
Coûts



PROFIL DU REMBOURSEMENT DE LA DETTE AU 31 MARS 2023

Profil du remboursement de la dette⁽¹⁾

En m€



Air France-KLM obligations senior

Mars 2024:

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

Juin 2024:

AFKL 3.0% 300m€

Janvier 2025

AFKL 1.875% (750m€)

Juin 2026:

AFKL 3.875% (500m€)

Décembre 2026:

AFKL 4.35% \$145m (-145m€)

Autres dettes à long terme émises par AF et KLM : principalement sécurisés par leurs actifs

Obligations liées au développement durable

2026: 7.250% (500m€)

2028: 8.125% (500m€)

(1) Excluant les paiements de dettes des locations opérationnelles, les emprunts perpétuels de KLM et les quasi fonds propres perpétuels

AIRFRANCEKLM
GROUP