

Présentation des résultats

Résultats au 31 Mars 2021

6 Mai 2021





Faits marquants du T1 2021



Benjamin Smith
Directeur général
Air France-KLM



T1 : Les restrictions de voyage ont toujours un impact sur notre activité

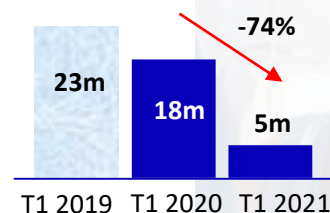
- Capacité du réseaux passage à l'indice 48% par rapport au T1 2019
- La performance du fret s'est encore améliorée par rapport au T1 2020, +132% de recettes unitaires tandis que les TKT ont augmenté de 13%
- Perte d'EBITDA à -627m€, un résultat meilleur que les hypothèses budgétées du Groupe¹. Un strict contrôle des coûts et les régimes d'activité partielle ont atténué la perte
- 8,5 mds€ de trésorerie, en baisse de - 1,3mds€ par rapport au T4
- Début avril 2021, la première série de mesures de renforcement du bilan a été exécutée avec succès, entraînant une augmentation des fonds propres de 4 mds€ et une amélioration de la position de trésorerie de 1 md€

(1) Les prévisions suivantes ont été fournies dans le communiqué de presse daté du 6 avril 2021 annonçant le plan de renforcement du capital : EBITDA T1 -750m€, Résultat d'exploitation T1 -1,3mds€ et Trésorerie de 8,8mds€ à la fin du mois de février.

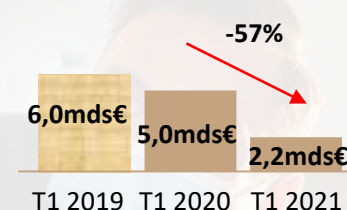


AIRFRANCE KLM
GROUP

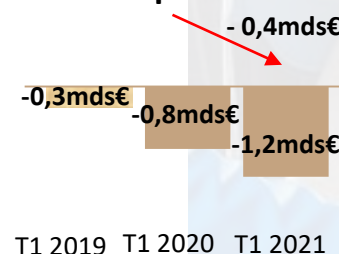
Passagers transportés



Revenus Groupe



Résultat d'exploitation



Dettes nettes





Résultats au 31 Mars 2021



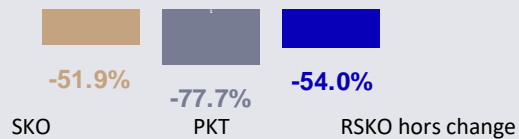
Frédéric Gagey
Directeur financier
Air France-KLM



La reprise au premier trimestre a été freinée par les restrictions sévères imposées aux voyageurs dans le monde entier. L'Amérique du Nord, l'Amérique latine et l'Asie étant les régions les plus touchées.

T1 2021 vs 2019

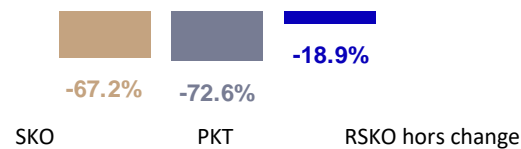
Total



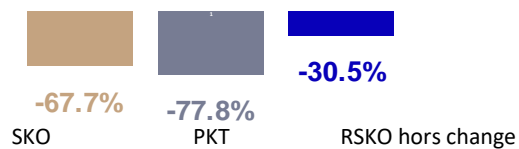
RSKO hors change



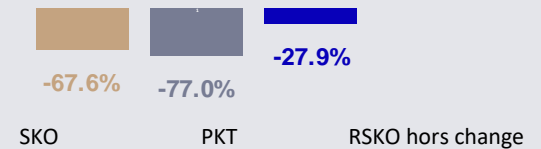
Domestique France



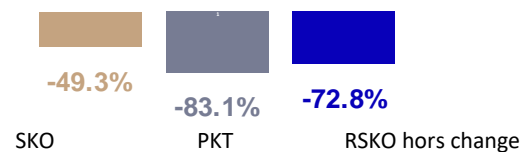
Moyen-courrier hubs



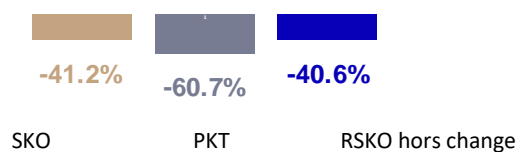
Total court et moyen-courrier



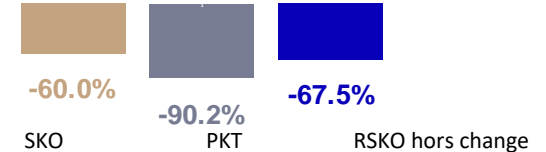
Amérique du Nord



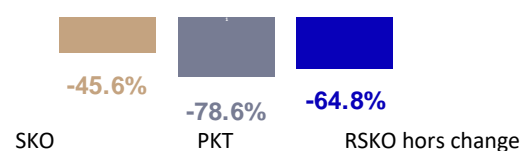
Caraïbes & Océan Indien



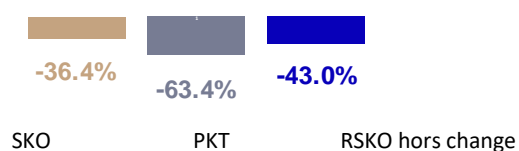
Asie



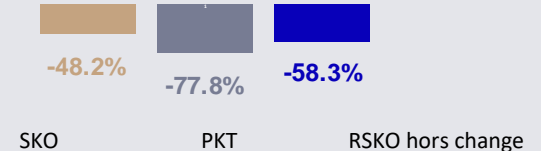
Amérique Latine



Afrique & Moyen Orient



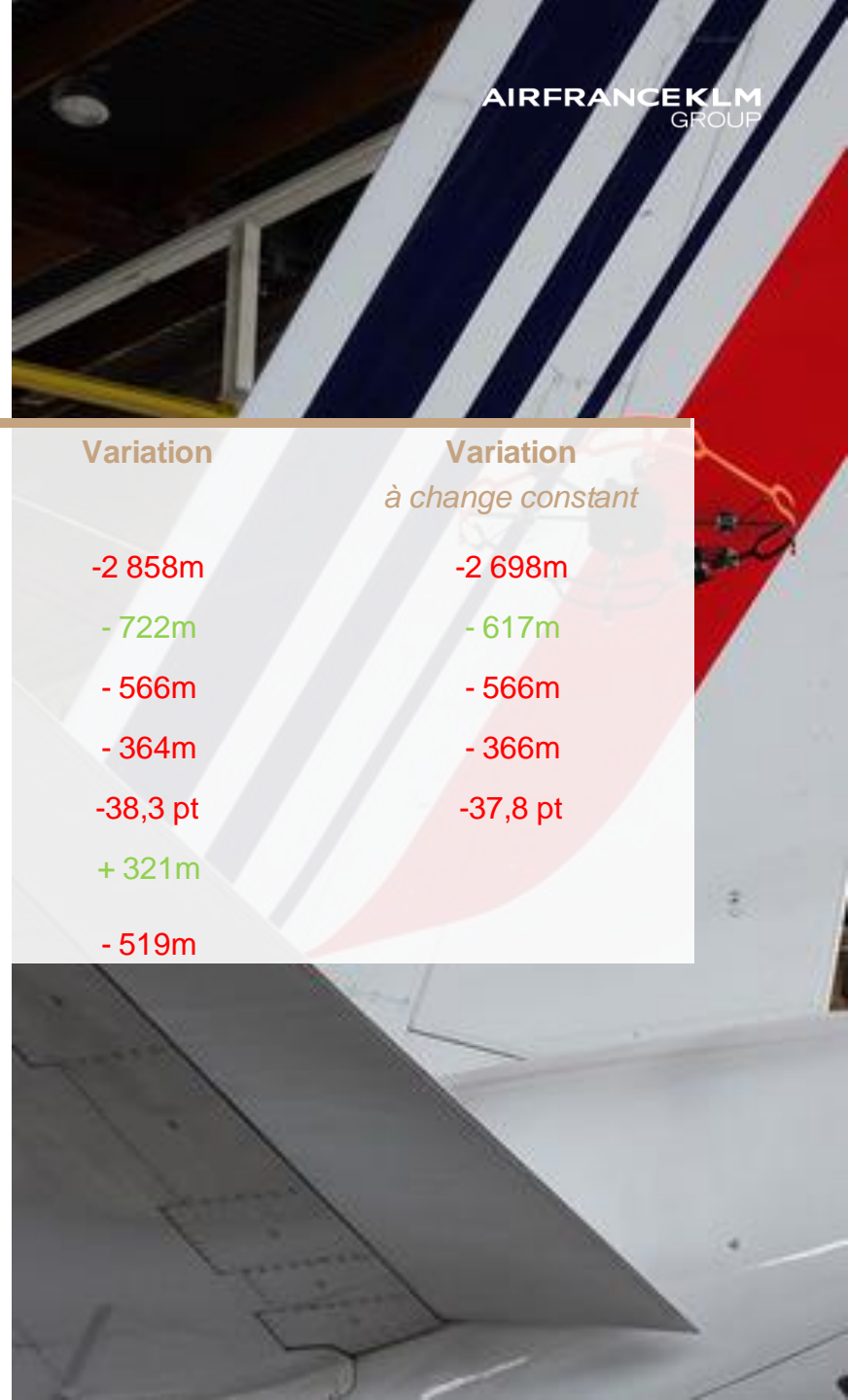
Total long-courrier





Baisse de l'EBITDA limitée à 0,6 mds€, les revenus ayant diminué de 2,9 mds€ au premier trimestre

	T1 2021	T1 2020 ⁽¹⁾	Variation	Variation à change constant
Recettes (m€)	2 161	5 020	-2 858m	-2 698m
Dépenses carburant (mds€)	463	1 185	- 722m	- 617m
EBITDA (m€)	- 627	- 61	- 566m	- 566m
Résultat d'exploitation (m€)	-1179	- 815	- 364m	- 366m
Marge d'exploitation	-54,6%	-16,2%	-38,3 pt	-37,8 pt
Résultat net, part du groupe (m€)	-1 481	-1801	+ 321m	
Cash flow libre d'exploitation ajusté (m€)	-1 344	- 825	- 519m	

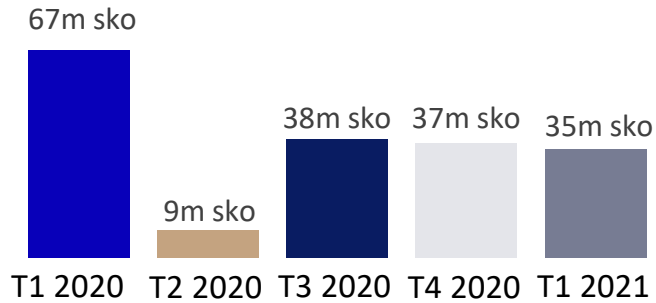


(1) Bonne performance en janvier et février, mars fortement touché par Covid-19

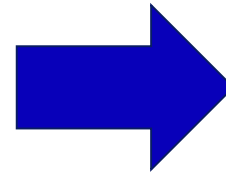
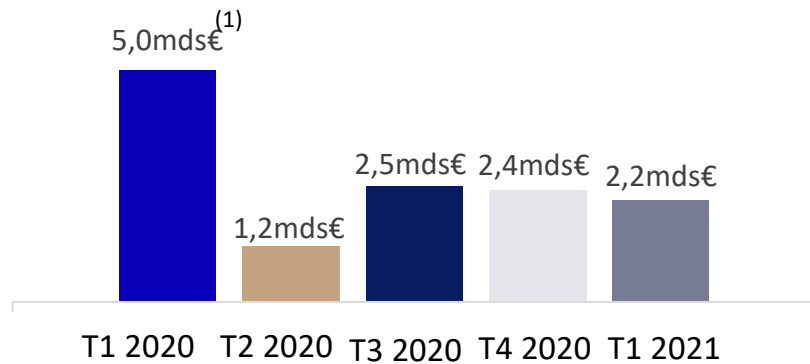


Un contrôle strict de la capacité et des coûts a assuré une évolution plus stable de l'EBITDA pendant les trimestres de crise

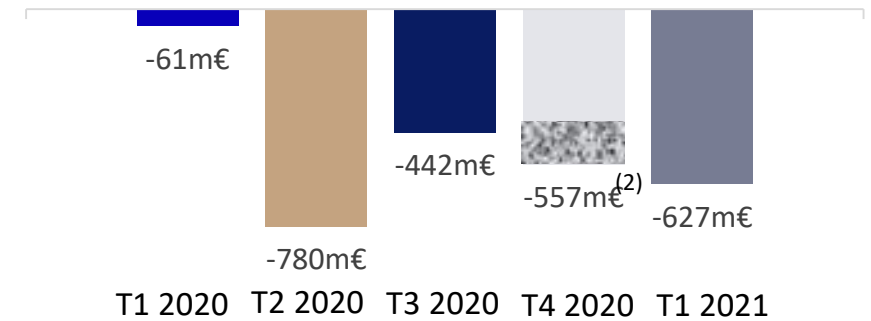
Capacité en SKO



Revenus Groupe



Développement de la perte d'EBITDA








(1) Les résultats du 1er trimestre 2020 ont été affectés par le Covid-19 principalement en mars.

(2) Perte d'EBITDA déclarée au quatrième trimestre : 407m€, en raison d'une charge salariale exceptionnelle non récurrente de l'ordre de 150m€, non attribuée spécifiquement à la période.



Forte performance du cargo, la maintenance se stabilise

T1 2021 versus 2020

	Capacité ⁽¹⁾	Recette unitaire ⁽²⁾ Change const.	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge d'exploitation	Variation
Réseaux	 -46,2%	-49,9%	1 019	-73,3%	-1060	- 331m	-57%	-40 pt
	 -15,8% ⁽³⁾	+131,7%	839	+80,0%				
Transavia	 -79,3%	-21,6%	37	-84,8%	-120	- 38m	-325%	-292 pt
Maintenance			259	-47,5%	- 8	- 5m	-1%	-1 pt
Groupe	 -48,6%	-18,8%	2 161	-56,9%	-1 179	- 364m	-55%	-38 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) La capacité des avions de passagers utilisés pour le fret uniquement est basée sur la charge utile théorique sans passagers

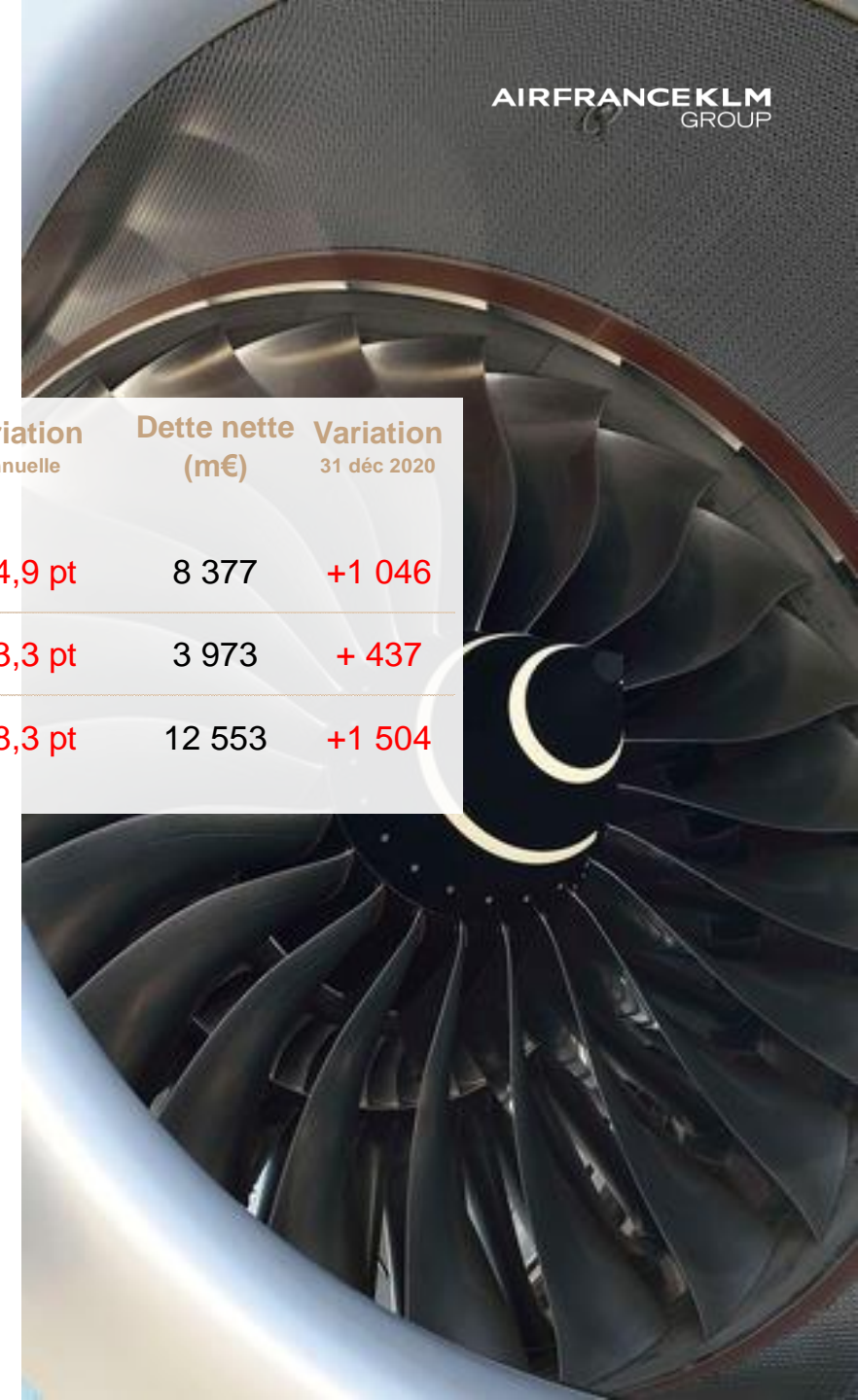


Air France et KLM ont continué à subir l'impact des restrictions sur les voyages

T1 2021	Capacité variation	Recettes (m€)	Variation annuelle	Résultat d'exploitation (m€)	Variation annuelle	Marge d'exploitation	Variation annuelle	Dette nette (m€)	Variation 31 déc 2020
AIRFRANCE /	-55,9%	1 341	-55,5%	- 840	-304	-62,6%	-44,9 pt	8 377	+1 046
KLM	-38,7%	930	-56,6%	- 337	-61	-36,2%	-23,3 pt	3 973	+ 437
AIRFRANCEKLM GROUP	-48,6%	2 161	-56,9%	-1 179	-364	-54,6%	-38,3 pt	12 553	+1 504

La variation du résultat d'exploitation entre Air France et KLM s'explique en partie par :

- La taille initiale de la compagnie aérienne
- Des régimes d'activité partielle qui diffèrent entre la France et les Pays-Bas

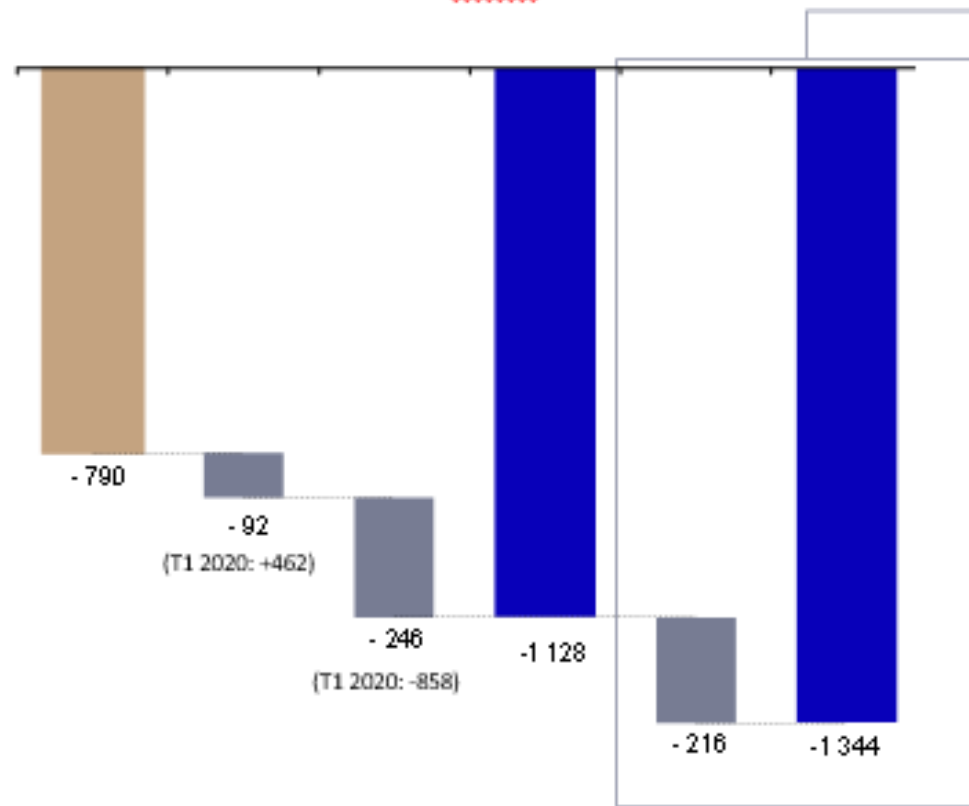




Fonds de roulement légèrement négatif, hausse de la dette nette de 1,5mds€

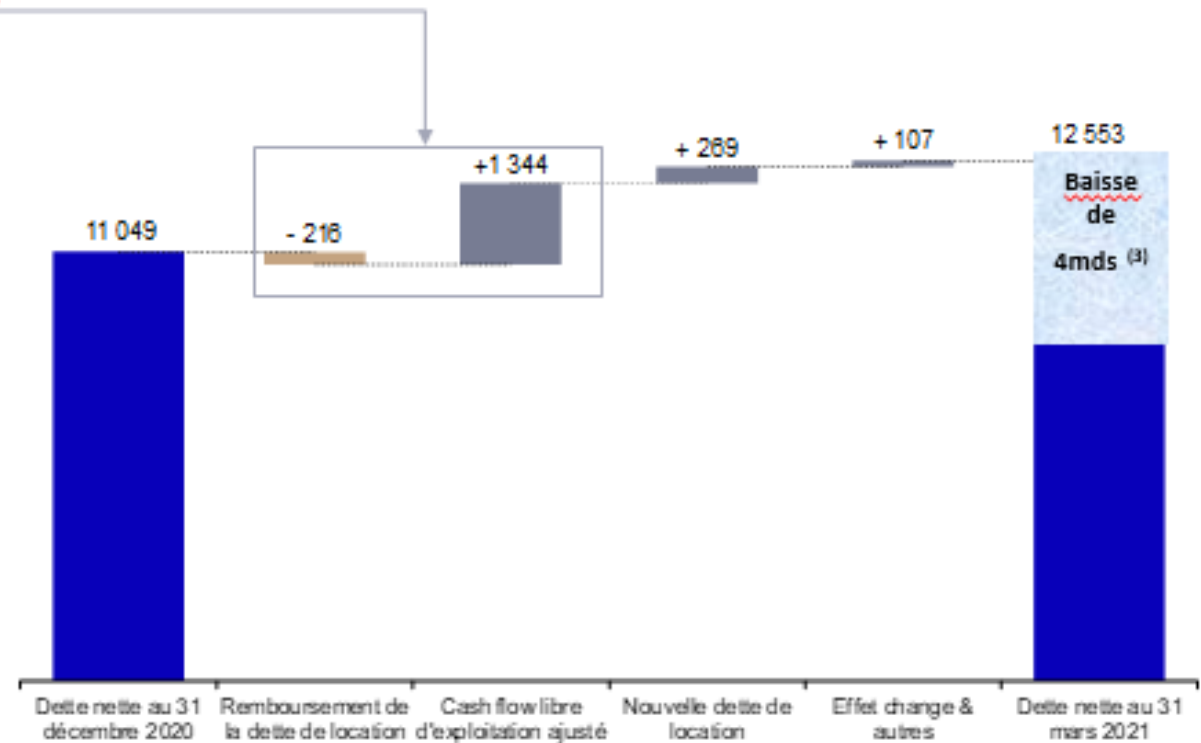
T1 2021 Evolution du cash-flow libre

En m€



Dette nette

En m€



Cash flow avant variation du BFR Variation du BFR Investissements nets⁽¹⁾ Cash flow libre d'exploitation Remboursement de la dette de Cash flow libre d'exploitation⁽²⁾

(1) Investissements nets réduits par une opération de sales & leaseback

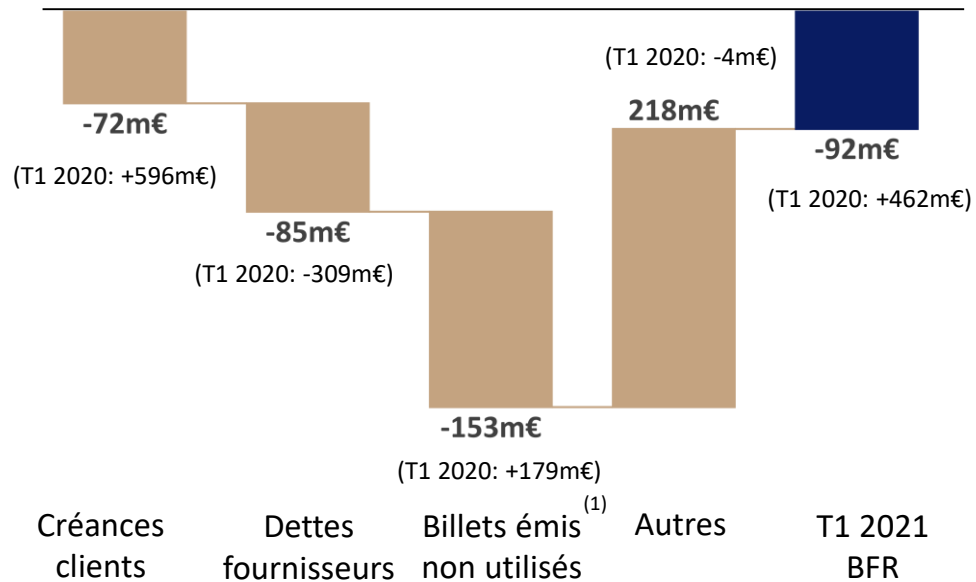
(2) Cash Flow libre d'exploitation ajusté = Cash Flow libre d'exploitation après déduction des remboursements de dettes de location

(3) Première série de mesures de renforcement du bilan exécutées avec succès après le trimestre, entraînant une diminution de la dette nette de 4mds€



T1: L'accent est mis sur les flux de trésorerie en continuant à différer les paiements.

T1: Sortie de fonds de roulement comprenant 550 millions d'euros de remboursements aux clients.
« Autres » principalement liés aux reports d'impôts et des dettes liées au personnel



(1) Variation du stock net de billets non utilisés, y compris les remboursements
Risque résiduel dû aux remboursements ~1,2 mds€ à fin mars 2021





Recapitalisation

Résultats au 31 Mars 2021

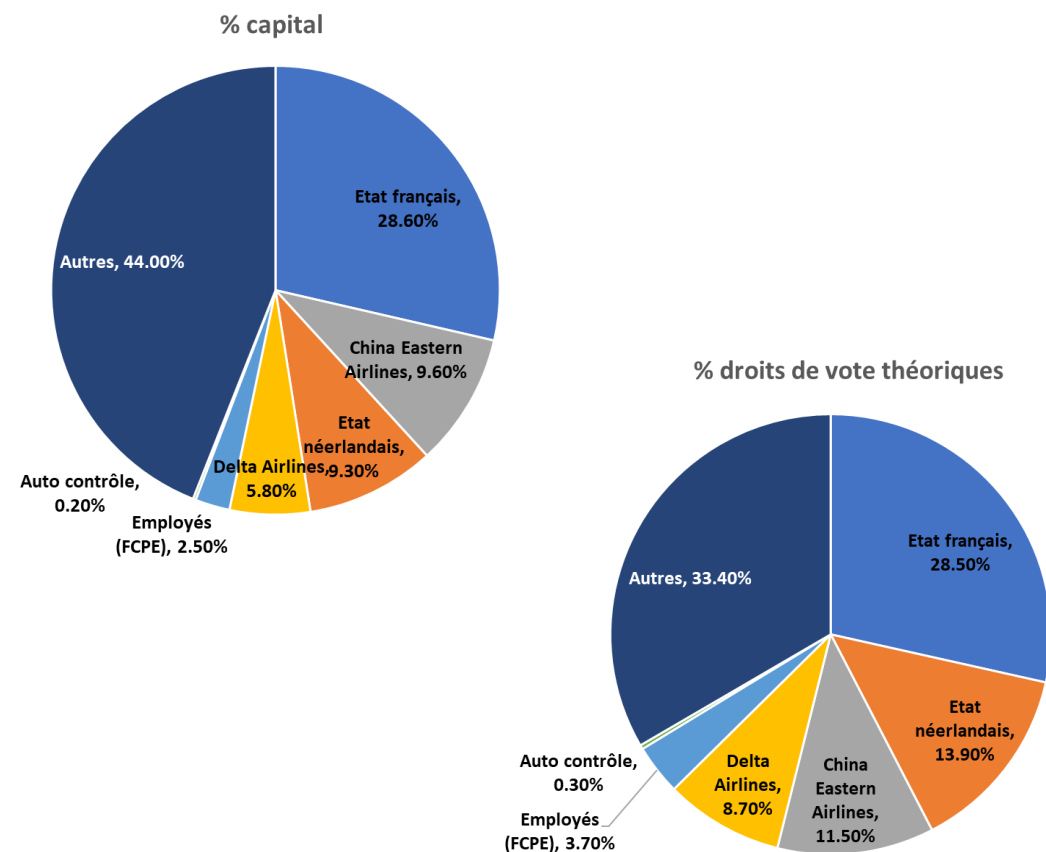


Une première série de mesures de renforcement des fonds propres réussie pour consolider notre bilan, gérer nos liquidités et préparer la reprise

Principaux enseignements de l'opération

- **Augmentation de capital de 1md€**, à 4,84 € par action, principalement souscrite par l'État français et China Eastern Airlines.
- **Conversion simultanée de 3mds€** du prêt d'actionnaire de l'État français en instruments hybrides perpétuels.
- **Extension de la maturité du PGE de 4mds€** à une date d'échéance finale en 2023.
- Cette première étape de mesures permet de commencer à **restaurer les fonds propres** et, avec le redressement attendu de l'EBITDA, aidera progressivement le Groupe à **ramener le ratio dette nette/EBITDA en dessous de 3,0x d'ici 2023**.
- **Les engagements imposés par la Commission européenne** à Air France et à la holding Air France-KLM comprennent la cession de 18 créneaux horaires à Orly, des limitations sur la rémunération des dirigeants, la restriction sur le M&A et la distribution de dividendes.
- Engagements en matière de **climat et de performance financière** réitérés par le Groupe

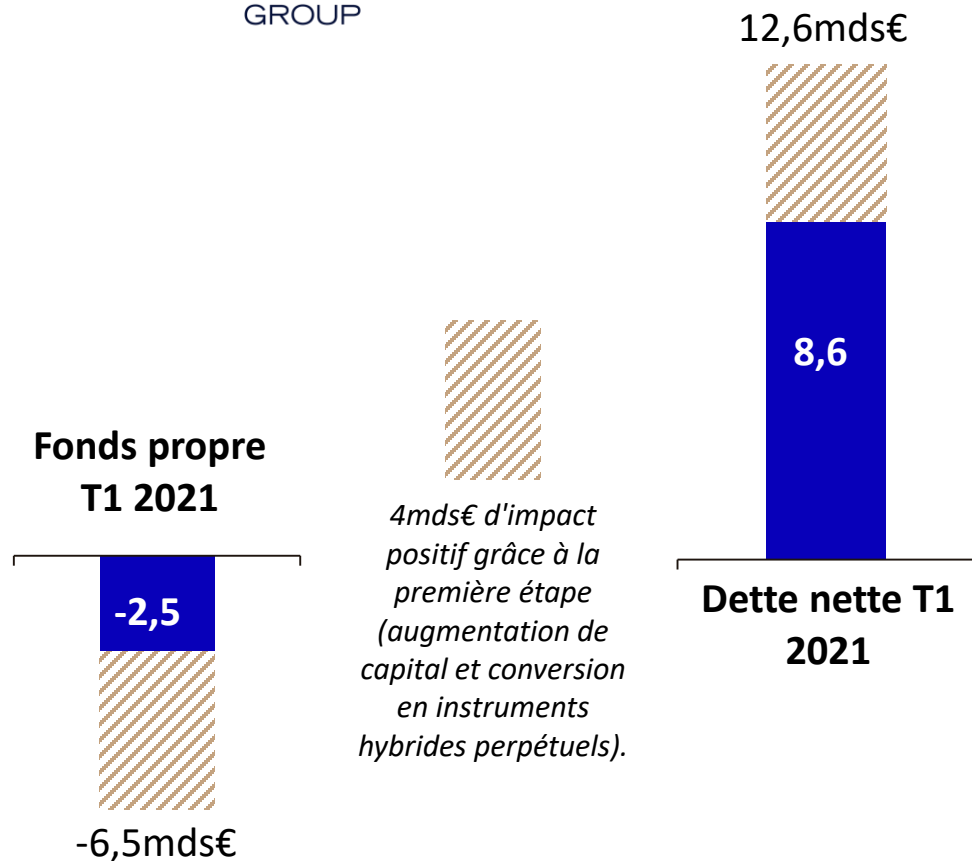
Structure de l'actionnariat après l'augmentation de capital





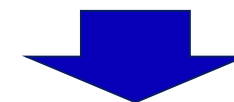
Mesures supplémentaires d'instruments de fonds propres et de quasi-fonds propres actuellement à l'étude

BILAN TOUJOURS SOUS PRESSION NÉCESSITANT UN NOUVEAU RENFORCEMENT



MESURES SUPPLEMENTAIRES ACTUELLEMENT A L'ETUDE

- **L'Etat néerlandais** poursuit les discussions avec la Commission européenne sur les mesures de renforcement du capital de KLM
- **Présentation de résolutions extraordinaires** lors de la prochaine Assemblée Générale, visant à donner une grande flexibilité au Conseil d'Administration pour restaurer les fonds propres
- **Ces mesures** pourraient inclure de nouveaux fonds propres, des instruments de quasi-fonds propres et le recyclage du soutien de l'État (prêt hybride ou d'État) dans d'autres instruments



Objectif de réduction du ratio dette nette/EBITDA de moins de 3,0x après la première étape à ~2,0x après la deuxième étape en 2023



Perspectives

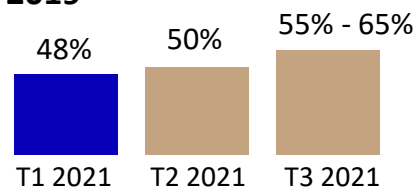
Résultats au 31 Mars 2021



Augmentation progressive de la capacité et de la demande prévue au cours de la seconde moitié du Q2



Capacité en SKO de l'activité réseaux passage versus 2019

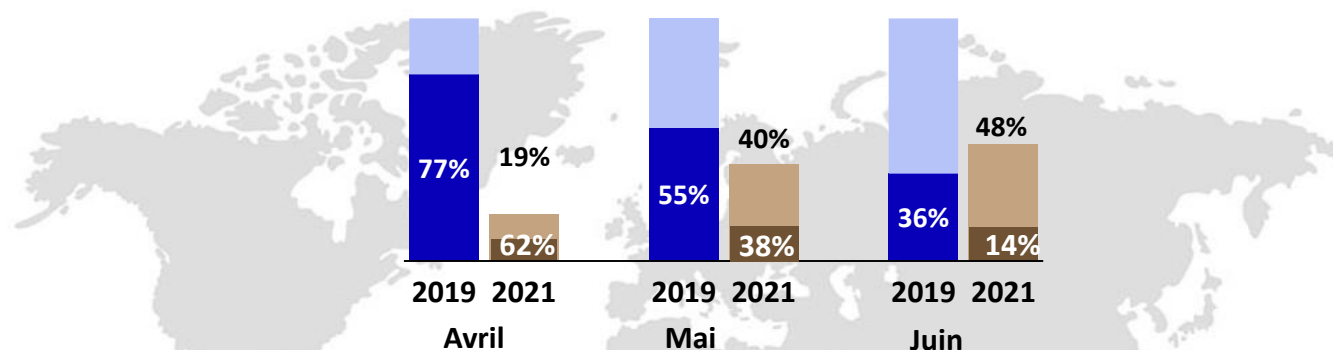


- Capacité au T1 supérieure aux prévisions (indice de 40%) fournies lors du T4
- Reprise attendue en Europe en été grâce au déploiement des vaccins (le déploiement rapide de la campagne de vaccination a alimenté la reprise rapide de la demande intérieure américaine)
- Les réservations continuent d'être orientées vers le court terme
- Pour le T3, une flexibilité suffisante a été incluse dans la capacité pour être agile

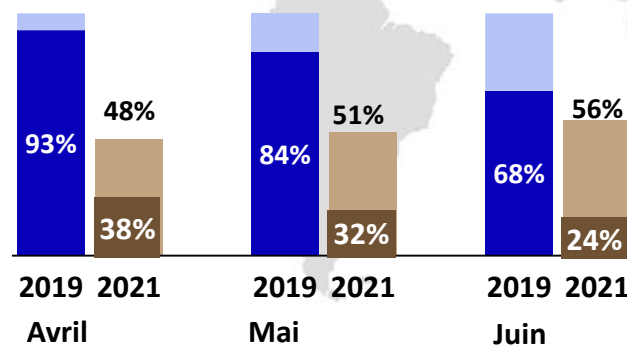
Capacité et réservations de l'activité réseaux passage

Photo du 3 mai 2021 et 2019

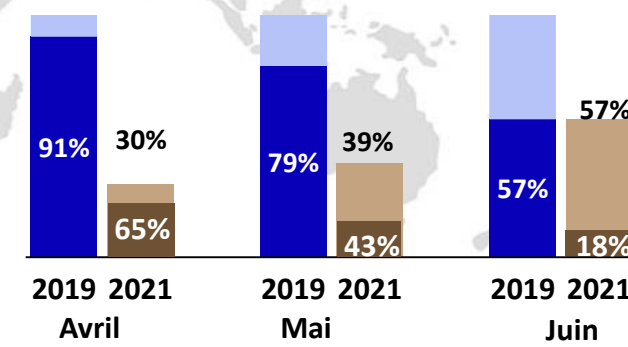
Domestique France



Long-courrier



Moyen-courrier



Capacité 2021 en SKO versus 2019
 Coefficient d'occupation réservations 2021

Capacité 2019 en SKO base 100%
 Coefficient d'occupation réservations 2019



8,5mds€ de liquidités disponibles, 1md€ supplémentaire après le trimestre grâce à l'augmentation de capital

€8,5mds de liquidités
À fin mars



Besoins de liquidités :

- L'EBITDA du T2 2021 devrait être du même niveau que celui du T1 2021
- Le risque résiduel lié aux remboursements en espèces diminue. A la fin du mois de mars, ~1,2mds€
- Les dépenses d'investissements nettes pour l'exercice 2021 sont estimées à moins de 2,0mds€, dont 30 % pour la flotte (entièrement financée), 50 % lié à la flotte et 20 % pour l'informatique et le sol
- Les sorties de cash liées à la restructuration pour l'exercice 2021 sont estimées à 0,5m€, partiellement financé par la réduction des coûts salariaux





Accélération de nos principales initiatives et lancement de nouvelles initiatives, en plus de nos plans existants

✓ Finalisé



Simplification de la flotte et introduction d'avions de nouvelle génération



Stratégie de marque clarifiée



Contrats sociaux plus souples



Recentrer notre positionnement sur le marché



Projets en cours



Hausse de l'utilisation des avions
Optimisation du réseau et des modules des avions
Optimisation des configurations intérieures et harmonisation des produits



Réseau domestique plus efficace
Stratégie revue à Orly
Croissance de Transavia



Transformation opérationnelle
Organisation et processus simplifiés



Exploitation des synergies additionnelles du groupe



Flying Blue & hausses des recettes annexes



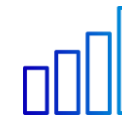
Maintenance et Cargo



~15% de réduction des coûts salariaux au T1 2021 par rapport à 2019 pour le groupe (hors dispositifs d'activité partielle).



Air France poursuit son programme de restructuration au bon rythme, avec un personnel désireux d'utiliser le PDV



Nouvelles initiatives lancées dans toutes les activités ayant un impact positif sur la compétitivité





Conclusion



Benjamin Smith
Directeur général
Air France-KLM



NOUS NOUS ENGAGEONS À EXÉCUTER NOTRE FEUILLE DE ROUTE...



Accélérer notre plan de transformation pour construire un modèle post-crise réussi. Les plans de départs volontaires se développent comme prévu.



Poursuivre un contrôle strict de nos coûts pour préserver la trésorerie et la flexibilité financière. Les dépenses d'investissement pour l'exercice 2021 sont inférieures aux prévisions initiales de 2mds€.



Renforcer nos engagements en matière de développement durable, conformément à notre ambitieuse feuille de route environnementale.

... DANS UN ENVIRONNEMENT ENCORE INCERTAIN

- ✓ Le déploiement des vaccins nous rend plus optimistes pour le second semestre 2021.
- ✓ La reprise dépendra du rythme du déploiement des vaccins, de l'harmonisation des conditions de voyage en Europe et du rythme de réouverture des frontières.



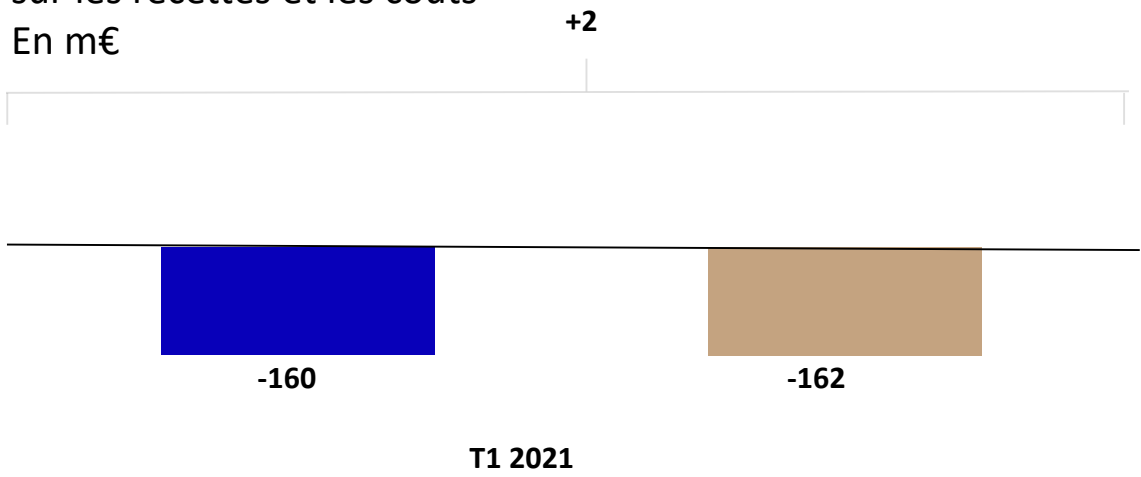
Annexes

Résultats au 31 Mars 2021



Impact du change sur le résultat d'exploitation

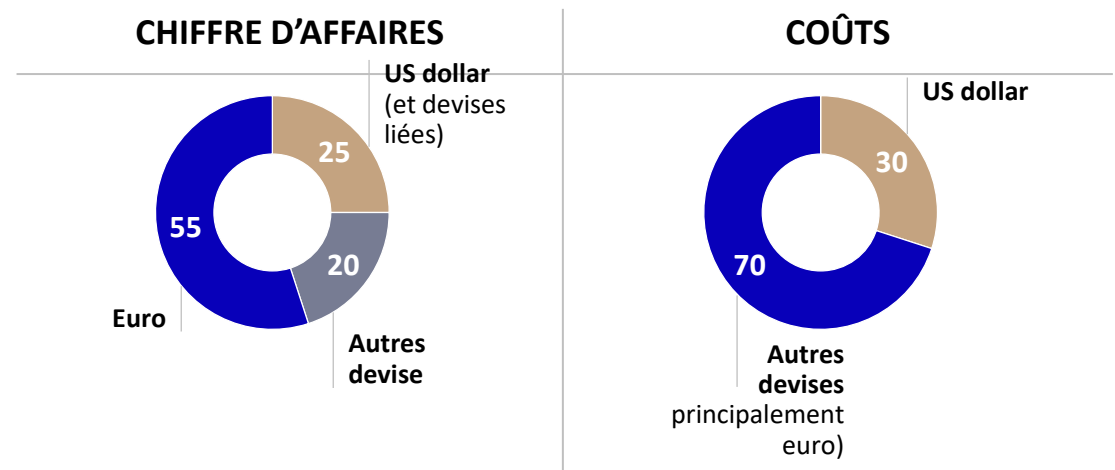
Effet change
sur les recettes et les coûts
En m€



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

Perspectives 2021 suspendues en raison de l'incertitude liée à la crise du Covid-19

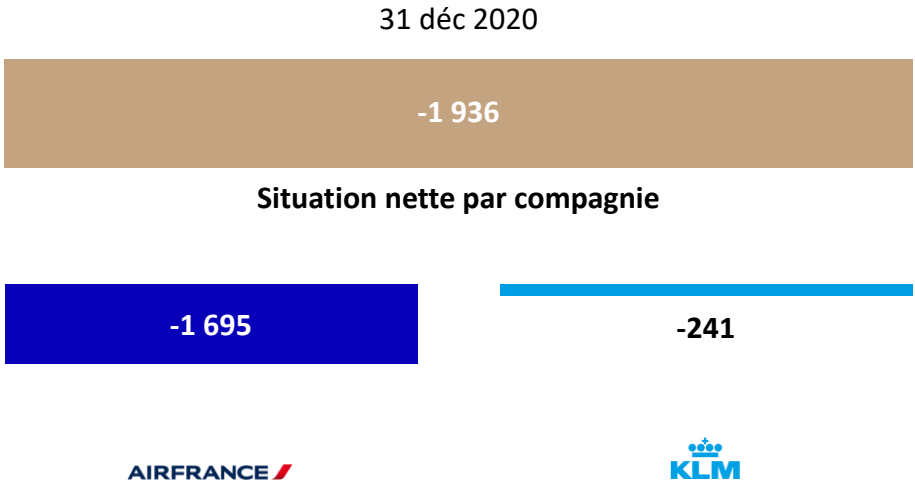
Chiffre d'affaires et coûts par devise 2020





Détails des engagements de retraite au 31 mars 2021

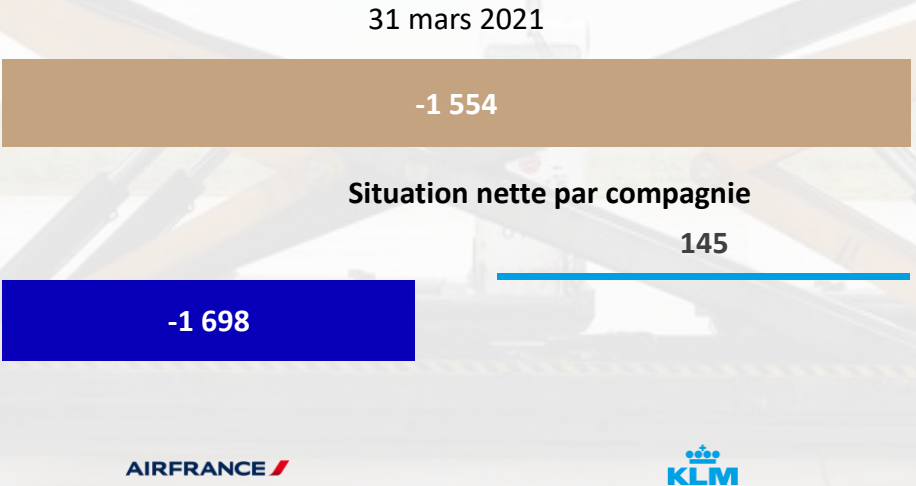
En m€



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.



KLM

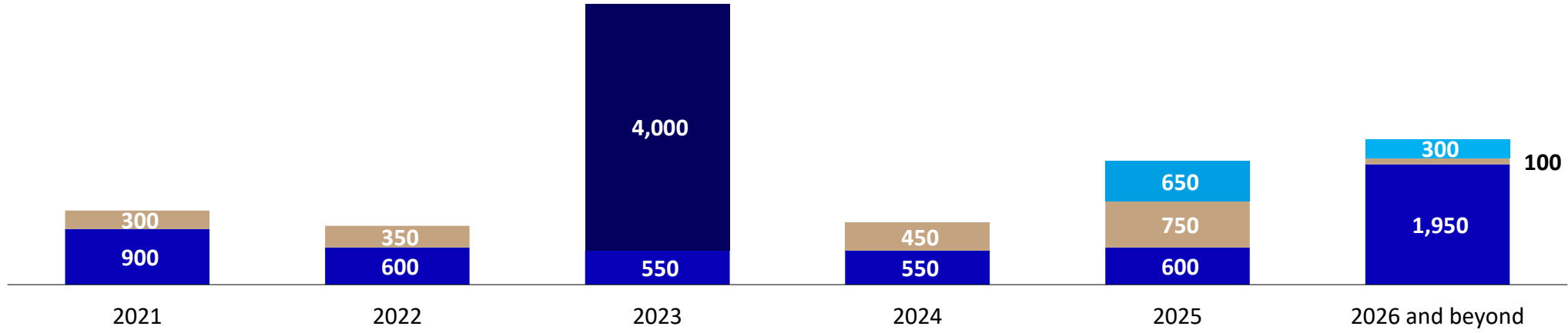
Fonds de pension à prestations définies pour le personnel au sol



Profil de remboursement de la dette après opérations financières

Profil de remboursement de la dette⁽¹⁾

En m€



Air France-KLM obligations senior

Jun 2021 : AFKL 3,875% (300m€)
Octobre 2022 : AFKL 3,75% (350m€)
Mars 2024 : AFKL 0,125% (500m€, Convertible « Océane »)

Janvier 2025 AFKL 1,875% (750m€)
Décembre 2026 : AFKL 4,35% \$145m (118m€)

Aide de l'État français

L'aide de l'État consiste en 4mds€ de prêts bancaires garantis par l'État français et 3mds€ de prêts de l'État français.

Le prêt de l'État français, d'un montant de 3,0 milliards d'euros, a été converti en quasi-fonds propres perpétuels en avril 2020.

Aide de l'État néerlandais

L'aide d'État consiste en un prêt bancaire de 2,4 milliards d'euros garanti par l'État néerlandais (RCF) et un prêt de l'État néerlandais de 1,0 milliard d'euros.

Le montant affiché correspond au tirage à date.

Autres dettes à long terme émises par AF et KLM

Principalement sécurisées par leurs actifs

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