

**AIR FRANCE KLM**

# Résultats du 1<sup>er</sup> semestre 2005-06

23 novembre 2005



# Sommaire

Introduction

Jean-Cyril Spinetta

Activité

Pierre-Henri Gourgeon

Résultats

Philippe Calavia

Stratégie et perspectives

Jean-Cyril Spinetta  
Leo van Wijk

# Premier semestre 2005-06 : la fusion confirme sa réussite

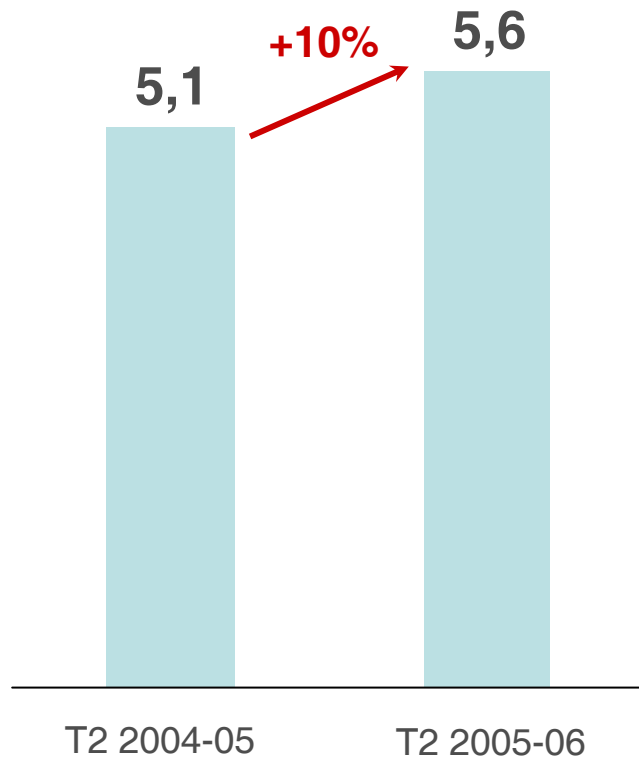
- ✦ Les résultats semestriels illustrent la montée en puissance des synergies...
- ✦ ...et confirment la pertinence de notre stratégie de croissance rentable

# Une excellente performance au 1<sup>er</sup> semestre...

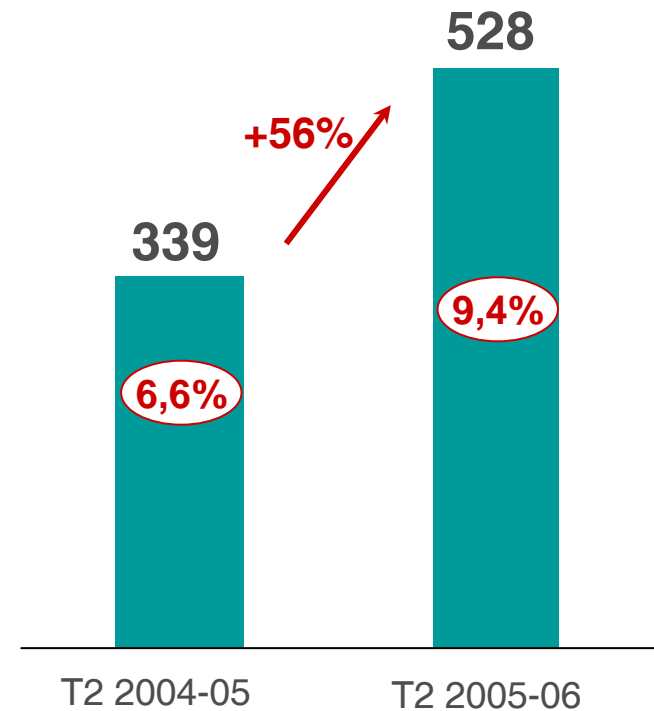
- ★ **Chiffre d'affaires : 10,8 Md€ (+8%)**
  - ▶ Forte progression des recettes passage et cargo
- ★ **Résultat d'exploitation : 750 m€ (+46%)**
  - ▶ Marge d'exploitation en amélioration de 1,8 point à 6,9%
- ★ **Résultat net : 829 m€**
  - ▶ Opération Amadeus : plus-value nette de 419 m€
- ★ **Ratio d'endettement : baisse à 0,67**
  - ▶ Amélioration de 46 points par rapport au 31 mars 2005

# ...soutenue par des résultats en très forte hausse au 2<sup>ème</sup> trimestre

Chiffre d'affaires (en Md€)



Résultat d'exploitation (en m€)



**AIR FRANCE KLM**

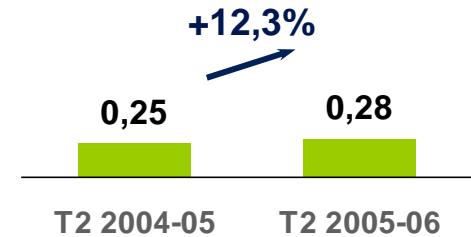
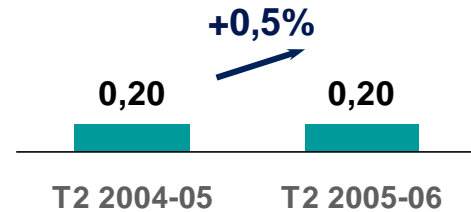
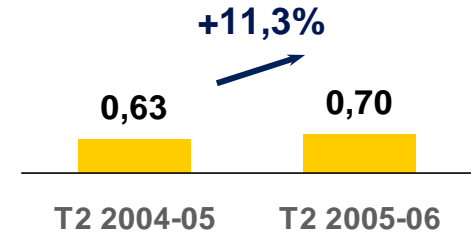
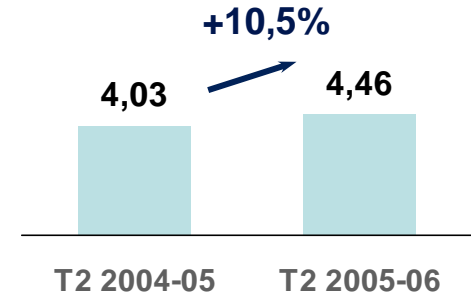
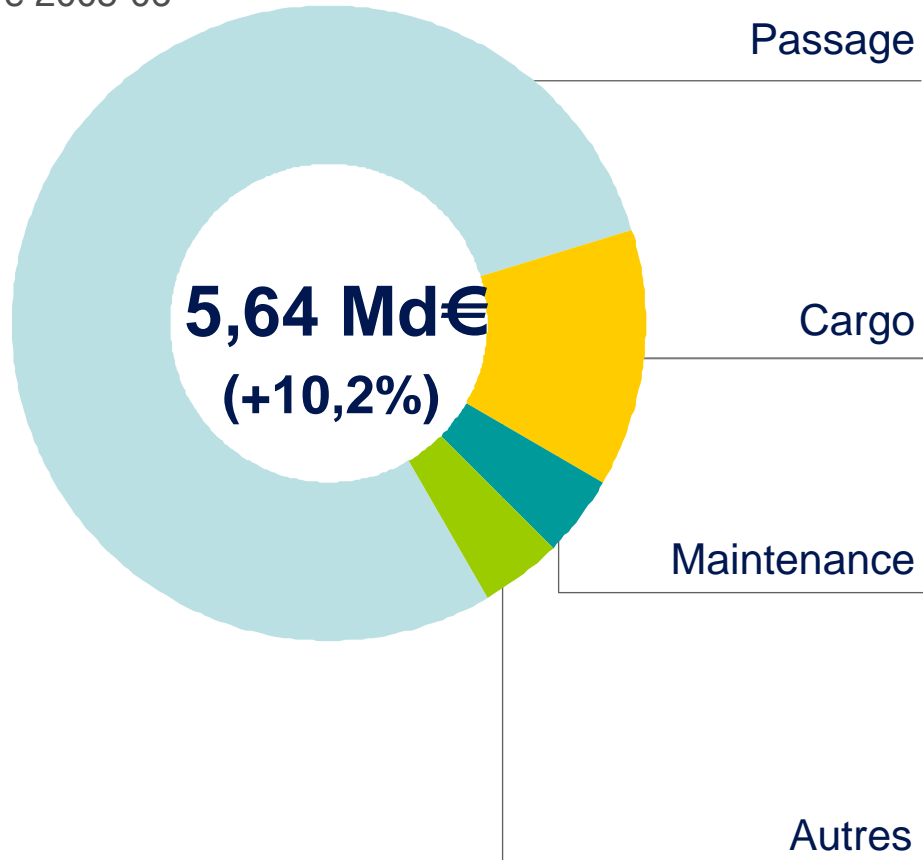
Une activité  
extrêmement dynamique

Pierre-Henri Gourgeon



# Progression de l'ensemble des métiers

Chiffre d'affaires en Md€  
2<sup>ème</sup> trimestre 2005-06



# Activité passage

## ✦ Un contexte favorable

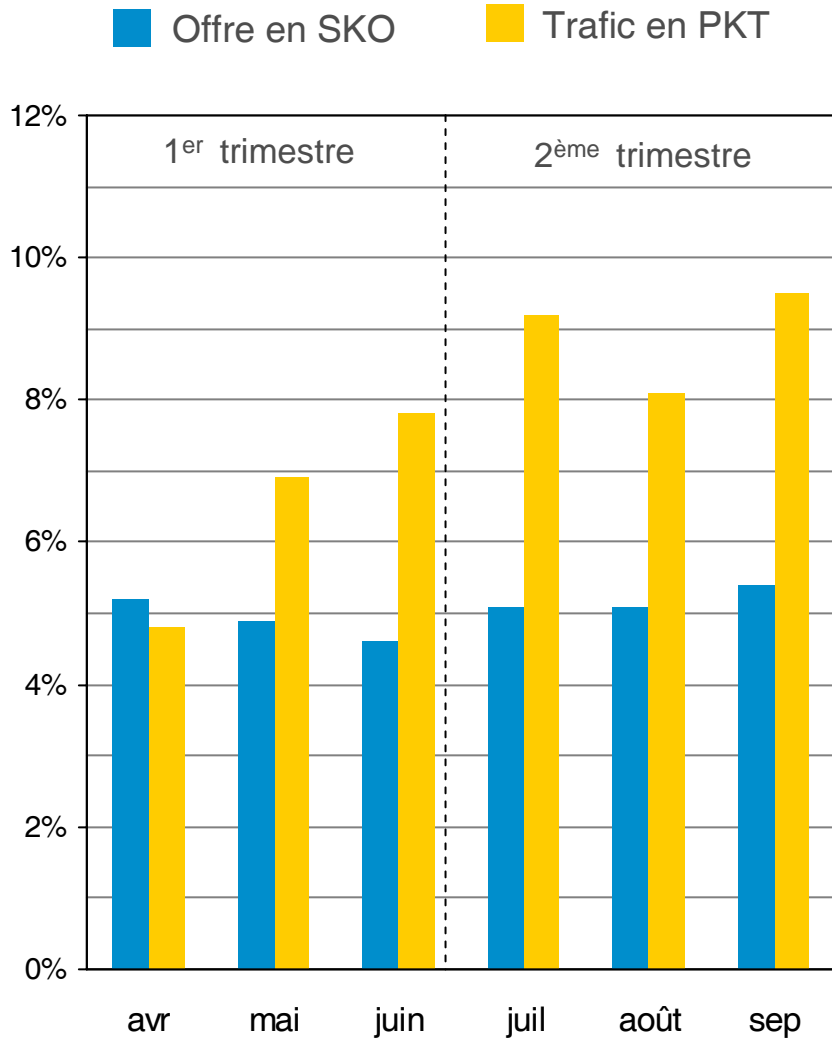
- ▶ Une activité internationale...
- ▶ ... de moins en moins dépendante de l'économie européenne

## ✦ Air France-KLM : excellente performance

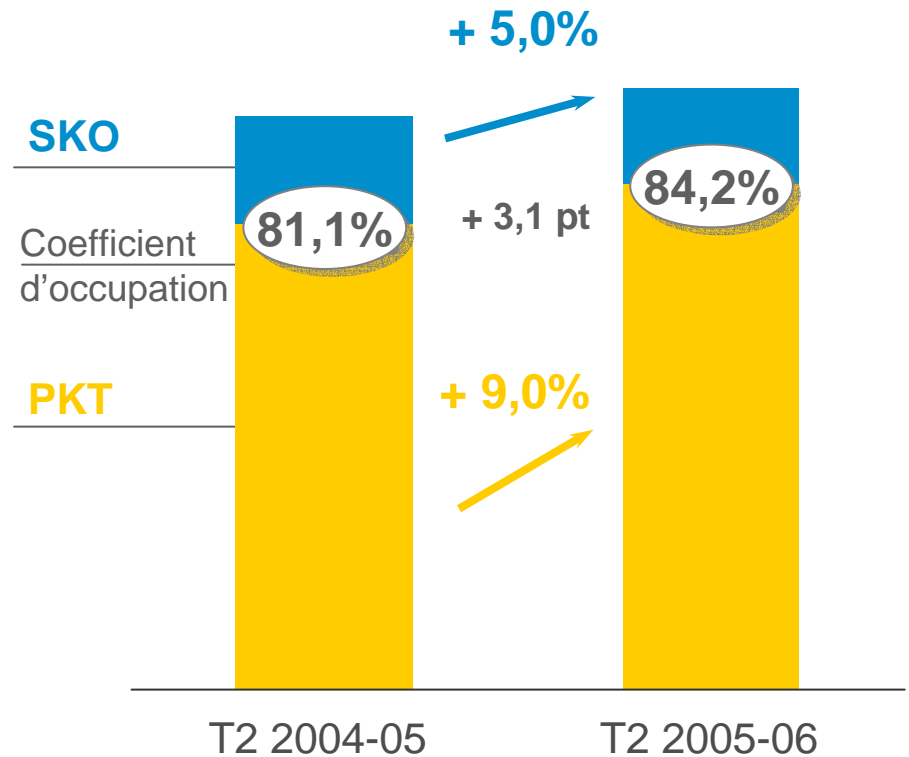
- ▶ Une hausse du trafic supérieure à l'offre
- ▶ Des coefficients d'occupation records
- ▶ Un renforcement du trafic affaires
- ▶ Une amélioration de la recette unitaire



# Une croissance du trafic encore plus marquée au 2<sup>ème</sup> trimestre



2<sup>ème</sup> trimestre



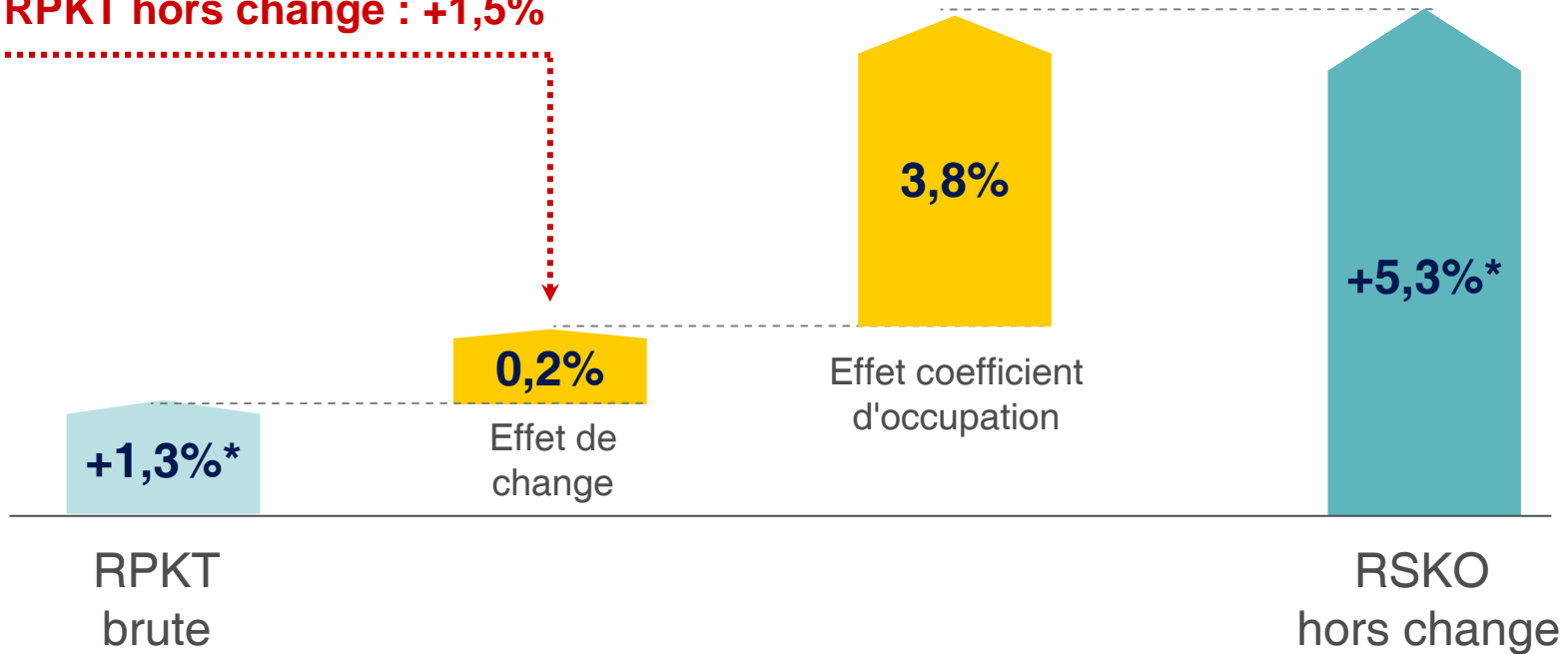
# Forte hausse de la recette unitaire...

2<sup>ème</sup> trimestre 2005-06

RPKT : 8,30 cts d'€

RSKO : 6,98 cts d'€

**RPKT hors change : +1,5%**



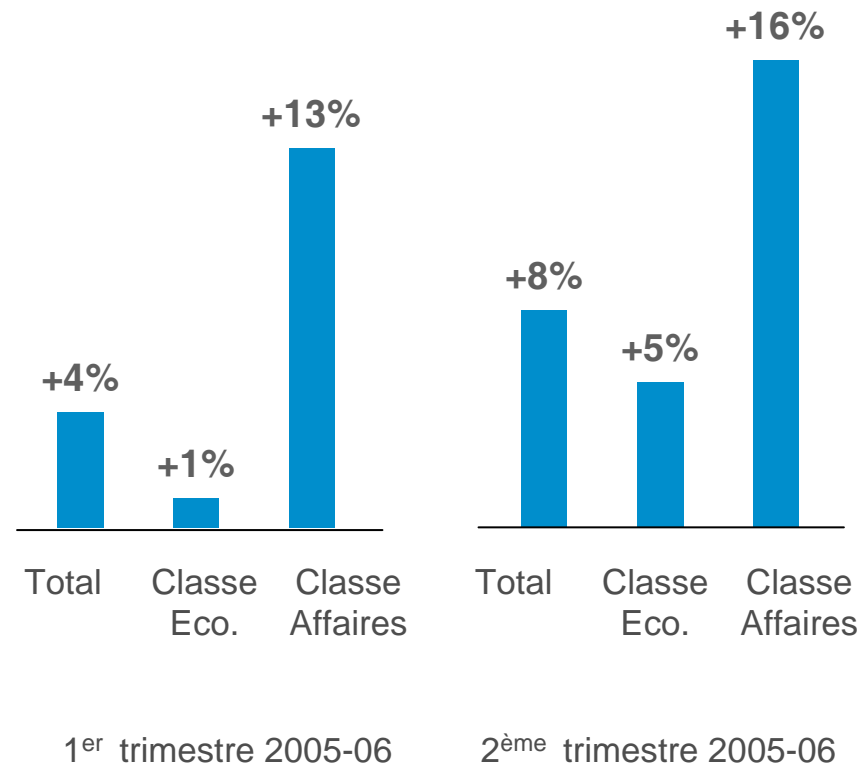
\* Hausse affaiblie par l'effet du passage à la commission zéro (environ 1,5 pt)

# ...avec une forte poussée de la haute contribution

■ RSKO hors change (total réseau)

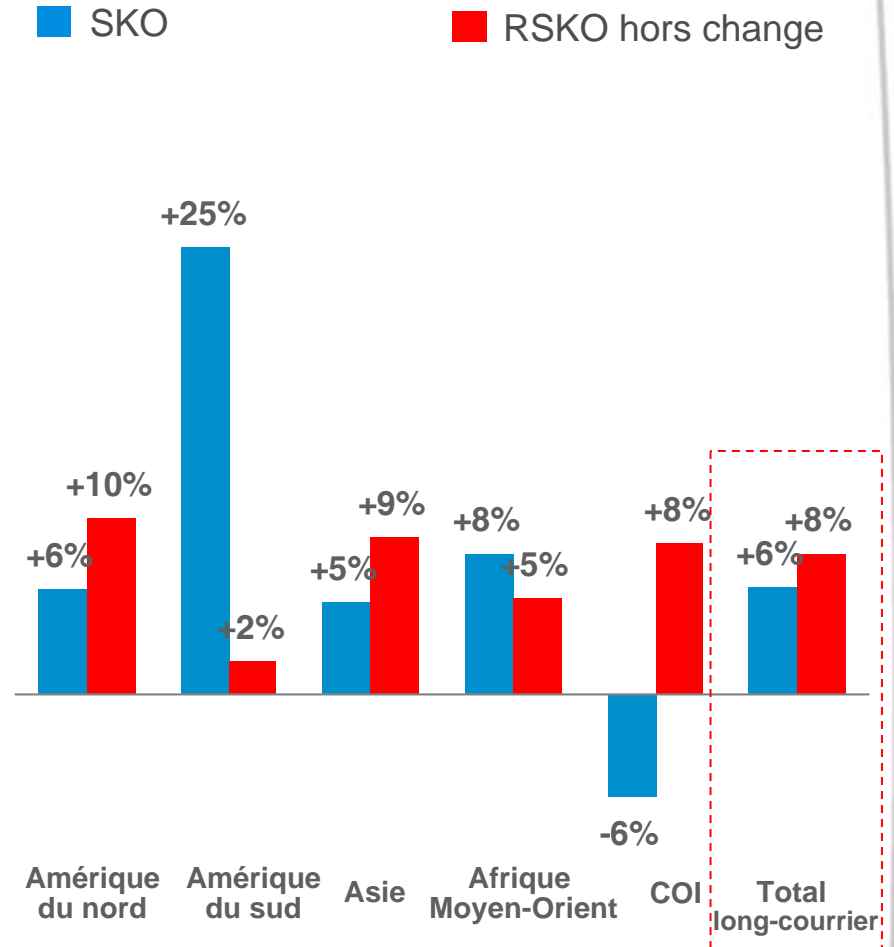
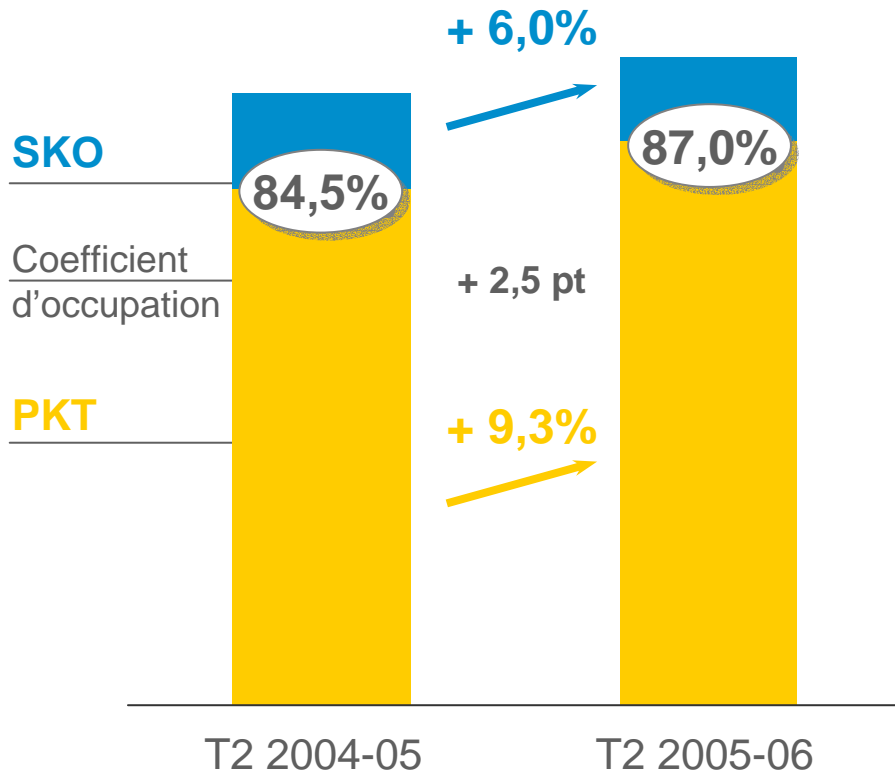


■ RSKO hors change (réseau long-courrier)



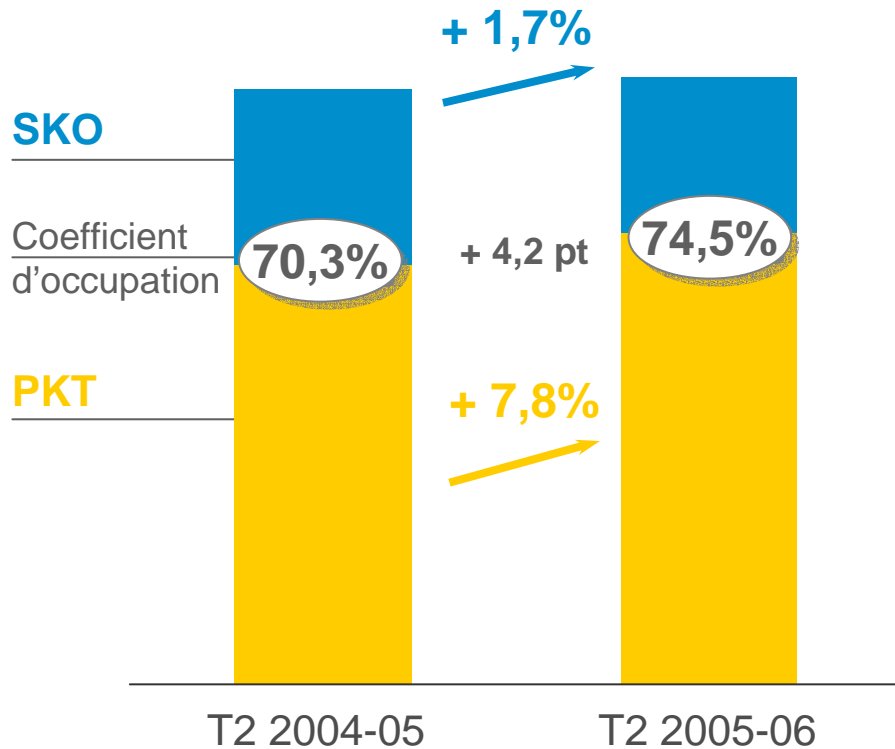
# Des niveaux records sur le long-courrier...

## Réseau long-courrier

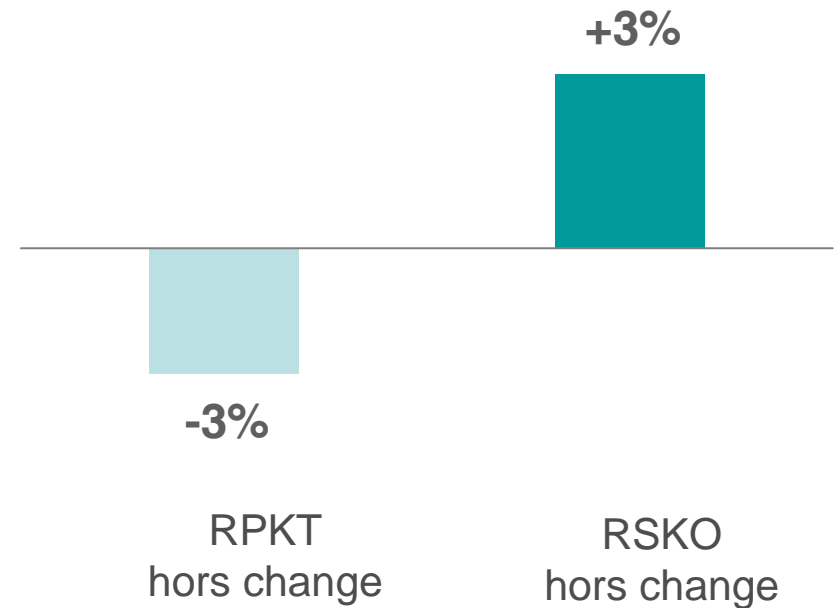


# ...et une excellente performance du réseau européen

## Réseau moyen-courrier (y/c France)

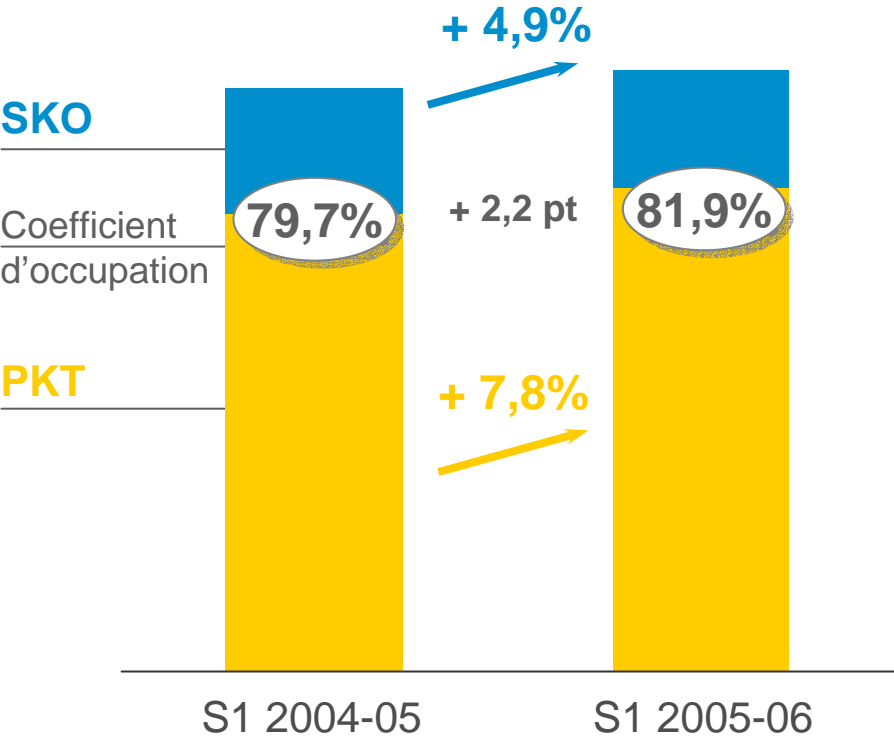


## Recettes unitaires (2<sup>ème</sup> trimestre)

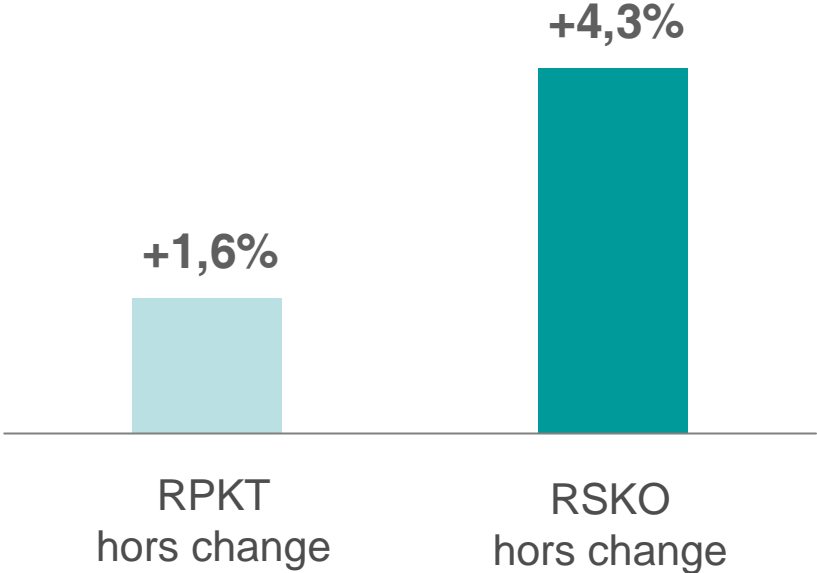


# Excellent premier semestre

## Total réseaux



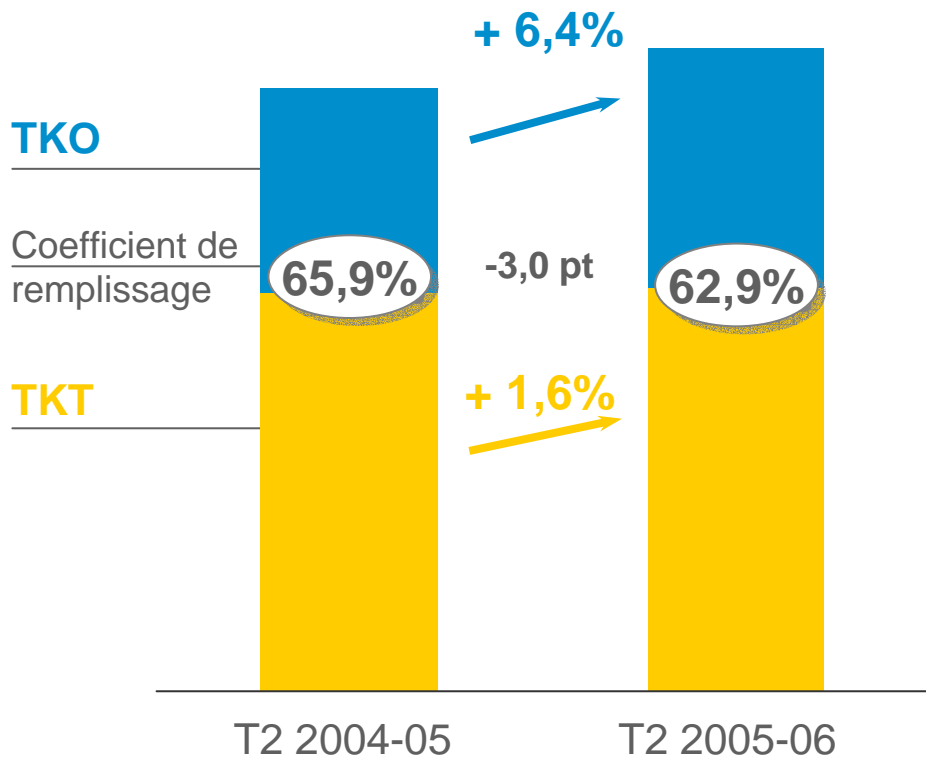
## Recettes unitaires (1<sup>er</sup> semestre)



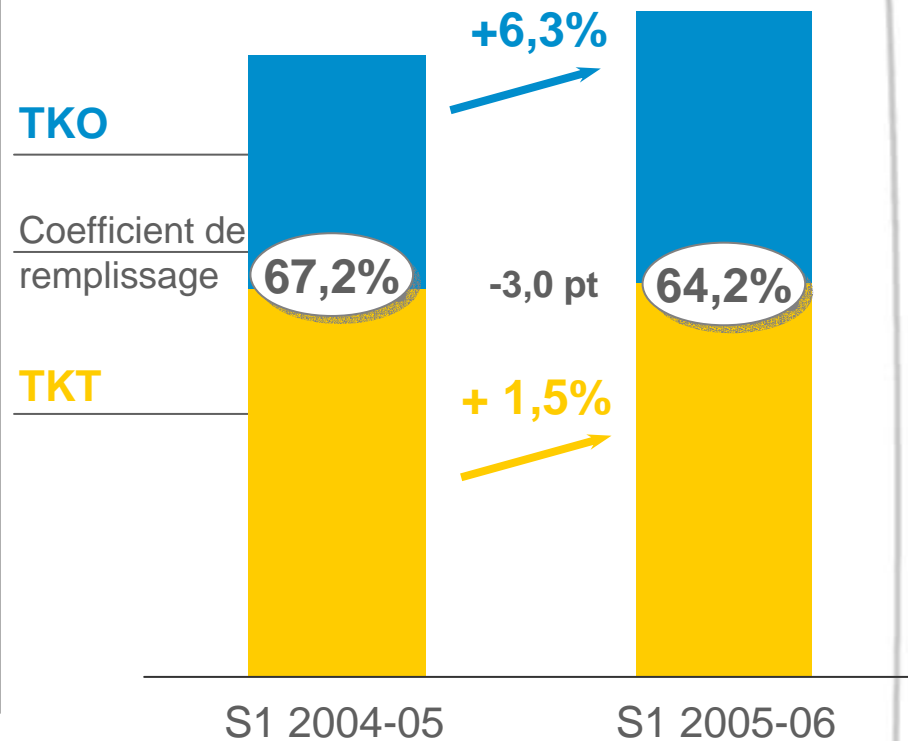
- ✦ Air France-KLM : une performance satisfaisante...
  - ▶ Une faiblesse de l'activité...
  - ▶ ...compensée par une forte hausse du yield
  
- ✦ ...dans un environnement peu porteur
  - ▶ Une demande mondiale soutenue
  - ▶ Une faiblesse des exportations européennes
  - ▶ Un renforcement de la concurrence

# Une faiblesse de l'activité...

## 2<sup>ème</sup> trimestre



## 1<sup>er</sup> semestre





# ...compensée par une forte progression du yield

## 2<sup>ème</sup> trimestre

Effet change  
Effet coefficient  
de remplissage

1%

5,0%

+11,2%

+5,2%

RTKT  
brute

RTKO  
hors change

## 1<sup>er</sup> semestre

Effet coefficient  
de remplissage

1%

4,8%

+8,4%

+4,5%

RTKT  
brute

RTKO  
hors change

**AIR FRANCE KLM**

**Des résultats  
en forte hausse**

**Philippe Calavia**



# Forte hausse des résultats au 2<sup>ème</sup> trimestre

en m€	30 sep 2005	30 sep 2004	variation
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>5 636</b>	<b>5 116</b>	<b>+10,2%</b>
Charges d'exploitation courantes	(5 108)	(4 777)	+7,0%
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>528</b>	<b>339</b>	<b>+55,8%</b>
<i>Marge d'exploitation</i>	<i>9,4%</i>	<i>6,6%</i>	<i>+2,8 pt</i>
<i>Marge d'exploitation ajustée*</i>	<i>10,3%</i>	<i>7,7%</i>	<i>+2,6 pt</i>
Autres produits et charges non courants	533	13	ns
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>	<b>1 061</b>	<b>352</b>	ns
Coût de l'endettement financier net	(54)	(46)	
Impôts	(240)	(142)	
<b>Résultat net part du groupe</b>	<b>717</b>	<b>195</b>	ns

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

# Des charges d'exploitation maîtrisées

2<sup>ème</sup> trimestre 2005-06  
en m€

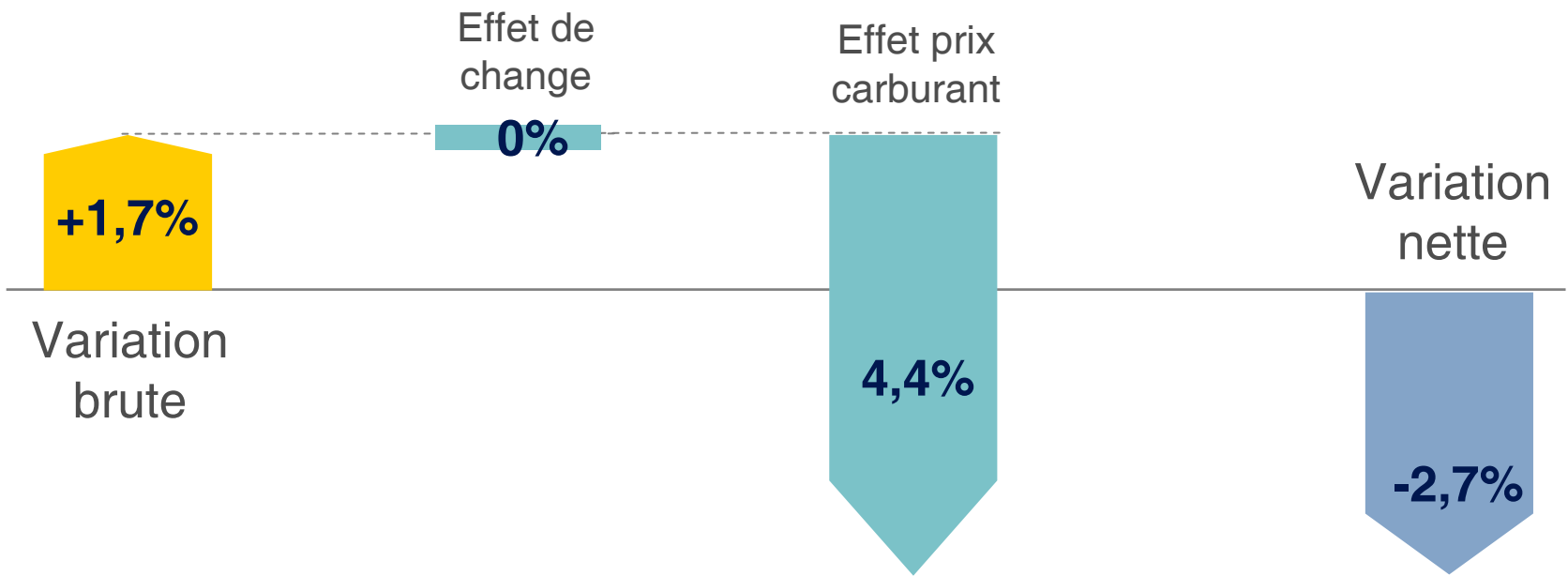
## Charges d'exploitation courantes hors carburant

			<b>ESKO</b>	<b>+5,2%</b>
			<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>+10,2%</b>
				<b>+3,1%</b>
Carburant	908			+29,0%
Charges de personnel	1 541			+4,1%
Amortissements et provisions	458			+12,5%
Redevances aéronautiques	417			+5,3%
Frais commerciaux	321	-14,6%		
Loyers opérationnels	154			-1,3%
Autres	1 308			+4,1%
<b>Total charges d'exploitation courantes</b>	<b>5 108</b>			<b>+7,0%</b>

# Baisse des coûts unitaires à change et pétrole constants

2<sup>ème</sup> trimestre

Coûts unitaires à l'ESKO : 6,02 cts d'€



# Très bonne performance au 1<sup>er</sup> semestre

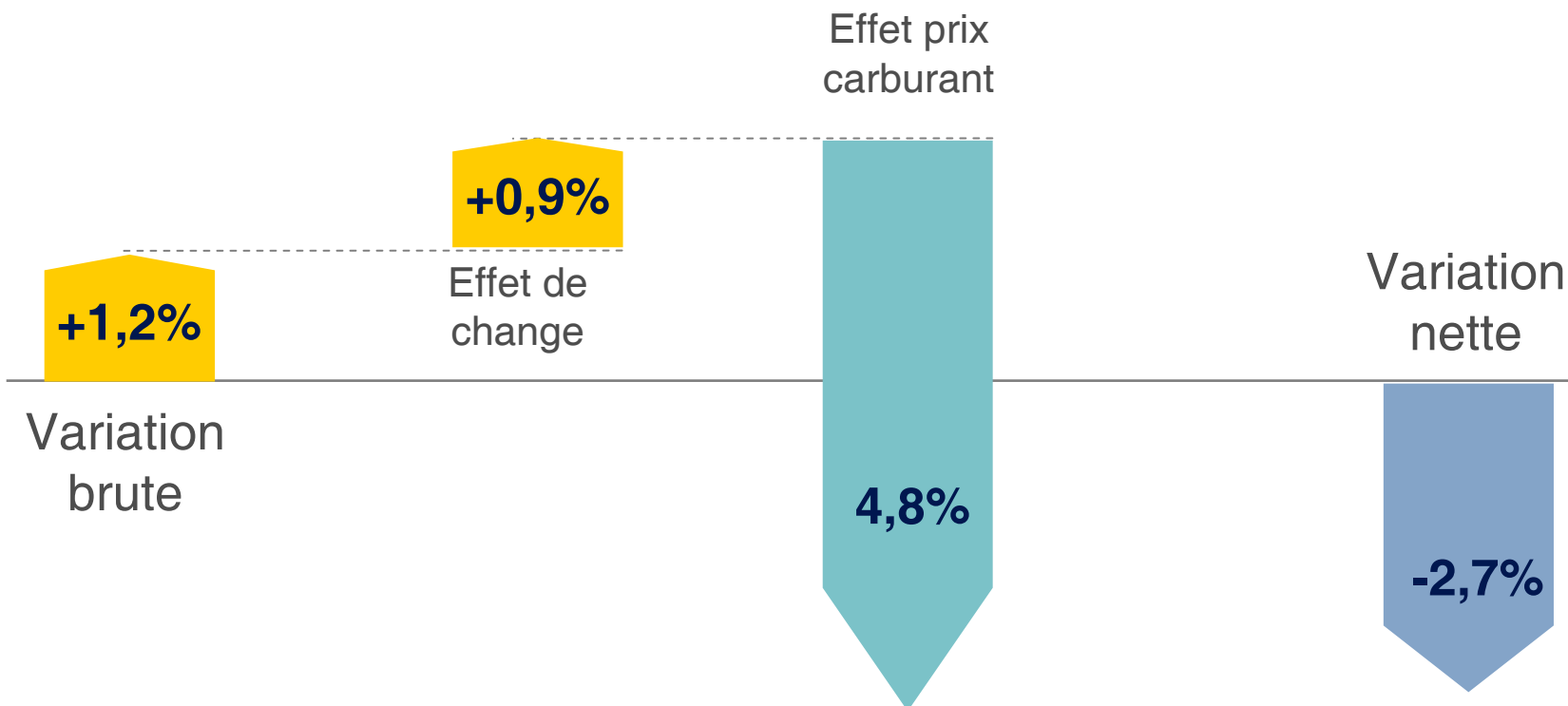
en m€

	30 sep 2005	30 sep 2004	variation
<b>Chiffre d'affaires</b>	10 822	10 026	+7,9%
Charges d'exploitation courantes	(10 072)	(9 514)	+5,9%
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>750</b>	<b>512</b>	<b>+46,5%</b>
<i>Marge opérationnelle</i>	6,9%	5,1%	+1,8 pt
<i>Marge opérationnelle ajustée*</i>	7,9%	6,1%	+1,8 pt
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>	<b>1 289</b>	<b>976</b>	+32,1%
Coût de l'endettement financier net	(114)	(111)	
Impôts	(292)	(181)	
<b>Résultat net part du groupe</b>	<b>829</b>	<b>708</b>	<b>+17,1%</b>

# Baisse des coûts unitaires à change et pétrole constants

1<sup>er</sup> semestre 2005-06

Coûts unitaires à l'ESKO : 6,09 cts d'€

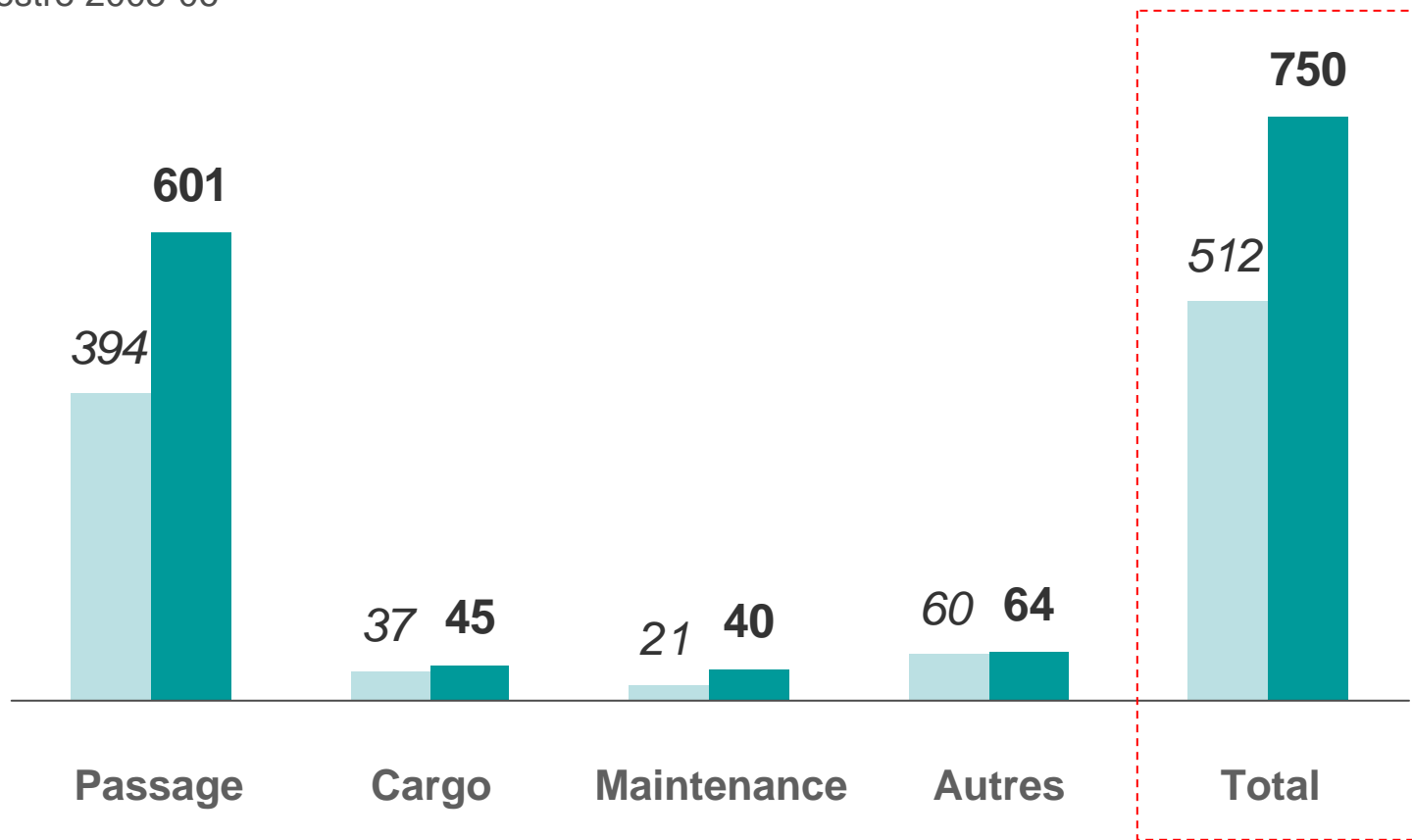


# Contribution positive de l'ensemble des secteurs

Résultat d'exploitation (en m€)

■ 1<sup>er</sup> semestre 2004-05

■ 1<sup>er</sup> semestre 2005-06

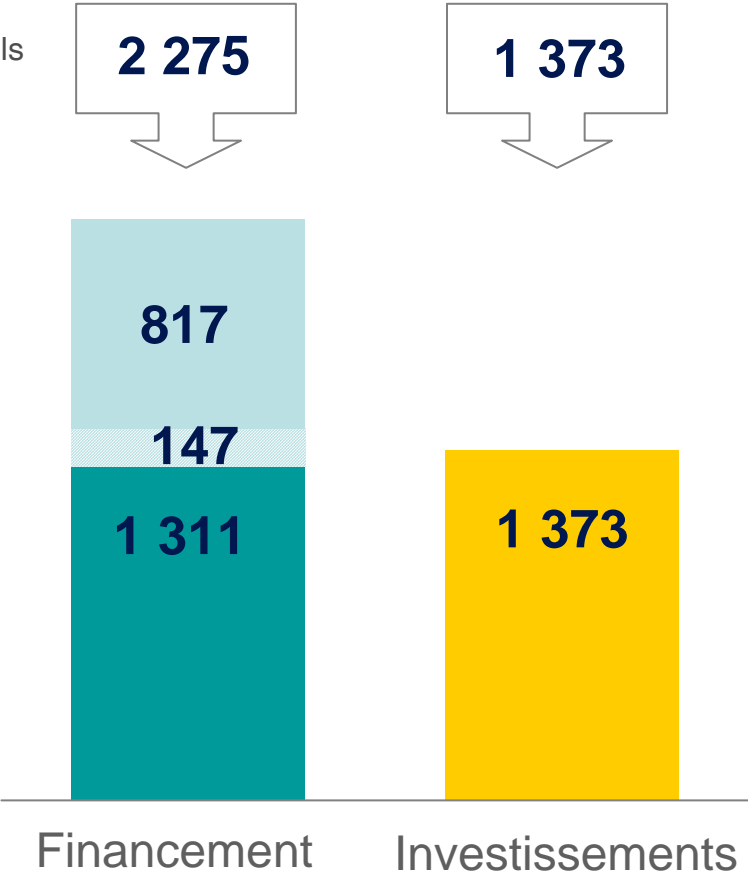




# Des investissements largement autofinancés

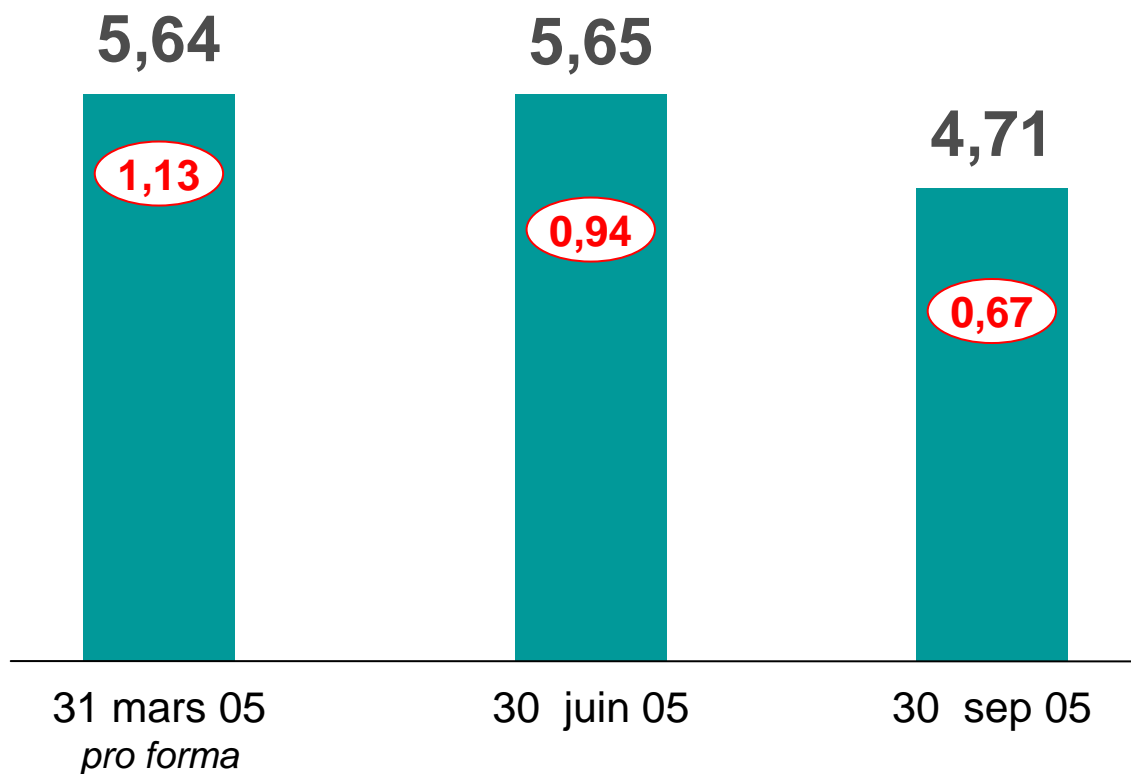
1<sup>er</sup> semestre 2005-06

- Trésorerie nette Amadeus
- Cessions aéronautiques
- Cash flow d'exploitation
- Investissements corporels et incorporels



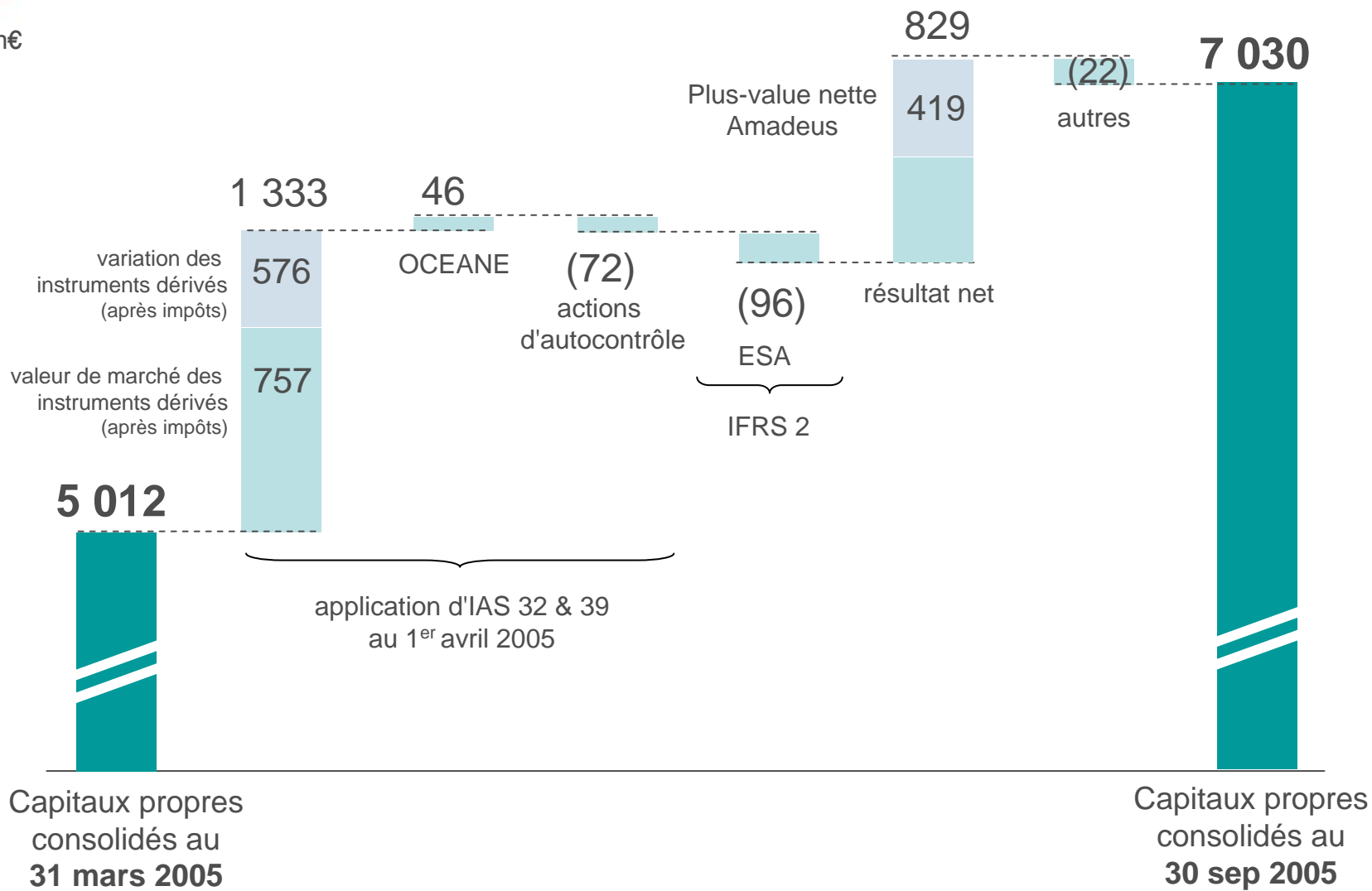
# Amélioration significative de la structure financière

■ Endettement net    x Ratio dette nette / fonds propres



# Évolution des capitaux propres

en m€



# La fusion Air France-KLM : un avantage compétitif durable

Jean-Cyril Spinetta

Leo van Wijk



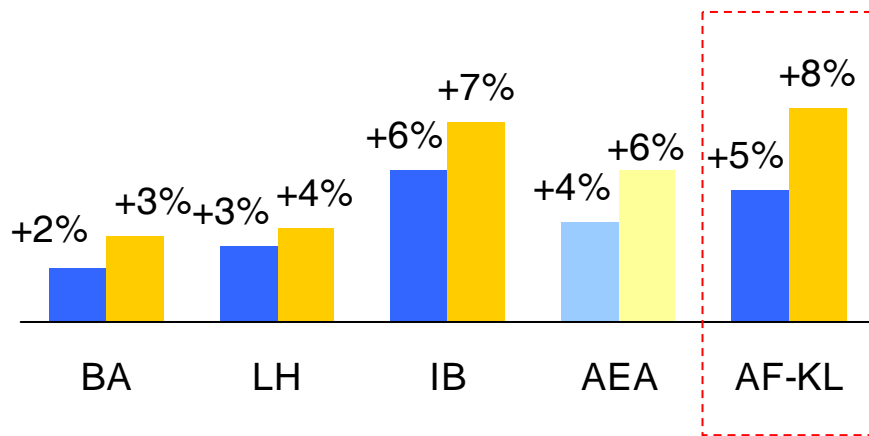
# La fusion Air France-KLM :

- ✦ Un avantage compétitif durable...
- ✦ ...renforcé par nos efforts en matière de contrôle des coûts...
- ✦ ...favorisant la poursuite de notre stratégie de croissance rentable

# Dans une conjoncture favorable, Air France-KLM a fait mieux que le secteur

1<sup>er</sup> semestre 2005-06

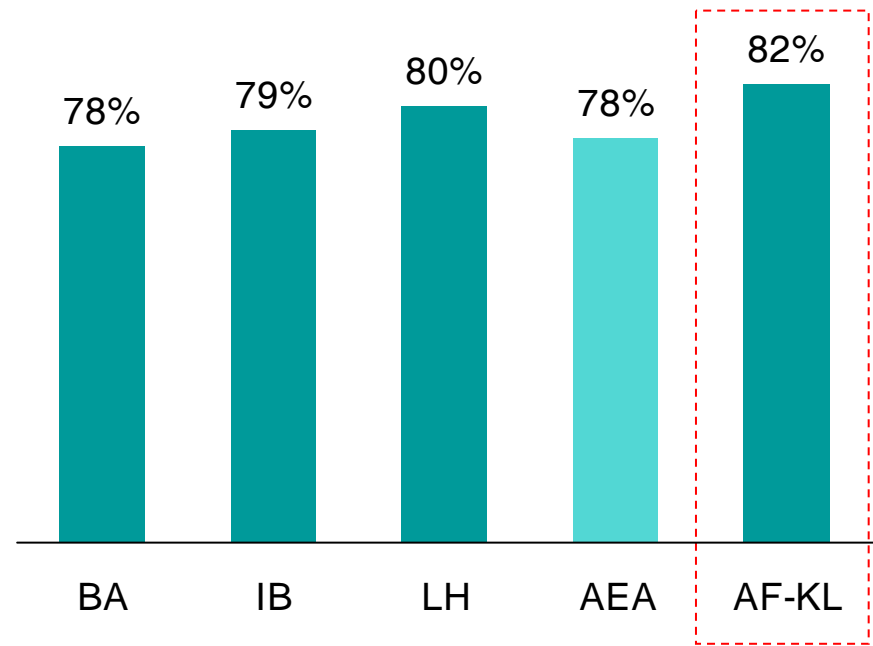
■ Offre en SKO ■ Trafic en PKT



source : AEA

1<sup>er</sup> semestre 2005-06

Coefficient d'occupation



source : AEA

# Une offre unique en termes de destinations, d'horaires et de tarifs...

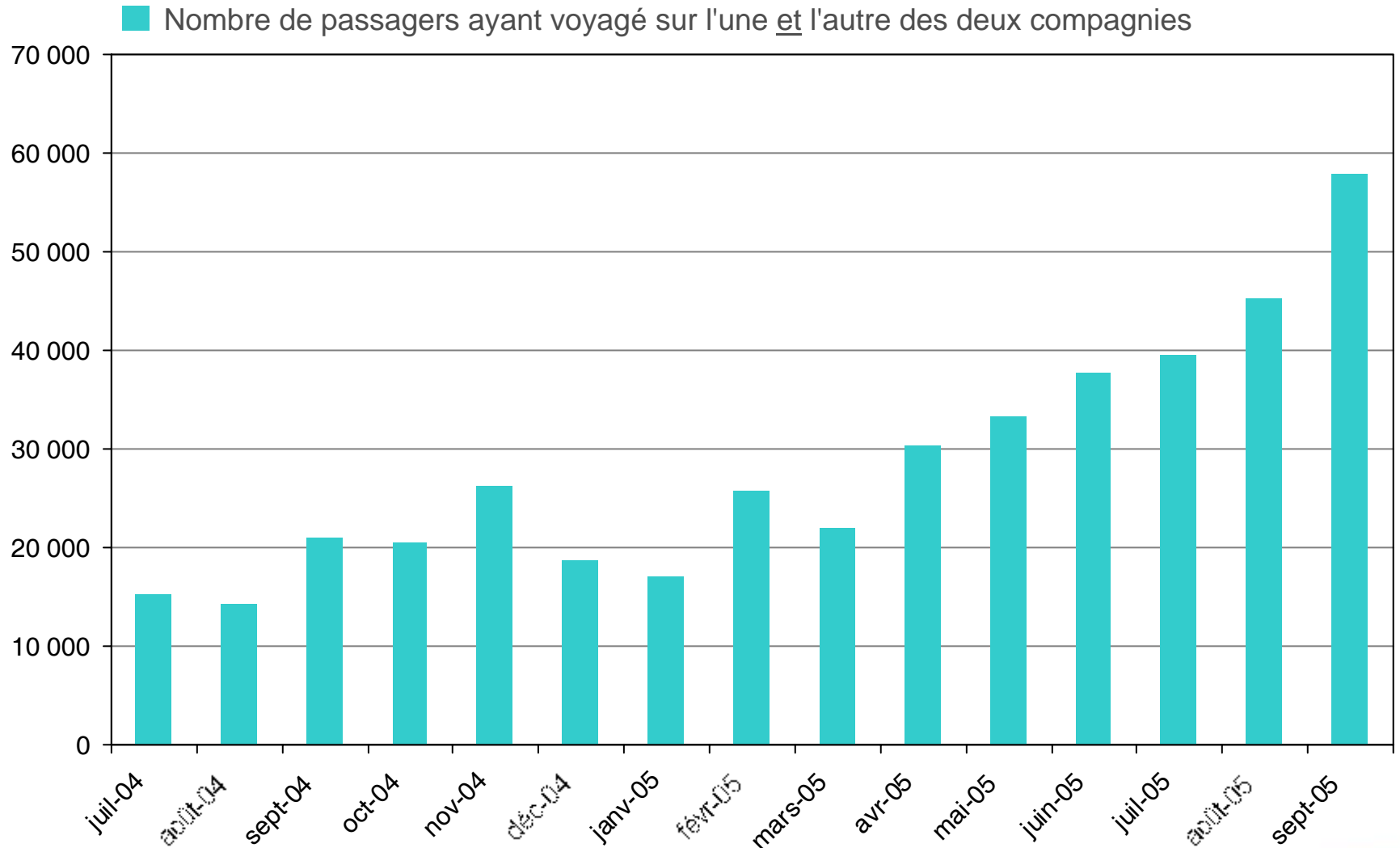
- ✦ Un réseau complémentaire...
- ✦ ...avec une offre élargie en termes d'horaires
  - ▶ New York : 11 vols quotidiens
  - ▶ Washington : 4 vols quotidiens
  - ▶ Montréal : 4 vols quotidiens
  - ▶ Sao Paulo : 2 vols quotidiens
  - ▶ Tokyo : 4 vols quotidiens
  - ▶ Beijing : jusqu'à 4 vols quotidiens
  - ▶ Dubaï : jusqu'à 3 vols quotidiens
  - ▶ Johannesburg : 2 vols quotidiens
- ✦ ...grâce à la combinaison tarifaire

## ...et une coordination commerciale efficace

- ✦ **Marchés domestiques** → 1 organisation
- ✦ **Marchés complémentaires** → 1 organisation
- ✦ **Marchés coordonnés** → **Coordination**
  - ▶ Bureaux et agents généraux communs dans 47 délégations
  - ▶ Comptoirs de vente communs dans 23 aéroports
  - ▶ Contrats d'assistance aéroportuaires communs dans 65 escales
  - ▶ Contrats de catering communs dans 20 escales
- ✦ **Marchés tests** → 1 management
  - ▶ Exemple du Brésil
    - ▶ Hausse des recettes de 41% (hors change) au 1<sup>er</sup> semestre
    - ▶ Amélioration des coûts de ventes de 14% (hors change)



# La combinaison tarifaire : optimisation de la stratégie multi-hubs



# Flying Blue : consolidation du réseau et de la base clients

- ✦ Juin 2005 : lancement du programme de fidélisation commun d'Air France-KLM (10 millions d'adhérents)
- ✦ Octobre 2005 : 505 000 nouveaux adhérents

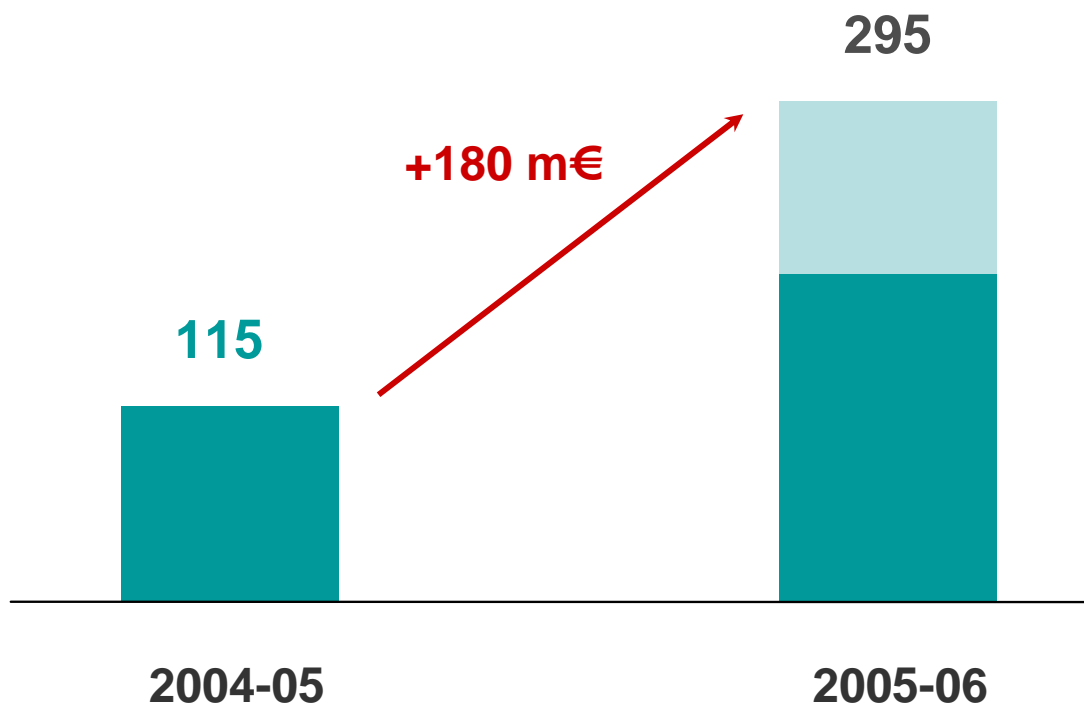


35 m€ de recettes additionnelles attendues dès 2005-06  
12 m€ de réduction de coûts en 2006-07

# Forte accélération des synergies dès la deuxième année

en m€

- Synergies générées au 30 septembre 2005
- Prévisions

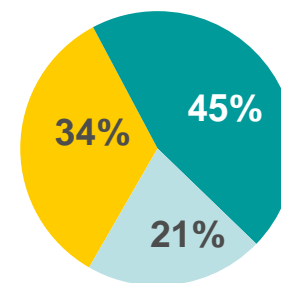
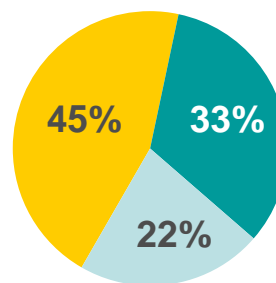


# Des sources de synergies pour les années à venir

en m€

	2005-06	→	2008-09
Réseau	59		97
Revenu management	112		180
Commercial	33		98
Cargo	27		50
Maintenance	25		76
Informatique	10		73
Autres	29		36
<b>Total synergies</b>	<b>295</b>	<b>→</b>	<b>610</b>

- Recettes
- Coûts
- Réseau

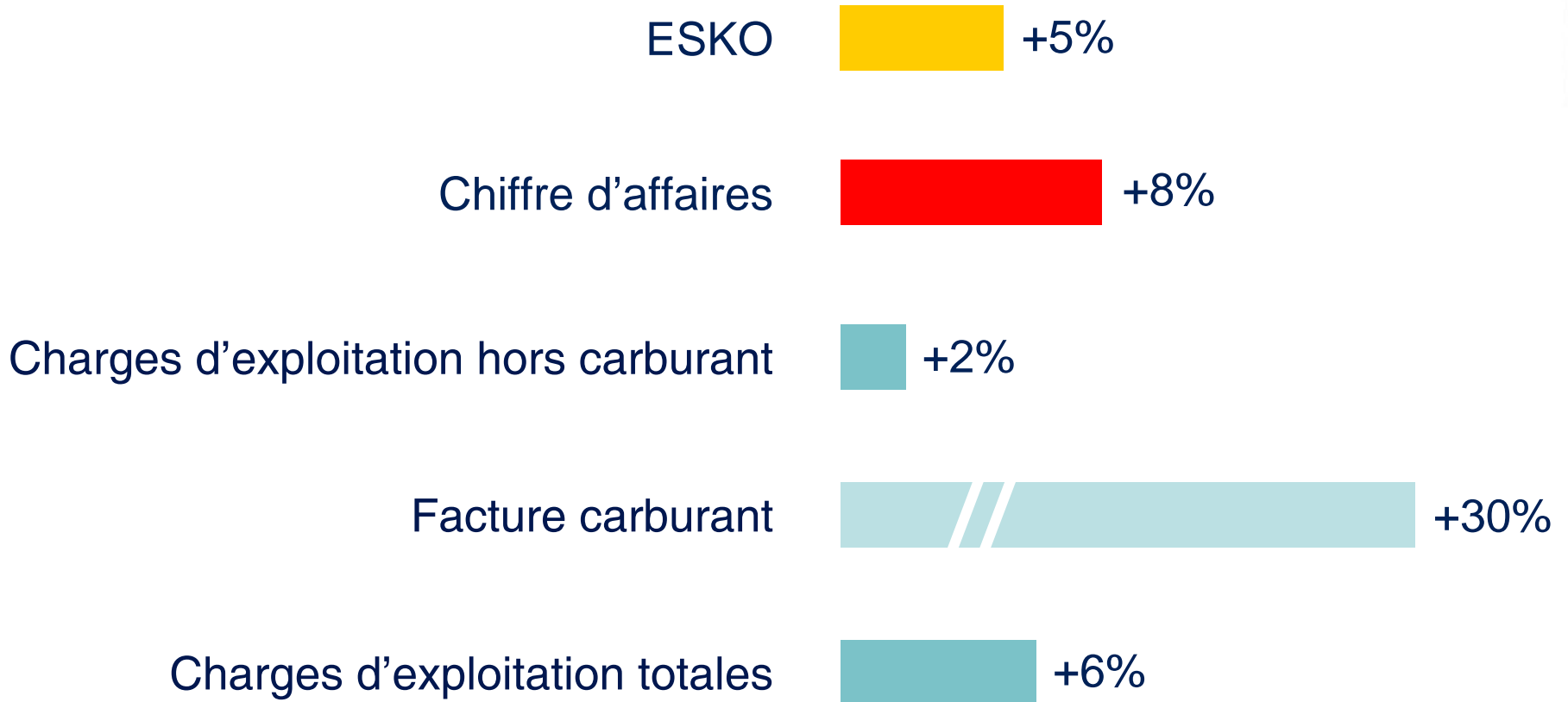


# La fusion Air France-KLM :

- ✦ Un avantage compétitif durable...
- ✦ ...renforcé par nos efforts en matière de contrôle des coûts...
- ✦ ...favorisant la poursuite de notre stratégie de croissance rentable

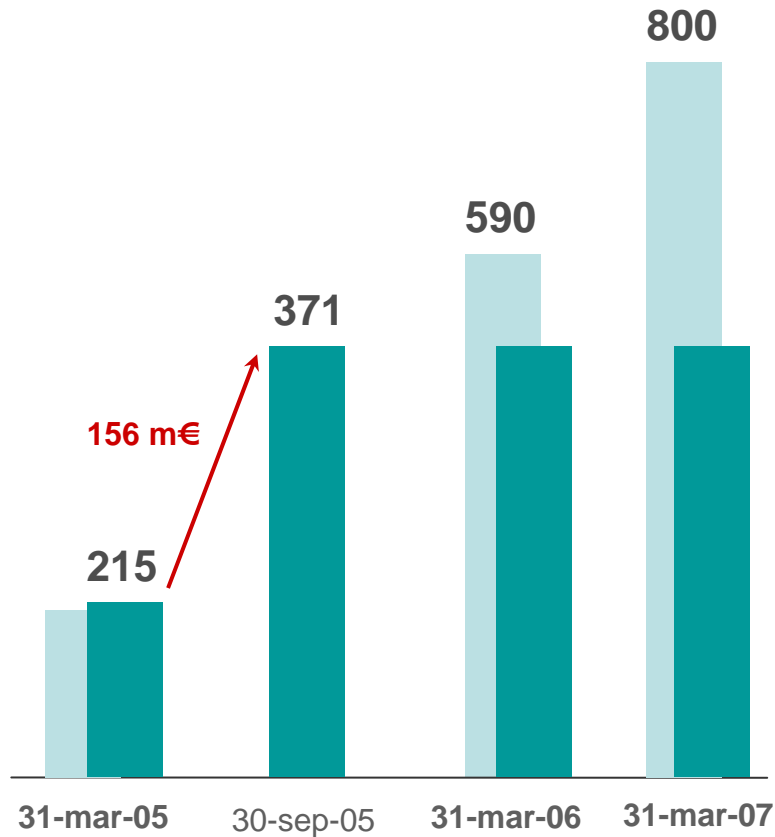
# Des charges d'exploitation maîtrisées

1<sup>er</sup> semestre 2005-06

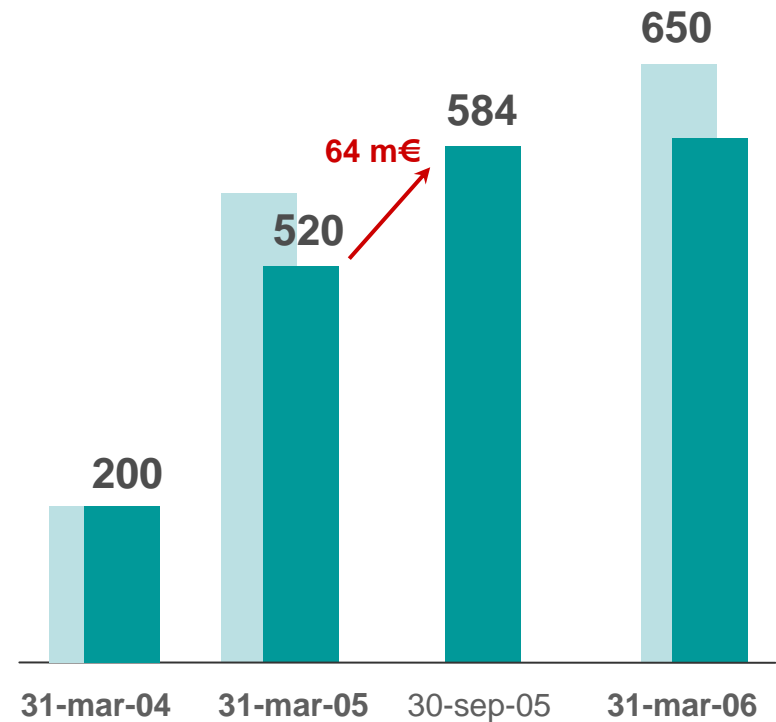


# Des efforts continus en matière de contrôle des coûts

■ Objectif (en m€) ■ Réalisé (en m€)



Plan d'économies Air France

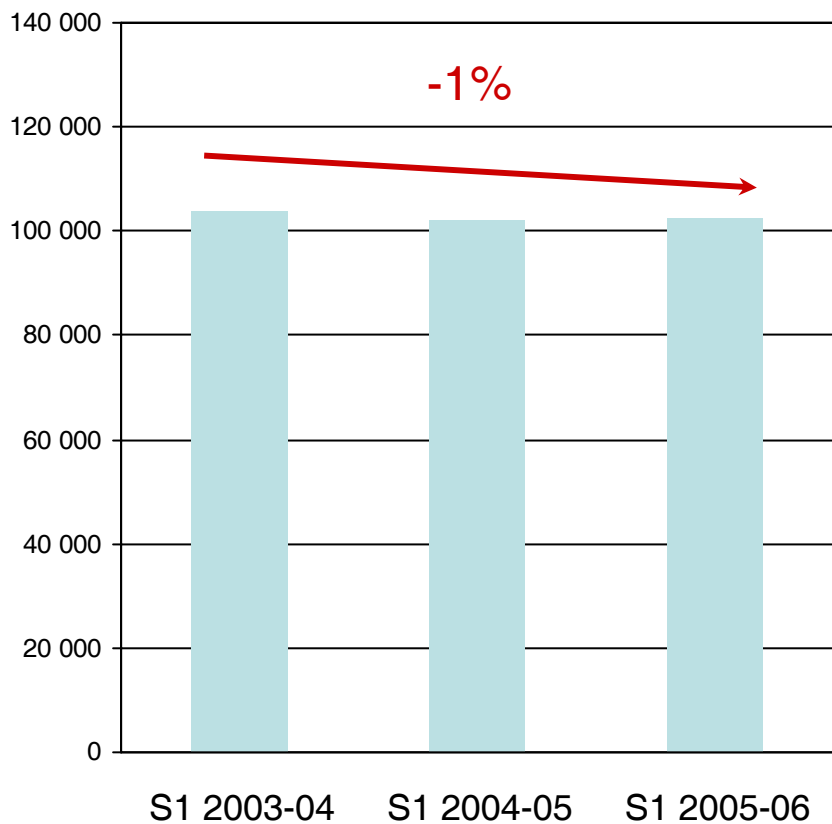


Plan d'économies KLM\*

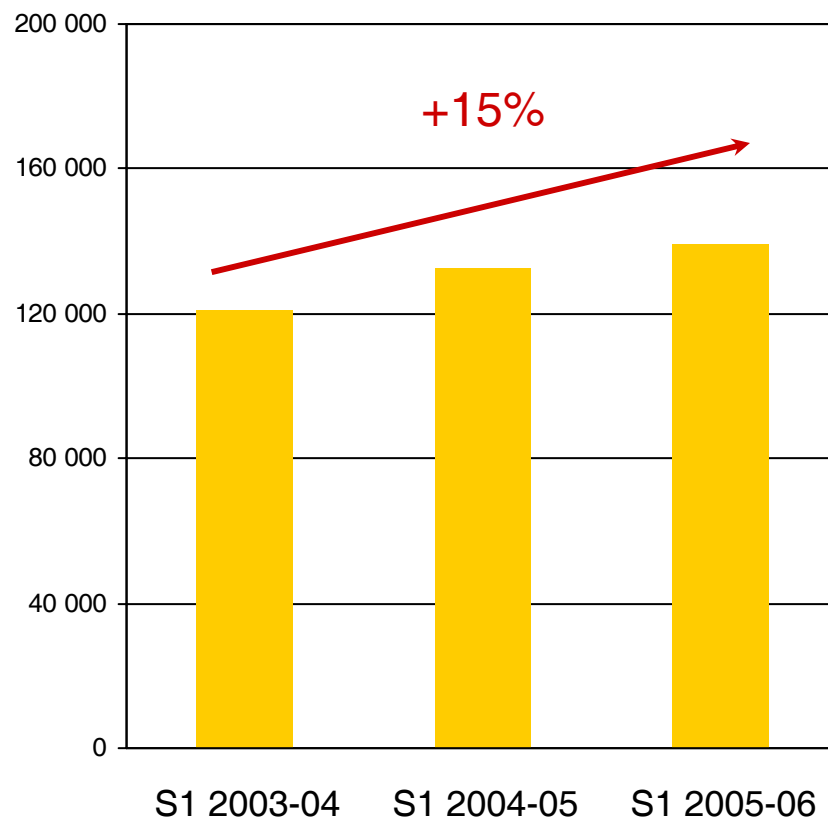
\* hors effet commission zéro

# Amélioration de la productivité

## Effectifs en équivalent plein temps



## Production en ESKO





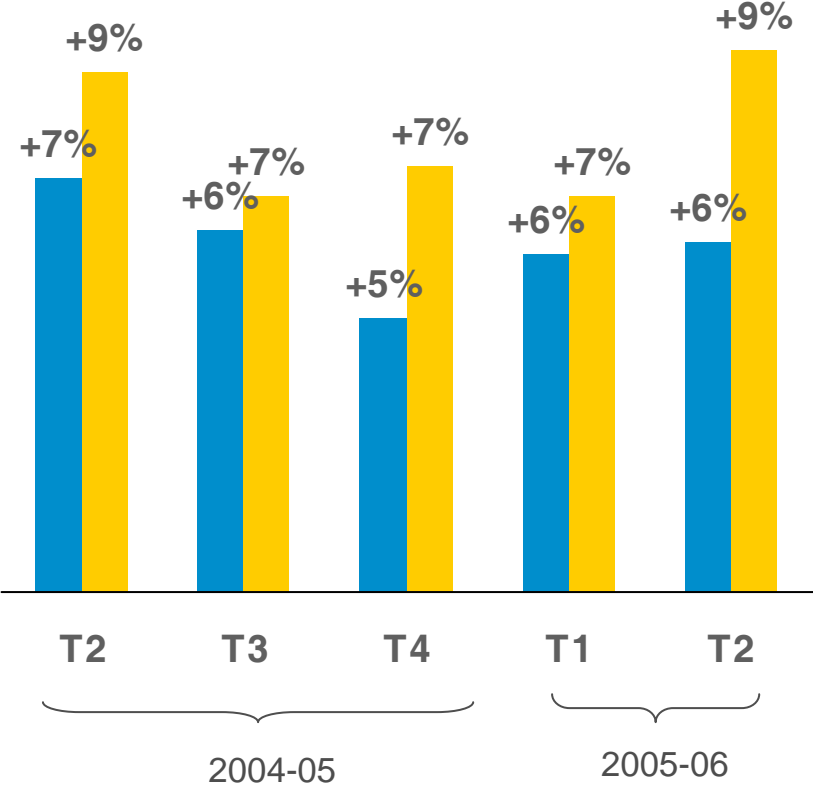
# La fusion Air France-KLM :

- ✦ Un avantage compétitif durable...
- ✦ ...renforcé par nos efforts en matière de contrôle des coûts...
- ✦ ...favorisant la poursuite de notre stratégie de croissance rentable

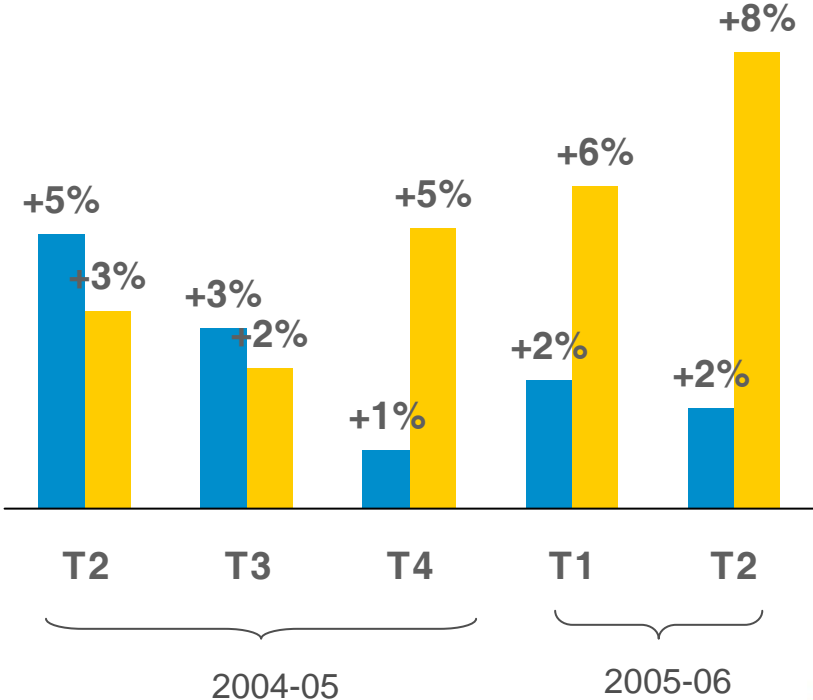
# Une croissance axée sur le long-courrier

■ Offre en SKO    ■ Trafic en PKT

### Réseau long-courrier

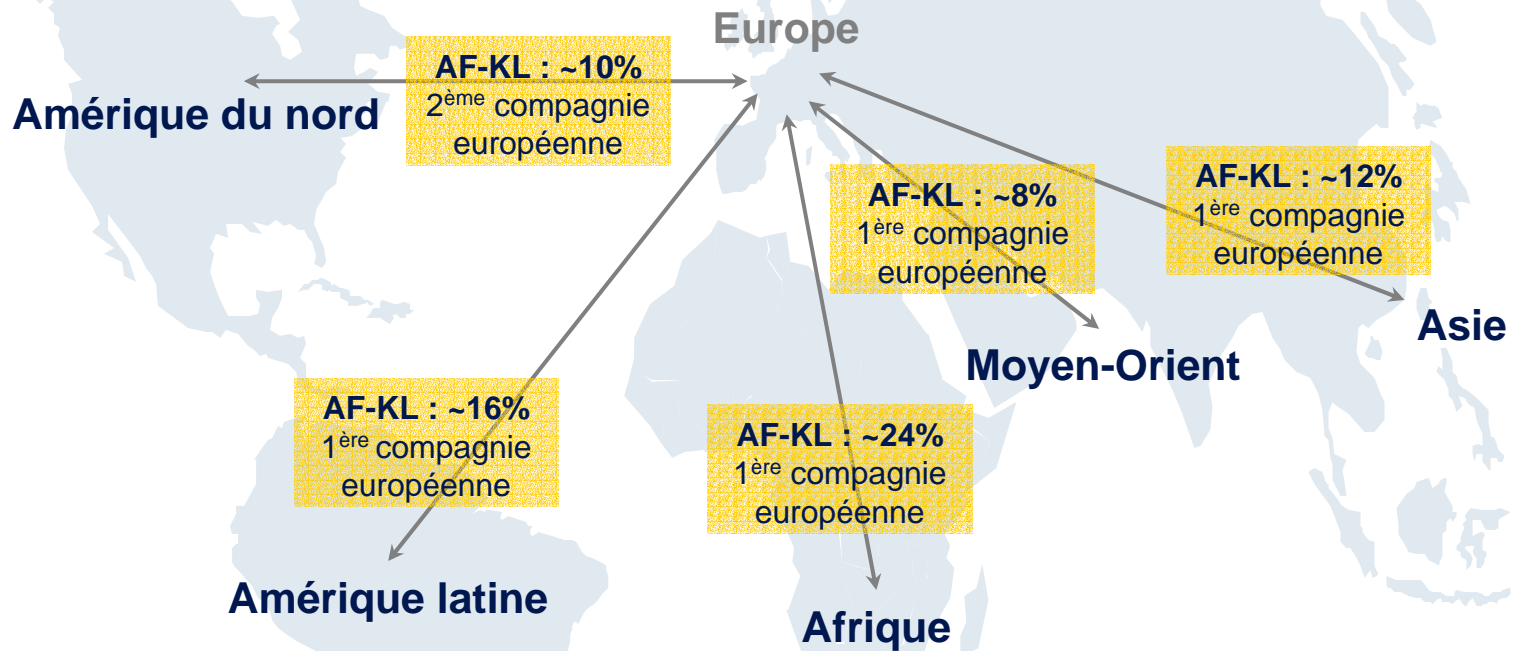


### Réseau moyen-courrier



# Air France-KLM : leader européen sur les principaux marchés...

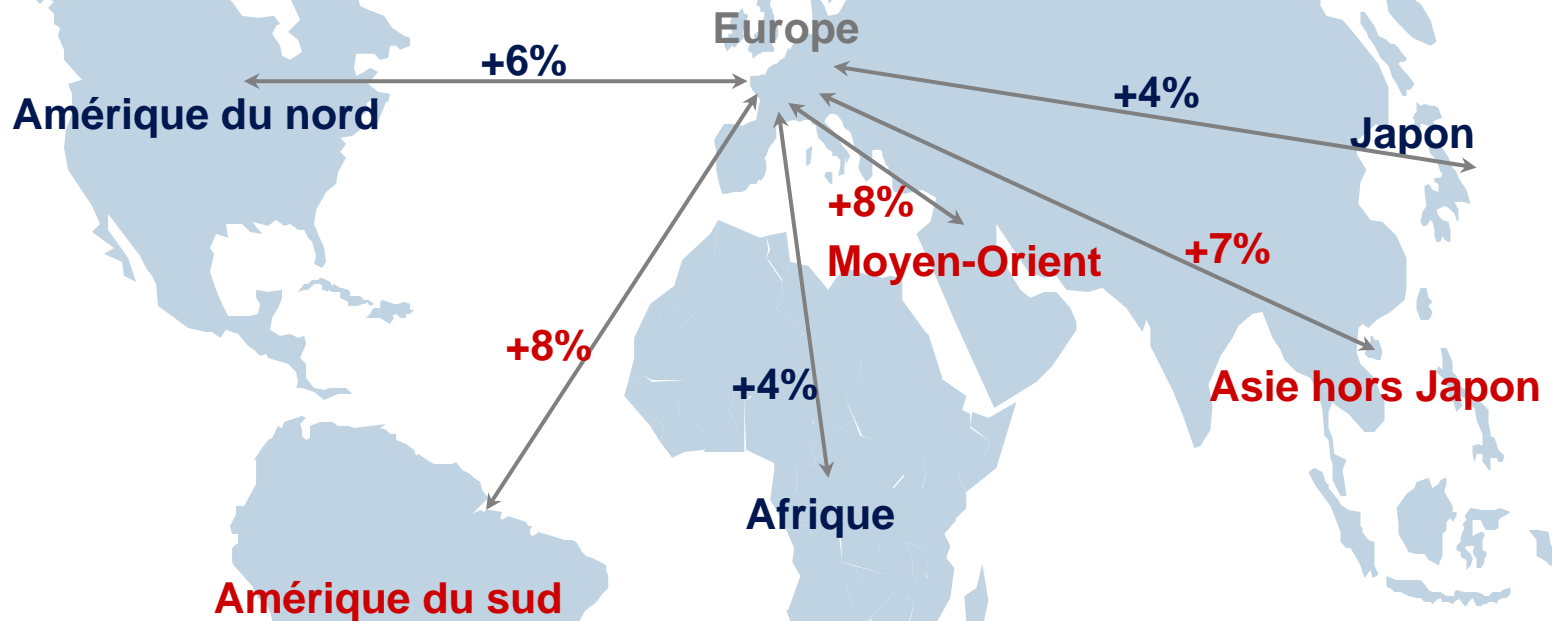
Part d'offre sur les routes  
Europe-Long-courrier



Source : bande OAG semaine 37 (été 2005) – vols directs operating

...à fort potentiel de croissance...

**Prévision de croissance économique mondiale**  
croissance moyenne annuelle 2006-2010: **>3%\***



**Demande naturelle de/vers l'Europe**  
croissance moyenne annuelle 2006-2010: **~ +6%\***

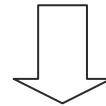
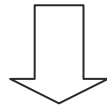
\* Estimations Air France-KLM d'évolution de la demande basée sur les prévisions de PIB de Global Insights

...et sans surcapacité

## Offre Europe – long-courrier (2006-2010)

Compagnies européennes  
+4-5% par an

Compagnies bout de ligne  
+6-7% par an

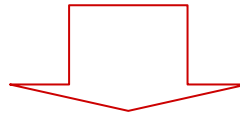


Industrie Europe-long-courrier  
+6% par an

# Air France-KLM : une croissance qui répond à la demande...

Air France-KLM  
croissance moyenne annuelle 2006-10

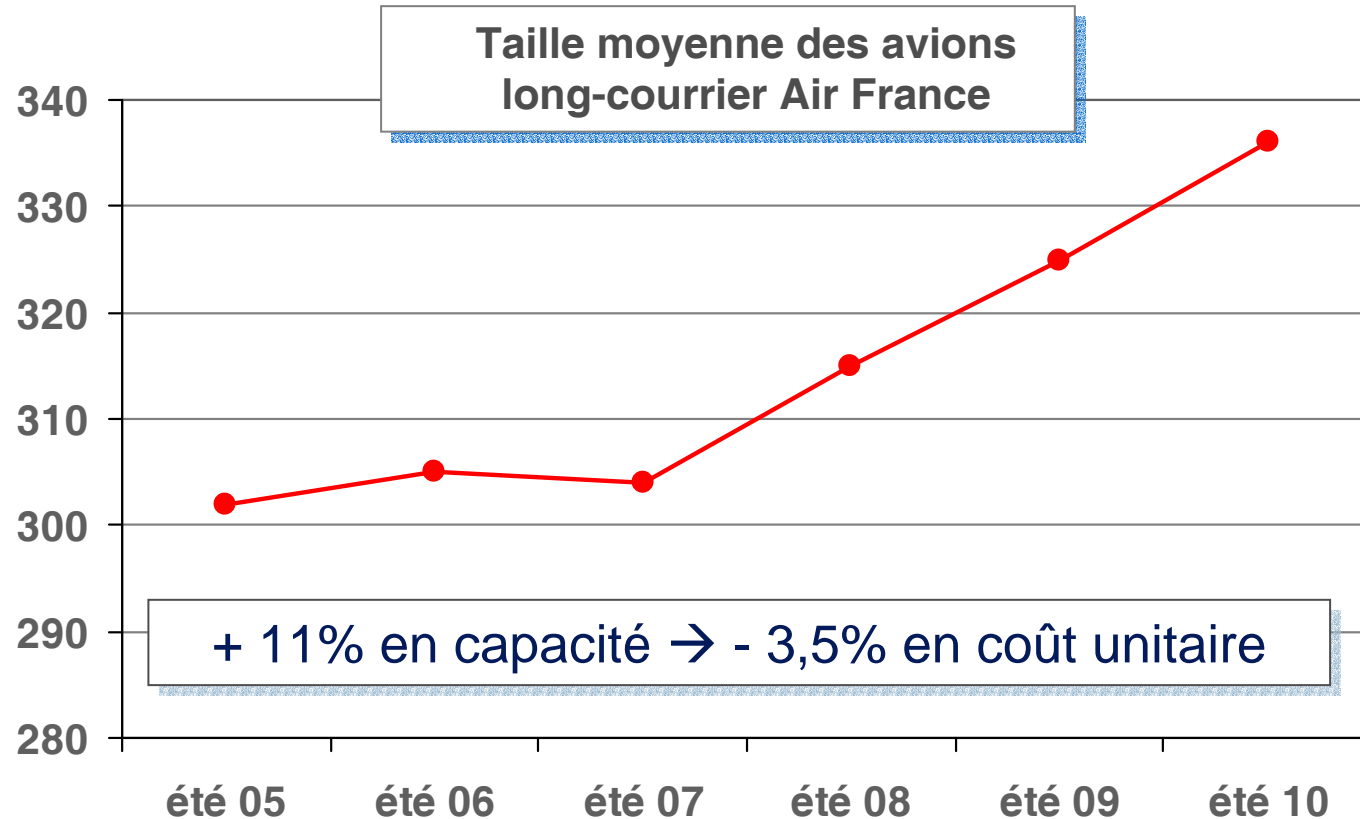
<b>Long-courrier</b> +5%	<b>Moyen-courrier</b> +2-3%	<b>Total</b> +4-5%
-----------------------------	--------------------------------	-----------------------



- + Un développement axé sur les zones en forte croissance offrant un potentiel d'amélioration des marges
  - ▶ Asie
  - ▶ Amérique latine
  - ▶ Moyen-Orient
  - ▶ Europe de l'Est

# ...et qui s'accompagne d'une amélioration des coûts unitaires

- ✦ La croissance se fera davantage par la **capacité des avions** (A380 et B777-300) que par des fréquences supplémentaires...
- ✦ ...avec une **réduction du coût unitaire**



# La modernisation de la flotte : une forte amélioration de la rentabilité attendue

	Économies de carburant
+ Remplacement des B747-300 par des B777-300ER sur le réseau AF	26%
+ Remplacement des B737-300 et 400 par des B737 Next Generation chez KLM	8%
+ Coût carburant par siège de l'A380 par rapport au B747-400	15%
+ Remplacement des B747-200F par des B777F	31%



Une économie de carburant annuelle  
de 50 m\$ dès l'été 2006 jusqu'à 200 m\$ à l'été 2010

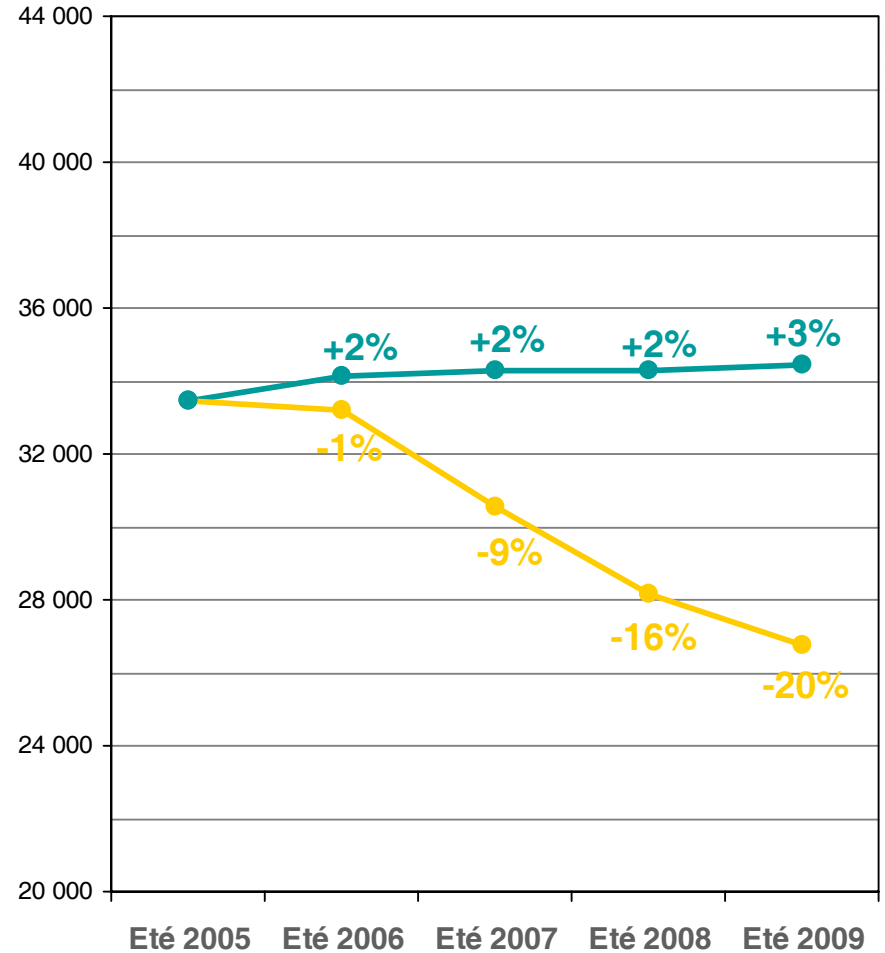
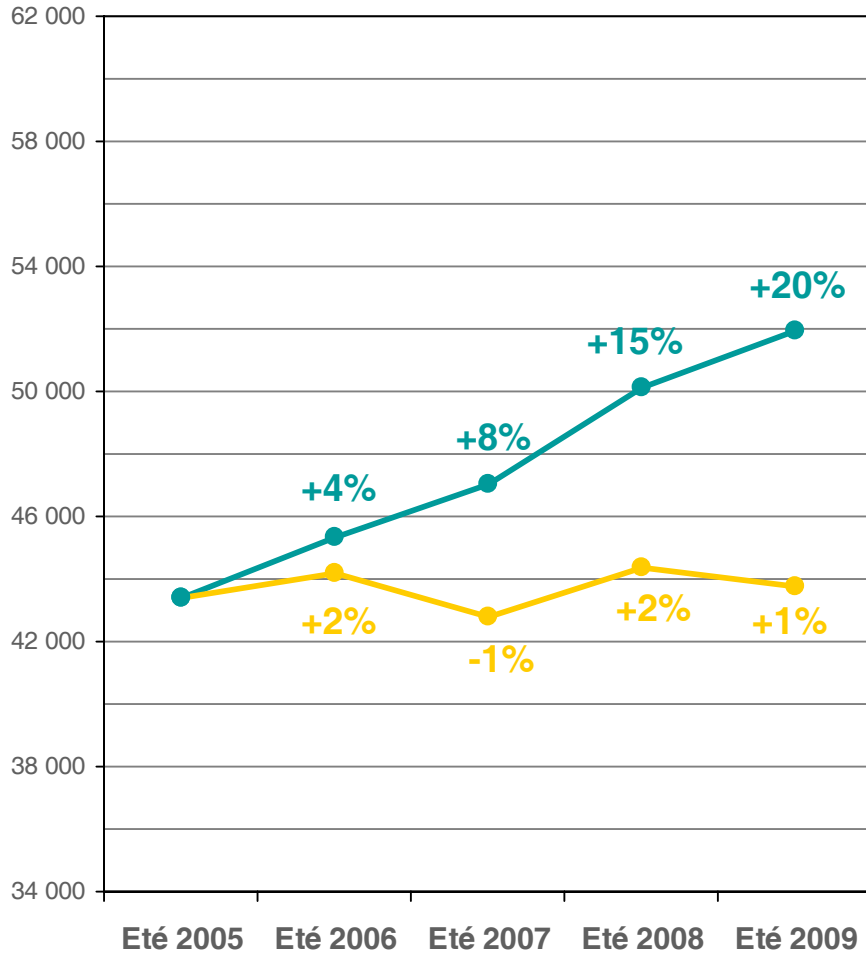


# Une croissance flexible

Flotte long-courrier  
(en nombre de sièges)

- Plan à 5 ans
- Flexibilité à la baisse

Flotte moyen-courrier  
(en nombre de sièges)



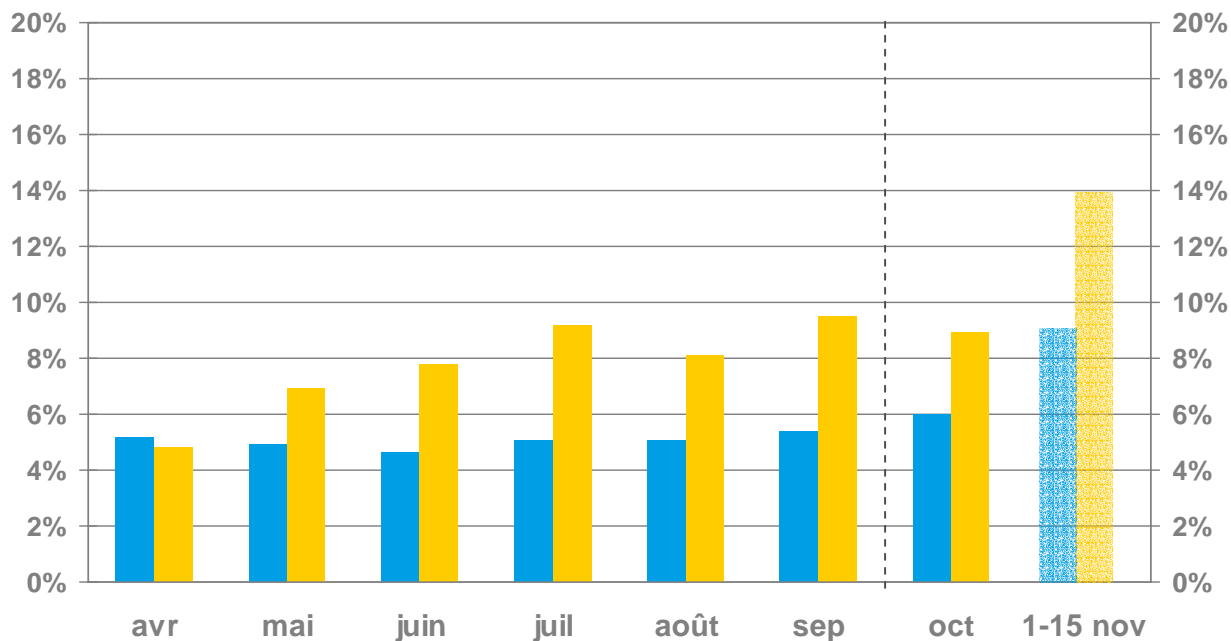
**AIR FRANCE KLM**

**Objectif pour l'exercice 2005-06**



# Activité du second semestre

- ★ Une croissance des capacités de 7% à l'hiver 2005-06
  - ▶ Long-courrier : +8%
  - ▶ Moyen-courrier : +2%
- ★ Un trafic et des réservations qui demeurent bien orientés



# Des couvertures carburant toujours efficaces

- ✦ 2005-06 : 84% couverts à un prix moyen de 38\$ le baril
  - dont 82% couverts au 2<sup>nd</sup> semestre à un prix moyen de 39\$
- ✦ 2006-07 : 61% couverts à un prix moyen de 44\$ le baril
- ✦ 2007-08 : 34% couverts à un prix moyen de 47\$ le baril

# Objectif de résultat pour l'exercice 2005-06

- ✦ La bonne tenue actuelle du trafic et des réservations pour les mois prochains...
- ✦ ...nous permettent d'avoir pour objectif un résultat d'exploitation nettement positif au second semestre...
- ✦ ...renforçant ainsi les très bons résultats du premier semestre

**AIR FRANCE KLM**

# Annexes



# Impact de l'opération Amadeus

en m€

	Flux de trésorerie de l'exercice	Impact sur les comptes consolidés
Produit de cession brut	1 022	1 022
Valeur comptable	-	(313)
Réinvestissement	(205)	(205)
<b>Produit net avant impôt</b>	<b>817</b>	<b>504</b>
Impôts	-*	(85)
<b>Produit net après impôts</b>	<b>817</b>	<b>419</b>

\* Impôts payables en 2006: 156 m€

# Calcul de l'endettement financier net

en m€

	30 sep 05	31 mars 05
Dettes financières courantes & non courantes	9 262	8 933
- Intérêts courus non échus	95	79
- Deposits sur avions en crédit bail	963	900
+ Couvertures de change sur dette	75	75
<b>= Dettes financières brutes</b>	<b>8 279</b>	<b>8 030</b>
Trésorerie & équivalent trésorerie	3 707	2 652
- Concours bancaires courants	133	262
<b>= Trésorerie nette</b>	<b>3 574</b>	<b>2 390</b>
<b>Endettement financier net</b>	<b>4 705</b>	<b>5 640</b>
<b>Capitaux propres consolidés</b>	<b>7 030</b>	<b>5 012</b>
<b>Endettement net / fonds propres</b>	<b>0,67</b>	<b>1,13</b>



**AIR FRANCE KLM**

# Annexes IFRS



# Détail des reclassements et ajustements sur le résultat d'exploitation 2004-05 définitif en IFRS

Résultat d'exploitation 2004-05 pro forma ( <u>provisoire</u> publié en juin 2005)	534
Changement de présentation Amadeus France en résultat des activités abandonnées	-7
Reclassement produit "rebate letter" en produit de cessions aéronautiques	-33
Reclassement produit des échanges de slots en cession d'actifs	-18
Capitalisation de hangars en location crédit-bail	+10
Autres ajustements	-3
<b>Résultat d'exploitation 2004-05 pro forma (<u>définitif</u>)</b>	<b>483</b>

# Rapprochement des comptes du 1<sup>er</sup> trimestre 2004-05 pro forma

1 <sup>er</sup> trimestre 2004-05 pro forma en IFRS	Publié	Reclassement provisions pour retraite	Finalisation "badwill"	Autres reclassements	Définitif
<b>Chiffre d'affaires</b>	<b>4 917</b>			<b>-7</b>	<b>4 910</b>
Autres produits de l'activité	1				1
Charges externes	(2 730)			+13	(2 717)
Frais de personnel	(1 518)	-18		-1	(1 537)
Impôts et taxes	(59)				(59)
Dotation nette aux amortissements	(394)			-11	(405)
Dotation nette aux provisions	(31)	+18		+5	(8)
Autres produits et charges	(11)			-1	(12)
<b>Résultat d'exploitation</b>	<b>175</b>			<b>-2</b>	<b>173</b>
Cession de matériel aéronautique	3				3
Charges de restructuration					
Cession de filiales et participations					
Amortissements des écarts d'acquisition	449		-25		424
Autres produits & charges non courants	23			+1	24
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>	<b>650</b>		<b>-25</b>	<b>-1</b>	<b>624</b>
Résultat financier	(90)			+3	(87)
<b>Résultat net part du groupe</b>	<b>536</b>		<b>-25</b>	<b>+2</b>	<b>513</b>

# Avertissement relatif aux déclarations et éléments de nature prévisionnelle

Des déclarations et éléments de nature prévisionnelle concernant l'activité d'Air France-KLM figurent dans cette présentation. Ils comprennent notamment des informations relatives à la situation financière, aux résultats et à l'activité d'Air France et de KLM ainsi qu'aux bénéficiaires escomptés de l'opération envisagée. Ils sont fondés sur les attentes et estimations de la direction d'Air France-KLM.

Ces déclarations et éléments de nature prévisionnelle comportent des risques, des incertitudes et sont susceptibles d'être affectés par des facteurs connus ou inconnus qui, pour beaucoup d'entre eux ne peuvent être maîtrisés par Air France-KLM et ne sont que difficilement prévisibles. Ils peuvent entraîner des résultats substantiellement différents de ceux prévus ou suggérés dans ces déclarations. Ces risques comprennent notamment : le risque que les synergies attendues ou économies escomptées ne puissent être réalisées ; le risque de dépenses non envisagées ; l'incertitude de l'évolution des relations avec la clientèle, les fournisseurs et les partenaires stratégiques ; et plus généralement tout changement défavorable dans la conjoncture économique, l'intensification de la concurrence ou la modification de l'environnement réglementaire qui pourrait affecter l'activité d'Air France et de KLM. Cette liste de facteurs de risque ne saurait être considérée comme exhaustive.

Il convient de plus de se reporter aux documents soumis à la Securities and Exchange Commission (comprenant le s Annual Reports on Form 20-F pour l'exercice fiscal clos au 31 mars 2005), dans lesquels figurent une information plus détaillée concernant les facteurs de risques ou événements susceptibles d'entraîner des résultats substantiellement différents de ceux annoncés par Air France et KLM.