

# Présentation des résultats

Résultats au 31 décembre 2020

18 février 2021





# Faits marquants 2020



***Benjamin Smith***  
*Directeur général*  
*Air France-KLM*



# Faits marquants 2020



## Une réponse opérationnelle rapide à une situation sans précédent

- ✓ Réorganisation agile des opérations aériennes et déploiement opportuniste de l'offre Cargo pour répondre à la sous-capacité de l'industrie
- ✓ Mise en œuvre de normes de sécurité élevées pour les clients et les employés : 4 étoiles par Skytrax
- ✓ Soutien aux efforts nationaux avec le rapatriement des citoyens, ainsi que le fret de masques et d'équipements médicaux



## D'importantes initiatives en matière de coûts et de productivité pour s'adapter à la crise

- ✓ Un contrôle strict des coûts soutenu par des réductions d'ETP, des mesures de soutien sur les salaires et une réduction des dépenses externes
- ✓ Réduction des investissements et gestion proactive du fonds de roulement, contribuant à la préservation des liquidités
- ✓ Régimes d'aides d'État contribuant à réduire les contraintes sur les liquidités



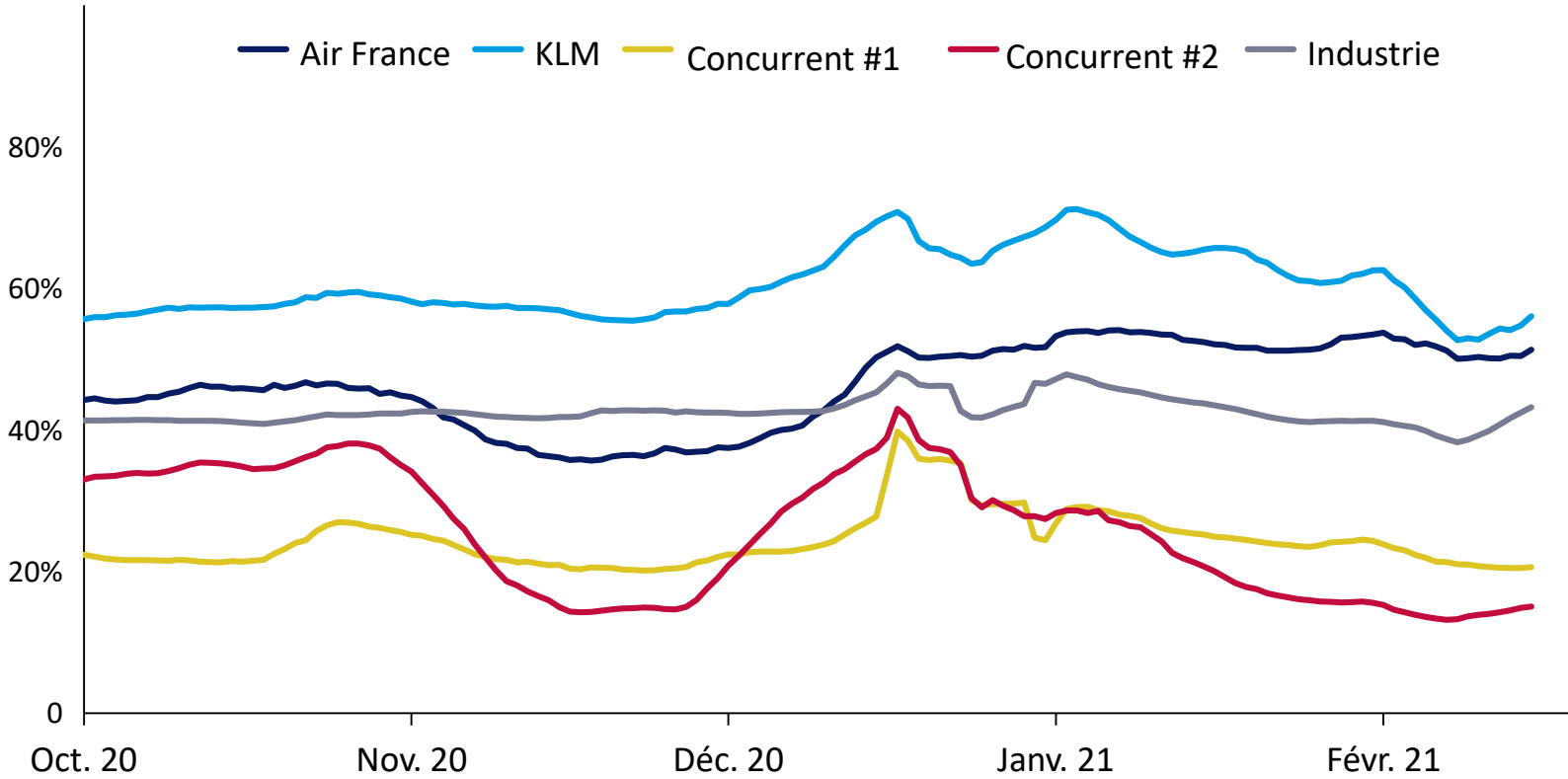
## Accélération du plan de transformation pour construire un modèle d'après-crise réussi

- ✓ Poursuite de la mise en œuvre des plans de restructuration d'Air France et de KLM
- ✓ Les négociations avec les syndicats ont abouti à plusieurs accords clés
- ✓ Plus de 200 projets internes axés sur l'efficacité opérationnelle et la simplification
- ✓ Un pas de plus dans nos engagements en matière de durabilité

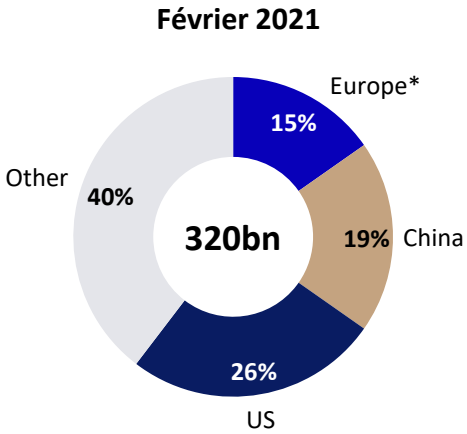
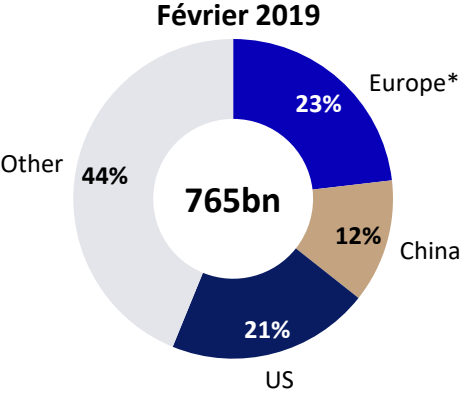


# Le contexte a obligé AF et KLM à réduire fortement leurs capacités, qui restent supérieures à celles de leurs concurrents directs...

Industrie mondiale et compagnies aériennes, capacité SKO, sur 7 jours glissants  
(Base 100 = le même jour d'opérations de 2019, %)



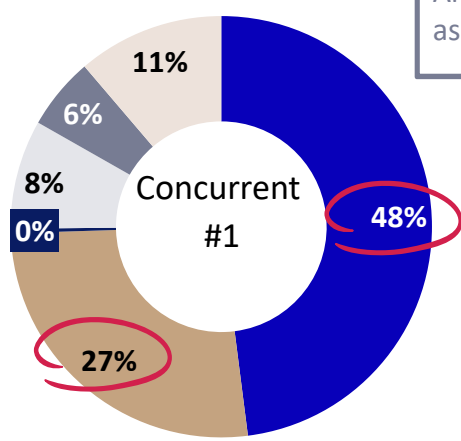
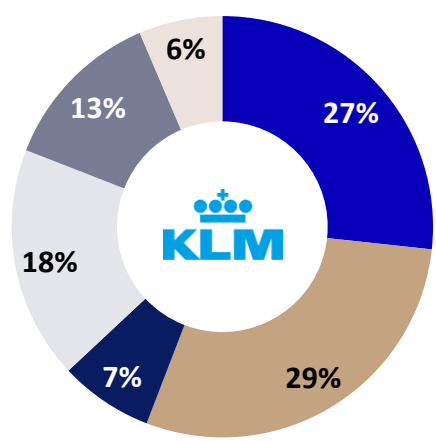
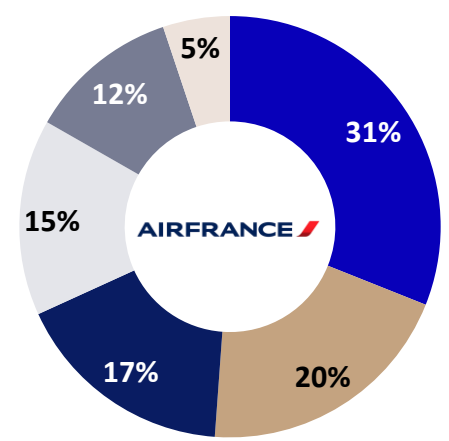
Répartition de la capacité mondiale (SKOs au départ)



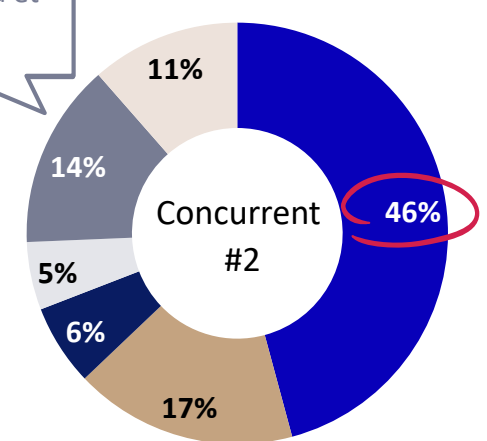


# ... car nous bénéficions pleinement d'un réseau équilibré, moins dépendant de l'Amérique Nord, dont les frontières sont fermées depuis près d'un an

Répartition des SKO par région sur le réseau long courrier (2019, %)



Les compétiteurs fortement exposés aux trafics Amérique Nord et asiatique



■ Amérique Nord ■ Asie Pacifique ■ COI ■ Amérique Sud ■ Afrique ■ Moyen-Orient

# Nous accélérons le déploiement d'initiatives de transformation majeures

## Baisse du coût unitaire

✓ Contrats sociaux plus flexibles	Air France Transavia
✓ Flotte simplifiée	Air France KLM
✓ Avions de nouvelle génération	Air France KLM
⋯ Réseau domestique plus efficient	Air France
⋯ Utilisation avion accrue	Air France
⋯ Transformation opérationnelle	Air France
⋯ Simplification de l'orga. et des processus	Air France
⋯ Synergies Groupe additionnelles	Groupe

✓ Déployé

⋯ En cours

## Croissance du revenu unitaire

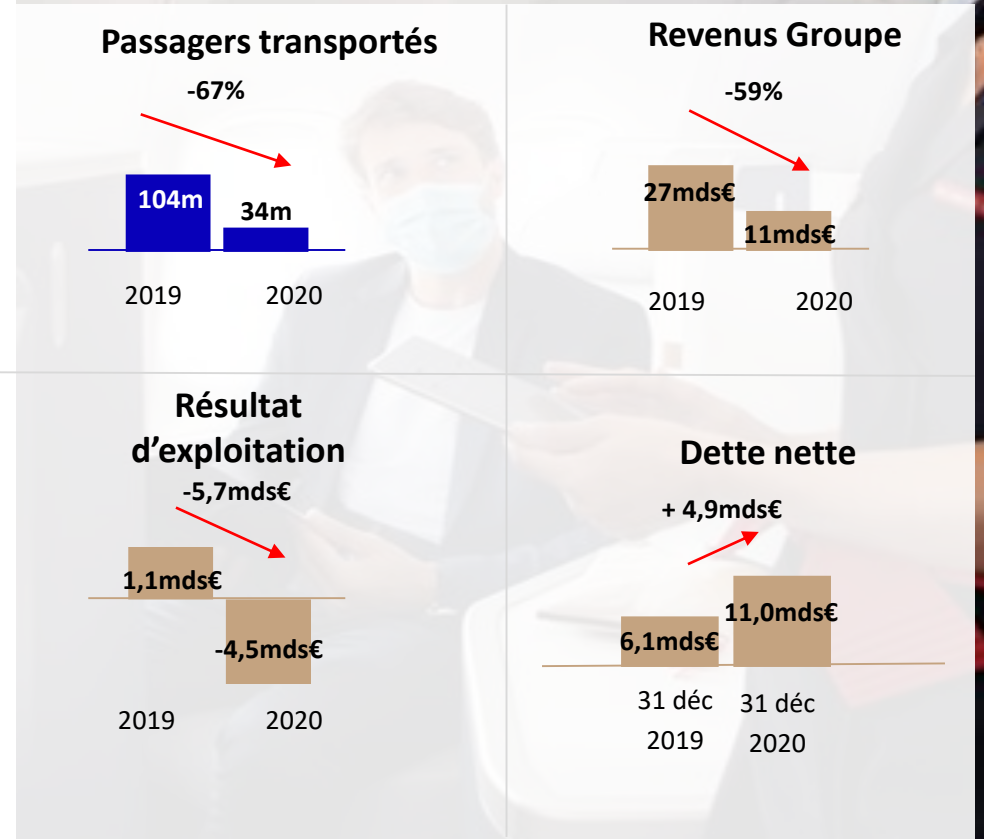
✓ Stratégie marque clarifiée	Air France
⋯ Configurations intérieures optimisées et harmonisation des produits	Air France
⋯ Réseau et taille avion optimisés	Air France
✓ Positionnement marché recentré	Air France
⋯ Stratégie Orly redéfinie	Air France Transavia
⋯ Personnalisation & Recettes annexes	Groupe
⋯ Croissance de Transavia*	Transavia
⋯ Flying Blue & Recettes annexes	Groupe
⋯ E&M et Cargo	Groupe

\*dont levée de la limite flotte France



# Année 2020 : La crise du Covid-19 a un impact sans précédent sur Air France-KLM

- L'activité passage a été sévèrement touchée, -54% de capacité
- Forte performance du fret, +77% de recettes unitaires
- Perte d'EBITDA de - 1,7 mds€, atténuée grâce aux aides publiques sur les salaires et aux mesures de contrôle des coûts
- 9,8 mds€ de liquidités, - 2,6 mds€ par rapport au T3 : dont - 2,1 mds€ cash flow libre d'exploitation ajusté au T4
- Le Groupe continue de travailler sur des solutions de quasi-fonds propres et de fonds propres afin de renforcer son bilan et attend des progrès dans les semaines à venir





# Résultats au 31 décembre 2020



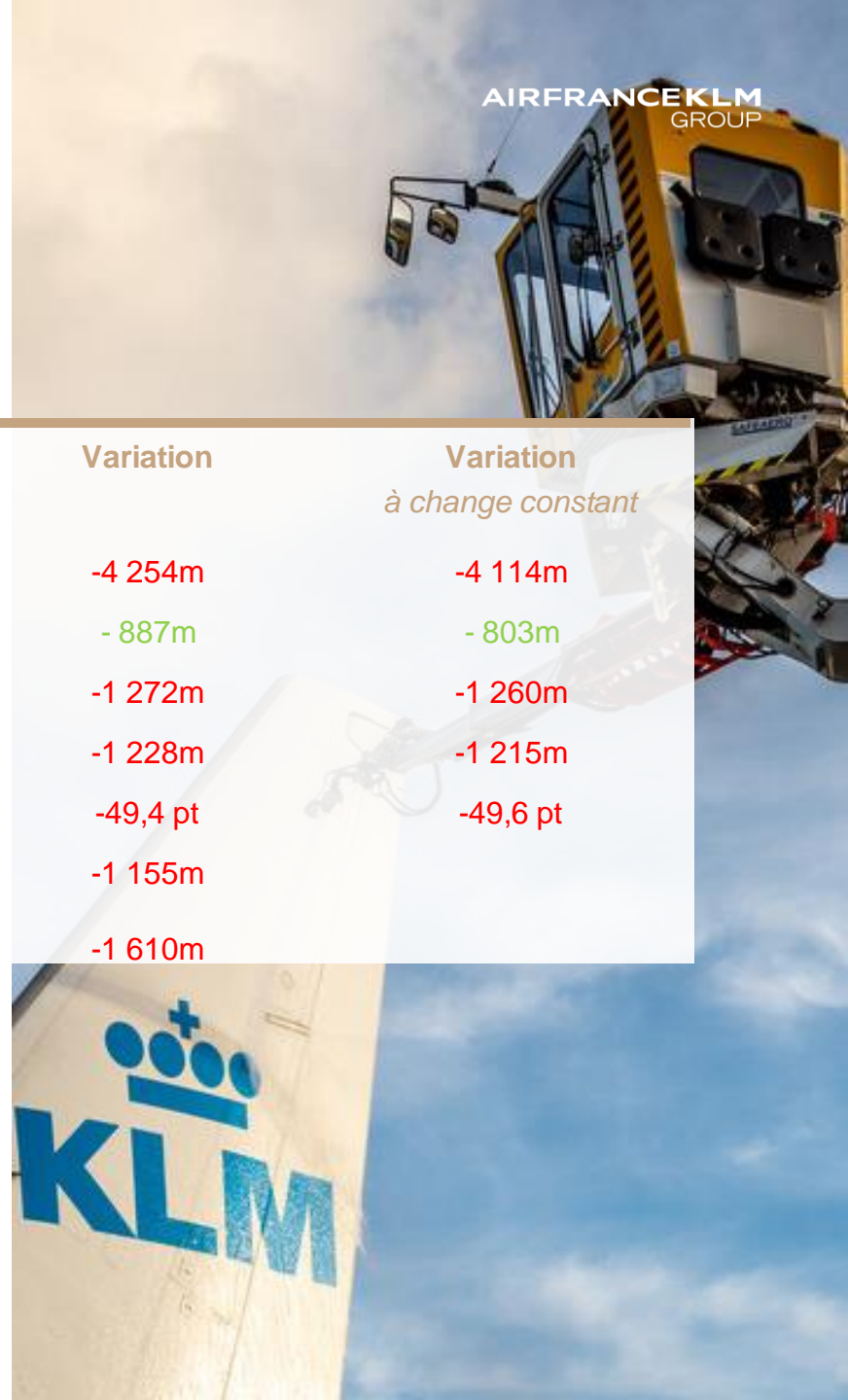
***Frédéric Gagey***  
*Directeur financier*  
*Air France-KLM*





# T4 : Baisse de 4,3mds€ des recettes et de 1,3mds€ de l'EBITDA

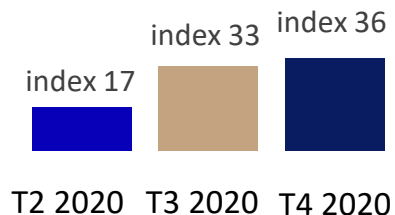
	T4 2020	T4 2019	Variation	Variation à change constant
Recettes (m€)	2 363	6 617	-4 254m	-4 114m
Dépenses carburant (mds€)	506	1 393	- 887m	- 803m
EBITDA (m€)	- 407	865	-1 272m	-1 260m
Résultat d'exploitation (m€)	-1134	94	-1 228m	-1 215m
Marge d'exploitation	-48,0%	1,4%	-49,4 pt	-49,6 pt
Résultat net, part du groupe (m€)	-1 000	155	-1 155m	
Cash flow libre d'exploitation ajusté (m€)	-2 115	- 505	-1 610m	



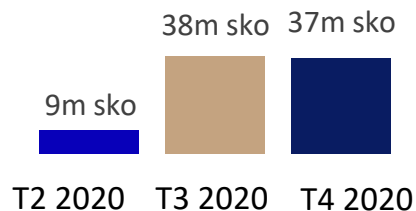


# T4 : Baisse des coûts salariaux de -49% et trafic de Noël soutenant l'EBITDA, tandis que la capacité du T4 se situe au niveau du T3

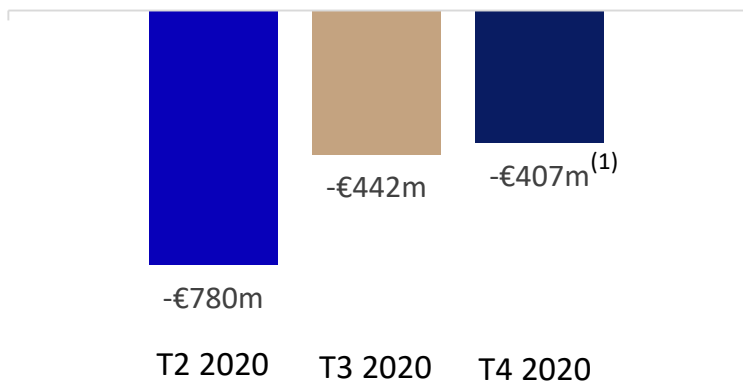
Index de chiffre d'affaires vs. 2019



Capacité en SKO



La perte d'EBITDA s'est améliorée par rapport au T2



(1) Perte d'EBITDA au T4 réduite par rapport aux prévisions, principalement en raison du mécanisme **NOW exceptionnel** (soutien de l'État néerlandais aux salaires de KLM) de l'ordre de **150 millions d'euros**, non attribué spécifiquement à la période



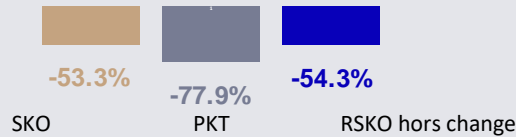
AIRFRANCE KLM GROUP



# T4 : Trafic affecté par les restrictions de voyage, avec une demande plus forte sur le domestique France, les Caraïbes & Océan Indien pendant la période de Noël

## T4 2020

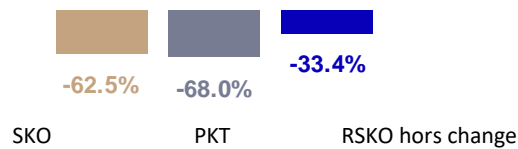
### Total



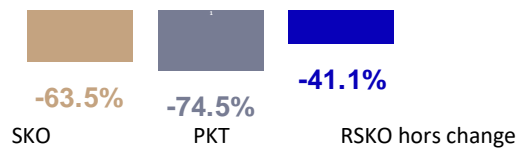
### RSKO hors change



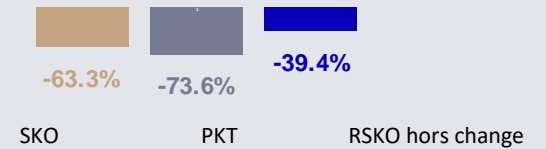
### Domestique France



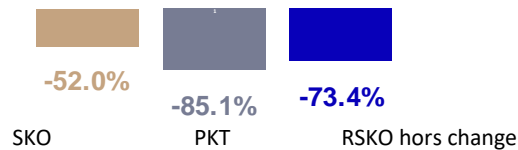
### Moyen-courrier hubs



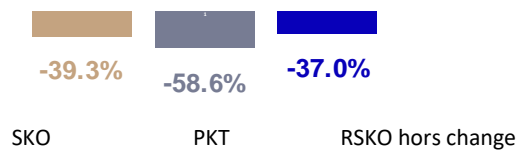
### Total court et moyen-courrier



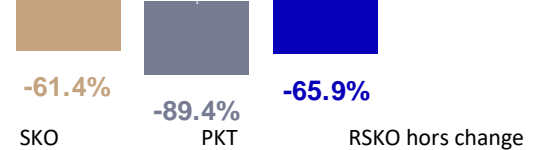
### Amérique du Nord



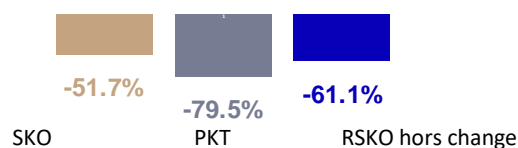
### Caraïbes & Océan Indien



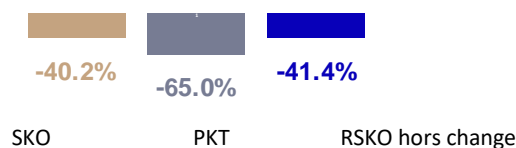
### Asie



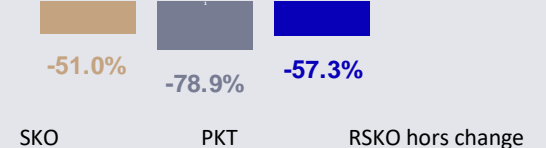
### Amérique Latine



### Afrique & Moyen Orient



### Total long-courrier





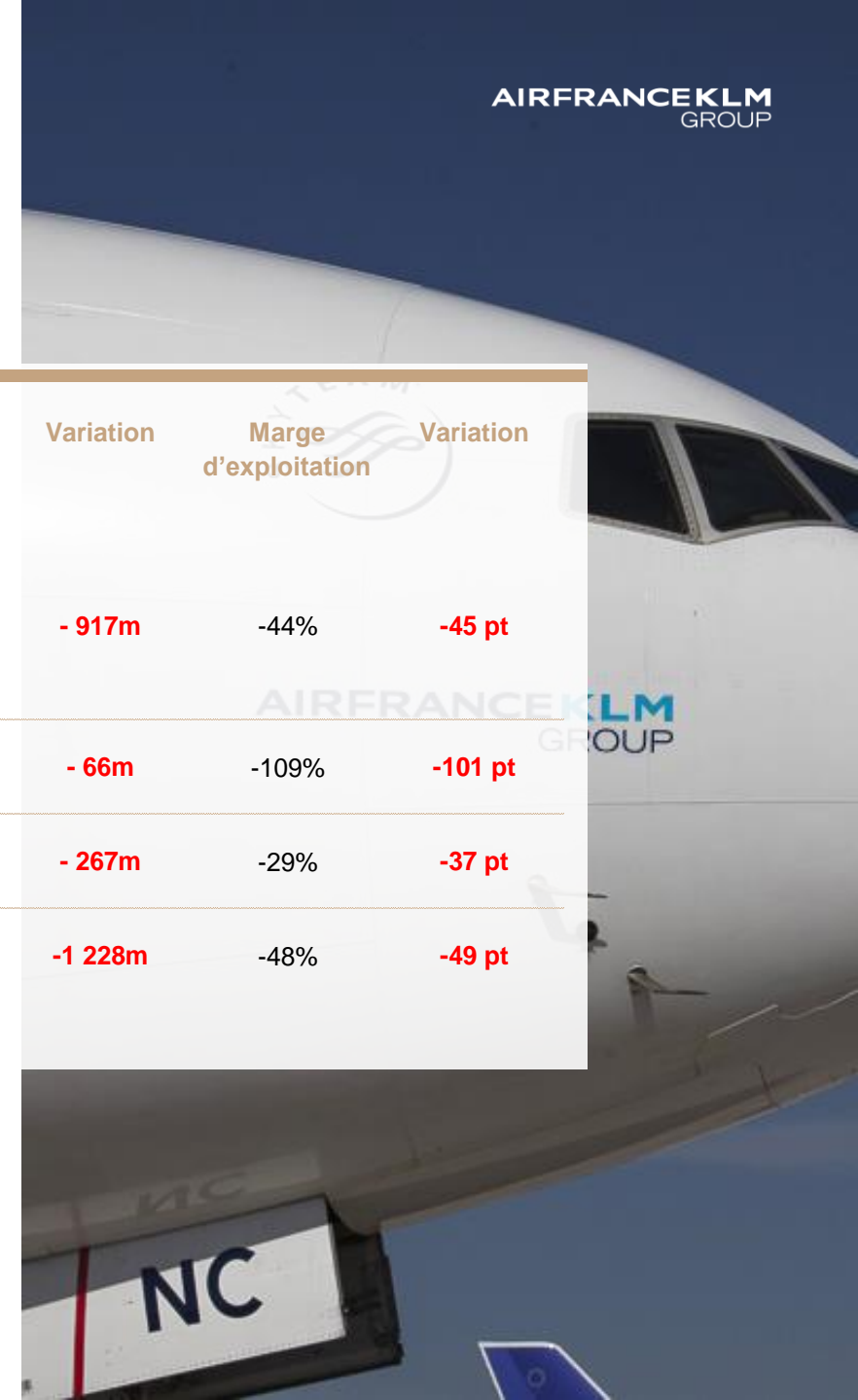
# T4 : Le Covid-19 a un impact important sur toutes les activités, le Cargo continue de bénéficier d'une forte demande et de la faible capacité

		Capacité <sup>(1)</sup>	Recette unitaire <sup>(2)</sup> Change const.	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge d'exploitation	Variation
<b>Réseaux</b>	AIRFRANCE  KLM	-53,3%	-54,1%	1 126	-78,3%	-881	- 917m	-44%	-45 pt
	AIRFRANCE  KLM Martinair CARGO	-24,3% <sup>(3)</sup>	+116,1%	860	+53,9%				
<b>Transavia</b>		-67,9%	-26,1%	85	-74,8%	-93	- 66m	-109%	-101 pt
<b>Maintenance</b>	AIRFRANCE  INDUSTRIES  KLM  Engineering & Maintenance			286	-44,5%	- 177	- 267m	-29%	-37 pt
<b>Groupe</b>	AIRFRANCEKLM  GROUP	-54,5%	-27,1%	2 363	-64,3%	-1 134	-1 228m	-48%	-49 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)

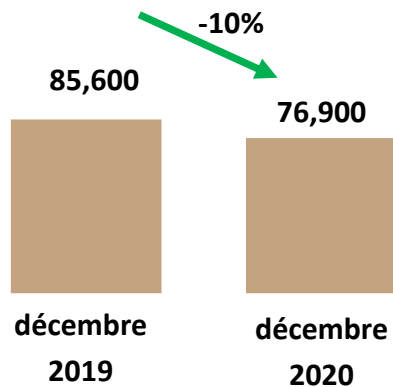
(3) La capacité des avions de passagers utilisés pour le fret uniquement est basée sur la charge utile théorique sans passagers



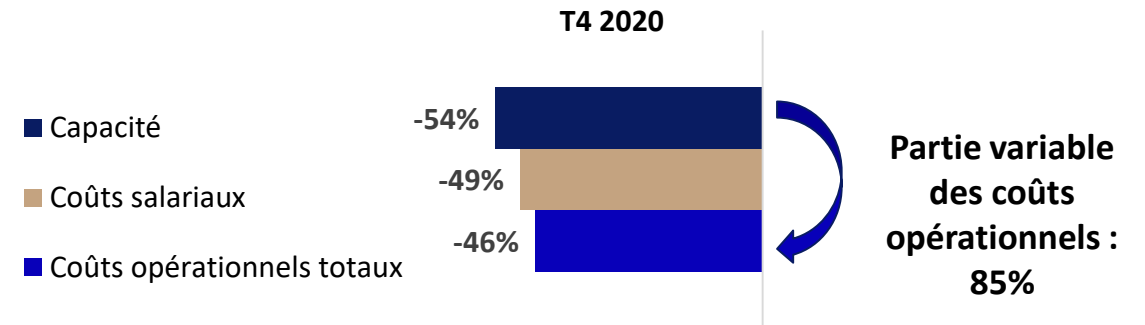


# T4 : Maintien d'un bon contrôle des coûts des deux compagnies, soutenu par des réductions de personnel, le soutien des États et des mesures de préservation de la trésorerie

Evolution ETP Groupe<sup>(1)</sup>

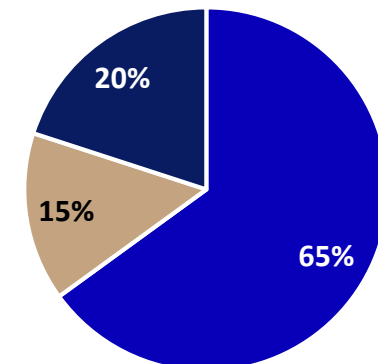


La variabilité des coûts passe de 66% en T2 à 85% en T4 avec les régimes d'aide publique



T4 réduction des coûts salariaux : la restructuration n'est pas encore totalement matérialisée

- Soutien des états et exonérations
- Restructuration
- Autres, principalement liés à la diminution de l'activité et des salaires



-16% ETP en 2020  
Réduction de 5,1k ETP



Réduction de 0,9k ETP en 2021



-7% ETP en 2020  
Réduction de 3,6k ETP



Réduction de 4,9k ETP en 2021-22



(1) Nombre moyen d'ETP en décembre incluant les staff temporaires



# Année : Les résultats financiers ont été sévèrement impactés par la Covid-19 : une baisse de 5,8mds€ de l'EBITDA, atténuée par la maîtrise des coûts

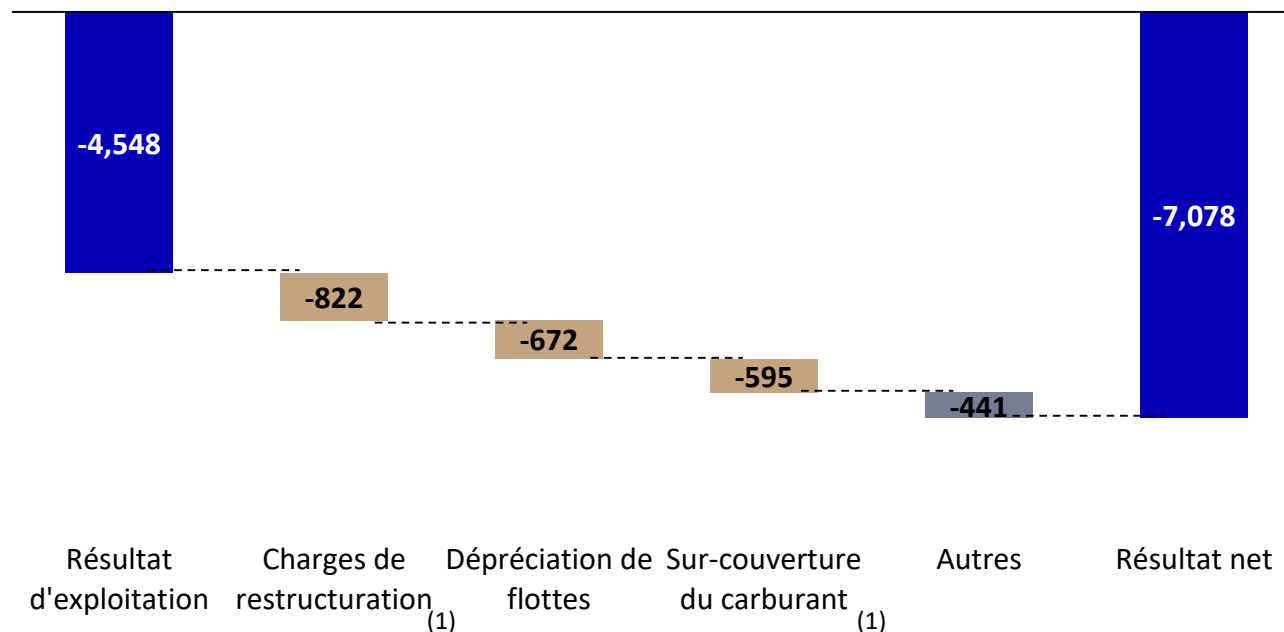


	2020	2019	Variation	Variation à change constant
Recettes (mds€)	11 088	27 189	-16 100m	-15 995m
Dépenses carburant (mds€)	2 392	5 511	-3 119m	-3 079m
EBITDA (m€)	-1 689	4 128	-5 816m	-5 814m
Résultat d'exploitation (m€)	-4 548	1 141	-5 689m	-5 685m
Marge d'exploitation	-41,0%	4,2%	-45,2 pt	-45,2 pt
Résultat net, part du groupe (m€)	-7 078	290	-7 368m	
Cash flow libre d'exploitation ajusté (m€)	-5 661	- 385	-5 276m	
	31 déc 2020	31 déc 2019	Variation	
Dette nette (m€)	11 049	6 147	+4 902 m	



# Année : Résultat net principalement impacté par les charges de restructuration, la dépréciation de flottes et la sur-couverture du carburant

## Résultat net 2020



### Charges de restructuration-822m€ incl :

- Provision pour le groupe Air France -584m€
- Provision pour le groupe KLM -206m€

### Dépréciation de flottes -672m€ incl :

- Accélération de la sortie des Airbus 380 -553m€
- Accélération de la sortie des Boeing 747 -19m€

### Impact de la sur-couverture du carburant -595m€

### Autres -441m€ incl :

- Coût de la dette -477m€

(1) Cash-out en 2020

Charges de restructuration : -405m€

Sur-couverture du carburant : -589m€

■ Éléments comptables exceptionnels liés au Covid-19



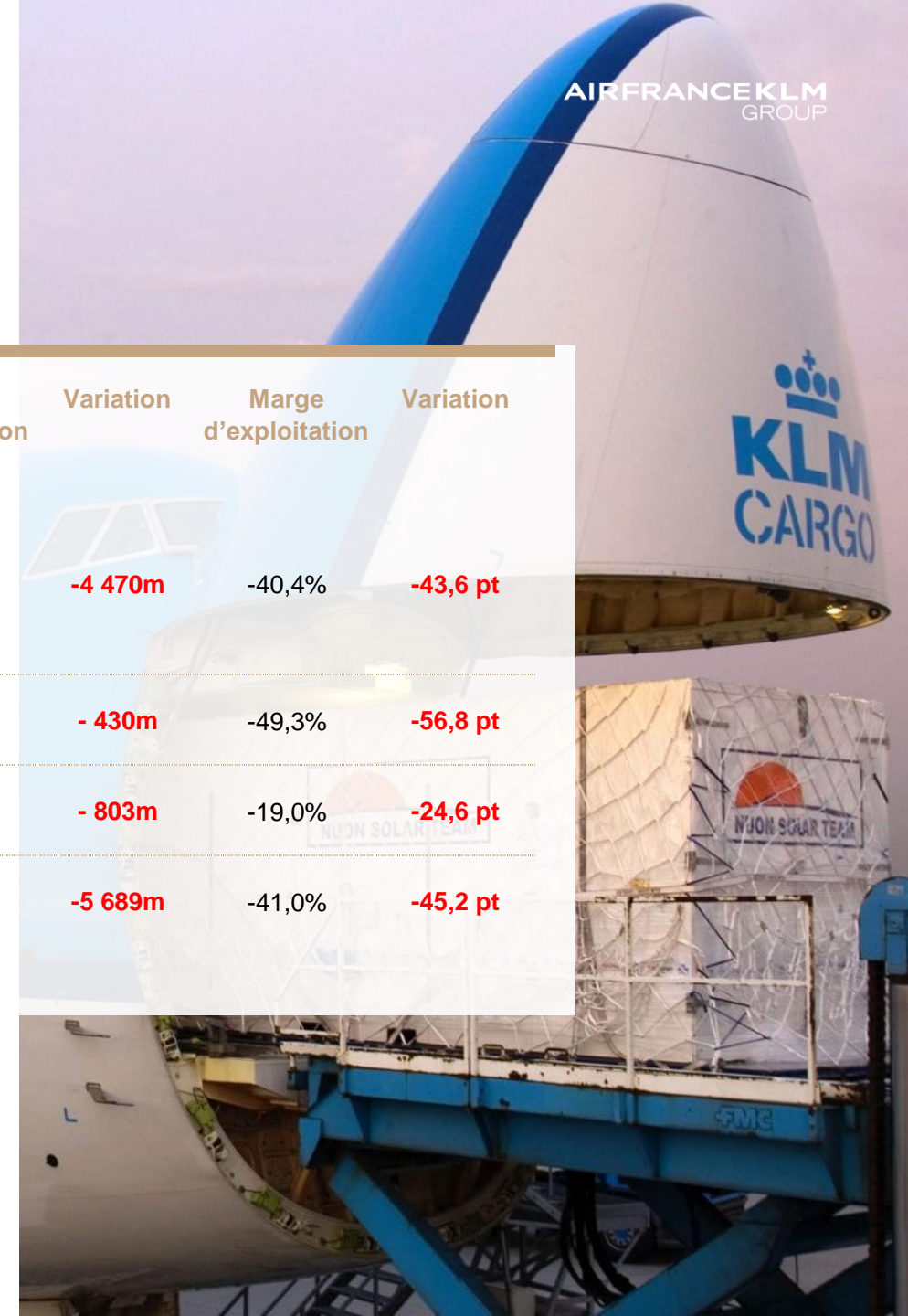
# Année : Tous les business fortement touchés par Covid-19, avec une forte performance du Cargo

		Capacité <sup>(1)</sup>	Recette unitaire <sup>(2)</sup> Change const.	Recettes (m€)	Variation	Résultat d'exploitation (m€)	Variation	Marge d'exploitation	Variation
Réseaux		-53,9%	-32,4%	6 638	-68,6%	-3 722	-4 470m	-40,4%	-43,6 pt
		-30,7% <sup>(3)</sup>	+76,8%	2 568	+19,3%				
Transavia		-59,5%	-17,4%	606	-65,2%	-299	- 430m	-49,3%	-56,8 pt
Maintenance				1 248	-41,6%	- 543	- 803m	-19,0%	-24,6 pt
Groupe		-54,4%	-15,8%	11 088	-59,2%	-4 548	-5 689m	-41,0%	-45,2 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

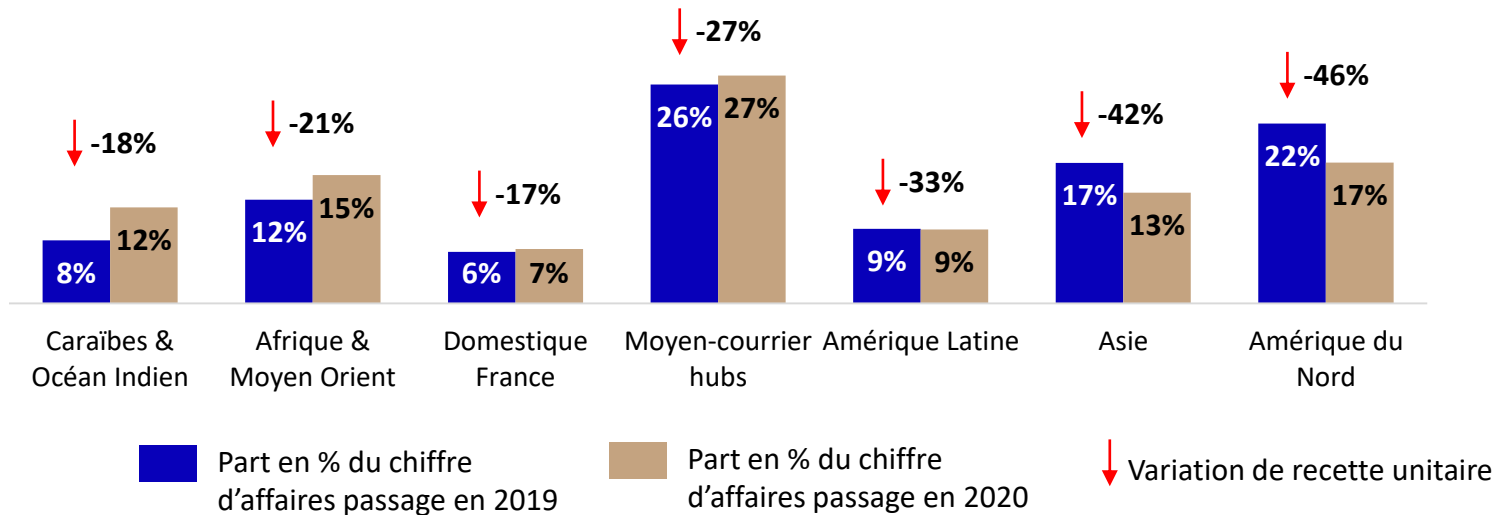






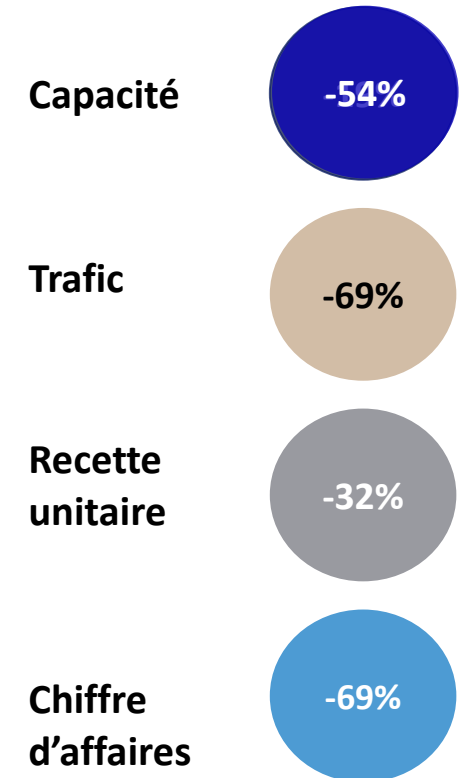
# Année Réseaux passage : Assurer la sécurité sanitaire à bord et adapter le réseau pour faire face aux restrictions aux frontières

Un réseau équilibré entre Air France et KLM, un atout pour le Groupe



## Faits marquants :

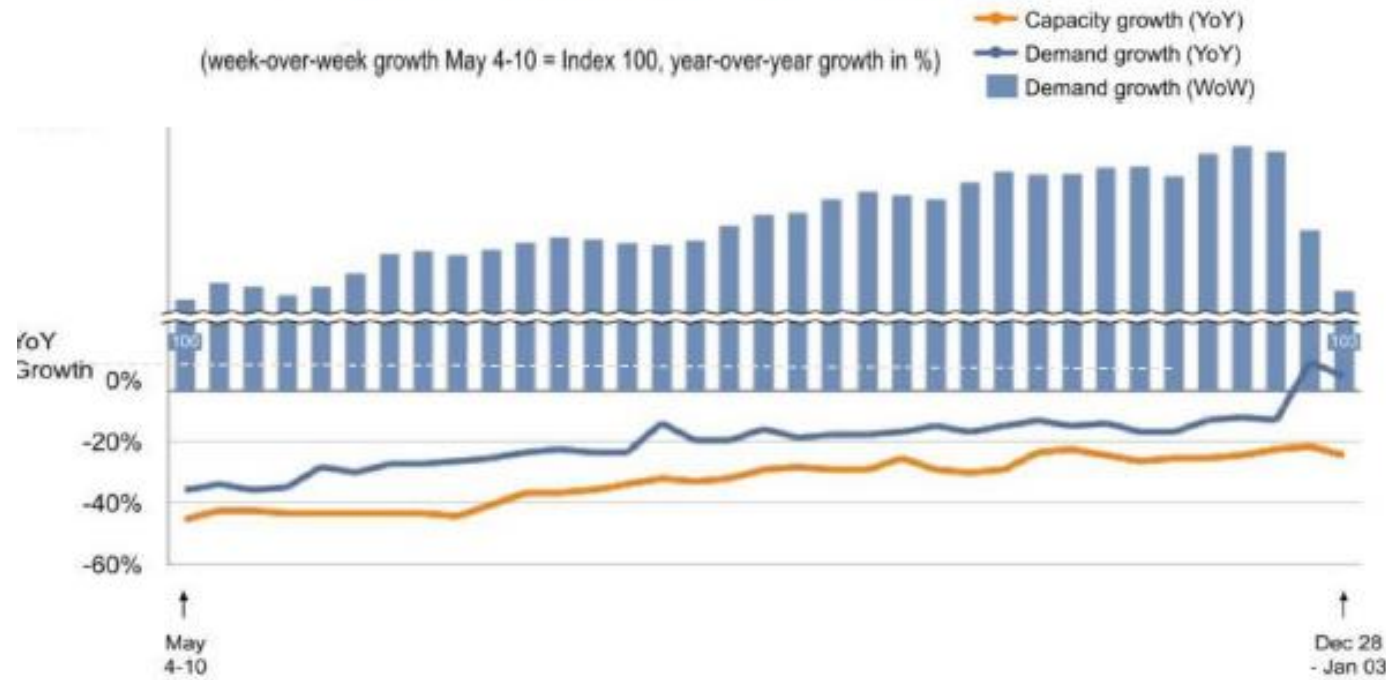
- Air France et KLM obtiennent 4 étoiles dans le "Skytrax Covid-19 Airline Safety Rating", l'un des meilleurs scores
- Augmentation de la capacité pendant les périodes d'été et de Noël avec des performances résilientes sur les routes à faible restriction frontalière (domestique France et Caraïbes & Océan Indien)
- La plupart des vols ont été incrémentalement positifs en termes de cash grâce à l'activité Cargo



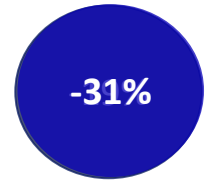


# Année Cargo : De fortes recettes unitaires dans un contexte de sous-capacité de l'industrie

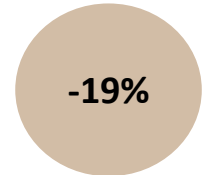
Global air cargo volumes and capacity development



Capacité



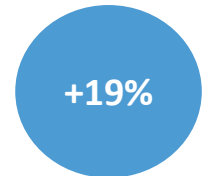
Trafic



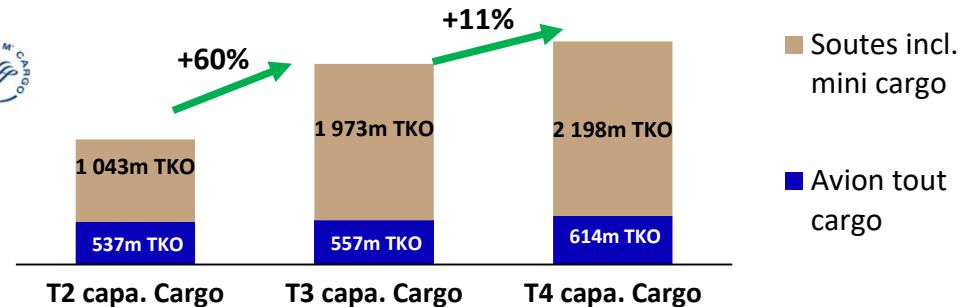
Recette unitaire



Chiffre d'affaires



Air France-KLM a réussi à augmenter sa capacité de fret pour répondre à la demande





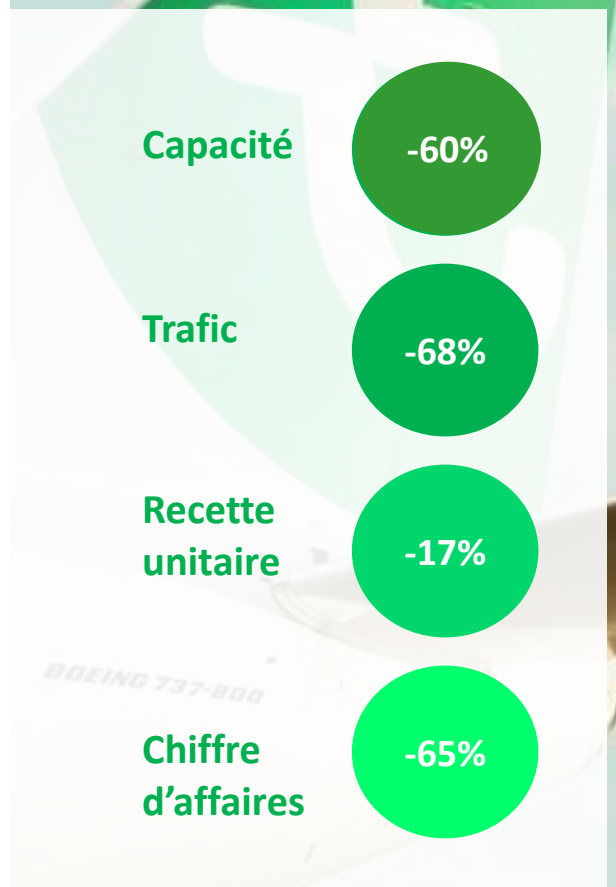
# Année Transavia : Bien positionné pour la reprise avec un premier pas sur le marché domestique français



- Mise en place de **mesures strictes de conservation de trésorerie**
- **Plusieurs accords salariaux** conclus chez Transavia NL et FR sur les conditions de travail et les mesures de restructuration
- Les **opérations domestiques françaises** ont commencé en T4 2020



Une opportunité majeure de gain de compétitivité





# Année Maintenance : Activité sévèrement touchée par la diminution des activités des compagnies aériennes



**Recettes externes -42% et résultat d'exploitation -543m€**

Covid-19 a généré **~320m€ d'éléments exceptionnels** :  
120m€ de créances douteuses, 110m€ de provision sur la valeur des actifs et 90m€ d'euros concernant la révision des contrats



## Faits marquants :

- Carnet de commandes à 9,1m\$, soit 2,4m\$ de moins que l'année dernière
- Gestion prudente des accords avec les clients sur les conditions de paiement
- Bien positionné sur la maintenance des avions de nouvelle génération et solides opportunités pour l'avenir





# Année : Les résultats d'Air France et KLM impactés par la Covid-19

2020	Capacité variation	Recettes (m€)	Variation annuelle	Résultat d'exploitation (m€)	Variation annuelle	Marge d'exploitation	Variation annuelle	Dette nette (m€)	Variation 31 déc 2019
<b>AIRFRANCE</b> 	-58,7%	6 415	-61,3%	-3 389	-3 669	-52,8%	-54,5 pt	7 332	+3 392
 <b>KLM</b>	-48,8%	5 120	-53,8%	-1 154	-2 007	-22,5%	-30,2 pt	3 536	+1 011
<b>AIRFRANCEKLM</b> GROUP	-54,4%	11 088	-59,2%	-4 548	-5 689	-41,0%	-45,2 pt	11 049	+4 902

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

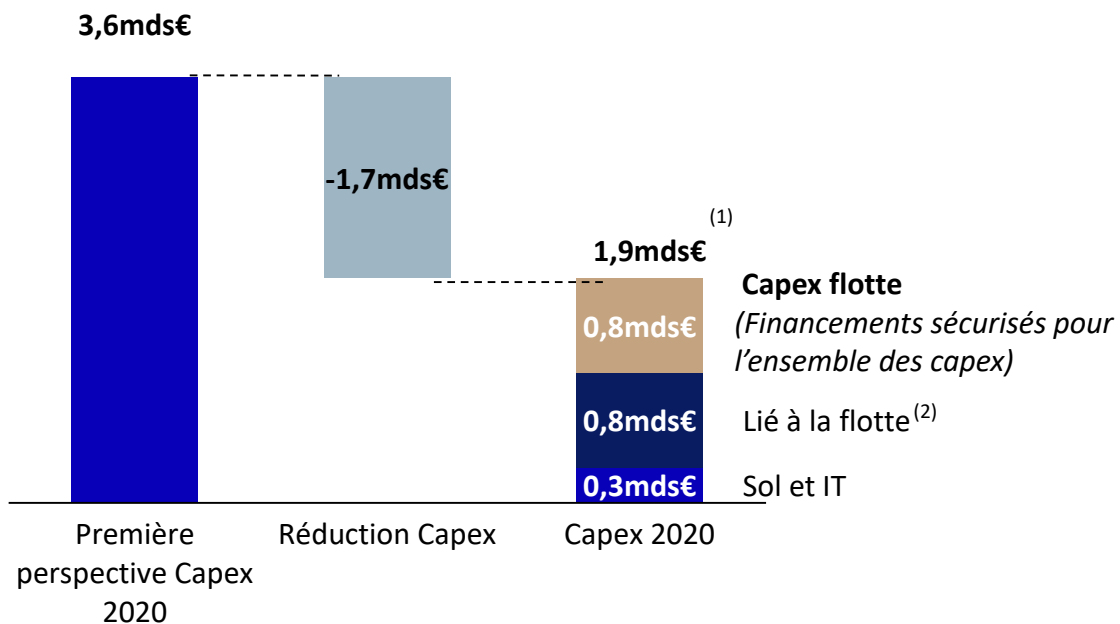
- Taille initiale de la compagnie aérienne
- Présence accrue de KLM sur l'activité Cargo (hub logistique d'Amsterdam près du port de Rotterdam)
- Impact des différents régimes d'aide publique





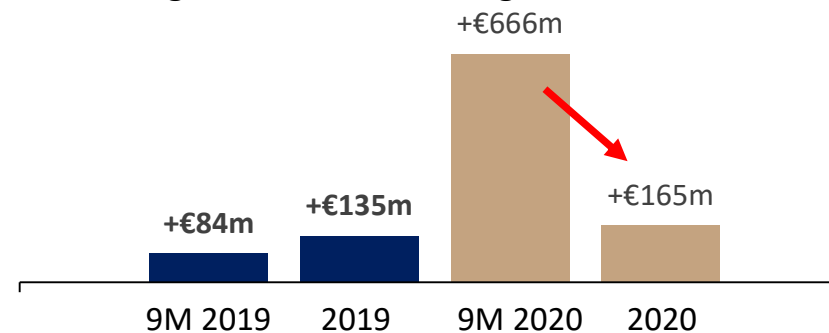
# Année : Réduction des investissements ~50% et gestion du fonds de roulement contribuant à la préservation des liquidités, Remboursements aux clients à partir de mars à 2,3mds€

Seuls les capex essentiels sont maintenus, les capex flotte sont entièrement financés

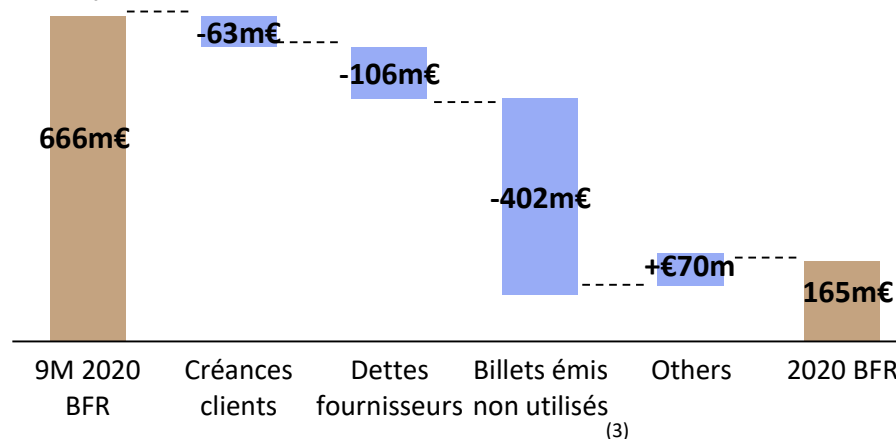


(1) Baisse de 200m€ de capex versus perspectives du T3 guidance en raison de reports de livraisons d'avions à 2021  
 (2) Modifications d'avions, pièces de rechange et maintenance capitalisée  
 (3) Variation du stock net de billets non utilisés, y compris les remboursements

Evolution positive du fonds de roulement en 2020 grâce aux reports d'impôts et de charges sociales et aux négociations avec les fournisseurs



T4 : Sortie de fonds de roulement, y comprenant 0,8mds€ de remboursements sur les trimestre



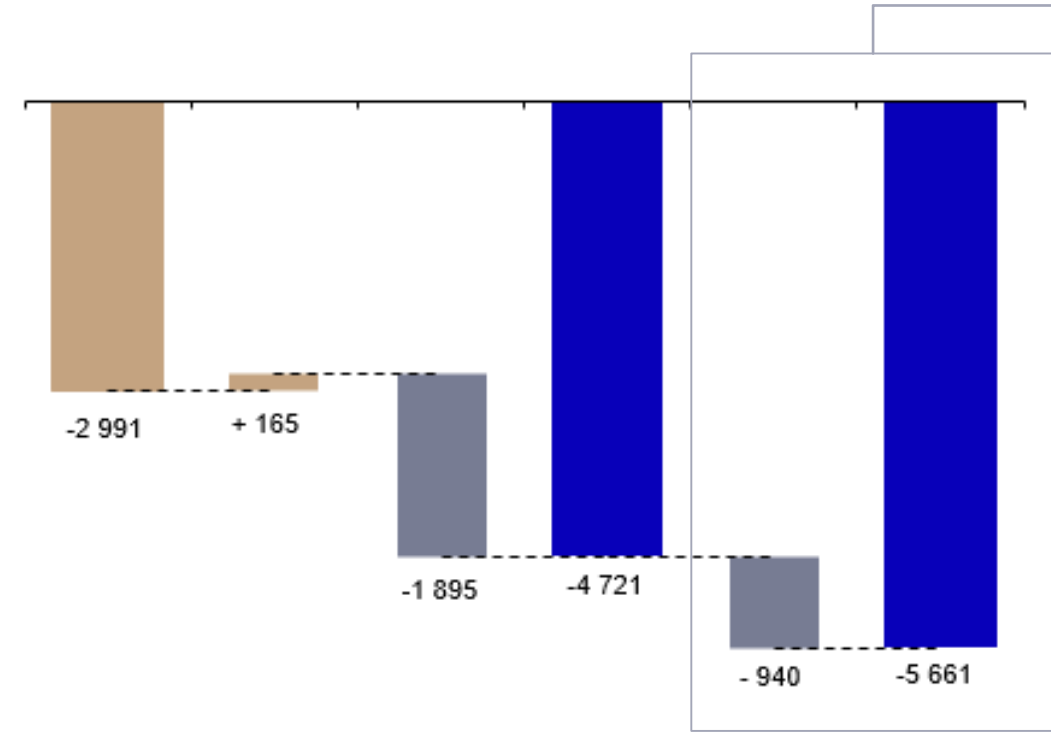
(3)



# Année : Fonds de roulement et investissements bien optimisés, augmentation de la dette nette de 4,9mds€

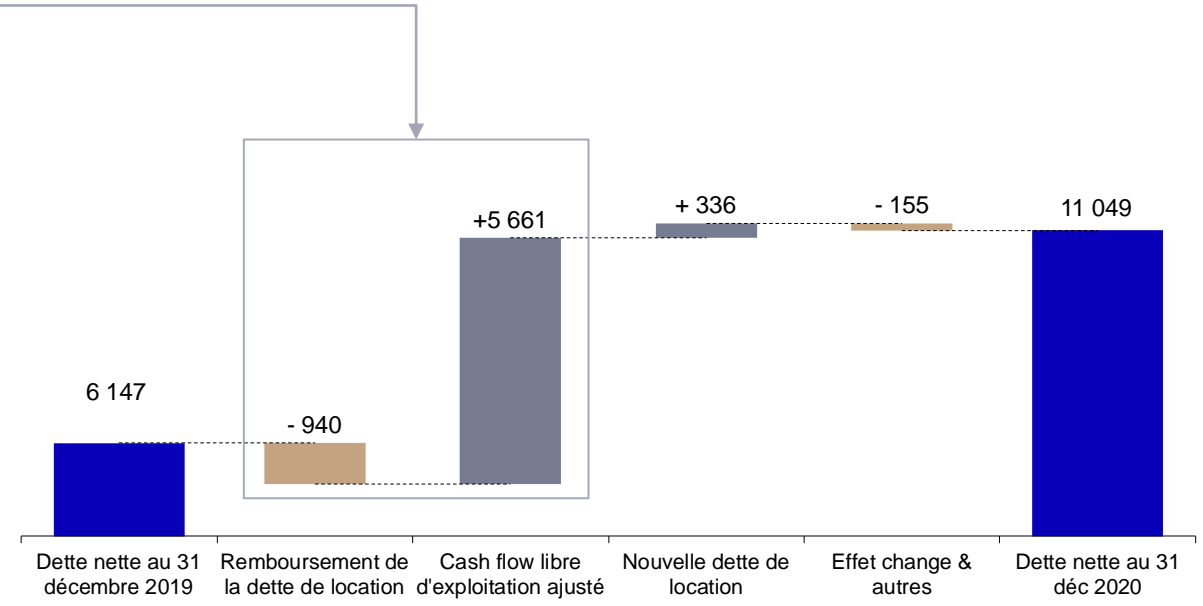
## 2020 Evolution du cash-flow libre

En m€



## Dette nette

En m€



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

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



# Perspectives

Résultats au 31 décembre 2020







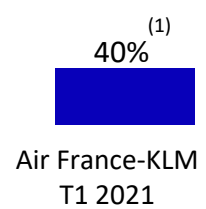
# Perspectives de capacités réseaux passage : Nouvelles restrictions de voyage affectant à la fois le trafic européen et international au T1

## Capacité et réservations de l'activité réseaux passage

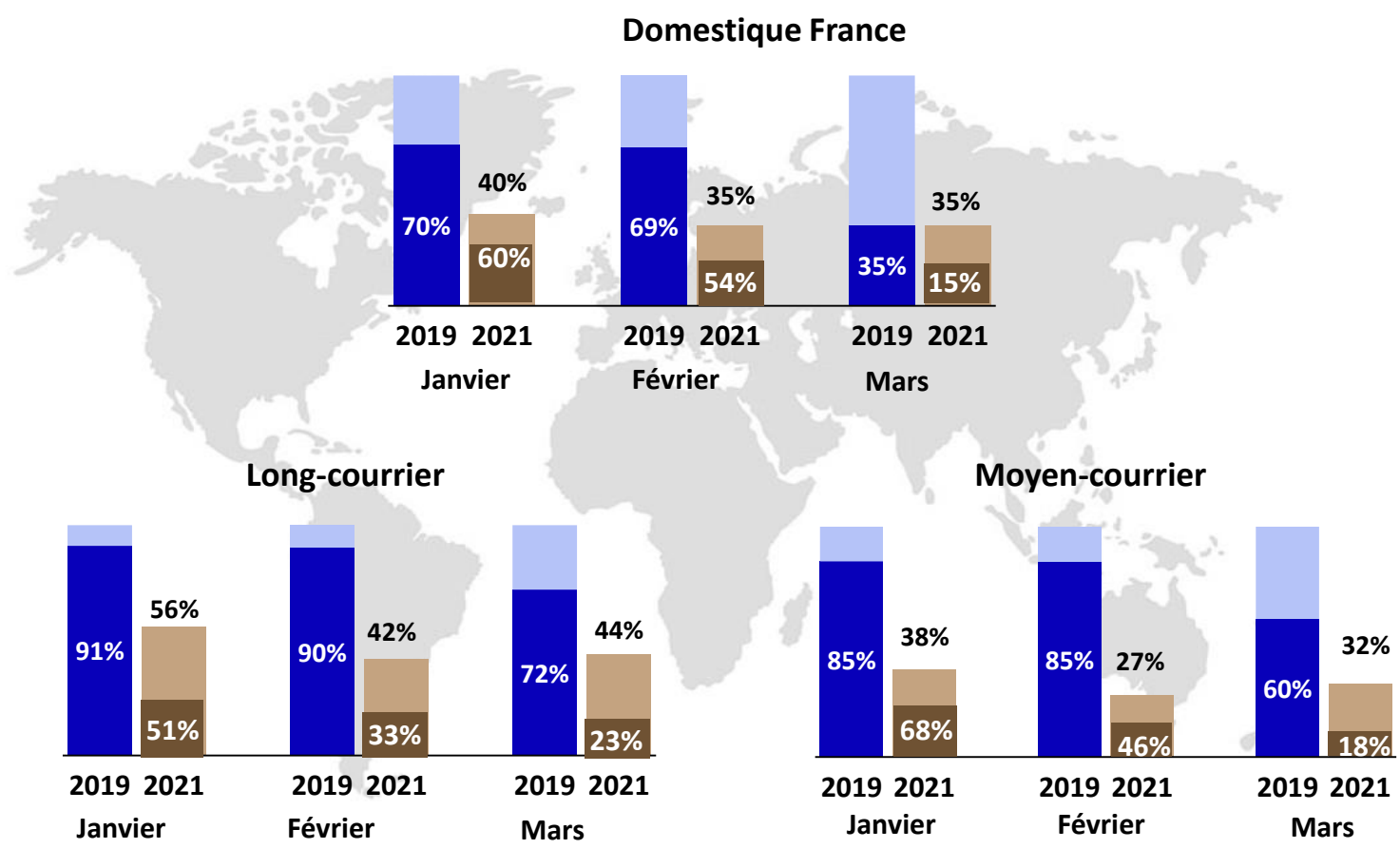
Photo du 15 février 2021 et 2019



### Capacité en SKO de l'activité réseaux passage versus 2019



- Réservations orientées à très court terme
- Augmentation progressive de la capacité et du trafic jusqu'à l'été
- Reprise attendue aux T2 et T3 grâce au déploiement du vaccin



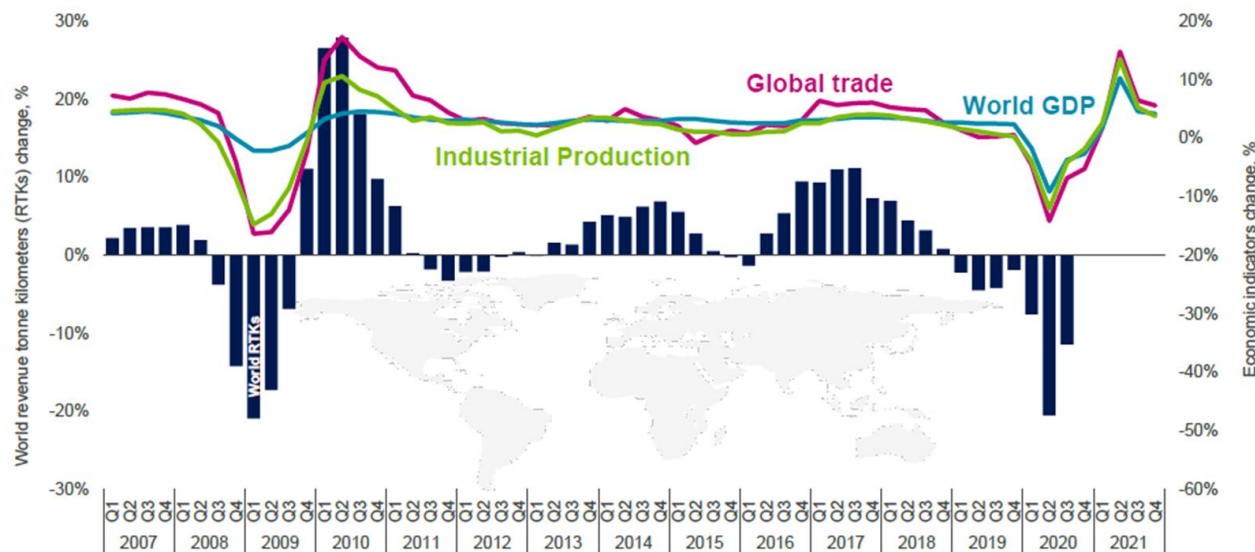
(1) Capacité prévue pour les prochains trimestres en fonction de l'évolution de la situation du Covid-19

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

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



# Perspectives Cargo : la sous-capacité continue d'offrir de solides opportunités pour le premier trimestre 2021, les performances futures dépendent de la reprise du trafic passage



16 mds de doses de vaccin Covid-19 nécessaires dans le monde



9 mds doses



7 mds doses



- Flotte passage bien équipée pour le cargo (B777, B787, A350)
- Prêt à transporter les vaccins dans le monde entier et a déjà livré avec succès sur plusieurs destinations, les volumes augmenteront progressivement au cours du premier semestre 2021.

60 000 tonnes de fret aérien :

12% du transport aérien de l'industrie pharmaceutique en 2019

5x le transport aérien de vaccins en 2019

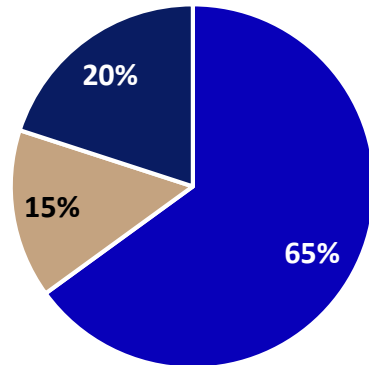


# Coûts salariaux : Les programmes de restructuration d'Air France et de KLM compenseront progressivement la diminution des aides d'État

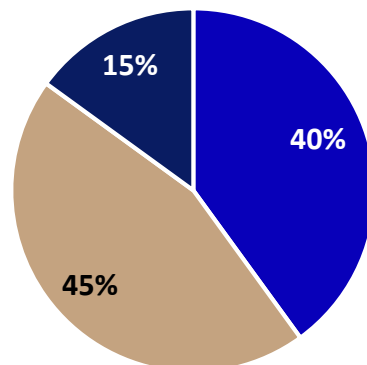
## Baisse des coûts salariaux

T4 2020 versus T4 2019

- Soutien des états et exonérations
- Restructuration
- Autres, principalement liés à la diminution de l'activité et des salaires

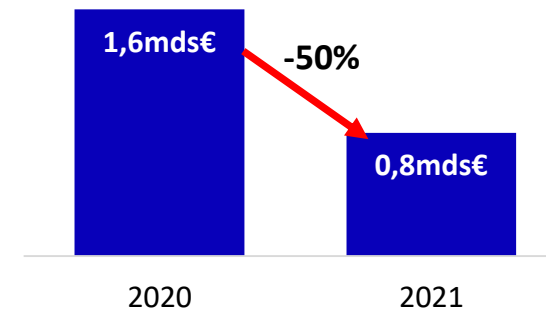


2021 versus 2019

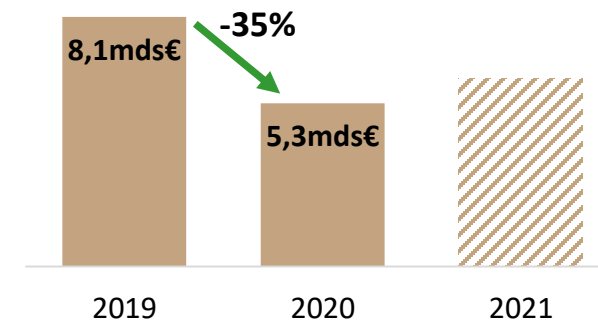


## L'activité partielle et l'impact des mécanismes NOW diminuent en 2021

*Mécanisme NOW jusqu'au T2 2021, activité plus élevée et régime d'activité partielle à long terme moins avantageux pour Air France*



## 2021 labor cost > 2020 labor cost





# Les programmes de restructuration sont en cours et avancent à un bon rythme, les plans stratégiques restent valables et sont accélérés

Coût du personnel



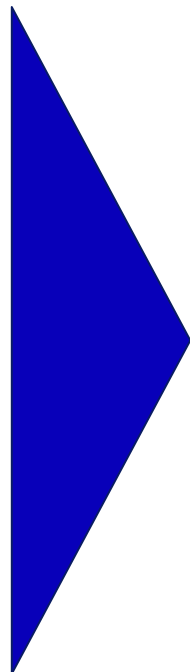
Flotte, fournisseurs et achats



Efficacité du carburant



Autres coûts opérationnels



**-750m€**

Bénéfices structurels à fin 2021  
*versus 2019*

**-6k ETP**

À fin 2021  
-5,1K ETP fin 2020

Réduction des avantages salariaux (jusqu'à 20 %) et mécanisme NOW jusqu'à la fin du T2 2021



**-1,2mds €**

Bénéfices structurels à fin 2022  
*-800m€ à fin 2021 versus 2019*

**-8,5k ETP**

À fin 2022,  
-3,6k ETP à fin 2020

Activité partielle longue durée en place pour les deux prochaines années



# Des liquidités suffisantes de près de 10mds€, de nouveaux besoins de liquidités sont prévues en 2021

€9,82mds de liquidités<sup>(1)</sup>  
À fin décembre



## Besoins de liquidités :

- L'EBITDA du T1 2021 devrait être inférieur à celui du T4 2020
- Impact négatif sur le fonds de roulement au T1, influencé par les paiements en cours et les faibles réservations . Risque résiduel dû aux remboursements ~**1,4 mds€**
- Capex 2021 à **2,0mds€**, dont 30% flotte (entièrement financés), 50% liés à la flotte et 20% sol
- Sortie de trésorerie pour la restructuration de **0,5mds€**



(1) Air France a tiré l'ensemble des aides d'État de 7mds€  
KLM a tiré 0,9md€ des aides d'État de 3,4 mds€

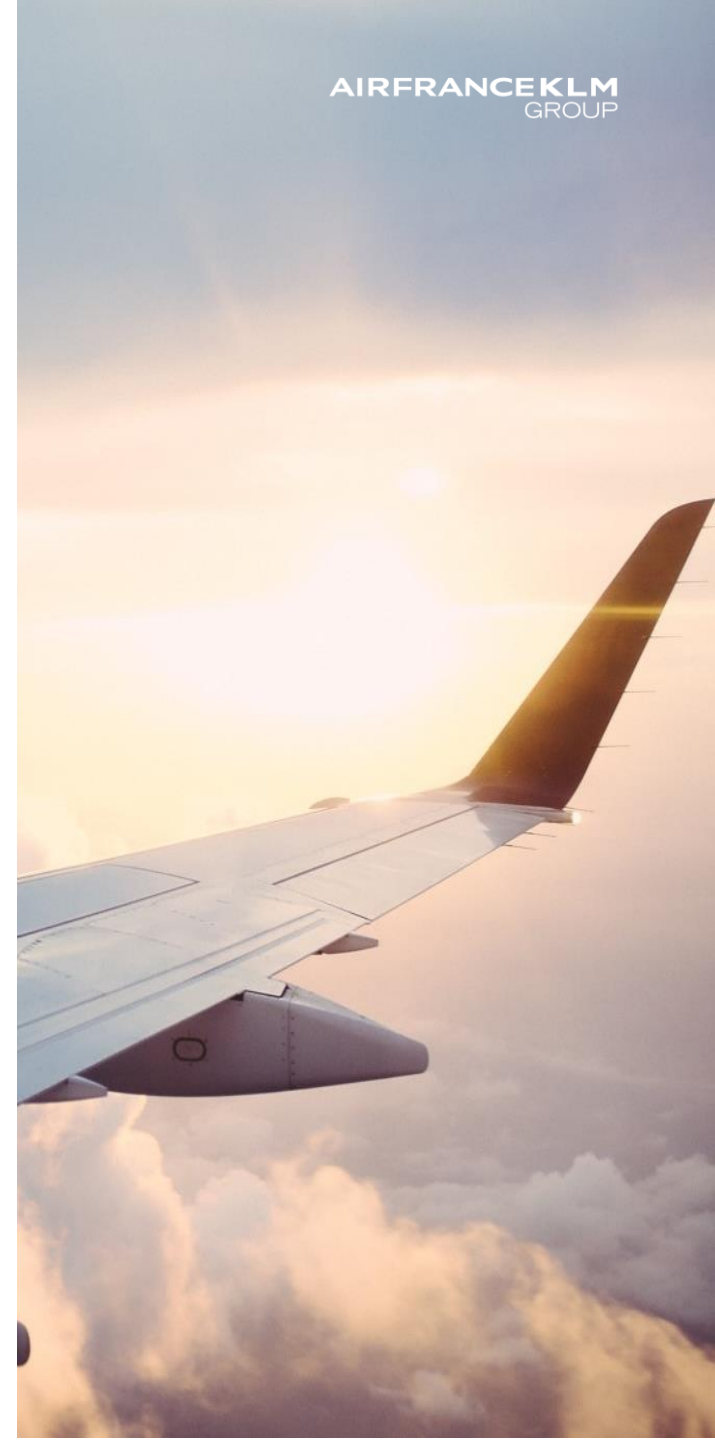


# Objectif de marge d'exploitation à moyen terme du groupe Air France-KLM inchangé mais reporté

## Perspectives



- Le plan prévoit de retrouver les capacités de 2019 en 2024, sur la base du développement de la crise du Covid-19 (-7% d'avions en 2022 par rapport à 2019)
- Coût unitaire en baisse de 8 à 10 % lorsque la capacité reviendra au niveau de 2019
- Cash Flow libre d'exploitation ajusté positif en 2023
- Marge d'exploitation à moyen terme de 7 à 8%





# Le chemin vers la reprise exige une adaptation continue du groupe ainsi qu'une approche intégrée entre toutes les parties prenantes

## CE QUE NOUS CONTINUERONS À EXÉCUTER



Améliorer encore l'agilité et l'adaptation rapide de nos opérations de vol afin de saisir les opportunités



Accélérer notre plan de transformation pour construire un modèle d'après-crise réussi



Poursuivre un contrôle strict de nos coûts et de nos investissements afin de préserver notre trésorerie et notre flexibilité financière



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

## CE QUI PEUT ACCÉLÉRER LA REPRISE



L'application des normes sanitaires les plus élevées pendant la crise de Covid-19 demeure une priorité à court terme



L'harmonisation des politiques entre pays est nécessaire pour relancer les voyages



Le déploiement rapide d'une vaccination à grande échelle est la clé de la reprise



Le passeport vaccinal favoriserait un retour de la confiance dans la sécurité des voyages



# Q&A

Résultats au 31 décembre 2020





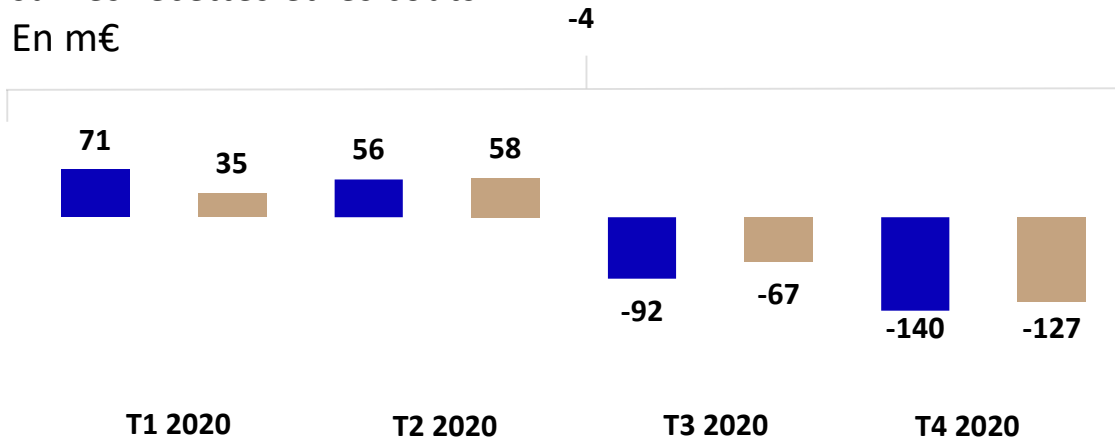
# Annexes

Résultats au 31 décembre 2020



# Impact du change sur le résultat d'exploitation

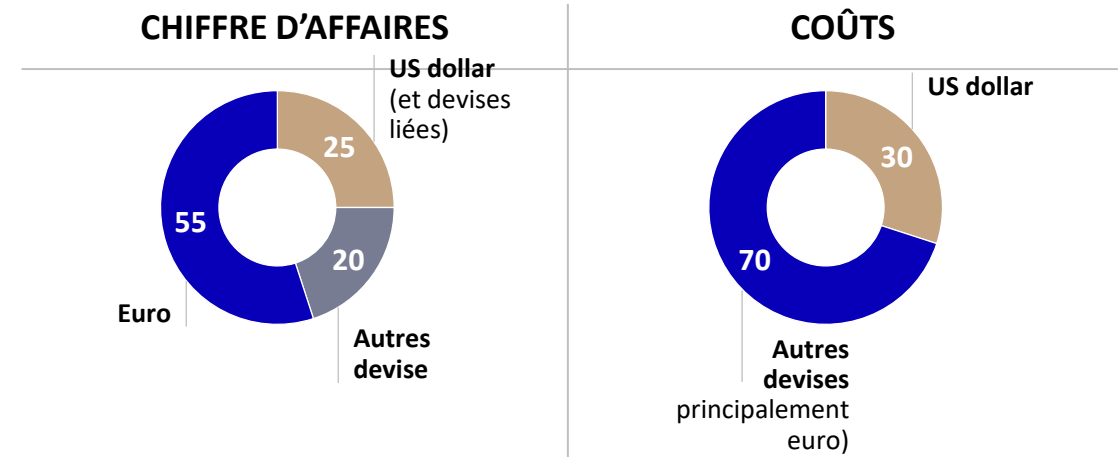
Effet change sur les recettes et les coûts  
En m€



- 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

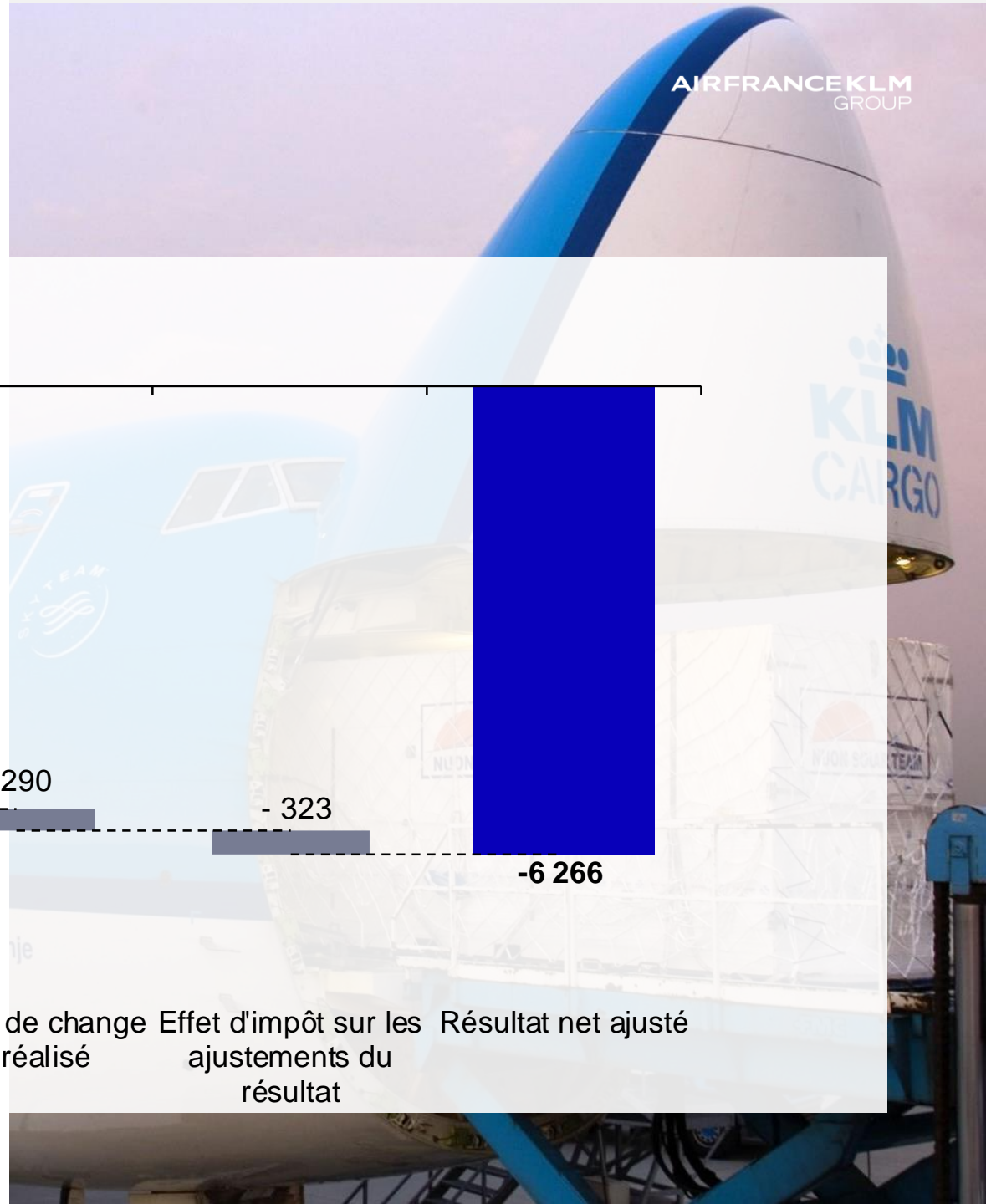
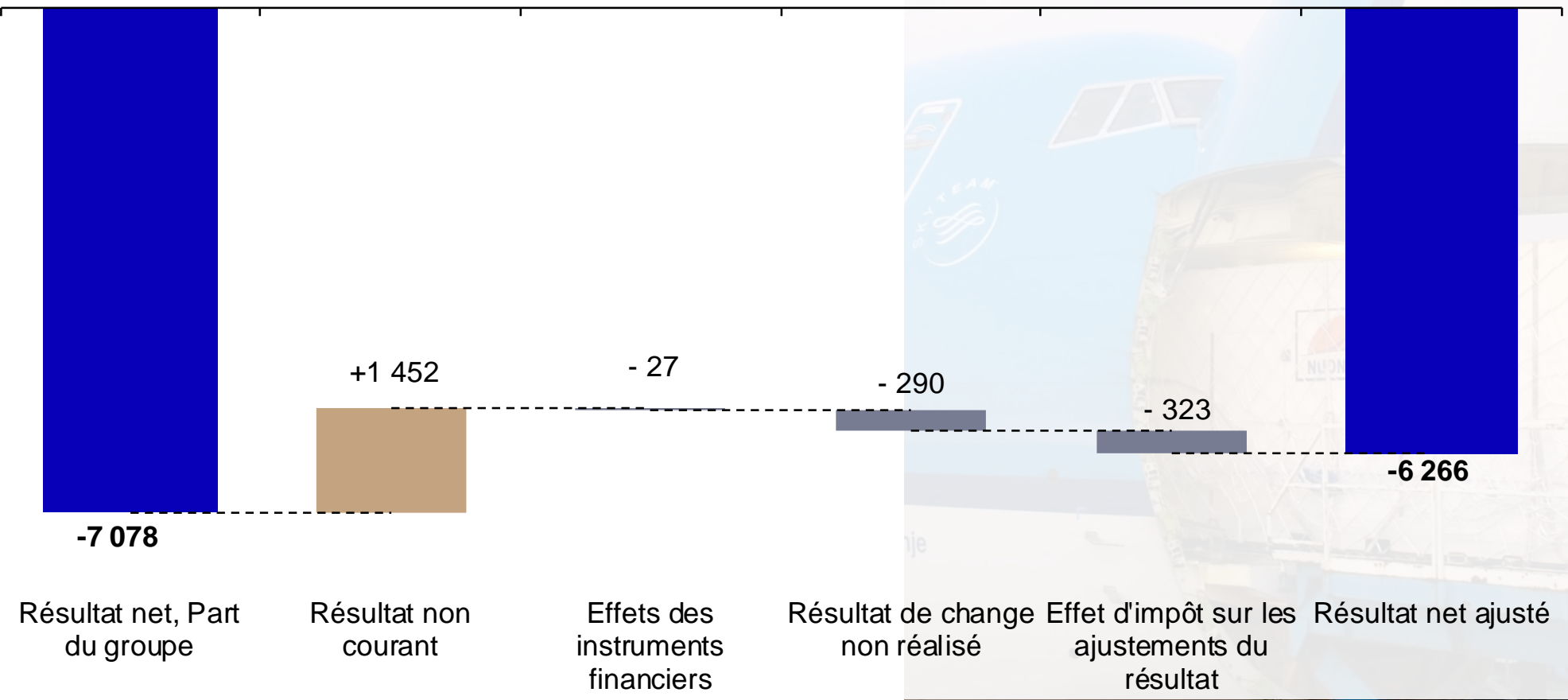
Chiffre d'affaires et coûts par devise 2020





# Résultat net ajusté du groupe

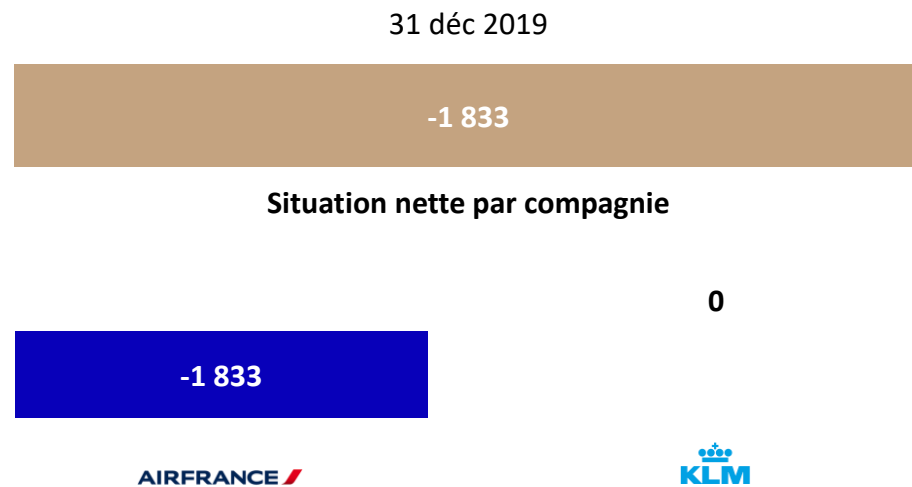
2020  
En m€





# Détails des engagements de retraite au 31 décembre 2020

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

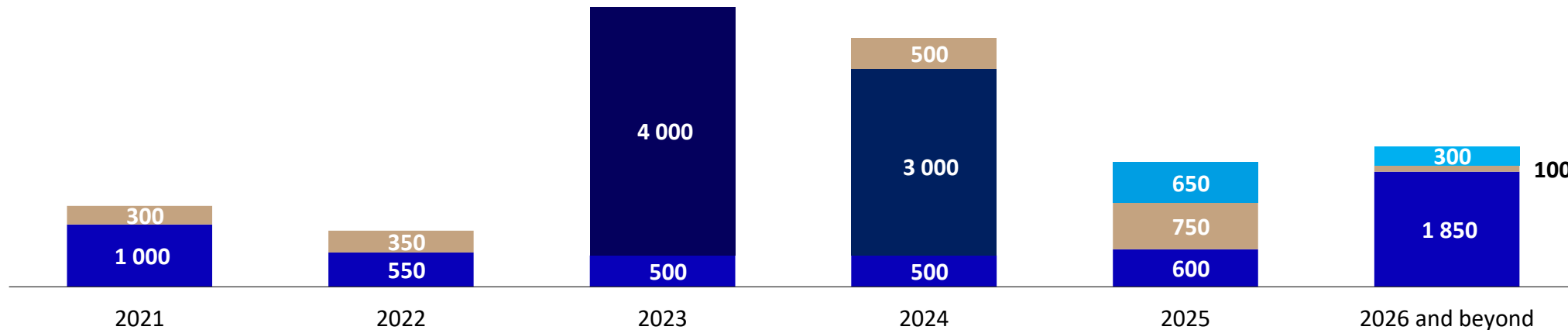
**Fonds de pension à prestations définies pour le personnel au sol**



# Profil de remboursement de la dette après opérations financières

## Profil de remboursement obligatoire de la dette<sup>(1)</sup>

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€)

### Autres dettes à long terme émises par AF et KLM : Principalement sécurisées par leurs actifs

### Aide d'Etat Français

Air France a tiré l'ensemble des aides d'Etat de 7mds€

### Aide d'Etat néerlandais

KLM a tiré 0,9md€ des aides d'Etat de 3,4 mds€

(1) Excluant les paiements de dettes des locations opérationnelles et les emprunts perpétuels de KLM