

Air France-KLM
Assemblée générale AFKLM du 26 mai 2020
Réponses aux questions écrites des actionnaires

Remarque préalable

Pour mémoire, les questions écrites, pour être recevables, doivent être :

- en relation avec l'ordre du jour de l'Assemblée,
- adressées au Président par lettre recommandée avec avis de réception ou par courrier électronique au plus tard quatre jours ouvrés avant l'Assemblée,
- accompagnées d'une attestation d'inscription en compte des actions.

Les réponses aux questions écrites sont mises en ligne préalablement à l'Assemblée sur notre site internet www.airfranceklm.com dans une rubrique spécifique conformément à la réglementation. L'article L225-108 du Code de commerce prévoit en effet que "*la réponse à une question écrite est réputée avoir été donnée dès lors qu'elle figure sur le site internet de la société*". Une copie des réponses mises en ligne sur notre site Internet peut être consultée auprès du Secrétaire de l'Assemblée par les actionnaires qui le souhaitent.

Dans le même esprit, le texte des questions a été résumé (sans en dénaturer le sens) dès lors qu'il n'est pas utile de les reprendre *in extenso* pour leur bonne compréhension.

Sommaire

<i>Stratégie commerciale/Réseau / Alliances</i>	3
<i>Covid-19</i>	5
<i>Flotte / Cargo</i>	7
<i>Servair</i>	8
<i>Capital</i>	8
<i>Environnement / Développement durable</i>	10
<i>Prêts des banques et des Etats français et néerlandais</i>	12
<i>Négociations salariales</i>	14
<i>Gouvernance</i>	15
<i>Flying Blue</i>	16
<i>Résultats financiers</i>	16
<i>Expérience Client</i>	17

1/ Réseau domestique :

Bruno le Maire a annoncé dans la presse que le prêt de 3 milliards de l'Etat était conditionné entre autres à la non-concurrence du train par l'avion pour les trajets inférieurs à 2h30. Cette condition a-t-elle fait l'objet d'un vote du Parlement ou d'une ordonnance du Gouvernement ?

Le soutien de l'Etat français sous la forme de la garantie du prêt bancaire et d'une avance d'actionnaire a été conditionné à des engagements souscrits par le Groupe Air France-KLM. Ces engagements portent en particulier sur un retour à la compétitivité d'Air France au travers d'un plan de transformation. Ce plan inclue une dimension environnementale importante. Dans ce cadre, il est prévu que l'évolution du réseau intérieur d'Air France tienne compte, notamment, de l'existence d'alternatives ferroviaires lorsqu'elles sont inférieures à des durées de 2h30 et hors vols de desserte de Roissy-CDG.

Ces engagements n'ont pas fait l'objet d'un texte législatif. En revanche, il a été prévu à l'occasion de la deuxième Loi de Finances rectificative que le Gouvernement remettrait au Parlement un rapport au bout de douze mois sur la mise en œuvre des objectifs de responsabilité sociale, sociétale et environnementale des entreprises ayant bénéficié d'une aide de l'Etat.

Quel est le statut des discussions avec le Gouvernement et la Commission Européenne concernant les conditions de la limitation des vols sur les routes desservies par le train à moins de 2h30 et quelles sont les actions mises en place par Air France ?

Les travaux sur la mise au point de ce plan de transformation se poursuivront dans les semaines qui viennent. Le Groupe réfléchit en particulier à la meilleure approche possible pour répondre aux attentes de ses clients et des collectivités territoriales en termes de réseau offert. Il échange, en parallèle, avec le Gouvernement français et l'ensemble des acteurs intéressés sur la meilleure manière d'intégrer, à terme, les alternatives ferroviaires dans une approche multimodale performante et sans que cela ne le pénalise indûment par rapport à ses concurrents directs.

Quelle est la stratégie du Groupe concernant les différentes escales de province dont la Corse et comment le groupe se prépare aux enjeux du transport multimodal ainsi prôné par le Ministre ?

Dans le cadre de ses engagements pris auprès du Gouvernement français, Air France s'est aussi donné pour objectif de réduire ses émissions de CO2 de 50% sur ses vols domestiques au départ d'Orly et de région à région à horizon 2024. Cette cible sera atteinte, notamment, par le renouvellement de la flotte court et moyen-courrier (avec des Airbus A220), l'utilisation progressive de biocarburants durables dans le cadre de la filière mise en place par le Gouvernement français et par l'adaptation de son réseau intérieur lorsqu'il existe des alternatives efficaces avec le train pour des trajets de moins de 2h30.

A l'été, Air France présentera donc une feuille de route pour son réseau domestique qui tiendra compte de ces enjeux environnementaux mais aussi de la nécessité de redresser sur le plan économique cette activité (qui a enregistré 200M€ de pertes en 2019).

Air France continuera toutefois d'assurer la continuité territoriale et ainsi de relier les territoires français à Paris et au Monde.

2/ Alliances et partenariats :

La crise du Covid-19 remet-elle en cause nos alliances et partenariats, en particulier avec Delta et China ?

Les partenariats et les Alliances stratégiques sont plus que jamais importants pour que le Groupe puisse surmonter la crise actuelle, notamment grâce à la complémentarité des réseaux et des présences commerciales de nos partenaires.

Par ailleurs, concernant Delta Airlines et China Eastern, qui sont deux actionnaires importants du Groupe, nos accords commerciaux avec eux sur les Etats-Unis et la Chine nous permettront de reprendre, plus rapidement, nos niveaux d'activité antérieurs à la crise actuelle vers ces destinations.

3/ Consolidation :

Quelle est la position du Groupe Air France-KLM en matière de consolidation dans les mois à venir ?

Il est certain que beaucoup de compagnies ne résisteront pas à la crise actuelle. La consolidation du ciel européen risque de s'y dérouler « naturellement ». Si des opportunités se présentent, le Groupe les étudiera au regard de sa stratégie, comme cela a toujours été le cas. Mais, aujourd'hui, la priorité du Groupe est la sauvegarde de son activité et l'accélération de sa transformation à travers un plan de reconstruction qui consolidera sa position sur ses marchés clés, et notamment pour Air France, sur le marché français qui offre encore d'importantes possibilités.

4/ Plan de rebond du Groupe Air France-KLM :

Un plan de rebond du groupe Air France-KLM a été annoncé suite au support de l'Etat français. Quels en sont ses ambitions son calendrier ?

La dynamique de progrès du plan stratégique lancé en novembre 2019 a été arrêtée en pleine progression par la crise du Covid-19. Cette stratégie commençait à porter ses fruits comme on a pu le voir, notamment pour Air France dans les résultats du 4^{ème} trimestre 2019 et du 1^{er} trimestre 2020.

Nous ne pouvons pas communiquer plus sur ce sujet à ce stade mais Benjamin Smith a annoncé qu'un plan de reconstruction du Groupe Air France-KLM sera présenté à l'été 2020. Il reposera sur les grands axes principaux que nous avons déjà identifiés en novembre 2019 :

- rétablir la stabilité sociale au sein d'Air France tout en transformant le modèle actuel et en redressant durablement la compétitivité d'Air France,
- tirer parti du modèle performant de KLM,
- poursuivre la croissance de Transavia.

Ce plan visera également à préserver nos atouts et notre position en Europe et sur des marchés porteurs, la force de nos hubs et de notre personnel, lequel a démontré son engagement pendant cette crise. Pour ce faire, notre méthode reste inchangée car elle a prouvé son efficacité et repose sur les piliers suivants : concertation, dialogue et inclusion de toutes les parties prenantes internes et externes.

5/ Nomination d'Angus Clarke :

Angus Clarke a été récemment nommé. Pouvez-vous en expliquer les raisons et l'ambition ?

Angus Clarke, outre ses fonctions d'EVP Strategy pour le Groupe Air France-KLM occupait également un rôle transverse, non formalisé, de coordination au sein d'Air France des fonctions Network Planning / Flotte / Expérience Client. Cette nomination vient officialiser ce rôle. Dans un contexte de crise majeure pour le transport aérien, Air France doit, sans attendre, renforcer toutes les actions qui alimenteront le redressement de sa trajectoire financière. A ce titre, un pilotage strict de la réduction des coûts est en place depuis le début de la crise du Covid-19, en complément de la démarche de transformation initiée en 2019. De la même manière, il convient de renforcer l'optimisation des leviers au service de la recette. Angus Clarke sera chargé d'assurer la cohérence des leviers commerciaux de la compagnie au redémarrage de l'activité pour optimiser les recettes d'Air France. Concrètement, Angus Clarke aura pour mission de mettre en place au plus vite une gouvernance permettant le pilotage et la cohérence de ces leviers, en particulier entre les équipes Programme, Flotte et Expérience Client Air France et les équipes Sales et RMP du Groupe Air France-KLM. Angus Clarke rejoint le Comité Exécutif d'Air France. Le Directeur de la Flotte et la Directrice Expérience Client conservent leur rôle et lui seront désormais rattachés hiérarchiquement. La DGA Transformation & Réseau garde un rôle inchangé au sein du Comité Exécutif d'Air France.

Covid-19

1/ Distanciation sociale :

Quelles sont les règles de distanciation sociale qui vont être appliquées par Air France sur ses vols pour inciter les passagers à reprendre l'avion en toute confiance ?

La sécurité de nos clients et de nos personnels est notre priorité absolue. Dans la gestion de cette crise, c'est cet impératif qui guide nos décisions.

Aujourd'hui et dans le cadre de la reprise progressive de nos vols, nous avons déployé des mesures sanitaires robustes pour rassurer nos clients. Toutes nos équipes sont mobilisées pour les mettre en œuvre au quotidien.

Depuis le 11 mai, au départ de l'ensemble de nos vols, nous avons mis en place un dispositif de contrôle de la température des passagers, au moyen de thermomètres infrarouges sans contact. Une température inférieure à 38°C est requise pour pouvoir voyager. Nous avons aussi rendu le port du masque obligatoire sur l'ensemble des vols opérés par Air France, en application de la consigne française sur le port du masque obligatoire dans les transports. Enfin, le port du masque est obligatoire pour l'ensemble des membres d'équipage et des agents d'Air France en contact avec les clients.

Par ailleurs, nous avons aménagé le « parcours client au sol » en coordination avec les gestionnaires d'aéroports avec l'application de la distanciation physique tout au long du cheminement client et l'installation, chaque fois que cela est possible, de protections en Plexiglas.

De même, nous avons renforcé les procédures quotidiennes de nettoyage des avions avec la désinfection de toutes les surfaces en contact avec les clients, telles que accoudoirs, tablettes ou écrans et la mise en place d'une procédure spécifique de désinfection des avions, périodique, par pulvérisation d'un produit virucide homologué, dont la durée d'efficacité est établie pour dix jours.

Enfin, nous avons adapté le service à bord pour limiter les interactions entre les clients et les membres d'équipage. Sur les vols domestiques et les vols courts en Europe, les services de boisson et de restauration sont suspendus. Pour les vols long-courriers, le service en cabine est limité et les produits présentés sous film ou emballés individuellement sont privilégiés.

Nous avons mis en place la distanciation physique à bord chaque fois que cela est possible. Sur la plupart des vols, les faibles taux de remplissage actuels (inférieurs à 50% en moyenne) nous permettent d'espacer les clients. Dans les cas où cela ne sera pas possible, le port du masque par l'ensemble des passagers et de l'équipage garantira une protection sanitaire adéquate. Ce dispositif est repris dans les recommandations de l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA) / European Union Air Safety Agency (EASA), diffusées la semaine dernière.

Enfin, l'air en cabine est renouvelé toutes les 3 minutes. Le système de recyclage des avions d'Air France est équipé de filtres « High Efficiency Particulate Air » ou filtres HEPA, identiques à ceux utilisés dans les blocs opératoires. Ces filtres extraient plus de 99,99% des virus les plus petits, dont les virus de type coronavirus.

2/ Rapatriements :

Comment ont été organisés les rapatriements de français bloqués à l'étranger ? Comment ces vols ont été attribués aux compagnies aériennes atterrissant en France ?

Le rapatriement des ressortissants français est organisé par le Ministère des Affaires Etrangères français et il ne nous appartient pas de commenter la stratégie retenue. Il est néanmoins important de souligner qu'il s'agit de la plus grande opération de rapatriement jamais observée à travers le monde. Il a fallu mettre à contribution les moyens techniques humains et la coordination nécessaire pour rapatrier plusieurs centaines de milliers de ressortissants, alors même que les compagnies immobilisaient peu à peu leurs flottes et à mesure que les frontières se fermaient. Beaucoup de ressortissants étaient d'ailleurs bloqués dans des pays ou des zones dans lesquelles Air France n'opère pas.

Air France s'est mobilisée et travaille en étroite collaboration avec le Ministère des Affaires Etrangères et le Secrétariat d'Etat chargé des Transports pour identifier et prioriser les besoins dans les différents pays, en lien avec les ambassades et les représentations d'Air France à travers le monde. Une cellule de crise a été ouverte pour coordonner les opérations et obtenir les autorisations nécessaires au maintien du programme de vols régulier ainsi qu'à la mise en place de vols spéciaux exclusivement dédiés aux opérations de rapatriement.

Depuis le 14 mars 2020, Air France et Transavia ont assuré plus de 2 300 vols au départ de 132 aéroports répartis dans 83 pays, permettant ainsi le rapatriement de plus de 320 000 passagers, dont plus de 170 000 ressortissants français. Dans un contexte économique fortement dégradé et alors même que la plupart des avions devaient partir vides de Paris, Air France et Transavia ont mis en place des tarifs spéciaux et plafonnés pour les voyageurs en rapatriement.

La mise en œuvre de ce plan de rapatriement et de continuité des opérations a été rendue possible grâce à l'engagement solidaire de l'ensemble des équipes d'Air France et de Transavia : personnels au sol, pilotes, hôtesses et stewards.

3/ Quelle est la politique d'Air France et de KLM en matière de remboursement des billets en cas d'annulation de vols liées au Covid-19 ?

La crise actuelle et sans précédent du COVID-19 a généré des situations inédites pour les compagnies aériennes et leurs clients. Depuis le début de cette crise, Air France et KLM ont émis des avoirs remboursables en réponse

commerciale aux annulations massives de vols et à l'incapacité quasi totale de nos passagers de voyager. Ces avoirs peuvent être remboursés après 12 mois s'ils n'ont pas été (entièrement) utilisés.

L'évolution récente de la situation sanitaire mondiale et la levée progressive des confinements donne une meilleure visibilité sur l'évolution du programme de vols. Air France et KLM ont donc décidé d'ajuster leur politique de remboursement en conséquence des annulations de vols effectives depuis le 15 mai. Les clients concernés auront le choix entre un avoir ou un remboursement en numéraire. Air France et KLM renforcent également l'attractivité des avoirs émis avant ou après le 15 mai en permettant sous certaines conditions aux clients de bénéficier d'une bonification de 15% de la valeur totale du billet initial. Ce bonus sera appliqué le cas échéant pour une nouvelle réservation. Cette valeur supplémentaire peut être utilisée pour une nouvelle réservation mais ne sera pas incluse dans le remboursement après 12 mois si aucune nouvelle réservation n'a été effectuée.

Depuis le début de la crise Air France et KLM ont souhaité offrir le maximum de flexibilité à leurs clients et faciliter le report volontaire de leurs réservations en cours ou à venir. Ainsi, pour tous les billets émis avant le 21 avril inclus pour un voyage dont le départ est prévu avant le 31 août, le report est possible sans frais dans la même cabine jusqu'au 30 novembre et pour un vol au même tarif à partir du 1er décembre. Un avoir du montant du billet et valable un an est aussi proposé aux clients souhaitant reporter leur voyage sans pouvoir encore en confirmer la réservation. Pour tous les billets émis depuis le 22 avril 2020, les billets sont modifiables sans frais sur les vols disponibles au même tarif.

Flotte / Cargo

1/ A380 :

Quel est la politique d'Air France concernant l'exploitation de l'avion A380 ?

Face à la crise de la COVID-19 et compte tenu de son impact sur les niveaux d'activité prévus, le Groupe Air France-KLM a annoncé le 20 mai dernier l'arrêt définitif de l'exploitation des Airbus A380 d'Air France. Initialement prévu pour la fin de l'année 2022, le retrait de la flotte d'Airbus A380 s'inscrit dans le cadre de la stratégie de simplification de la flotte du Groupe Air France-KLM et qui vise à la rendre plus compétitive en poursuivant sa transformation avec des avions plus modernes, plus performants et dont l'empreinte environnementale est considérablement réduite.

2/ Cargo :

Face à la crise liée au Covid-19, pourquoi Air France n'a pas transformé des avions passagers en avions tout Cargo ?

Face à la crise, notre activité cargo n'a cessé de s'adapter. La première priorité a porté sur la mise en place d'un pont aérien avec la Chine, en collaboration avec les services de l'Etat. Grâce à l'utilisation des soutes de nos avions passagers en complément de nos Full Freighters (tout cargo), nous opérons 12 vols par semaine sur Shanghai, dont 4 en tout cargo auxquelles viennent de s'ajouter 3 fréquences supplémentaires au départ du Vietnam. Plus largement, nos avions passagers sont utilisés pour satisfaire les besoins de transport de fret, sans clients à bord. Nous opérons dorénavant une cinquantaine de rotations de ce type par semaine et ce chiffre pourrait être porté à près de 80 courant juin. Le transport de fret s'effectue principalement dans les soutes, mais également en cabine

afin de maximiser nos capacités de chargement. Le fret en cabine permet des chargements additionnels de 82m3. Aujourd'hui, 3 appareils sont équipés pour ces opérations, et nous en modifions la configuration pour libérer des rangées de sièges au bénéfice du volume disponible en cabine. L'équipement d'un 4e appareil et le retrait total des sièges de la cabine arrière sont à l'étude. Air France s'est adaptée très vite à l'évolution du marché Cargo dans ce contexte de crise et exploite déjà 4 appareils Passagers en version Cargo (des Boeing 777-300ER). Ces nouvelles capacités s'ajoutent à celles des 7 rotations hebdomadaires qui transportent actuellement près de 500 000 tonnes de matériel médical vers la France.

3/ Rétrofit des cabines et service à bord :

Compte tenu des effets de la crise actuelle, quelles sont les restructurations du réseau envisagées et en conséquence, comment va évoluer la flotte ? Pensez-vous limiter les modifications d'aménagements à bord et de service à bord ?

Air France et KLM poursuivent leurs investissements en vue de moderniser les cabines des appareils qui resteront durablement dans la flotte, tout en adaptant le calendrier des chantiers. Par ailleurs, l'amélioration des services à bord a conduit à une augmentation significative de la satisfaction de nos clients au cours des derniers mois, comme l'atteste l'amélioration du NPS (Net Promoter Score) des deux compagnies. Le service à bord a été temporairement adapté pour satisfaire aux impératifs sanitaires de la crise actuelle. L'objectif d'Air France reste de proposer à ses clients un produit au meilleur niveau mondial.

Servair

Quel est le pourcentage d'actions que possède Air France dans la société Servair et quelle est la position d'Air France vis-à-vis de celle-ci dans ce moment critique pour le secteur du catering ?

Air France détient actuellement 49,99% du capital de Servair. La cession de cette participation à Gategroup est une option à notre main prévue dans le contrat de cession initiale.

Capital

1/ Nationalité des détenteurs du capital :

Récemment des sociétés américaines de gestion de fonds (Causeway Cap Management et Donald Smith & CO) ont franchi chacune le seuil des 5%. Ne peut-on pas craindre de voir se réaliser à terme un changement de contrôle d'Air France-KLM au profit d'actionnaires non européens ?

Les 2 fonds américains précités (Causeway Cap Management et Donald Smith & CO) ne souhaitent pas exercer leurs droits de vote. Pour quelles raisons ?

Air France-KLM est une entreprise cotée dont les titres s'échangent quotidiennement. De nouveaux investisseurs peuvent manifester leur intérêt, échanger avec les équipes Relations Investisseurs et/ou le Management et acquérir librement des titres.

Cette dynamique a été renforcée en 2019 avec l'arrivée de Benjamin Smith et la tenue d'un Investor Day qui lui a donné l'occasion de présenter en détails un nouveau plan stratégique. Cet événement a été très suivi par la communauté financière et a suscité l'intérêt de nouveaux investisseurs pour le Groupe Air France-KLM.

C'est notamment le cas, depuis l'automne 2019, de Causeway Capital qui est un investisseur de long terme et qui a progressivement pris une part dans le capital d'Air France- KLM. Donald Smith est, quant à lui, un actionnaire présent dans le capital du Groupe depuis de nombreuses années. Causeway Capital comme Donald Smith soutiennent le Management du groupe et, à notre connaissance, n'agissent de concert avec aucun autre actionnaire.

2/ Franchissements des seuils de déclarations :

Quelles mesures ont été prises par le Conseil d'administration envers certains investisseurs qui n'auraient pas respectés les conditions de déclaration de franchissement de seuils ? Leurs droits de vote sur les seuils franchis et non déclarés dans les délais ont-ils été neutralisés ?

Le Groupe est particulièrement vigilant, lors de chaque remontée de TPI (Titres au porteur identifiables) trimestriel sur le suivi des actionnaires dont la participation se situe autour de 2%. Le Conseil d'administration est régulièrement informé des positions des actionnaires les plus significatifs du Groupe. En cas de franchissements de seuils, le Groupe assure un suivi rapproché des déclarations à effectuer en coordination avec l'actionnaire intéressé.

a. Concernant les seuils légaux

Conformément aux dispositions de l'article L. 233-7 du Code de commerce, toute personne physique ou morale, agissant seule ou de concert, qui vient à détenir, directement ou indirectement un nombre d'actions représentant plus de 5%, 10%, 15%, 20%, 25%, 30%, 1/3, 50%, 2/3, 90% et 95% du capital ou des droits de vote doit en informer Air France-KLM et l'AMF, dans un délai de quatre jours de bourse suivant le franchissement du seuil concerné.

En cas de non-déclaration ou de déclaration hors délai, les droits de vote excédant la fraction (de capital ou de droits de vote) qui n'a pas été dûment déclarée seront suspendus pendant une période de deux ans suivant la date de régularisation de la notification. Cette sanction est automatique. Les actionnaires n'ayant pas effectué les déclarations de franchissements de seuils légaux ont bien été sanctionnées conformément à la loi.

b. Concernant les seuils statutaires

Conformément aux dispositions de l'article 13 des statuts d'Air France – KLM « toute personne physique ou morale agissant seule ou de concert venant à détenir directement ou indirectement 0,5 % au moins du capital ou des droits de vote de la société ou un multiple de ce pourcentage, est tenue d'informer la société, par lettre recommandée avec avis de réception, dans un délai de quatre jours de bourse à compter du franchissement de ce seuil de participation. La déclaration doit comporter l'ensemble des informations qu'elle doit fournir à l'Autorité des marchés financiers en cas de franchissements de seuils légaux, ainsi que les informations mentionnées à l'article 10 des statuts d'Air France – KLM ».

Les statuts prévoient qu'en cas de déclaration de franchissement de seuil statutaire irrégulière, la même sanction que celle applicable en cas d'irrégularité de déclaration de franchissement de seuil légal s'appliquera, sur demande d'un ou plusieurs actionnaires détenant ensemble un minimum de 0,5% du capital d'Air France – KLM.

Environnement / Développement durable

1/ L'aérien était déjà en difficulté avant la crise du Covid-19 avec la montée d'une nouvelle conscience environnementale. Quels sont les nouveaux engagements d'Air France-KLM en matière de développement durable dans le monde d'après ?

En 2019, le Groupe avait réalisé une réduction de 30% de ses émissions de CO2 par rapport à 2005 (mesures opérationnelles et mesures fondées sur le marché, soit une réduction de 20% si on ne prend en compte que les mesures opérationnelles). Air France - KLM s'est depuis fixé pour objectif en 2030 d'avoir réduit ses émissions de CO2 de 50% par rapport à 2005 (en g de CO2 / passager / km, ce comprenant les mesures fondées sur le marché).

A cette fin, le Groupe a mis en place un Plan d'Action pour le Climat visant à réduire son empreinte carbone. Ce plan est composé de six priorités principales, sur la base desquelles des cibles ont été identifiées et des plans d'action mis en œuvre:

- modernisation de la flotte et contribution à la recherche aéronautique;
- usage de biocarburants durables et participation à la recherche sur les énergies renouvelables;
- réduction du CO2 au travers de mesures opérationnelles;
- soutien à la mise en œuvre de l'Accord mondial sur le climat (CORSIA), prenant en compte une contribution équitable de l'aviation;
- compensation réglementaire et volontaire des émissions de CO2 ;
- soutien à des programmes environnementaux;
- mise en œuvre de programmes de compensations carbone pour les clients.

La crise de Covid-19 a accéléré le retrait des avions les moins adaptés à notre feuille de route environnementale : les Airbus A380 et les Airbus A340 chez Air France et les Boeing 747 chez KLM. Ces retraits auront un impact positif sur notre empreinte environnementale.

Pour Air France, dans le cadre du soutien de l'Etat français, un nouvel engagement pour le réseau domestique français a été pris qui peut se décliner comme suit :

- Réduction du volume des émissions de CO2 pour les vols métropolitains de 50% d'ici fin 2024 par rapport à 2019,
- Réduction des liaisons intérieures pour lesquelles il existe une alternative efficace en train, avec un trajet de moins de 2h30 et à l'exception des vols de desserte pour Roissy-CDG,
- Compensation continue des émissions de CO2 (réglementaire et volontaire sur 100% des vols intérieurs).

L'aérien était déjà mis en difficulté avant la crise du Covid-19 avec une nouvelle conscience environnementale. Quels sont les nouveaux engagements d'Air France KLM en matière de développement durable dans le monde d'après ? (Groupe AFKL)

- Le monde d'après la crise ne sera plus le même. Nous voyons cette crise comme un catalyseur pour accélérer la transformation de l'aviation civile : accélérer notre engagement de longue date dans la transition environnementale, en recherchant l'alignement des équilibres écologiques et économiques.

- le Groupe Air France-KLM a toujours été pionnier en matière de développement durable, cherchant à faire avancer la transition durable du transport aérien. Cet engagement est reconnu depuis de nombreuses années par le classement DJSI dont le groupe est leader.

- Les compagnies du Groupe sont fortement mobilisées pour réduire leur empreinte environnementale et notamment réduire leurs émissions de CO2 en s'appuyant sur le renouvellement de leur flotte par des appareils de nouvelle génération, l'utilisation de nouvelles technologies par exemple pour l'optimisation de la consommation de carburant, ou encore la mise en place de filières de biocarburants pour l'aviation. Elles sont également engagées dans une démarche de compensation des émissions et de réduction des déchets.

- Dans le cadre du soutien de l'Etat français, Air France a pris l'engagement de réduire de 50% ses émissions sur le réseau domestique d'ici à 2024. D'une manière plus globale, Air France a l'objectif de réduire de 50% ses émissions passager/kilomètre d'ici à 2030.

2/ KLM a lancé la campagne « Flying Responsibly » l'année dernière. Quel est le statut de sa mise en œuvre ? Ce programme est-il remis en cause par la crise du Covid-19 ?

En juin 2019, KLM a lancé l'initiative Fly Responsibly, dans laquelle le transporteur s'engage pour un avenir plus durable pour l'industrie du transport aérien. L'initiative repose sur cinq piliers stratégiques: réduire, remplacer, compenser, investir et collaborer. Par le biais d'une lettre ouverte, KLM a pris contact avec les parties prenantes du secteur aérien pour les inviter à collaborer à l'élaboration de solutions durables pour le secteur. Sous le drapeau Fly Responsibly, KLM avec d'autres transporteurs aériens, ses clients partenaires et ses employés échangent, et partagent leurs idées et leurs expériences sur des projets et ressources durables, dans les domaines suivants :

Réduction des émissions de CO2, biocarburants durables et compensations carbone

Le groupe KLM a réduit ses émissions de CO2 de 4% par rapport à 2005, soit un total de 31% par passager (par rapport à 2005). Les objectifs pour 2030 sont respectivement de -15% et -50%. Le renouvellement de la flotte a notamment contribué à ce résultat. En 2019, KLM a accueilli huit nouveaux avions, plus silencieux et plus efficaces, comme le Boeing Dreamliner B787-10.

KLM continue d'investir dans le biocarburant d'aviation durable (« SAF »). L'année dernière, KLM a acheté 6911 tonnes de biocarburants durables et, avec son partenaire SkyNRG, a annoncé la construction de la première usine de biocarburants durables aux Pays-Bas afin que KLM puisse augmenter son utilisation dans un avenir proche. De nouveaux partenaires ont également rejoint le programme Corporate Biofuel de KLM: Microsoft, SHV Energy et Neste.

KLM travaille aussi à réduire les émissions de carbone au sol. L'objectif est de réaliser une opération neutre en CO2 d'ici 2030. L'an dernier, KLM a réalisé une réduction de 50% des émissions de CO2 pour ses opérations au sol par rapport à l'année précédente (2018), notamment en achetant de l'énergie verte et en utilisant du matériel d'exploitation électrique.

L'année dernière, 175 000 passagers ont ainsi voyagé de manière neutre en CO2 grâce au programme de compensation de KLM CO2ZERO qui a permis de planter 680 hectares de forêt tropicale au Panama.

Réduire les déchets

KLM a réduit ses déchets non recyclables de 19%. L'objectif est de réaliser une réduction de 50% en 2030 (par rapport à 2011). Cet objectif sera atteint en produisant globalement moins de déchets et en augmentant la quantité

de déchets pouvant être recyclés. KLM a également investi dans d'autres concepts innovants, tels que le recyclage de différents articles de restauration au sein d'un système fermé et le recyclage de bouteilles afin de fabriquer des outils pour réparer et entretenir les avions au moyen d'imprimantes 3D.

Flying V

KLM a contribué aux recherches de l'Université de Delft dans le cadre de la recherche d'un concept de vol innovant connu sous le nom de Flying-V. Ce concept est basé sur une approche nouvelle de la conception des avions qui permettrait aux vols long-courriers d'être exécutés de manière beaucoup plus durable à l'avenir.

Remplacement des vols court-courriers

Dans le cadre du plan sectoriel « Smart and Sustainable », Thalys, NS (Nederlandse Spoorwegen, les chemins de fer néerlandais) et KLM collaborent dans le but de remplacer, dans le courant de l'année 2020, les vols entre Bruxelles et l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol par des liaisons ferroviaires internationales.

Prêts des banques et des Etats français et néerlandais

1/ La négociation financière avec les banques et le gouvernement français a-t-elle été menée par la Présidente et/ou le Directeur Général d'Air France-KLM avec l'approbation des membres du Conseil d'administration d'Air France-KLM ?

Le Prêt Garanti par l'Etat français (le « PGE ») et le prêt d'actionnaire consenti par l'Etat français ont été approuvés par le Conseil d'administration d'Air France-KLM, avec délégation à la Direction générale d'Air France-KLM pour finaliser les termes et conditions de ces deux instruments.

2/ Quelles conditions ont été fixées pour l'attribution des prêt garantis et consentis par l'Etat français ?

Le Groupe Air France-KLM a bénéficié le 6 mai 2020 de deux financements pour un montant total de 7 milliards d'euros, approuvés par la Commission Européenne le 4 mai 2020. Ces financements comprennent deux prêts destinés au financement des besoins de liquidités d'Air France et de ses filiales :

- un Prêt Garanti par l'Etat français (« PGE ») octroyé par un syndicat de 9 banques d'un montant de 4 milliards d'euros et garanti à hauteur de 90% par l'Etat français. Ce prêt dispose d'une maturité initiale de 12 mois, avec une option d'extension d'un an ou de deux ans, exerçable par Air France-KLM; et
- un prêt d'actionnaire octroyé par l'Etat français à Air France-KLM d'un montant de 3 milliards d'euros, sans amortissement, d'une maturité de quatre ans, avec deux options d'extension d'un an consécutives et exerçables par Air France-KLM.

Air France-KLM s'est engagée à ne pas verser de dividendes tant que ces prêts ne seront pas entièrement remboursés. Par ailleurs, le Groupe a remboursé le 7 mai 2020 1,1 milliard d'euros au titre de la facilité de crédit renouvelable qui avait été tirée en mars 2020 et a mis fin à cette facilité de crédit.

Un communiqué de presse publié à ce sujet le 7 mai 2020 sur le site internet d'Air France-KLM détaille les principales caractéristiques de ces financements: <https://www.airfranceklm.com/fr/signature-des-financements-pour-un-montant-total-de-7-milliards-deuros-permettant-au-groupe-air>

3/ Pourquoi aucune banque néerlandaise ne figure parmi les arrangeurs mandatés pour la mise en place du prêt garanti par l'Etat français octroyé à Air France – KLM ?

Aucune banque néerlandaise ne figurait dans la syndication de la ligne de crédit renouvelable conjointe au Groupe Air France-KLM et à Air France en vigueur avant la signature de ces prêts et aucune nouvelle banque ne figure parmi les arrangeurs mandatés du PGE. En revanche, plusieurs banques néerlandaises devraient pouvoir participer au financement de KLM garanti par l'Etat néerlandais et qui reste à mettre en place.

4/ A côté du prêt d'actionnaire octroyé à Air France–KLM par l'Etat français, est-il prévu un support de même nature octroyé à KLM par l'Etat néerlandais ? Si oui, à quelle hauteur ?

L'Etat néerlandais a annoncé qu'il soutiendra KLM sur une enveloppe située entre 2 et 4 milliards d'euros. La forme de ce support devrait combiner un prêt bancaire garanti par l'Etat néerlandais et un prêt direct de l'Etat à KLM. Les discussions sur la mise en place de ces prêts se poursuivent à ce stade.

5/ S'il est prévu une négociation avec l'Etat néerlandais sur ces aides financières, pourquoi n'a-t-elle pu se faire de concert avec celle menée avec l'Etat français ?

Le mécanisme d'approbation de ce type d'opération aux Pays-Bas diffère de celui applicable en France. Le Parlement néerlandais doit ainsi valider au préalable tout interventionnisme étatique, et donc tout prêt direct octroyé à KLM par l'Etat néerlandais. Cela peut nécessiter plusieurs semaines. Pour autant les discussions devraient être finalisées d'ici fin juin.

6/ Le Groupe perd actuellement 25 millions d'euros par jour et a obtenu une aide de 7 milliards d'euros. Le Groupe a déclaré ne pas retrouver pas avant 2022, le niveau de capacités de 2019. Comment Air France-KLM pense pouvoir rembourser cette aide ?

Face à l'ampleur de la crise et à la violence du choc, la priorité du Groupe Air France-KLM a été de sécuriser la position d'Air France en terme de liquidités à 12 mois. Les 7 milliards d'euros proviennent d'une part d'un prêt bancaire garanti par l'Etat français (pour 4 milliards) et d'autre part d'un prêt d'actionnaire de l'Etat français (pour 3 milliards).

Cette aide augmente de fait la dette brute du Groupe et en contrepartie d'autant ses réserves de liquidités. Le véritable enjeu reste de faire face à une crise dont la durée est incertaine à ce jour. C'est la raison pour laquelle un effort important a été immédiatement engagé pour réduire les investissements dès 2020 (de 3,6 milliards d'euros à 2,4 milliards d'euros en ce qui concerne l'année 2020) ainsi qu'une partie des coûts opérationnels de l'exercice en cours. A ce titre, au 2e trimestre 2020, le besoin de trésorerie opérationnelle a été réduit de 2 milliards d'euros à 400 millions d'euros par mois.

Au-delà de ces mesures, le Groupe Air France-KLM doit continuer à accélérer sa transformation et présentera d'ici l'été 2020 un plan stratégique adapté à cette situation exceptionnelle. Ce plan permettra de redéfinir une trajectoire financière crédible et ambitieuse afin de pouvoir se refinancer et progressivement rembourser ses dettes. A l'issue de l'élaboration de ce plan, aidé d'une meilleure visibilité sur les paramètres du trafic aérien « post crise » et sous réserve des conditions de marché, le Conseil d'administration du Groupe Air France-KLM envisagera de procéder à renforcer les fonds propres.

7/ Les prêts peuvent-ils être remboursés en fournissant des actions de la société?

Le remboursement contractuellement prévu est monétaire (« cash »), dans la mesure où ces deux prêts sont des instruments de dette. Concernant le prêt d'actionnaire consenti par l'Etat français, il peut être envisagé d'incorporer tout ou partie de cette créance au capital d'Air France-KLM en échange d'actions. A ce titre, ce dernier a annoncé son intention d'examiner les conditions de sa participation à une opération de renforcement des fonds propres qui serait proposée par le Groupe Air France-KLM, qui pourrait intervenir au plus tard à l'issue de l'assemblée d'approbation des comptes de l'exercice 2020. Cette intention ne concerne pas le prêt bancaire garanti par l'Etat français.

8/ Les délégations de pouvoir actuellement accordées au Conseil d'Administration aux fins de l'émission d'actions et de valeurs mobilières de la Société Ordinaire peuvent-elles être utilisées à cette fin ?

A ce stade c'est une possibilité qui concerne seulement le prêt d'actionnaire consenti par l'Etat français, par compensation de tout ou partie de sa créance.

9/ Les autres actionnaires pourront-ils participer afin de maintenir leur position ?

L'intention du Groupe est de permettre à tous ses actionnaires actuels de participer à son redressement. Pour autant, il est encore trop tôt pour se prononcer sur les modalités d'une éventuelle opération de renforcement des fonds propres de la société. Les résolutions présentées à l'Assemblée générale incluent notamment la possibilité d'émettre des actions ou valeurs mobilières avec maintien du droit préférentiel de souscription des actionnaires. A ce stade, il n'est pas envisagé de procéder à une opération de renforcement des fonds propres qui serait réservée à l'Etat français sans approbation spécifique de l'Assemblée générale.

Négociations salariales

1/ Le prêt consenti par l'État français à Air France - KLM, est conditionné à la concrétisation d'accords nécessaires à la transformation d'Air France au travers d'un dialogue social avec les partenaires sociaux. Cette concertation avec les organisations syndicales se fera-t-elle avec l'ensemble des organisations syndicales représentatives de toutes les catégories de personnels au sein de l'entreprise et des filiales aériennes du Groupe ?

La Direction d'Air France mènera les négociations en question avec les organisations représentatives de toutes les catégories de personnel, et ce dans le but de parvenir à la conclusion d'accords qui permettront de contribuer à la réalisation des objectifs du plan de transformation et de rebond.

2/ Avez-vous déjà entamé des négociations avec le SNPL (le Syndicat National des Pilotes de Lignes) sur l'avenir du trafic domestique et court courrier et le développement de TRANSAVIA ? Pensez-vous pouvoir obtenir des résultats significatifs avec ce syndicat ?

L'évolution du réseau domestique et court courrier d'Air France est nécessaire pour la pérennité de l'entreprise et sa rentabilité. La question de son évolution au sein d'Air France sera examinée avec les diverses instances de représentation du personnel compétentes et les différentes organisations syndicales représentatives de l'entreprise, comme cela a toujours été le cas.

Concernant le développement de Transavia France, il avait été limité par des accords. L'objectif de la Direction d'Air France est de lever au maximum ces contraintes, dans le cadre rappelé ci-dessus.

De façon générale, le dialogue social au sein d’Air France est depuis toujours soutenu avec toutes les organisations syndicales représentatives et s’appuie sur des engagements de transparence, de responsabilité, de respect et de confiance.

3/ PDV :

Face à la crise du Covid-19, Le Groupe a annoncé deux nouveaux plans de départs volontaires, l’un chez KLM et l’autre chez Air France. Quelles seront les conséquences sur l’emploi à long terme dans le Groupe ?

Le retour au niveau de croissance du secteur aérien d’avant la crise ne pourra probablement pas être atteint avant plusieurs années. En contrepartie de l’aide obtenue de l’Etat français, le Groupe travaille à préparer un plan de rebond qui reposera notamment sur une accélération de la transformation d’Air France afin d’améliorer sa compétitivité, sa rentabilité et ainsi assurer la pérennité de l’entreprise.

Au niveau de l’emploi, Air France a toujours privilégié les départs volontaires dans les périodes de réduction d’effectif imposée par la situation de l’entreprise. La sévérité de la crise actuelle ne remet pas en cause cette approche. Pour autant, la nécessaire accélération de la transformation de l’entreprise nécessitera des mobilités là où les départs volontaires ne seront pas suffisants. La Direction d’Air France présentera courant juin une réponse adaptée aux nouveaux besoins en ressources jusqu’en 2022.

Gouvernance

1/ Pourquoi le Règlement intérieur du Conseil d’administration ne figure pas sur le site institutionnel d’Air France – KLM comme les statuts de la société ?

Le Règlement intérieur du Conseil d’administration d’Air France – KLM est disponible sur le site internet de la Société (www.airfranceklm.com) sur la page dédié au Conseil d’administration (Groupe/Gouvernance/Conseil-d’administration).

2/ Près du tiers des membres actuels du Conseil d’administration a dépassé l’âge limite de 70 ans figurant dans les statuts de la société. Aucune dérogation d’âge ne figure dans les statuts. Que compte faire le Groupe pour se mettre en conformité avec les statuts de la société ?

L’article 26 des statuts d’Air France-KLM prévoit une limite d’âge de 70 ans pour « le Président, le Directeur général et le ou les Directeurs généraux délégués ». Cette limite d’âge n’est pas applicable aux administrateurs.

L’article L.225-19 du Code de commerce prévoit, qu’en l’absence de disposition expresse dans les statuts, « le nombre des administrateurs ayant dépassé l’âge de soixante-dix ans ne peut être supérieur au tiers des administrateurs en fonctions ». Au 26 mai 2020, 5 administrateurs (sur un total de 19) ont atteint ou dépassé l’âge de soixante-dix ans, soit 26% des membres du Conseil. La composition du Conseil d’administration est donc conforme à la loi.

3/ Tout administrateur doit être propriétaire d’au moins dix actions de la société. Est-ce le cas pour tous les membres du Conseil d’administration à ce jour ?

Conformément aux dispositions de l’article L225-25 du Code de commerce, l’article 19 des statuts d’Air France – KLM prévoit que « chaque administrateur doit être propriétaire d’au moins 10 actions pendant la durée de son mandat ». Ces dispositions ne sont toutefois pas applicables aux administrateurs représentant les actionnaires salariés et aux administrateurs représentant les salariés (article L.225 - 25 al. 3 du Code de commerce) ainsi qu’aux

administrateurs nommés par l'Etat et aux administrateurs nommés par l'Assemblée générale sur proposition de l'Etat (articles 5 al. 5 et 6 VI de l'ordonnance n°2014-948 du 20 août 2014).

4/ L'article 28 des statuts de la société évoque la possibilité de nomination de censeurs. Cette fonction n'existe plus dans le Groupe depuis plus de 20 ans. Cet article ne serait-il pas devenu obsolète ?

L'article 28 permet au Conseil d'administration de proposer, à l'Assemblée générale ordinaire, la nomination de censeurs. Le Conseil d'administration pourra faire usage de cette disposition des statuts s'il le juge nécessaire.

Flying Blue

Face à la crise actuelle, le Groupe envisage-t-il de solliciter les détenteurs de « miles » dans le cadre de ses programmes de fidélisation pour qu'ils renoncent partiellement aux facilités liées à leurs droits acquis ?

Dans les circonstances particulières actuelles, nous avons décidé de maintenir la validité des Miles susceptibles d'expirer ces prochains mois jusqu'à la fin de l'année 2020. Nous ne demanderons donc pas à nos clients de renoncer à leurs Miles.

Flying Blue sollicite toutefois la générosité de ses membres en leur permettant de donner des Miles aux personnels des établissements publics de santé ou médico-sociaux dans le but de leur offrir des billets d'avion pour partir en vacances. Entre le 15 mai et le 15 juin, Flying Blue double même les dons de ses membres jusqu'à 75 millions de Miles.

Avec un objectif de 100 millions de Miles proposés aux professionnels de santé ayant travaillé pendant la période de crise dans les régions du Grand-Est, des Hauts-de-France, d'Ile-de-France et de Bourgogne-Franche-Comté, particulièrement touchées par le Covid-19, ce sont 50 000 Miles qui pourront être offerts à chaque professionnel bénéficiaire, soit l'équivalent de deux billets d'avion A/R en Europe ou en France ou l'accès à d'autres types de produits et services, comme des locations de voiture ou des chambres d'hôtel. Ces Miles resteront valables pendant deux ans.

Résultats financiers

1/ Les documents financiers communiqués font état de provisions pour restructuration de 31M d'euros. Pensez-vous réévaluer ce montant de provisions pour tenir compte des futures décisions stratégiques ?

A ce stade des décisions, les conditions nécessaires à la comptabilisation des provisions pour restructuration ne sont pas réunies. Il est donc prématuré pour avancer des chiffrages. Dès que les conditions seront réunies, le Groupe comptabilisera les provisions nécessaires pour faire face à ces nouveaux coûts de restructuration. Ces montants seront communiqués lors de la clôture trimestrielle qui suivra.

2/ Page 103 des comptes consolidés sont mentionnées Air France - KLM Finances, SAS Air France Finances et SAS Air France Finances Ireland. Quel est l'objet social de ces sociétés ?

Ces trois sociétés sont des sociétés holding dont l'objet social couvre toute activité entrant dans le cadre d'une société holding.

Expérience Client

Un panel d'experts et les lecteurs de « USA Today » ont sacré Delta Airlines meilleure compagnie aérienne. La compagnie américaine est suivie par trois de ses consœurs : Southwest Airlines arrive deuxième, Alaska Airlines, troisième, et JetBlue, quatrième. Korean Air arrive en sixième place, Japan Airlines à la septième et All Nippon Airways à la huitième. Singapore Airlines est 9ème et Cathay Pacific 10ème. Une seule compagnie aérienne européenne a réussi à se faire une place dans ce top 10. Il s'agit de KLM, qui se classe huitième. Pourquoi Air France ne figure pas dans ce classement ?

Les critères d'évaluation permettant ce classement n'ont pas été partagés avec nous. Nous savons qu'il correspond à un mode opératoire en deux temps, d'abord une sélection par l'éditeur d'un certain nombre de compagnies, puis un vote par les lecteurs. Ce système n'offre pas les meilleures garanties de représentativité (impossibilité de vérifier la nature des votants, pas de qualification de la nature et du nombre de leurs voyages). Si Air France n'est pas dans le top 10 au global, Air France est classée 4^{ème} dans la catégorie « meilleures Business class et First class », derrière JAL, ANA et Emirates. Toujours dans ce classement, dans la catégorie « Meilleure restauration à bord / Best in- flight food », Air France est classée 3^{ème} derrière Air New Zealand et JAL.