TROISIÈME TRIMESTRE 2026

5 novembre 2026

Le résultat opérationnel ajusté atteint 1 346 millions d'euros, porté par la forte augmentation des recettes et une stricte maîtrise des coûts.

- **Chiffre d'affaires du Groupe en hausse de 7,6 %** par rapport à l'année précédente, à **9,9 milliards d'euros**.
- **Recette unitaire[1] en hausse de 7,0 %**, portée par une **demande soutenue**, la poursuite de la **montée en gamme** et la **performance commerciale** du réseau Passage (+6,9 %) et du Cargo (+21,9 %).
- **Le contexte géopolitique a entraîné une hausse du prix du carburant,** avec un impact de +436 millions d'euros au T3 comparé à l'année précédente, après couverture.
- La **hausse des prix du carburant** a été **intégralement compensée** par la **croissance du chiffre d'affaires.**
- **Coût unitaire[2] stable à +0,1 % grâce à une gestion rigoureuse des coûts**, malgré les investissements liés à la montée en gamme (+0,5 %).
- **KLM annonce des mesures structurelles additionnelles** visant à poursuivre l'amélioration de sa performance opérationnelle et financière.
- **Le résultat opérationnel ajusté s'établit à 1 346 millions d'euros et renoue avec la croissance au T3**, en hausse de 126 millions d'euros par rapport à l'année précédente, avec une marge opérationnelle à 13,6 %.
- Forte génération de trésorerie avec un **cash-flow d'exploitation ajusté récurrent de 1 354 millions d'euros** pour les neuf premiers mois de 2026, en hausse de 570 millions d'euros par rapport à l'année précédente.
- **Levier d'endettement (ratio dette nette/ EBITDA ajusté) à 1,6x**, stable par rapport au 31 décembre 2025, et conforme à l'ambition du Groupe de 1,5x-2,0x. Hors remboursement de l'obligation hybride[3] de 498 millions d'euros en juillet (coupon de 6,9 %), la dette nette a diminué de 133 millions d'euros.
- **Solide niveau de liquidités** à fin septembre 2026, **à 10,5 milliards d'euros[4]**, en **hausse de 1,0 milliard d'euros** par rapport au 30 septembre 2025 (au-dessus de l'objectif cible de 6 à 8 milliards d'euros).
- Poursuite du renouvellement de la flotte, avec **39 % d'avions de nouvelle génération**, en hausse de 7 points sur un an.

[1] *A taux de change constant*

[2] *À prix du carburant et taux de change constants, et hors coûts liés au système d'échange de quotas d'émission (ETS)*

[3] *Comptabilisé en capitaux propres selon les normes IFRS*

[4] *Les liquidités disponibles correspondent à la trésorerie nette (6,9 Mds€) augmentée des lignes de crédit non tirées (3,6 Mds€)*

Perspectives 2026 actualisées dans les fourchettes précédemment communiquées

Suite aux résultats du troisième trimestre, le Groupe actualise ses perspectives pour 2026 et prévoit :

- Une capacité en hausse d'environ +2 % par rapport à 2025, reflet d'une gestion rigoureuse des capacités et d'une priorité accordée à la profitabilité *(précédemment +2 %* à *+3 %)*.
- Un coût unitaire[1] en hausse d'environ +1 %, dont +0,5 % lié à la montée en gamme *(précédemment 0 % à +2 %)*.
- Des dépenses d'investissements nettes inférieures à 3 milliards d'euros *(inchangé)*.
- Un levier d'endettement compris entre 1,5x et 2,0x *(inchangé)*.
- **La facture de carburant de l'exercice 2026 devrait s'élever à 9,2 milliards de dollars US[5]**, contre 8,9 milliards de dollars US indiqués au trimestre précédent. Cette nouvelle estimation représente une hausse de 2,3 milliards de dollars US par rapport à 2025, malgré un résultat de 2 milliards de dollars US couverture sur l'année 2026.

Information relative au traitement comptable

- Le Groupe a adopté par anticipation la norme IFRS 18 à compter du deuxième trimestre 2026. En conséquence, les données de l'exercice précédent ont été retraitées afin d'être présentées de manière comparable à celles de l'exercice en cours conformément à la norme IFRS 18.

[5] *Sur la base des instruments de couverture en vigueur et de la courbe à terme au 30 Octobre 2026, sous réserve de modifications liées aux incertitudes géopolitiques et hors coût du SAF.*

Commentant les résultats, **M. Benjamin Smith, Directeur général du Groupe** a déclaré :

« Air France-KLM a réalisé un troisième trimestre résilient, soutenu par un résultat opérationnel ajusté solide. La demande sur nos marchés stratégiques clés, combinée à une forte rigueur commerciale, a entraîné une hausse des recettes unitaires, tandis que la maîtrise continue des coûts – associée à une facture carburant bien gérée – a permis de maintenir les coûts unitaires globalement stables.

Cette performance reflète les avantages des choix stratégiques opérés ces dernières années, à commencer par la montée en gamme d'Air France, qui continue d'enregistrer des résultats solides sur l'ensemble de notre réseau, ainsi que le déploiement ciblé de Transavia sur les marchés clés du Groupe et la contribution toujours soutenue de notre activité Cargo.

Chez KLM, nos efforts de transformation ont déjà permis de réaliser des améliorations structurelles significatives, offrant une base solide pour la prochaine étape. Les mesures additionnelles annoncées par KLM aujourd'hui s'inscrivent dans la continuité de ces progrès, avec des choix clairs visant à renforcer davantage la compétitivité de la compagnie, tout en préservant sa capacité à investir dans sa promesse client, sa flotte et la connectivité qu'elle offre aux Pays-Bas.

A l'avenir, nous restons concentrés sur une exécution disciplinée et sur l'adaptation de notre réseau à l'évolution des conditions de marché. »

	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2026	variation	variation change constant	2026	variation	variation change constant
Passagers Groupe (milliers)	29 712	+1,8 %		80 330	+2,7 %	
Capacité Groupe (millions de SKO)	93 506	+1,3 %		259 064	+2,6 %	
Trafic (millions de PKT)	82 677	+0,9 %		226 741	+2,5 %	
Taux de remplissage Passage Groupe	88,4 %	-0,4 pt		87,5 %	-0,1 pt	

	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2026	variation	variation change constant	2026	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires (m€)	9 916	+7,6 %	+12,3 %	26 672	+7,5 %	+9,5 %
Résultat opérationnel ajusté (m€)	1 346	+126	+162	1 824	+173	+226
Marge opérationnelle (%)	13,6 %	+0,3 pt	+0,7 pt	6,8%	+0,2 pt	0,0 pt
Résultat net (m€)	938	+170		877	-291	
Recette unitaire Groupe au SKO (cts€)	9,70	+6,6 %	+7,0 %	9,27	+4,8 %	+6,5 %
Coût unitaire Groupe au SKO (cts€)[1]	8,16		+0,1 %	8,45		+0,6 %

1) à prix de carburant et change constants et hors ETS

	9M 2026	9M 2025	variation
Flux de trésorerie d'exploitation libre (m€)	1 834	1 560	+274
Flux de trésorerie d'exploitation libre ajusté récurrent (m€)[2]	1354	784	+570

2) Flux de trésorerie d'exploitation libre IFRS corrigé du paiement des charges sociales, des cotisations aux retraites et des impôts sur les salaires hérités pendant la période Covid ainsi que du paiement de la dette de location et des intérêts payés et reçus ainsi que le paiement de l'amende Cargo

	Au 30 septembre, 2026	Au 31 décembre, 2025	variation
Dette Nette (m€)	8 757	8 392	+365
EBITDA ajusté sur les 12 derniers mois (m€)[3]	5 372	5 123	+249
Ratio de dette nette / EBITDA ajusté[3]	1,6x	1,6x	0,0x

3) Les données retraitées tiennent compte des changements apportés à la présentation et aux informations à fournir à la suite de la mise en œuvre d'IFRS 18. Ces changements ont été appliqués de manière rétrospective aux chiffres de 2025 à des fins de comparaison.

Le résultat opérationnel ajusté a progressé pour atteindre 1 346 millions d'euros. Les recettes unitaires solides ont intégralement compensé l'impact de la hausse des prix du carburant, dans un contexte de crise au Moyen-Orient. Par ailleurs, la maîtrise rigoureuse des coûts a limité la hausse des coûts unitaires à seulement +0,1 %.

Au troisième trimestre 2026, Air France-KLM a transporté 29,7 millions de passagers, soit une hausse de +1,8 % par rapport à l'année précédente. Avec une capacité en progression de +1,3 % et un trafic en hausse de +0,9 %, le coefficient de remplissage est resté globalement stable, à 88,4 %.

La recette unitaire du Groupe par siège-kilomètre offert (SKO) a progressé de +7,0 % par rapport à l'année précédente à taux de change constants, portée par une demande soutenue, la poursuite de la montée en gamme et la solide performance commerciale des activités Passage et Cargo. La recette unitaire du réseau Passage a augmenté de +6,9 %, grâce à des yields élevés tout au long du trimestre, notamment en Amérique du Nord, en Asie, en Afrique et en Amérique latine. Les recettes unitaires du Cargo ont fortement progressé (+21,9 % à taux de

change constants), sous l'effet d'une demande soutenue qui a entraîné une hausse du coefficient de remplissage et du yield. Au troisième trimestre, Transavia a enregistré une croissance de ses recettes unitaires de +2,9 %, malgré un environnement particulièrement difficile, et réalisé une marge opérationnelle de 16,3 %.

Les coûts unitaires[1] sont restés globalement stables au troisième trimestre par rapport à l'année précédente (+0,1 %). Les réductions de consommation de carburant rendues possibles par les avions de nouvelle génération (-0,4 %) et la poursuite de la maîtrise des coûts ont compensé l'effet de la montée en gamme (+0,5 %).

Au troisième trimestre, le résultat opérationnel ajusté a progressé de +126 millions d'euros par rapport à l'année précédente, à 1 346 millions d'euros, pour une marge de 13,6 %. Cette évolution tient notamment à la hausse des recettes unitaires, qui a contribué à hauteur de 592 millions d'euros, compensant intégralement l'impact de la hausse de prix du carburant (+436 millions d'euros, dont un effet favorable de 19 millions d'euros lié à l'ETS) ainsi que la hausse des coûts unitaires[1] (+11 millions d'euros).

Trésorerie

Le Groupe poursuit l'optimisation de son bilan, en simplifiant sa structure financière, en réduisant ses coûts de financement et en augmentant la part de sa dette constituée de dette senior. Au troisième trimestre, les opérations suivantes ont été réalisées :

- En juillet, Air France-KLM a perçu 500 millions d'euros levés grâce à l'émission, fin juin, d'une obligation senior à cinq ans assorties d'un coupon annuel fixe de 4,25 %. Le produit net de l'émission sera principalement affecté au financement des besoins généraux du Groupe.
- En juillet, le Groupe a remboursé l'obligation hybride de 498 millions d'euros (comptabilisée en capitaux propres selon les normes IFRS) assortie d'un coupon de 6,9 %. Cette obligation hybride avait été émise par une filiale opérationnelle d'Air France, propriétaire d'un portefeuille de pièces de rechange destiné aux activités de maintenance de la compagnie, et intégralement souscrite par des entités affiliées au groupe Apollo. L'opération de 2023 avait contribué au retour d'Air France-KLM à une situation de capitaux propres positifs selon les normes IFRS. Le Groupe remercie chaleureusement Apollo pour son accompagnement durant cette période.

Au cours des neuf premiers mois, le Groupe a généré un flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté récurrent[2] positif de 1 354 millions d'euros, en hausse de 570 millions d'euros par rapport à l'année précédente. Cette amélioration s'explique principalement par les investissements nets en baisse de plus de 300 millions d'euros, notamment grâce à un accord entre KLM et Schiphol[3] ainsi qu'à la cession par Air France de pièces de rechange à sa joint-venture avec Airbus[4] (50%-50%), pour un montant de 159 millions d'euros.

Le flux de trésorerie avant variation du besoin en fonds de roulement a été pénalisé par le paiement de 368 millions d'euros[5] au titre d'une amende liée à l'activité Cargo. La variation du

---

[1] *À prix de carburant et change constants et hors ETS*

[2] *Voir la définition ainsi que le tableau de cash-flow opérationnel ajusté récurrent en annexes de ce communiqué de presse*

[3] *Le 29 mai 2026, KLM et Schiphol ont signé un accord portant sur le futur déplacement de plusieurs sites de KLM situés à Schiphol Centre, notamment les bâtiments de fret, le bâtiment de restauration ainsi que le bâtiment du siège "Topside" KLM, vers d'autres emplacements à Schiphol. Cet accord s'inscrit dans le cadre du renouvellement de l'aéroport tel que prévu dans le Plan directeur de Schiphol Centre. Pour KLM, cela crée une opportunité de développer des environnements de travail plus modernes pour l'avenir. La compensation versée par Schiphol à KLM s'élève à environ 0,5 milliard d'euros, dont 0,3 milliard d'euros a déjà été reçu à ce jour selon les conditions convenues dans l'accord. Les 0,2 milliard d'euros restants seront versés à KLM lorsque certains jalons du projet et certaines conditions auront été atteints.*

[4] *Air France-KLM and Airbus Establish Joint Venture for A350 Component Support*

[5] *En février 2026, la Cour de justice de l'Union européenne a rejeté un pourvoi formé contre l'arrêt du Tribunal confirmant la décision de la Commission européenne du 17 mars 2017 relative à des pratiques anticoncurrentielles passées dans le secteur du fret aérien, auxquelles avaient participé 13 opérateurs, dont Air France, KLM et Martinair. Le Groupe avait comptabilisé des provisions de 366 M€ au titre des amendes. Le montant total, intérêts compris, s'élevait à 368 M€ et a été intégralement payé en mars 2026.*

besoin en fonds de roulement a, quant à elle, été affectée par le remboursement de 376 millions d'euros de reports de paiement hérités de la période COVID. Il reste 360 millions d'euros à rembourser : 44 millions d'euros par Air France en 2026, 75 millions d'euros par KLM en 2026 et 241 millions d'euros en 2027.

La dette nette a augmenté de 0,4 milliards d'euros par rapport au 31 décembre 2025, pour s'établir à 8,8 milliards d'euros, principalement sous l'effet du remboursement de l'emprunt hybride de 498 millions d'euros (coupon de 6,9 %). Le levier d'endettement est resté stable à 1,6x par rapport au 31 décembre 2025, conformément à l'objectif du Groupe, compris entre 1,5x et 2,0x.

Au 30 septembre 2026, les liquidités disponibles[1] s'élevaient à 10,5 milliards d'euros, soit un niveau supérieur à l'objectif cible de 6 à 8 milliards d'euros et en hausse de 1,0 milliard d'euros par rapport au 30 septembre 2025.

Développement durable

	Au 30 septembre, 2026	Au 30 septembre, 2025	Variation
Parts des avions de nouvelle génération[2]	39 %	32 %	+7,0pt

Renouvellement de la flotte

Le renouvellement de la flotte constitue un pilier essentiel du Plan de Transition du Groupe pour lutter contre le changement climatique. Air France-KLM continue de recevoir des avions de nouvelle génération qui consomment jusqu'à 25 % de carburant en moins par passager-kilomètre et réduisent l'empreinte sonore jusqu'à 63 % par rapport aux appareils de la génération précédente qu'ils remplacent.

À fin septembre 2026, 39 % de la flotte du Groupe était composée d'avions de nouvelle génération, soit une progression de 7 points par rapport à fin septembre 2025. Le Groupe prévoit d'atteindre jusqu'à 80 % d'avions de nouvelle génération dans sa flotte d'ici 2030.

Modèle économique

Air France-KLM entend réduire l'empreinte carbone de ses activités et favoriser le développement d'alternatives moins carbonées à l'avion sur les courtes distances. Le renforcement des partenariats avec les compagnies ferroviaires constitue un axe important de la stratégie du Groupe. En développant l'intermodalité, le Groupe cherche à remplacer les vols de courte distance assurant l'acheminement des passagers vers ses hubs par des solutions moins carbonées.

À cette fin, le Groupe s'est associé à la SNCF et à Eurostar afin de permettre à ses clients de réserver l'ensemble de leur voyage, vols et trajets en train, sur un billet unique, avec des correspondances garanties. Cette offre relie les principaux marchés français, néerlandais, britannique et belge aux hubs du Groupe à Paris et à Amsterdam.

Le 21 septembre 2026, Air France et SNCF Voyageurs ont annoncé une nouvelle avancée majeure de leur partenariat en faveur de l'intermodalité. Le service Train + Air, qui permet aux

[1] Les liquidités disponibles correspondent à la trésorerie nette (6,9 Mds€) augmentée des lignes de crédit non tirées (3,6 Mds€)
[2] Avions de nouvelle génération / Avions en opération

passagers de combiner un trajet en train et un vol Air France au sein d'une même réservation, est étendu à l'ensemble des trains OUIGO desservant l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

Cette évolution intervient dans un contexte de forte croissance du trafic Train + Air : au cours des six derniers mois, Air France a enregistré une hausse de 43 % des réservations Train + Air par rapport à la même période en 2025.

Point sur l'évolution des prix du carburant

Sur la base des positions de couverture en place et des courbes à terme actuelles, le Groupe estime que sa facture totale de carburant pour 2026 s'élèvera à 9,2 milliards de dollars US[1], soit une hausse de 2,3 milliards de dollars US[1] par rapport à l'exercice 2025. Le résultat des opérations de couvertures sur l'ensemble de l'exercice 2026 est estimé à 2,0 milliards de dollars US[1], dont 0,6 milliard de dollars US au troisième trimestre.

La part de la consommation de carburant couverte s'élève à 62 % pour le quatrième trimestre 2026 et à 54 % pour l'ensemble de l'exercice 2027. Dans un contexte de volatilité persistante des marchés, le Groupe maintient une approche prudente et flexible en matière de couverture du carburant, en mettant l'accent sur 2027 et les exercices suivants.

En réponse à la crise au Moyen-Orient, Air France-KLM a renforcé ses capacités vers l'Asie et l'Afrique de l'Est à la fin du premier trimestre et au cours du deuxième trimestre. Au troisième trimestre, alors que la capacité des compagnies du Golfe sur ces liaisons revenait à un niveau proche de la normale, le Groupe a rééquilibré son offre, la rapprochant de son niveau de l'année précédente et redéployant des capacités vers l'Amérique du Nord et l'Amérique du Sud, où la demande est restée particulièrement soutenue.

Le Groupe a également mis en place des mesures visant à atténuer l'impact de la hausse du prix du carburant, notamment en augmentant la surcharge transporteur appliquée à chaque billet, dans le sillage de mesures similaires prises par ses concurrents. Sur le plan des coûts, des mesures ont également été prises, les dépenses discrétionnaires ont été réduites au minimum et le recrutement de personnel non opérationnel a été suspendu.

Prévision de croissance de la capacité pour l'exercice 2026 ajustée à environ 2 %

		Perspectives de capacité	Changement vs. Perspectives précédentes
Activité Réseaux Air France-KLM	Long-courrier	~ +2 %	Inchangé
	Court et Moyen-courrier	~ -1 %	Inchangé
Transavia	Total	~ +8 %	Inchangé
Groupe Air France-KLM	**Total**	**~ +2 %**	**Précédemment +2 % à +3 %**

[1] *Sur la base des couvertures en place et de la courbe des prix à terme au 30 octobre, ces données étant susceptibles d'évoluer compte tenu des incertitudes géopolitiques.*

Revue d'activité

Résultat Réseaux

Réseaux	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2026	variation	variation change constant	2026	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires Réseaux (m€)	7 686	+7,7 %		20 987	+7,2 %	
Chiffre d'affaires Passage	*7 120*	*+6,5 %*		*19 312*	*+6,5 %*	
Chiffre d'affaires Cargo	*566*	*+24,9 %*		*1 675*	*+15,7 %*	
Chiffre d'affaires total (m€)	**7 977**	**+7,8 %**		**21 884**	**+7,4 %**	
Frais de personnel (m€)	-1 789	+2,2 %		-5 306	+2,8 %	
Carburant avions hors ETS (m€)	-1 811	+26,0 %		-5 051	+18,3 %	
Autres charges d'exploitation (m€)	-2 758	+2,2 %		-8 176	+3,5 %	
Dépréciations & Amortissements (m€)	-571	-4,6 %		-1 673	+2,0 %	
Résultat opérationnel ajusté (m€)	**1 048**	**+134**	**+185**	**1 678**	**+267**	**+344**
Marge opérationnelle (%)	13,1 %	+0,8 pt		7,7 %	+0,7 pt	

Par rapport au troisième trimestre 2025, le chiffre d'affaires total a progressé de +7,8 % pour s'établir à 8,0 milliards d'euros. Le résultat opérationnel ajusté s'est établi à 1 048 millions d'euros, en hausse de +134 millions d'euros par rapport à l'année précédente. Cette progression s'explique par la forte performance des recettes unitaires et la poursuite d'une gestion rigoureuse des coûts unitaires.

La gestion active du yield du réseau Passage, une demande soutenue (notamment sur les liaisons directes vers l'Asie, l'Inde et l'Afrique de l'Est, les clients corporate continuant de privilégier les itinéraires évitant les hubs du Golfe), ainsi que la forte progression des recettes unitaires du Cargo ont intégralement compensé l'effet de la hausse des prix du carburant sur l'activité Réseau. La demande est également restée très soutenue en Amérique du Nord.

Les recettes de l'activité Cargo ont fortement augmenté par rapport à l'année précédente (+24,9 %), soutenues par le report du fret maritime vers le fret aérien dans un contexte de perturbations autour du canal de Suez et du détroit d'Ormuz. Par ailleurs, la forte hausse de la demande de fret aérien, portée par les besoins logistiques liés à l'intelligence artificielle, a contribué au resserrement du marché mondial. Air France-KLM Cargo a ainsi pu capter des volumes supplémentaires et obtenir des contrats d'affrètement d'avions tout-cargo, soutenant le yield du Cargo sur l'ensemble du réseau du Groupe.

La marge opérationnelle de l'activité Réseau s'est établie à 13,1 %, en hausse de +0,8 point par rapport au troisième trimestre 2025.

La stratégie de montée en gamme continue de soutenir la forte progression du Yield

Réseaux Passage	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2026	variation	variation change constant	2026	variation	variation change constant
Passagers (en milliers)	20 594	-1,5 %		57 630	-0,5 %	
Capacité (millions de SKO)	76 075	+0,2 %		215 439	+1,4 %	
Trafic (millions de PKT)	67 185	-0,4 %		187 923	+1,2 %	
Taux de remplissage	88,3 %	-0,5 pt		87,2 %	-0,2 pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	7 299	+6,4 %	+6,9 %	19 892	+6,7 %	+8,5 %
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	7 120	+6,5 %	+7,0 %	19 312	+6,5 %	+8,5 %
Recette unitaire au SKO (cts €)	9,36	+6,4 %	+6,9 %	8,96	+5,0 %	+7,0 %

Au troisième trimestre 2026, le chiffre d'affaires total a progressé de +6,4 %, porté par une forte progression du yield, notamment dans les cabines avant, par une demande soutenue et par des performances record en Amérique du Nord et en Asie. La capacité totale (SKO) a augmenté de +0,2 % par rapport à l'année dernière, tandis que le trafic a reculé de -0,4 %, portant le taux de remplissage à 88,3 %. Malgré le léger repli du trafic, la hausse des recettes unitaires a plus que compensé son impact. La hausse du yield a été la plus marquée en cabines La Première et Business (+11,5 %). Elle a atteint +9,1 % en cabine Premium et +5,0 % en cabine Economy.

Au cours du troisième trimestre, les tendances suivantes ont été observées par zone :

Atlantique Nord

La recette unitaire a progressé, soutenue par une hausse de 9,3 % du yield. La capacité a augmenté de 4,6 % au troisième trimestre, tandis que le coefficient de remplissage a reculé de 1 point.

Amérique latine

Malgré une forte hausse de la capacité (+9,0 %), le yield est resté élevé, progressant de 4,0 % dans toutes les cabines, tandis que le coefficient de remplissage s'est maintenu à un niveau élevé de 91 %.

Asie et Moyen-Orient

Le Groupe a réduit sa capacité vers le Moyen-Orient de 68 %, tandis que la capacité vers l'Asie a légèrement reculé, de près de 1 %, contribuant à une baisse globale de la capacité de 8,4 %. La demande vers l'Asie a été soutenue par les passagers, notamment la clientèle corporate, qui ont privilégié des itinéraires évitant les hubs du Golfe. La croissance du yield comparée à l'année précédente a poursuivi sa normalisation, tout en restant soutenue, à 10,1 %.

Caraïbes et Océan Indien

La capacité a reculé de 5,4 % sur un an, tandis que le coefficient de remplissage a diminué de 0,5 point. Le yield a progressé de 3,3 %, soutenu par une demande toujours dynamique dans les Antilles néerlandaises. Les conditions de marché sont restées difficiles dans les Antilles françaises.

Afrique

La région a enregistré une solide performance, avec un yield en hausse de 6,6 %, tandis que le coefficient de remplissage a reculé de 1,9 point. Les marchés d'Air France en Afrique australe et occidentale ont affiché des tendances encourageantes, avec une demande plus soutenue à l'approche du départ et une amélioration du yield. La performance de KLM en Afrique de l'Est a, quant à elle, été pénalisée par l'épidémie du virus Ebola.

Court et moyen-courrier

Le contexte géopolitique a continué de soutenir un trafic de correspondance long-courrier à forte contribution économique. Cette dynamique a été complétée par une demande soutenue sur les réservations de dernière minute et des yields solides, notamment sur les lignes européennes et domestiques d'Air France. Les événements organisés en France en septembre ont également soutenu le yield (+6,9 %) et le taux de remplissage (+0,4 point) sur le court et moyen-courrier.

Cargo : la solide dynamique des recettes unitaires se poursuit, la demande dépassant la capacité

Cargo	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2026	variation	variation change constant	2026	variation	variation change constant
Tonnage (milliers)	236	+5,0 %		707	+5,9 %	
Capacité (millions de TKO)	3 948	+2,3 %		11 230	+2,7 %	
Trafic (millions de TKT)	1 817	+8,0 %		5 405	+7,6 %	
Taux de remplissage	46,0 %	+2,4 pt		48,1 %	+2,2 pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	677	+25,2 %	+24,9 %	1 990	+15,1 %	+18,0 %
Chiffre d'affaires transport de fret (m€)	566	+24,9 %	+24,6 %	1 675	+15,7 %	+15,7 %
Recette unitaire par TKO (cts€)	14,33	+22,1 %	+21,9 %	14,91	+12,7 %	+15,6 %

L'activité Cargo du Groupe a réalisé une solide performance au troisième trimestre, avec une hausse de +21,9 % de la recette unitaire par TKO à taux de change constants. Le trafic Cargo a progressé de +8,0 % sur un an, tandis que les capacités ont augmenté de +2,3 %, malgré les opérations de maintenance programmées et non programmées qui ont limité la disponibilité des avions Cargo. Le Groupe a transporté 236 millions de kilogrammes de fret, soit une hausse de +5,0 % sur un an.

La demande a continué de progresser plus rapidement que la capacité. Elle a notamment bénéficié des perturbations des routes maritimes autour du canal de Suez et du détroit d'Ormuz, qui ont conduit certains expéditeurs à acheminer par voie aérienne des marchandises urgentes et à forte valeur ajoutée.

La demande accrue de capacités de fret aérien, portée par les besoins logistiques croissants du secteur de l'intelligence artificielle, a accentué la pression sur les capacités disponibles à l'échelle mondiale. Air France-KLM Cargo a ainsi pu attirer des volumes de fret supplémentaires et saisir des opportunités d'affrètement d'avions tout-cargo, soutenant les recettes unitaires sur l'ensemble du réseau du Groupe.

Ces facteurs ont soutenu l'activité, malgré le net recul des expéditions liées au commerce en ligne après la mise en place d'une taxation des petits colis.

Transavia : solide performance au T3, avec une hausse de 2,9 % des recettes unitaires et une baisse de 2,3 % des coûts unitaires

Transavia	Troisième Trimestre		Neuf mois	
	2026	variation	2026	variation
Passagers (en milliers)	9 117	+10,4 %	22 700	+11,6 %
Capacité (millions de SKO)	17 431	+6,9 %	43 625	+8,6 %
Trafic (millions de PKT)	15 492	+7,1 %	38 818	+9,2 %
Taux de remplissage	88,9 %	+0,2 pt	89,0 %	+0,5 pt
Recette unitaire au SKO (cts €)	7,93	+2,9 %	6,93	+0,8 %
Coût unitaire au SKO (cts €)[1]	6,43	-2,3 %	6,79	-1,7 %
Chiffre d'affaires total (m€)	**1 371**	**+10,4 %**	**2 999**	**+10,5 %**
Frais de personnel (m€)	-241	+7,8 %	-677	+8,3 %
Carburant avions hors ETS (m€)	-322	+42,6 %	-770	+31,9 %
Autres charges d'exploitation (m€)	-444	-3,8 %	-1 216	+5,1 %
Dépréciations & Amortissements (m€)	-141	+24,5 %	-378	+21,3 %
Résultat opérationnel ajusté (m€)	**223**	**+6**	**-42**	**-78**
Marge opérationnelle (%)	16,3 %	-1,2pt	-1,4 %	-2,7pt

Au troisième trimestre, la capacité de Transavia a progressé de +6,9 % en sièges-kilomètres offerts (SKO), tandis que le trafic a augmenté de +7,1 %, entraînant une hausse de +0,2 point du coefficient de remplissage. Le yield a progressé de 2,5 %, contribuant à une hausse de +2,9 % des recettes unitaires.

Dans un environnement très concurrentiel, Transavia a poursuivi la croissance de sa capacité tout en déployant des initiatives ciblées de réduction des coûts et en veillant à la rentabilité de son réseau. Au troisième trimestre, Transavia a réduit ses coûts unitaires de -2,3 %, grâce à une gestion rigoureuse des coûts, principalement portée par Transavia Pays-Bas. Les recettes unitaires ont enregistré une solide progression chez Transavia France, mais ont reculé chez Transavia Pays-Bas.

Les deux entités poursuivent la transition des Boeing 737 vers la famille Airbus A320neo. Les résultats de Transavia France ont également été temporairement affectés par le transfert des activités d'Air France à Orly, achevé à la fin du premier trimestre.

[1] *à prix de carburant et change constants et hors ETS*

Activité de maintenance : résultat opérationnel ajusté stable malgré le recul du chiffre d'affaires et des vents contraires

Maintenance	Troisième Trimestre		Neuf mois	
	2026	variation	2026	variation
Chiffre d'affaires total (m€)	**1 328**	**-2,2 %**	**4 136**	**-0,3 %**
Dont Chiffre d'affaires externe (m€)	*568*	*-0,8 %*	*1 792*	*+3,9 %*
Dépenses externes (m€)	-844	-2,5 %	-2 667	-1,0 %
Frais de personnel (m€)	-318	+6,8 %	-981	+5,3 %
Dépréciations & Amortissements (m€)	-91	-20,8 %	-293	-8,0 %
Résultat opérationnel ajusté (m€)	**75**	**-4**	**194**	**-7**
Marge opérationnelle (%)	5,6 %	-0,2pt	4,7 %	-0,1pt

Au troisième trimestre, le chiffre d'affaires réalisé avec des clients tiers a légèrement reculé de -0,8 % sur un an, tandis que le chiffre d'affaires total a diminué de -2,2 %. Les perturbations persistantes de la chaîne d'approvisionnement, notamment celles liées aux moteurs GE90, ainsi que l'évolution de la situation géopolitique, ont continué de freiner l'amélioration des marges.

Au cours du trimestre, AFI KLM E&M a toutefois signé 15 nouveaux contrats, dont un contrat de support à long terme pour les composants des A350 de Malaysia Airlines et un contrat de support pour les moteurs GE90 de National Airlines. Le résultat opérationnel ajusté et la marge opérationnelle sont restés globalement stables par rapport à l'année précédente.

Joint-venture entre Air France-KLM et Airbus

Air France-KLM et Airbus ont créé Alpha Component Solutions, une joint-venture détenue à parts égales, dédiée au support des équipements de l'A350. Cette nouvelle entité gérera un pool mondial de composants accessible à ses clients et proposera la mise à disposition d'équipements, des services de maintenance, la gestion de la chaîne d'approvisionnement ainsi que des prestations de réparation.

Cette joint-venture associe l'expertise du support des équipements d'Air France Industries KLM Engineering & Maintenance (AFI KLM E&M) aux capacités de Flight Hours Services (FHS), filiale d'Airbus. Ces expertises complémentaires permettront de répondre aux besoins croissants et de long terme en maintenance des équipements de la flotte mondiale d'Airbus A350. La joint-venture assure déjà, dans le cadre de contrats, le support de plus de 500 appareils et dispose d'une présence mondiale pour accompagner les opérateurs actuels et futurs. Le démarrage des opérations est prévu d'ici la fin de l'année.

Alpha Component Solutions réunit, au sein d'une offre intégrée, des capacités de pooling de composants, de maintenance et de gestion de la chaîne d'approvisionnement. En associant l'expertise opérationnelle d'AFI KLM E&M aux capacités mondiales de support d'Airbus, la joint-venture vise à améliorer la disponibilité des composants, à favoriser l'efficacité des opérations de maintenance et à proposer des solutions adaptées à l'évolution des besoins des opérateurs d'A350 dans le monde.

Air France : résultat opérationnel ajusté globalement stable au T3

Groupe Air France

	Troisième Trimestre		Neuf mois	
	2026	variation	2026	variation
Chiffre d'affaires (m€)	**6 002**	**+5,5 %**	**16 086**	**+5,7 %**
Frais de personnel (m€)	-1 460	+1,0 %	-4 352	+2,8 %
Carburant avions hors ETS (m€)	-1 289	+27,2 %	-3 466	+18,8 %
Autres charges d'exploitation (m€)	-1 925	+1,1 %	-5 681	+3,8 %
Dépréciations & Amortissements (m€)	-516	-0,6 %	-1 525	+6,4 %
Résultat opérationnel ajusté (m€)	**811**	**+5**	**1 062**	**-99**
Marge opérationnelle (%)	13,5 %	-0,7 pt	6,6 %	-1,0 pt

Le résultat opérationnel ajusté s'est établi à 811 millions d'euros au troisième trimestre, globalement stable avec une très légère hausse de +5 millions d'euros par rapport à l'exercice précédent. Chez Air France, la progression des recettes unitaires a entièrement compensé l'augmentation des prix du carburant. La marge opérationnelle a toutefois reculé de -0,7 point sur un an, la hausse des coûts unitaires ayant dépassé celle des recettes unitaires.

Cette augmentation des coûts s'explique principalement par la hausse des charges de personnel, des dépenses commerciales liées à la performance des ventes et des coûts directs liés aux opérations aériennes, tels que les redevances liées au contrôle du trafic aérien et les redevances aéroportuaires.

KLM : amélioration du résultat opérationnel ajusté au T3, portée par des recettes en hausse et la baisse des coûts unitaires

Groupe KLM

	Troisième Trimestre 2026	variation	Neuf mois 2026	variation
Chiffre d'affaires (m€)	**4 011**	**+11,7 %**	**10 865**	**+9,4 %**
Frais de personnel (m€)	-1 038	+2,7 %	-3 143	+2,9 %
Carburant avions hors ETS (m€)	-842	+29,5 %	-2 357	+21,6 %
Autres charges d'exploitation (m€)	-1 381	+9,2 %	-4 002	+6,5 %
Dépréciations & Amortissements (m€)	-292	-6,8 %	-838	-2,1 %
Résultat opérationnel ajusté (m€)	**458**	**+106**	**526**	**+198**
Marge opérationnelle (%)	11,4 %	+1,6 pt	4,8 %	+1,5 pt

Au troisième trimestre, le résultat opérationnel ajusté de KLM a progressé de +106 millions d'euros sur un an, pour atteindre 458 millions d'euros. La forte croissance des recettes des activités Passage et Cargo a contribué à compenser la hausse des prix du carburant.

Les coûts unitaires ont diminué, principalement grâce à une meilleure utilisation de la flotte et à une baisse significative des coûts de location d'avions avec équipage, malgré une légère hausse des coûts de maintenance. Les gains de productivité réalisés dans le cadre du programme *Back on Track* ont permis de contenir la hausse des charges de personnel.

Mesures additionnelles

Lancé fin 2024, le programme Back on Track a permis une amélioration structurelle de la performance. Ces mesures ne sont toutefois pas suffisantes pour atteindre l'ambition du Groupe de dégager une marge opérationnelle supérieure à 8 %. KLM a donc annoncé des mesures structurelles additionnelles afin de consolider durablement ses fondamentaux, de renforcer sa résilience et de soutenir durablement sa performance à long terme.

Les mesures annoncées aujourd'hui ont pour objectif de recentrer KLM sur ses atouts différenciant : son réseau mondial de 160 destinations sans escale au départ de Schiphol, la qualité de sa relation client et la fiabilité de ses opérations.

Ces mesures visent notamment :

- A rétablir la rentabilité du réseau européen : en simplifiant la flotte européenne de KLM en retirant progressivement du service les appareils les plus anciens et en équilibrant mieux la flotte avec un mix d'appareils de plus grande capacité et de nouveaux appareils de plus petite capacité, afin de pouvoir déployer les capacités avec davantage de flexibilité et de mieux les adapter à la demande ;
- A resserrer l'organisation et à la rendre plus simple : certaines activités liées aux opérations au sol, au Cargo et à la Maintenance seront réorganisées, externalisées ou intégrées au sein d'Air France-KLM. Les modalités propres à chaque activité seront annoncées par KLM;
- A revoir les conventions collectives (CLA) : les conditions d'emploi du personnel de KLM doivent devenir plus simples et plus compétitives. KLM visera une amélioration de la productivité d'au moins 8 % à l'échelle de l'entreprise, assortie d'un contrôle strict de l'évolution de la masse salariale.

Lien vers le communiqué de presse : KLM takes action to strengthen its position and keep the Netherlands connected to the world

Flying Blue : accélération de la croissance du chiffre d'affaires et de la marge opérationnelle

Flying Blue Miles

	Troisième Trimestre		Neuf mois	
	2026	variation	2026	variation
Chiffre d'affaires (m€)	279	+56	862	+212
Dont Chiffre d'affaires externe (m€)	*192*	+42	*621*	+184
Résultat opérationnel ajusté (m€)	77	+23	246	+89
Marge opérationnelle (%)	27,6 %	+3,4 pt	28,5 %	+4,4 pt

Au troisième trimestre, Flying Blue Miles a généré 279 millions d'euros de chiffre d'affaires, dont 192 millions d'euros provenant de compagnies aériennes partenaires et de partenaires non aériens, soit une hausse de +42 millions d'euros. La marge opérationnelle a progressé de +3,4 points, pour atteindre 27,6 %.

Cette croissance témoigne de la solidité continue du programme Flying Blue. La disponibilité du Wi-Fi gratuit à bord incite davantage de clients à adhérer au programme et à y participer activement, tandis que les partenaires multiplient les possibilités pour les membres de cumuler des miles au quotidien. Ces initiatives soutiennent la croissance durable du programme et génèrent des recettes supplémentaires pour les compagnies aériennes.

Nb : La somme des résultats des deux compagnies et de Flying Blue n'est pas égal aux chiffres consolidés en raison d'éliminations intra-Groupe.

Adoption anticipée de la norme IFRS 18

Le 9 avril 2024, l'International Accounting Standards Board (IASB) a publié sa nouvelle norme IFRS 18, « Présentation et informations à fournir dans les états financiers », visant à améliorer l'utilité des informations présentées dans les états financiers primaires et dans les notes annexes.

Les principales évolutions portent sur :

- l'amélioration de la comparabilité du compte de résultat, grâce à l'introduction de trois catégories distinctes de produits et de charges (exploitation, investissement et financement), ainsi que de nouveaux sous-totaux, dont le résultat opérationnel
- l'amélioration de la transparence des indicateurs de performance définis par la direction
- l'introduction de nouvelles règles et de recommandations relatives au regroupement et à la ventilation des informations financières, tant dans les états financiers primaires que dans les notes annexes

IFRS 18 est applicable aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2027, avec une application anticipée autorisée à partir du 1er janvier 2026. La norme a été adoptée par l'Union européenne le 13 février 2026. Le Groupe a décidé d'appliquer IFRS 18 par anticipation dès 2026.

Les états financiers 2025 ont été retraités de manière rétrospective, afin d'assurer la comparabilité des états financiers conformément aux principes IFRS.

S'agissant des indicateurs de performance utilisés et communiqués par le Groupe, l'« EBITDA ajusté » et le « résultat opérationnel ajusté » remplacent respectivement l'« EBITDA récurrent » et le « résultat opérationnel récurrent ». Leur contenu reste toutefois comparable. Le tableau de transition pour 2025 figure ci-dessous.

en m€	Trimestre	Trimestre (N-1)	9M	9M (N-1)	2025
Résultat opérationnel courant avant IFRS 18	**1 336**	**1 203**	**1 785**	**1 611**	**2 004**
Dividendes reçus	*0*	*0*	*0*	*0*	*-1*
Retraites - coût financier	*14*	*13*	*41*	*38*	*50*
Gains (pertes) de change réalisés -opérationnel	*-4*	*4*	*-2*	*2*	*16*
Résultat opérationnel ajusté (APRÈS IFRS 18)	**1 346**	**1 220**	**1 824**	**1 651**	**2 069**

- Dividendes reçus : précédemment présentés dans la rubrique « produits », ils sont désormais classés dans la ligne « Gains (pertes) de change, sur dérivés et autres (investissement) ».
- Coût financier lié aux obligations de retraite à prestations définies : correspond au reclassement de la désactualisation des provisions pour retraites et avantages de départ au sein de la section financement du compte de résultat. Précédemment comptabilisé dans la ligne « charges de personnel », il est désormais présenté dans la ligne « Effets de la désactualisation des provisions », dans le résultat avant impôt.
- Résultats de change et impacts sur les dérivés : précédemment comptabilisés dans la ligne « autres produits et charges financiers », ils sont désormais affectés au sous-total auquel ils se rapportent, au sein des trois catégories distinctes du compte de résultat : « Gains (pertes) de change (exploitation) après couverture », « Gains (pertes) de change, sur dérivés et autres (investissement) » et « Gains (pertes) de change, sur dérivés et autres (financement) ».

******

La présentation des résultats est disponible sur **www.airfranceklm.com** le 5 novembre 2026 à partir de 8h00 (heure de Paris).

Une conférence téléphonique animée par M. Smith (CEO) et M. Zaat (CFO) aura lieu le 5 novembre 2026 à 09h30 (heure de Paris).

Pour vous connecter à la conférence, veuillez utiliser le lien ci-dessous :

https://af-klm.engagestream.euronext.com/2026-third-quarter-results

Relations Investisseurs

Romain Valente
romain.valente@airfranceklm.com

Loulou de Winter
loulou-de.winter@airfranceklm.com

Service de presse
+33 1 41 56 56 00
mail.mediarelations@airfranceklm.com

Compte de résultat consolidé

	Troisième Trimestre			Neuf mois		
(En millions d'euros)	2026	2025	Variation	2026	2025	Variation
Chiffre d'affaires lié au transport	9 067	8 395	8 %	24 010	22 337	7 %
Chiffre d'affaires autres	849	818	4 %	2 662	2 484	7 %
Produits des activités ordinaires	**9 916**	**9 213**	**8 %**	**26 672**	**24 821**	**7 %**
Carburants et coûts des émissions de CO_2	-2 227	-1 775	25 %	-6 114	-5 118	19 %
Charges externes	-3 285	-3 195	3 %	-9 655	-9 460	2 %
Charges de personnel	-2 506	-2 463	2 %	-7 518	-7 305	3 %
Impôts et taxes hors impôts sur le résultat	-42	-43	-2 %	-150	-145	3 %
Production capitalisée et autres produits liés à l'activité	331	357	-7 %	1 035	1 213	-15 %
Autres charges liées à l'activité	-31	-20	55 %	-74	-46	61 %
Amortissements et dépréciations	-864	-845	2 %	-2 505	-2 409	4 %
Reprises (dotations) de provisions (restitution des avions loués et autres)	54	11	nm	139	118	18 %
Gains (pertes) de change (opérationnel) après couvertures	-27	-9	200 %	-174	519	nm
Cessions de matériels aéronautiques	38	-4	nm	50	-6	nm
Produits et charges non récurrents	93	1	nm	87	-9	nm
Résultat opérationnel	**1 450**	**1 228**	**18 %**	**1 793**	**2 173**	**-17 %**
Résultat des sociétés mises en équivalence	37	41	-10 %	22	30	-27 %
Produits de la trésorerie	50	49	2 %	152	151	1 %
Gains (pertes) de change (investissements) et autres	12	-65	nm	93	-226	nm
Résultat avant financement et impôts sur le résultat	**1 549**	**1 253**	**24 %**	**2 060**	**2 128**	**-3 %**
Charges d'intérêt liées à la dette financière	-91	-83	10 %	-265	-243	9 %
Charges d'intérêt liées à la dette de loyers	-81	-78	4 %	-250	-237	5 %
Effets de la désactualisation des provisions	-89	-72	24 %	-263	-244	8 %
Gains (pertes) de change (financier) après couvertures et autres	-37	50	nm	-89	242	nm
Résultat avant impôts	**1 251**	**1 070**	**17 %**	**1 193**	**1 646**	**-28 %**
Impôts sur le résultat	-313	-302	4 %	-316	-478	-34 %
Résultat net	**938**	**768**	**22 %**	**877**	**1 168**	**-25 %**
Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle	30	38	-21 %	102	125	-18 %
Résultat net : Propriétaires de la société mère	908	730	24 %	775	1 043	-26 %

Note : la somme des « salaires et coûts connexes » dans la section « Revue d'activités » ne correspond pas au chiffre mentionné ci-dessus en raison des frais généraux, de l'IT et d'autres activités qui ne sont pas directement liées au réseau, à la maintenance ou à Transavia.

Compte de gestion

(En millions d'euros)	Troisième Trimestre 2026	Troisième Trimestre 2025	Troisième Trimestre Variation	Neuf mois 2026	Neuf mois 2025	Neuf mois Variation
Chiffre d'affaires lié au transport	9 067	8 395	8 %	24 010	22 337	7 %
Chiffre d'affaires autres	849	818	4 %	2 662	2 484	7 %
Produits des activités ordinaires	**9 916**	**9 213**	**8 %**	**26 672**	**24 821**	**7 %**
Carburants	-2 133	-1 664	28 %	-5 823	-4 856	20 %
Coûts des émissions de CO^2	-94	-111	-15 %	-291	-262	11 %
Affrètements aéronautiques	-95	-121	-21 %	-277	-353	-22 %
Redevances aéronautiques	-628	-638	-2 %	-1 772	-1 754	1 %
Commissariat	-307	-264	16 %	-786	-735	7 %
Achat d'assistance en escale	-616	-586	5 %	-1 773	-1 627	9 %
Achats et consommations d'entretien aéronautique	-831	-808	3 %	-2 573	-2 632	-2 %
Frais commerciaux et de distribution	-311	-280	11 %	-918	-848	8 %
Autres frais	-497	-498	— %	-1 556	-1 511	3 %
Charges de personnel	-2 506	-2 463	2 %	-7 518	-7 305	3 %
Impôts et taxes hors impôts sur le résultat	-42	-43	-2 %	-150	-145	3 %
Production capitalisée	301	284	6 %	900	1 039	-13 %
Autres produits liés à l'activité	30	73	-59 %	135	174	-22 %
Autres charges liées à l'activité	-31	-20	55 %	-74	-46	61 %
Différences de change réalisées après couverture	–	-20	-100 %	-6	-18	-67 %
Amortissements et dépréciations	-864	-845	2 %	-2 505	-2 409	4 %
Reprises (dotations) de provisions (restitution des avions loués et autres)	54	11	nm	139	118	18 %
Charges opérationnelles	**-8 570**	**-7 993**	**7 %**	**-24 848**	**-23 170**	**7 %**
Résultat opérationnel ajusté	**1 346**	**1 220**	**10 %**	**1 824**	**1 651**	**10 %**
Différences de change non réalisées et instruments dérivés	-27	11	nm	-168	537	nm
Cessions de matériels aéronautiques	38	-4	nm	50	-6	nm
Produits et charges non récurrents	93	1	nm	87	-9	nm
Résultat opérationnel	**1 450**	**1 228**	**18 %**	**1 793**	**2 173**	**-17 %**
Résultat des sociétés mises en équivalence	37	41	-10 %	22	30	-27 %
Produits de la trésorerie	50	49	2 %	152	151	1 %
Gains (pertes) de change (investissements) et autres	12	-65	nm	93	-226	nm
Résultat avant financement et impôts sur le résultat	**1 549**	**1 253**	**24 %**	**2 060**	**2 128**	**-3 %**
Charges d'intérêt liées à la dette financière	-91	-83	10 %	-265	-243	9 %
Charges d'intérêt liées à la dette de loyers	-81	-78	4 %	-250	-237	5 %
Effets de la désactualisation des provisions	-89	-72	24 %	-263	-244	8 %
Gains (pertes) de change (financier) après couvertures et autres	-37	50	nm	-89	242	nm
Résultat avant impôts	**1 251**	**1 070**	**17 %**	**1 193**	**1 646**	**-28 %**
Impôts sur le résultat	-313	-302	4 %	-316	-478	-34 %
Résultat net	**938**	**768**	**22 %**	**877**	**1 168**	**-25 %**
Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle	30	38	-21 %	102	125	-18 %
Résultat net : Propriétaires de la société mère	908	730	24 %	775	1 043	-26 %

Bilan consolidé

ACTIFS

(En millions d'euros)	30 septembre 2026	31 décembre 2025
Goodwill	**224**	223
Immobilisations incorporelles	**1 241**	1 199
Immobilisations aéronautiques	**14 512**	13 651
Autres immobilisations corporelles	**1 874**	1 679
Droits d'utilisation	**8 901**	9 452
Titres mis en équivalence	**398**	246
Actifs de retraite	**66**	57
Autres actifs financiers non courants	**1 310**	1 267
Actifs financiers dérivés non courants	**391**	118
Impôts différés	**239**	713
Autres actifs non courants	**229**	278
Actif non courant	**29 385**	**28 883**
Autres actifs financiers courants	**815**	1 360
Actifs financiers dérivés courants	**1 704**	33
Stocks et en-cours	**1 056**	992
Créances clients	**2 725**	2 216
Autres actifs courants	**1 406**	1 224
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**5 426**	4 714
Actifs détenus en vue de la vente	**30**	23
Actif courant	**13 162**	**10 562**
TOTAL ACTIF	**42 547**	**39 445**

PASSIF ET CAPITAUX PROPRES

(en millions d'euros)	30 septembre 2026	31 décembre 2025
Capital	**263**	263
Primes d'émission et de fusion	**7 560**	7 560
Actions d'autocontrôle	**-27**	-27
Titres subordonnés à durée indéterminée	**1 260**	1 281
Réserves et résultat	**-6 672**	-8 779
Capitaux propres – Part attribuable aux propriétaires de la société mère	**2 384**	**298**
Titres subordonnés à durée indéterminée	**1 588**	2 026
Réserves et résultat	**40**	40
Capitaux propres – Participations ne donnant pas le contrôle	**1 628**	**2 066**
CAPITAUX PROPRES	**4 012**	**2 364**
Provisions retraite	**1 668**	1 654
Passifs de restitution pour avions loués non courants	**4 836**	4 554
Autres provisions non courantes	**357**	264
Passifs financiers non courants	**8 577**	7 265
Dettes de loyers non courantes	**5 411**	5 487
Passifs financiers dérivés non courants	**66**	199
Impôts différés	**66**	—
Autres passifs non courants	**671**	545
Passif non courant	**21 652**	**19 968**
Passifs de restitution pour avions loués courants	**231**	334
Autres provisions courantes	**414**	808
Passifs financiers courants	**972**	1 803
Dettes de loyers courantes	**973**	958
Passifs financiers dérivés courants	**71**	255
Dettes fournisseurs	**3 106**	2 723
Titres de transport émis et non utilisés	**5 006**	4 264
Programme de fidélisation	**939**	921
Autres passifs courants	**5 169**	5 047
Concours bancaires	**2**	—
Passif courant	**16 883**	**17 113**
TOTAL PASSIF	**38 535**	**37 081**
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIF	**42 547**	**39 445**

Tableau des flux de trésorerie consolidés du 1er janvier au 30 septembre 2026

Période du 1er janvier au 30 septembre (En millions d'euros)	2026	2025
Résultat opérationnel	**1 793**	***2 173***
Amortissements, dépréciations et provisions	2 367	2 291
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels	-103	6
Résultat sur cessions de filiales et participations	-79	–
Valorisation de dérivés opérationnels (non monétaire)	8	-8
Écart de change non réalisé	160	-528
Autres éléments non monétaires	-264	-8
Produit / (charge) d'impôt courant	-207	-201
Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement	**3 675**	**3 725**
Augmentation (Diminution) du fonds de roulement	**143**	**402**
Flux de trésorerie liés à l'exploitation	**3818**	**4 127**
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle	-17	-12
Achats de parts dans les sociétés non contrôlée	80	24
Investissements corporels et incorporels	-2 649	-3 341
Produits liés aux cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	665	774
Intérêts reçus	126	132
Dividendes reçus	2	10
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois	455	161
Nouveaux prêts	-207	-200
Remboursement des prêts	336	91
Écarts de change réalisés sur les activités d'investissement	31	-86
Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement	**-1 178**	**-2 447**
Paiement pour acquérir des actions d'autocontrôle	-1	-1
Acquisition d'intérêts minoritaires sans changement de contrôle	(4)	(5)
Émission de titres subordonnés	–	494
Remboursement de titres subordonnés	-498	-497
Coupons sur titres subordonnés	-119	-141
Émission de nouveaux emprunts	1 772	1 356
Remboursement d'emprunts	-1 627	-1 411
Paiements de dettes de loyers	-724	-716
Intérêts payés	-626	-561
Dividendes distribués	-5	-1
Écarts de change réalisés sur les activités de financement	-115	16
Flux net de trésorerie lié aux activités de financement	**-1 947**	**-1 467**
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)	**16**	**-34**
Variation de la trésorerie nette	**710**	**179**
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	**4 714**	**4 829**
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	**5 424**	**5 008**

Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté récurrent

	Troisième Trimestre		Neuf mois	
(en millions d'euros)	2026	2025	2026	2025
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	**1 200**	1 032	**3 818**	4 127
Investissements corporels et incorporels	**-739**	-1 026	**-2 649**	-3 341
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	**200**	201	**665**	774
Flux de trésorerie libre d'exploitation	**661**	**207**	**1 834**	**1 560**
Intérêts (payés) et reçus	**-115**	-99	**-500**	-429
Paiements de dettes de loyers	**-245**	-229	**-724**	-716
Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté	**301**	**-121**	**610**	**415**
Paiements exceptionnels réalisés/(reçus) (1)	**125**	124	**744**	369
Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté	**426**	**3**	**1 354**	**784**

(1) Les paiements exceptionnels réalisés/(reçus), retraités du flux de trésorerie libre d'exploitation pour le calcul du flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté, correspondent au remboursement des charges sociales, des cotisations retraites et des taxes sur salaires différés dans le cadre du Covid ainsi qu'au paiement de l'amende Cargo.

Dette nette

(En millions d'euros)	30 septembre 2026	31 décembre 2025
Passifs financiers courants et non courants	**9 549**	9 068
Dettes de loyers courantes et non courantes	**6 384**	6 445
Intérêts courus non échus	**-105**	-142
Dépôts relatifs aux passifs financiers	**-79**	-85
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	**-80**	-80
Impact des dérivés devise/dettes	**–**	44
Passifs financiers (I)	**15 669**	**15 250**
Trésorerie et équivalents de trésorerie	**5 426**	4 714
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	**533**	988
Obligations	**955**	1 156
Concours bancaires courants	**-2**	–
Liquidités nettes (II)	**6 912**	**6 858**
DETTE NETTE (I-II)	**8 757**	**8 392**

Retour sur capitaux employés (ROCE)

(en millions d'euros)	30 sept 2026	30 juin 2026	31 mars 2026	31 déc 2025	30 sept 2025	30 juin 2025	31 mars 2025	31 déc 2024
Écart d'acquisition et immobilisations incorporelles	**1 464**	1 444	1 434	1 422	1 390	1 390	1 377	1 375
Immobilisations aéronautiques	**14 512**	14 398	13 951	13 651	13 772	13 392	12 835	12 347
Autres immobilisations corporelles	**1 874**	1 792	1 745	1 679	1 617	1 587	1 554	1 533
Droits d'utilisation	**8 901**	9 205	9 237	9 452	8 619	8 479	8 030	7 592
Titres mis en équivalence	**398**	235	247	246	257	205	212	216
Actifs financiers (créances et autres prêts)	**240**	234	228	228	212	214	217	217
Provisions pour maintenance des avions loués et provisions pour quotas de CO_2	**-5 423**	-5 604	-5 414	-5 214	-4 689	-4 934	-5 007	-4 990
Fonds de roulement [1]	**-9 113**	-9 496	-9 513	-8 051	-8 124	-8 749	-8 983	-7 469
Capitaux employés sur le bilan	**12 853**	**12 208**	**11 915**	**13 413**	**13 054**	**11 584**	**10 235**	**10 821**
Capitaux employés moyens (A)		**12 597**				**11 424**		
Résultat opérationnel ajusté		2 242				2 053		
Dividendes reçus		–				-1		
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		6				-2		
(Charge)/produit d'impôt normatif		-580				-529		
Résultat ajusté après impôt (B)		**1 668**				**1 521**		
ROCE sur 12 mois glissants (B/A)		**13,2 %**				**13,3 %**		

(1) A l'exclusion du report des charges sociales et fiscales accordé suite au Covid.

"L'impôt normatif" ne prend désormais plus en compte la contribution exceptionnelle sur les bénéfices des grandes entreprises au titre du groupe fiscal français. Les périodes précédentes ont par conséquent été retraitées afin d'assurer la comparabilité des données.

Coût unitaire au SKO

	Troisième Trimestre		Neuf mois	
	2026	**2025**	**2026**	**2025**
Charges opérationnelles (m€)	8 570	7 993	24 848	23 170
Quotas de CO_2 (m€)	-94	-111	-291	-262
Total des autres chiffre d'affaires (m€)	-850	-818	-2 662	-2 483
Coût net hors ETS (m€)	**7 627**	**7 064**	**21 895**	**20 424**
Capacités produites exprimées en SKO	93 505	92 287	259 056	252 584
Coût net/SKO (en centimes d'€)	**8,16**	**7,65**	**8,45**	**8,09**
Variation brute		6,6 %		4,5 %
Effet de change sur les coûts nets (m€)		4		-304
Variation à change constant		6,5 %		6,1 %
Effet prix du carburant (m€)		449		1 104
Coût net au SKO à change et prix du carburant constants hors ETS (en centimes d'€ par SKO)	**8,16**	**8,15**	**8,45**	**8,40**
Variation à change et prix du carburant constants et hors ETS		**0,1 %**		**0,6 %**

Flotte du Groupe au 30 septembre 2026

Type d'appareil	AF (dont HOP)[1]	KL (dont KLC & MP)[1]	Transavia	Propriété	Crédit-bail	Location	Total	En exploit.	Ecart vs 31/12/25
B777-300	43	16		34	8	17	59	59	
B777-200	18	15		30	2	1	33	33	
B787-9	10	13		5	6	12	23	23	
B787-10		15		1	12	2	15	15	1
A350-900	43			3	15	25	43	43	2
A330-300		5				5	5	5	
A330-200	6	5		10		1	11	10	-4
Total Long-courrier	120	69	0	83	43	63	189	188	-1
B737-900		5		5			5	5	
B737-800		27	101	33	7	88	128	127	-4
B737-700		6		6			6	6	
A321NEO		17	19	8	8	20	36	36	10
A321	7			4		3	7	4	-8
A320	35			4	3	28	35	35	-1
A320NEO			31	5	1	25	31	31	8
A319	1			1			1	1	-2
A318	4			4			4	4	
A220-300	58			22	15	21	58	58	6
Total Moyen-courrier	105	55	151	92	34	185	311	307	9
Embraer 195 E2		25				25	25	25	4
Embraer 190	26	16		17	2	23	42	42	-3
Embraer 175		17		3	14		17	17	
Embraer 170	10			10			10	9	-1
Total Regional	36	58	0	30	16	48	94	93	0
B747-400ERF		3		3			3	3	
B747-400BCF		1		1			1	1	
B777-F	2					2	2	2	
Total Cargo	2	4	0	4	0	2	6	6	0
Total	263	186	151	209	93	298	600	594	8

(1) Hors Transavia

TRAFIC 2026

Activité réseaux passage

	Troisième Trimestre			Neuf mois		
Total activité réseaux passage	**2026**	**2025**	**variation**	**2026**	**2025**	**variation**
Passagers transportés (milliers)	20 594	20 914	-1,5 %	57 630	57 904	-0,5 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	67 185	67 447	-0,4 %	187 923	185 713	+1,2 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	76 075	75 961	+0,2 %	215 439	212 383	+1,4 %
Taux de remplissage (%)	88,3 %	88,8 %	-0,5 pt	87,2 %	87,4 %	-0,2 pt
Long-Courrier						
Passagers transportés (milliers)	7 321	7 414	-1,3 %	20 472	20 403	+0,3 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	55 046	55 102	-0,1 %	155 018	152 582	+1,6 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	62 036	61 623	+0,7 %	176 697	173 121	+2,1 %
Taux de remplissage (%)	88,7 %	89,4 %	-0,7 pt	87,7 %	88,1 %	-0,4 pt
Amérique du nord						
Passagers transportés (milliers)	3 061	2 974	+2,9 %	7 835	7 572	+3,5 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	21 851	21 121	+3,5 %	56 194	53 962	+4,1 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	24 825	23 736	+4,6 %	65 014	61 652	+5,5 %
Taux de remplissage (%)	88,0 %	89,0 %	-1,0 pt	86,4 %	87,5 %	-1,1 pt
Amérique latine						
Passagers transportés (milliers)	1 013	934	+8,5 %	2 896	2 723	+6,4 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	9 553	8 853	+7,9 %	27 358	25 712	+6,4 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	10 551	9 683	+9,0 %	30 090	28 325	+6,2 %
Taux de remplissage (%)	90,5 %	91,4 %	-0,9 pt	90,9 %	90,8 %	+0,1 pt
Asie / Moyen Orient						
Passagers transportés (milliers)	1 400	1 589	-11,9 %	4 345	4 583	-5,2 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	11 457	12 438	-7,9 %	35 456	36 034	-1,6 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	12 641	13 802	-8,4 %	39 680	40 674	-2,4 %
Taux de remplissage (%)	90,6 %	90,1 %	+0,5 pt	89,4 %	88,6 %	+0,8 pt
Afrique						
Passagers transportés (milliers)	1 030	1 053	-2,2 %	2 925	2 948	-0,8 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	6 305	6 445	-2,2 %	18 184	18 257	-0,4 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	7 314	7 318	-0,1 %	21 690	21 375	+1,5 %
Taux de remplissage (%)	86,2 %	88,1 %	-1,9 pt	83,8 %	85,4 %	-1,6 pt
Caraïbes-Océan Indien						
Passagers transportés (milliers)	816	865	-5,6 %	2 470	2 576	-4,1 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	5 880	6 245	-5,8 %	17 826	18 617	-4,2 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	6 705	7 084	-5,4 %	20 223	21 095	-4,1 %
Taux de remplissage (%)	87,7 %	88,2 %	-0,5 pt	88,1 %	88,3 %	-0,1 pt

Court et Moyen-Courrier

Passagers transportés (milliers)	13 274	13 500	-1,7 %	37 158	37 501	-0,9 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	12 139	12 345	-1,7 %	32 905	33 131	-0,7 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	14 039	14 338	-2,1 %	38 742	39 262	-1,3 %
Taux de remplissage (%)	86,5 %	86,1 %	+0,4 pt	84,9 %	84,4 %	+0,5 pt

Activité Transavia

	Troisième Trimestre			Neuf mois		
Transavia	**2026**	**2025**	**variation**	**2026**	**2025**	**variation**
Passagers transportés (milliers)	9 117	8 258	+10,4 %	22 700	20 337	+11,6 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	15 492	14 463	+7,1 %	38 818	35 545	+9,2 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	17 431	16 303	+6,9 %	43 625	40 176	+8,6 %
Taux de remplissage (%)	88,9 %	88,7 %	0,2 pt	89,0 %	88,5 %	0,5 pt

Activité totale Groupe passage

	Troisième Trimestre			Neuf mois		
Total Groupe	**2026**	**2025**	**variation**	**2026**	**2025**	**variation**
Passagers transportés (milliers)	29 712	29 172	+1,8 %	80 330	78 241	+2,7 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	82 677	81 910	+0,9 %	226 741	221 258	+2,5 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	93 506	92 264	+1,3 %	259 064	252 559	+2,6 %
Taux de remplissage (%)	88,4 %	88,8 %	-0,4 pt	87,5 %	87,6 %	-0,1 pt

Activité Cargo

	Troisième Trimestre			Neuf mois		
Total Groupe	**2026**	**2025**	**variation**	**2026**	**2025**	**variation**
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	1 817	1 683	+8,0%	5 405	5 022	+7,6%
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	3 948	3 860	2,3 %	11 230	10 935	2,7 %
Taux de remplissage (%)	46,0 %	43,6 %	+2,4pt	48,1 %	45,9 %	+2,2pt

Air France

	Troisième Trimestre			Neuf mois		
Total activité réseaux passage	**2026**	**2025**	**variation**	**2026**	**2025**	**variation**
Passagers transportés (milliers)	10 923	11 615	-6,0 %	30 868	32 050	-3,7 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	39 945	41 055	-2,7 %	110 832	111 882	-0,9 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	45 770	46 573	-1,7 %	128 078	128 599	-0,4 %
Taux de remplissage (%)	87,3 %	88,2 %	-0,9 pt	86,5 %	87,0 %	-0,5 pt
Long courrier						
Passagers transportés (milliers)	4 641	4 781	-2,9 %	12 805	12 984	-1,4 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	34 032	34 626	-1,7 %	94 705	94 828	-0,1 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	38 843	38 976	-0,3 %	108 922	108 115	+0,7 %
Taux de remplissage (%)	87,6 %	88,8 %	-1,2 pt	86,9 %	87,7 %	-0,8 pt
Court et moyen-courrier						
Passagers transportés (milliers)	6 281	6 833	-8,1 %	18 063	19 066	-5,3 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	5 913	6 429	-8,0 %	16 127	17 054	-5,4 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	6 927	7 597	-8,8 %	19 156	20 484	-6,5 %
Taux de remplissage (%)	85,4 %	84,6 %	+0,7 pt	84,2 %	83,3 %	+0,9 pt
Activité Cargo						
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	949	934	+1,6 %	2 815	2 779	+1,3 %
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	2 338	2 323	+0,7 %	6 446	6 461	-0,2 %
Taux de remplissage (%)	40,6 %	40,2 %	+0,4 pt	43,7 %	43,0 %	+0,6 pt

KLM

	Troisième Trimestre			Neuf mois		
Total activité réseaux passage	**2026**	**2025**	**variation**	**2026**	**2025**	**variation**
Passagers transportés (milliers)	9 672	9 300	+4,0 %	26 762	25 854	+3,5 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	27 240	26 392	+3,2 %	77 091	73 831	+4,4 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	30 305	29 388	+3,1 %	87 361	83 784	+4,3 %
Taux de remplissage (%)	89,9 %	89,8 %	+0,1 pt	88,2 %	88,1 %	+0,1 pt
Long-courrier						
Passagers transportés (milliers)	2 680	2 633	+1,8 %	7 667	7 419	+3,3 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	21 014	20 476	+2,6 %	60 313	57 754	+4,4 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	23 193	22 647	+2,4 %	67 775	65 006	+4,3 %
Taux de remplissage (%)	90,6 %	90,4 %	+0,2 pt	89,0 %	88,8 %	+0,1 pt
Court et Moyen-courrier						
Passagers transportés (milliers)	6 992	6 667	+4,9 %	19 095	18 436	+3,6 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	6 226	5 916	+5,2 %	16 778	16 077	+4,4 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	7 112	6 741	+5,5 %	19 586	18 778	+4,3 %
Taux de remplissage (%)	87,5 %	87,8 %	-0,2 pt	85,7 %	85,6 %	0,0 pt
Activité Cargo						
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	867	750	+15,7 %	2 590	2 255	+14,8 %
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	1 610	1 540	+4,5 %	4 783	4 500	+6,3 %
Taux de remplissage (%)	53,9 %	48,7 %	+5,2 pt	54,2 %	50,1 %	+4,0 pt