

TROISIEME TRIMESTRE 2025

6 novembre 2025

Résultat opérationnel stable à 1,2 milliard d'euros avec une marge de 13,1%

- **Chiffre d'affaires en hausse de 2,6%** par rapport à l'année précédente à 9,2 milliards d'euros, porté par le réseau passage, Transavia et l'activité maintenance.
- **Recettes unitaires à change constant en baisse de -0,5% du fait de l'activité Cargo et Transavia**, tandis que la capacité a progressé de 5,1% et que le prix du carburant après couverture a reculé de 8,9%. La taxe de solidarité sur les billets d'avion (« TSBA ») et les redevances aéroportuaires à Schiphol ont par ailleurs un impact sur la recette unitaire.
- La progression du **coût unitaire ralentit à +1,3 %**, conformément aux prévisions, malgré la hausse des redevances aéroportuaires et des charges liées au contrôle aérien, notamment à Schiphol (+41 %) et de gains de productivité limités
- **Le résultat opérationnel s'établit à 1 203 m€, en amélioration de 23 m€** par rapport au troisième trimestre 2024, qui avait été affecté par les Jeux olympiques
- **Solide flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté positif à 0,7 milliard d'euros sur les neuf premiers mois**, en hausse de près de 0,7 milliard d'euros par rapport à l'année précédente.
- **Levier d'endettement (ratio dette nette/ EBITDA courant) à 1,6x.**
- **Liquidités solides à 9,5 milliards d'euros** à fin septembre 2025.
- **Accélération du renouvellement de la flotte, avec 32% d'avions de nouvelle génération**, en hausse de 8 points sur un an.

Perspectives 2025 reconfirmées

Pour 2025, le Groupe prévoit :

- Une capacité en hausse de 4 à 5% par rapport à 2024.
- Une augmentation du coût unitaire à un chiffre bas par rapport à 2024.
- Des dépenses d'investissements nettes comprises entre 3,2 et 3,4 milliards d'euros.
- Un levier d'endettement compris entre 1,5x et 2,0x.

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

“Au troisième trimestre, Air France-KLM a une nouvelle fois démontré sa résilience dans un environnement toujours exigeant. Nous avons maintenu une solide croissance du chiffre d'affaires et une marge opérationnelle stable, tandis que la génération de trésorerie est restée soutenue sur les neuf premiers mois de l'année - confirmant les bénéfices de notre discipline d'exécution. Les cabines Premium ont enregistré des performances remarquables chez Air France comme chez KLM, renforçant notre confiance dans notre stratégie de montée en gamme. Le renouvellement de notre flotte poursuit sa progression : un tiers de nos appareils sont désormais de nouvelle génération, plus silencieux et plus économes en carburant. C'est une étape clé qui illustre nos ambitions en matière de durabilité tout en améliorant l'expérience de voyage de nos clients. Le déploiement du Wi-Fi très haut débit gratuit à bord d'Air France constitue également une véritable avancée pour nos clients. Nous entendons proposer cette offre sur 30% de notre flotte d'ici la fin de l'année et sur l'intégralité de la flotte d'ici fin 2026. Enfin, nous continuons à élargir notre empreinte mondiale grâce à de nouvelles lignes et à des partenariats stratégiques, consolidant encore le réseau et la position concurrentielle du Groupe”.

Recette unitaire Groupe globalement stable à change constant et hausse limitée du coût unitaire au troisième trimestre

	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2025	variation	variation change constant	2025	variation	variation change constant
Passagers Groupe (milliers)	29 171	+4,7%		78 239	+5,1%	
Capacité Groupe (millions de SKO)	92 265	+5,1%		252 559	+4,4%	
Trafic (millions de PKT)	81 908	+4,5%		221 257	+4,1%	
Coefficient de remplissage Passage Groupe	88,8 %	-0,5pt		87,6 %	-0,3pt	

	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2025	variation	variation change constant	2025	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires (m€)	9 213	+2,6%	+4,8%	24 822	+5,3%	+6,1%
Résultat opérationnel (m€)	1 203	+23	+35	1 611	+407	+441
Marge opérationnelle (%)	13,1%	-0,1pt	-0,2pt	6,5%	+1,4pt	+1,5pt
Résultat net (m€)	768	-56		1 168	+658	
Recette unitaire Groupe au SKO (cts€)	9,10	-2,4%	-0,5%	8,84	+0,6%	+1,5%
Coût unitaire Groupe à carburant, change constants et hors ETS	7,67		+1,3%	8,10		+2,0%

	30 septembre 2025	30 septembre 2024
Cash flow d'exploitation libre (m€)	1 474	28
Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté* (m€)	715	23

* Flux de trésorerie 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

	30 septembre 2025	31 décembre 2024
Dette Nette (m€)	7 787	7 332
EBITDA sur les 12 derniers mois (m€)	4 905	4 244
Ratio de dette nette / EBITDA courant	1,6x	1,7x

Résultat opérationnel en hausse porté par la baisse du prix du carburant

Au troisième trimestre 2025, Air France-KLM a accueilli 29,2 millions de passagers, soit 4,7% de plus que l'année précédente. La capacité a augmenté de +5,1% et le trafic de +4,5%, conduisant à un taux de remplissage en légère baisse à 88,8% (contre 89,3% l'année précédente).

La recette unitaire au SKO du Groupe s'est contractée de -0,5% à taux de change constant par rapport à l'année précédente du fait d'une baisse des recettes unitaires du Cargo (-5,1% à change constant) et de Transavia (-2,8%). Le réseau passage a enregistré une hausse des recettes unitaires de +0,5% porté par les cabines premium et le long courrier.

Les yields du réseau passage ont progressé sur l'ensemble des zones long-courriers par rapport à l'an dernier, tandis que le taux de remplissage a reculé sur toutes les zones long-courriers, à l'exception des Caraïbes et de l'océan Indien, où il est resté stable.

Le résultat opérationnel a enregistré une hausse de 23 millions d'euros par rapport à l'année précédente, s'établissant à 1 203 millions d'euros, avec une marge stable à 13,1%. Cette performance est le fruit d'une baisse du prix du carburant de 107 millions d'euros, en partie compensé par un recul des recettes unitaires de 0,5% et d'une hausse limitée du coût unitaire, comme anticipé.

Le coût unitaire a augmenté de 1,3 % au troisième trimestre en raison des éléments suivants :

- +0,1 % de coûts liés :
 - à la hausse de 0,6% du coût du travail
 - -1,3% de gains de productivité
 - +0,8 % provenant des opérations
- +0,6% lié à la hausse des charges du contrôle aérien et redevances aéroportuaires, en particulier en raison de la hausse de 41% des charges à l'aéroport Amsterdam Schiphol
- +0,6 % lié à la premiumisation des cabines, soutenant également une hausse des recettes unitaires.

Trésorerie

Durant les neuf premiers mois, le Groupe a enregistré un cash-flow d'exploitation positif de 1 474 millions d'euros, porté par un solide EBITDA (+661 millions d'euros vs 2024) et par un besoin en fonds de roulement positif de l'ordre de 402 millions d'euros, néanmoins impacté par le paiement des reports de charges hérités de la pandémie pour un montant de 369 millions d'euros. Les dépenses d'investissement nettes se sont élevées à 2 567 millions d'euros. Le flux de trésorerie récurrent libre, hors report de charges sociales et taxes sur les salaires et incluant le paiement de la dette de location et des intérêts nets s'est établi à 715 millions d'euros, en hausse de 692 millions d'euros par rapport à l'année précédente entièrement porté par l'amélioration de l'EBITDA.

La dette nette atteint 7,8 milliards d'euros, soit une hausse de 455 millions d'euros. Cette hausse s'explique principalement par les reports de charges liés à la pandémie, qui ont eu un impact sur le flux de trésorerie disponible opérationnel positif, qui s'est établi à 1,5 milliard d'euros. La dette locative nouvelle et modifiée atteint 1,7 milliard d'euros, principalement en raison du renouvellement de la flotte et de la prolongation de certains contrats de location destinée à compenser les retards de livraison.

Le levier d'endettement s'est établi à 1,6x, en ligne avec l'ambition du Groupe de maintenir un ratio compris entre 1,5x et 2,0x.

Le niveau de liquidités est resté élevé et supérieur au niveau cible de 6 à 8 milliards d'euros. A fin septembre 2025, les liquidités se sont élevées à 9,5 milliards d'euros.

Au cours des neuf premiers mois de 2025 le Groupe a réalisé les opérations suivantes :

- Le remboursement en janvier du solde de 515,2 millions d'euros du montant nominal des obligations de 750 millions d'euros à 1,875%, arrivant à échéance le 16 janvier 2025 (ISIN : FR0014477254). Ce remboursement, réalisé avec les liquidités du Groupe, témoigne de la robustesse de sa position financière.
- L'émission réussie en mai de 500 millions d'euros d'obligations hybrides, sursouscrite 3,5 fois, a été réalisée avec un coupon fixe annuel de 5,75% (rendement de 5,875%) jusqu'à la première date de révision. Ces obligations hybrides, perpétuelles et profondément subordonnées, ont été notées BB par Fitch et B+ par S&P, et sont comptabilisées en fonds propres à hauteur de 50% auprès des deux agences de notation.
- En juillet, Air France-KLM a procédé au remboursement intégral des obligations perpétuelles émises en juillet 2022 pour un montant de 500 millions d'euros. Ces obligations avaient été émises par une filiale opérationnelle d'Air France, détentrice d'un portefeuille de moteurs de rechange dédiés aux activités d'Ingénierie et de Maintenance de la compagnie, et intégralement souscrites par des entités affiliées à Apollo.
- En août, Air France-KLM a placé avec succès une émission obligataire senior non garantie d'un montant de 500 millions d'euros dans le cadre de son programme EMTN (Euro Medium Term Notes). D'une maturité de cinq ans, ces obligations portent un coupon fixe annuel de 3,75% (rendement de 3,866%) et présentent la plus faible prime de risque jamais obtenue pour une émission obligataire du Groupe.

Ces opérations permettent au Groupe de simplifier son bilan et d'optimiser son coût de financement, tout en préservant sa flexibilité financière. La stratégie du Groupe vise à réduire le stock d'instruments subordonnés figurant à son bilan. Le 15 octobre, le Groupe a annoncé sa décision d'exercer son option de remboursement anticipé de l'ensemble des obligations hybrides convertibles en circulation à compter de la première date de rachat possible («First Hard Call Date»), au prix nominal de 100 000€ par obligation, soit un montant total de 305 millions d'euros, auquel s'ajouteront les intérêts courus de 1 625€ par obligation («prix de remboursement»). Le paiement interviendra le lundi 24 novembre 2025 et se fera intégralement avec notre trésorerie.

Perspectives 2025 reconfirmées

Le Groupe prévoit :

- Une **capacité** en sièges kilomètres offerts pour le groupe Air France-KLM, y compris Transavia, en hausse de 4 à 5% en 2025 par rapport à 2024
- Une augmentation **du coût unitaire**¹ à un chiffre bas par rapport à 2024
- Des **dépenses d'investissements nettes** comprises entre 3,2 et 3,4 milliards d'euros
- Un **levier d'endettement** (dette nette/EBITDA) compris entre 1,5x et 2,0x

Développement durable

Le développement durable est une responsabilité collective et Air France-KLM s'engage à jouer son rôle. Le Groupe soutient l'adoption d'objectifs environnementaux ambitieux et plaide pour une transformation de l'industrie qui garantisse des conditions de concurrence équitables à l'échelle mondiale.

Air France-KLM est devenu le premier groupe aérien à coopérer avec l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) afin de soutenir le développement du futur label européen sur les émissions des vols ("Fuel Emissions Label"), une initiative clé destinée à offrir aux clients plus d'informations sur l'empreinte environnementale de leurs trajets aériens.

Soutenue par la Commission européenne, cette coopération vise à fournir aux consommateurs des données standardisées et fiables sur les émissions de CO₂ et l'efficacité énergétique des vols intra-européens. L'objectif est de permettre aux clients de faire des choix éclairés lors de la réservation de leurs voyages en avion. Dans le cadre de cette collaboration, Air France-KLM contribuera activement en testant le portail du label de l'EASA et en apportant des retours sur sa conception technique et méthodologique, en mettant ainsi à profit son expertise opérationnelle pour contribuer à façonner le label de demain. Cette participation illustre l'engagement du Groupe à travailler avec les régulateurs et les parties prenantes du secteur afin de décarboner collectivement le transport aérien.

Renouvellement de la flotte

Le 25 août 2025, Air France a réceptionné à Paris son 46^e Airbus A220-300 en provenance du site d'Airbus à Mirabel (Canada). Ce vol de convoyage a marqué une première : l'appareil a été livré avec un mélange incluant 50% de SAF (une alternative au kérosène d'origine fossile), certifié directement par Airbus. Cette avancée témoigne de l'engagement d'Air France-KLM à accélérer la décarbonation du transport aérien.

Le renouvellement de la flotte est un axe structurant du Plan de Transition du Groupe. Avec une consommation de carburant et des émissions de CO₂ réduites de 20% par passager-kilomètre par rapport aux avions de génération précédente, l'Airbus A220 incarne cette ambition.

En 2025, le Groupe a réceptionné 38 avions de nouvelle génération pour l'ensemble de ses compagnies aériennes. Au troisième trimestre, 1 A350, 2 B787-10, 6 appareils de la famille A320/321neo, 3 A220 et 2 E195-E2 ont été livrés.

Ces investissements structurants – de l'ordre de plus de 2 milliards d'euros par an – contribuent à ce que, d'ici 2030, jusqu'à 80% de la flotte du Groupe Air France-KLM soit constituée d'appareils de nouvelle génération.

À la fin du mois de septembre 2025, 32% de la flotte du Groupe était composée d'avions de nouvelle génération.

¹ à prix de carburant et change constants et hors ETS

	30 septembre 2025	30 septembre 2024	Variation
Flotte de nouvelle génération ¹	32%	24%	+8pt

Événements postérieurs au trimestre

Air France-KLM a annoncé le 23 octobre 2025 avoir finalisé l'acquisition d'une participation de 2,3% dans la compagnie aérienne canadienne WestJet. Cette transaction avait été initialement annoncée le 9 mai 2025.

Air France-KLM avait fait l'acquisition de cette participation auprès de son partenaire de coentreprise Delta Air Lines, qui détenait une participation minoritaire de 15 % dans WestJet, dans le cadre d'une opération distincte précédemment annoncée, incluant également l'acquisition d'une participation de 10% par Korean Air. Cette opération a été finalisée le 22 octobre 2025. Aux côtés de ces compagnies, Air France-KLM renforce ainsi sa coopération commerciale avec WestJet et consolide sa présence sur le marché nord-américain.

WestJet, deuxième compagnie aérienne du Canada et principal transporteur dans l'Ouest canadien, est un partenaire d'Air France-KLM depuis 2009, à travers des accords de partage de codes et de programme de fidélité. La compagnie figure parmi les six premiers partenaires d'Air France-KLM en termes de revenus générés. Ce partenariat continue de se renforcer à mesure que WestJet développe son réseau long-courrier entre le Canada et l'Europe, proposant plus de 100 destinations complémentaires au réseau de plus de 300 destinations desservies par Air France-KLM à travers le monde.

¹ Flotte de nouvelle génération / Flotte en opération

Revue d'activité

Résultat Réseaux

Réseaux	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2025	variation	variation change constant	2025	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires Réseaux (m€)	7 139	+1,3%		19 574	+4,1%	
Chiffre d'affaires Passage	6 686	+1,7%		18 127	+4,0%	
Chiffre d'affaires Cargo	453	-3,8%		1 447	+5,3%	
Chiffre d'affaires total (m€)	7 400	+0,7%		20 379	+3,7%	
Frais de personnel (m€)	-1 760	+2,2%		-5 191	+3,8%	
Carburant avions hors ETS (m€)	-1 437	-12,3%		-4 270	-10,2%	
Autres charges d'exploitation (m€)	-2 715	+6,4%		-7 915	+7,4%	
Dépreciations & Amortissements (m€)	-598	+11,4%		-1 639	+6,8%	
Résultat opérationnel (m€)	889	-10	+8	1 363	+374	+416
Marge opérationnelle (%)	12,0%	-0,2pt		6,7 %	+1,7 pt	

Le chiffre d'affaires total a augmenté de +0,7% par rapport au troisième trimestre 2024, s'établissant à 7 400 millions d'euros. Le résultat opérationnel s'est élevé à 889 millions d'euros, soit 8 millions d'euros de plus que l'année précédente à taux de change constant, principalement grâce à une baisse du prix du carburant.

La marge opérationnelle s'est établie à 12,0%, une légère baisse de -0,2 point par rapport à 2024.

Légère progression des recettes unitaires, dans un contexte de demande modérée

Réseaux passage	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2025	variation	variation change constant	2025	variation	variation change constant
Passagers (en milliers)	20 913	+2,0%		57 902	+2,9%	
Capacité (millions de SKO)	75 962	+3,4%		212 383	+2,9%	
Trafic (millions de PKT)	67 445	+2,9%		185 712	+2,7%	
Coefficient de remplissage	88,8%	-0,4pt		87,4%	-0,2pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	6 851	+1,0%	+3,1%	18 629	+3,7%	+4,6%
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	6 686	+1,7%	+3,9%	18 127	+4,0%	+4,9%
Recette unitaire au SKO (cts €)	8,80	-1,7%	+0,5%	8,53	+1,0%	+1,9%

Au cours du troisième trimestre 2025, la capacité en Sièges-Kilomètres Offerts (SKO) a augmenté de 3,4% par rapport à l'année précédente. La croissance du trafic (+2,9%) a conduit à un coefficient de remplissage en léger retrait à 88,8%. Le yield corrigé des effets de change a affiché une hausse de 0,9% se traduisant par une hausse de la recette unitaire de 0,5% à change constant, par rapport à l'année précédente. La progression du yield est entièrement portée par la solide performance des cabines Premium-La Première, Business, Premium (Air France) et Premium Comfort (KLM) - tandis que le yield de la cabine Economy ressort en baisse.

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

Atlantique Nord

Les recettes unitaires sont restées globalement stables malgré une hausse de capacité de 4,8%. Les performances ont été solides sur les cabines Premium, avec des yields positifs, tandis que le yield de la cabine Economy est resté sous pression.

Amérique latine

Les recettes unitaires ont progressé, portées par la hausse du yield (+2,8%), tandis que le taux de remplissage est resté stable à 91% et que la capacité a augmenté de 9,2%. L'équilibre entre l'offre et la demande au niveau de l'industrie est demeuré favorable tout au long du trimestre.

Asie et Moyen-Orient

Les performances sont restées solides sur le Japon, la Corée et l'Asie du Sud-Est, ainsi qu'au Moyen-Orient, où les recettes unitaires ont augmenté de 6%. Le taux de remplissage est resté globalement stable à 90%, tandis que la capacité a progressé de près de 2%.

Caraïbes et Océan Indien

La capacité est restée stable au cours du trimestre, permettant à Air France et KLM d'améliorer leurs yields, ce qui s'est traduit par une hausse des recettes unitaires d'environ 4%. Le taux de remplissage est demeuré stable à 88%.

Afrique

La capacité (+1,5%) et le yield (+1,4%) ont légèrement progressé sur un an, tandis que le taux de remplissage a légèrement reculé (-1,6 point) à 88%, conduisant à un maintien globalement stable des recettes unitaires.

Court et moyen-courrier

Dans l'ensemble, la capacité a augmenté de 1,5%, le taux de remplissage est resté globalement stable à 86% et le yield est demeuré inchangé.

Cargo : recettes unitaires sous pression au troisième trimestre

Cargo	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2025	variation	variation change constant	2025	variation	variation change constant
Tonnage (milliers)	224	-1,1%		666	+0,9%	
Capacité (millions de TKO)	3 858	+4,0%		10 935	+1,9%	
Trafic (millions de TKT)	1 683	-0,3%		5 024	+1,7%	
Coefficient de remplissage	43,6%	-1,9pt		45,9%	-0,1pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	540	-3,7%	-0,8%	1 728	+3,5%	+4,7%
Chiffre d'affaires transport de fret (m€)	453	-3,8%	-0,9%	1 447	+5,3%	+6,5%
Recette unitaire par TKO (cts€)	11,74	-7,8%	-5,1%	13,24	+3,2%	+4,3%

Bien que la capacité totale des avions cargo ait été affectée par des opérations de maintenance plus longues que prévu, la capacité du troisième trimestre, mesurée en Tonnes-Kilomètres Offerts (TKO), a progressé de +4,0% sur un an. Le trafic a légèrement diminué (-0,3%), entraînant une baisse du coefficient de charge de 1,9pt, à 43,6%.

Combinée à une baisse du yield de 0,8%, cette évolution a conduit à une diminution des recettes unitaires au TKO de -5,1% à change constant.

Transavia : saison estivale difficile

Transavia	Troisième Trimestre 2025		Neuf mois 2025	
		variation		variation
Passagers (en milliers)	8 258	+12,3%	20 337	+11,7%
Capacité (millions de SKO)	16 303	+13,8%	40 176	+12,9%
Trafic (millions de PKT)	14 463	+12,6%	35 545	+11,7%
Taux de remplissage	88,7%	-0,9pt	88,5%	-0,9pt
Recette unitaire au SKO (cts €)	7,71	-2,8%	6,88	-0,3%
Coût unitaire au SKO (cts €)	6,38	+2,0%	6,82	+4,3%
Chiffre d'affaires total (m€)	1 241	+11,0%	2 714	+12,0%
Frais de personnel (m€)	-224	+13,4%	-628	+15,7%
Carburant avions hors ETS (m€)	-226	-4,9%	-584	-3,9%
Autres charges d'exploitation (m€)	-461	+20,4%	-1 167	+20,6%
Dépréciations & Amortissements (m€)	-113	+51,5%	-312	+42,1%
Résultat opérationnel (m€)	217	-8	23	-63
Marge opérationnelle (%)	17,5%	-2,7pt	0,9%	-2,7pt

La capacité de Transavia en sièges-kilomètres offerts a augmenté de 13,8%, tandis que le trafic a progressé de 12,6%, conduisant ainsi à un coefficient de remplissage en baisse de 0,9 point. Le yield a chuté de 1,8% conduisant à une contraction de la recette unitaire de -2,8 %,

Aux Pays-Bas Transavia a fait face à une concurrence accrue, en partie liée à la réallocation de capacité initialement prévue sur le Moyen-Orient vers d'autres destinations européennes, ce qui a mis les recettes unitaires sous pression. Par ailleurs, l'augmentation des redevances aéroportuaires à Schiphol, combinée à la hausse de la taxe sur les billets d'avion l'an dernier, entraînant des prix plus élevés, a incité certains voyageurs à se tourner vers des aéroports allemands. En France, les performances ont été impactées par une grève de deux jours du contrôle aérien début juillet et par la mise en œuvre de la TSBA depuis le 1er mars 2025, cette dernière ayant un impact significatif sur la recette unitaire.

Globalement, le coût unitaire a augmenté de 2,0%, principalement en raison de coûts opérationnels plus élevés pour Transavia en France. Aux Pays-Bas Transavia a connu des opérations fluides cet été, entraînant une charge liée aux indemnisations des clients nettement inférieure à celle de l'année dernière, partiellement compensée par une augmentation des activités en leasing opérationnel (wet lease).

Activité de maintenance : poursuite de la croissance à deux chiffres et de l'amélioration de la marge opérationnelle

Maintenance	Troisième Trimestre 2025		Neuf mois 2025	
		variation		variation
Chiffre d'affaires total (m€)	1 358	+10,2%	4 147	+13,4%
<i>Dont Chiffre d'affaires externe (m€)</i>	<i>572</i>	<i>+12,9%</i>	<i>1 725</i>	<i>+14,4%</i>
Dépenses externes (m€)	-858	+10,6%	-2 671	+12,3%
Frais de personnel (m€)	-299	+3,6%	-937	+6,5%
Dépréciations & Amortissements (m€)	-115	+5,1%	-318	+15,3%
Résultat opérationnel (m€)	86	+28	221	+97
Marge opérationnelle (%)	6,3 %	+1,6pt	5,3 %	+1,9pt

L'activité Maintenance a poursuivi sa forte croissance du chiffre d'affaires externe au troisième trimestre 2025 avec une augmentation à deux chiffres de +12,9%, portée par la forte reprise sur le segment moteur, tandis que le chiffre d'affaires total a progressé de 10,2%. Le résultat opérationnel a progressé de 28 millions d'euros et la marge opérationnelle s'est établie à 6,3%, représentant une hausse de 1,6 point par rapport à 2024.

Au cours du trimestre, Air France-KLM a signé cinq nouveaux contrats MRO longue durée avec des clients externes. Le Groupe fournira des services de moteurs, de composants et d'APU à ces opérateurs dans le monde entier, renforçant ainsi son carnet de commandes à long terme pour ces activités. Le carnet de commandes s'est établi à 10,4 milliards de dollars fin septembre 2025, contre 8,7 milliards de dollars fin décembre 2024.

Amélioration significative du résultat opérationnel d'Air France au T3

Groupe Air France

	Troisième Trimestre 2025		Neuf mois 2025	
		variation		variation
Chiffre d'affaires (en m€)	5 690	+2,6%	15 216	+5,8%
Frais de personnel (en m€)	-1 458	+2,8%	-4 268	+5,5%
Carburant avions hors ETS (m€)	-1 014	-11,8%	-2 917	-9,0%
Autres charges d'exploitation (en m€)	-1 900	+6,0%	-5 492	+6,2%
Dépréciations & Amortissements (en m€)	-519	+15,2%	-1 433	+12,3%
Résultat opérationnel (en m€)	799	+67	1 106	+428
Marge opérationnelle (%)	14,0%	+0,8pt	7,3%	+2,6pt

Au troisième trimestre, le résultat opérationnel s'est établi à 799 millions d'euros, soit 67 millions d'euros de plus que l'année précédente. La marge opérationnelle s'est améliorée de +0,8pt par rapport au troisième trimestre 2024 (lequel avait été pénalisé par les Jeux Olympiques), malgré une grève de deux jours des contrôleurs aériens début juillet et l'augmentation de la taxe de solidarité sur les billets d'avion, en vigueur depuis le 1er mars 2025. La hausse de cette taxe a un impact significativement négatif sur la recette unitaire du groupe Air France.

KLM : Marge opérationnelle impactée par la pression sur le yield en cabine Economy**Groupe KLM**

	Troisième Trimestre		Neuf mois	
	2025	variation	2025	variation
Chiffre d'affaires (en m€)	3 592	+1,2%	9 937	+4,0%
Frais de personnel (en m€)	-1 012	+4,0 %	-3 059	+4,2%
Carburant avions hors ETS (m€)	-650	-10,7 %	-1 939	-10,1%
Autres charges d'exploitation (en m€)	-1 275	+7,3%	-3 744	+12,2%
Dépréciations & Amortissements (en m€)	-313	+18,8%	-856	+12,7%
Résultat opérationnel (en m€)	341	-54	339	-26
Marge opérationnelle (%)	9,5%	-1,6pt	3,4%	-0,4pt

Au troisième trimestre, le chiffre d'affaires a progressé de 1,2%, tandis que la capacité a augmenté de plus de 7%. Le yield et le taux de remplissage ont diminué pour le réseau passage, le cargo et Transavia. Les opérations ont été perturbées par des conflits sociaux impliquant deux syndicats de personnel au sol en septembre. Par ailleurs, l'augmentation des redevances d'atterrissage et de décollage, ainsi que la hausse des redevances passagers et de sûreté, mises en œuvre depuis 1er avril 2025, ont un impact significatif sur la recette unitaire du groupe KLM.

KLM, en tant que transporteur de passagers en correspondance, a été affectée par une baisse de la demande passagers à faible yield. En revanche, les classes Premium, et notamment la Premium Comfort, ont très bien performé : le taux de remplissage a progressé d'un point, le yield corrigé des variations de change a augmenté de plus de 7%, tandis que la capacité a crû de près de 28%. Les recettes unitaires du cargo ont été négativement impactées par la maintenance des avions cargo entraînant des effets mix négatifs.

Marge opérationnelle stable pour Flying Blue**Flying Blue Miles**

	Troisième Trimestre		Neuf mois	
	2025	variation	2025	variation
Chiffre d'affaires (en m€)	221	+21	646	+42
<i>Dont Chiffre d'affaires externe (en m€)</i>	<i>149</i>	<i>+14</i>	<i>434</i>	<i>+27</i>
Résultat opérationnel (en m€)	54	-1	160	+4
Marge opérationnelle (%)	24,4%	-3,1pt	24,8%	-1,1pt

Au troisième trimestre, Flying Blue a généré un chiffre d'affaires total de 221 millions d'euros, incluant les recettes provenant des compagnies aériennes partenaires ainsi que des partenaires non aériens. La marge opérationnelle s'est établie à 24,4%. Le chiffre d'affaires a poursuivi sa progression sur un an, soutenu par les volumes malgré un dollar américain plus faible. Le coût d'utilisation des miles a augmenté, en raison d'une moindre disponibilité des billets primes pour les membres Flying Blue, comparé au troisième trimestre 2024, où les Jeux Olympiques avaient eu un effet positif sur la disponibilité.

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

La présentation des résultats est disponible sur **www.airfranceklm.com** le 6 novembre 2025 à partir de 8h00 (heure de Paris).

Une conférence téléphonique animée par M. Smith (CEO) et M. Zaat (CFO) aura lieu le 6 novembre 2025 à 09h30 (heure de Paris).

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

https://channel.royalcast.com/landingpage/airfranceklm/20251106_1/

Relations Investisseurs

Michiel Klinkers

Michiel.klinkers@airfranceklm.com

Marouane Mami

Marouane.mami@airfranceklm.com

Presse

+33 1 41 56 56 00

mail.mediarelations@airfranceklm.com

Compte de résultat

(en millions d'euros)	Troisième trimestre			Neuf mois		
	2025	2024	Variation	2025	2024	Variation
Produits des activités ordinaires	9 213	8 979	3%	24 822	23 582	5%
Carburant avions	-1 664	-1 878	-11%	-4 856	-5 363	-9%
Quotas de CO ₂	-111	-66	68%	-262	-191	37%
Affrètements aéronautiques	-121	-133	-9%	-353	-380	-7%
Redevances aéronautiques	-638	-569	12%	-1 754	-1 545	14%
Commissariat	-264	-253	4%	-735	-686	7%
Achat d'assistance en escale	-586	-560	5%	-1 627	-1 534	6%
Achats et consommations d'entretien aéronautique	-808	-781	3%	-2 632	-2 379	11%
Frais commerciaux et de distribution	-280	-256	9%	-848	-810	5%
Autres frais	-498	-495	1%	-1 511	-1 488	2%
Frais de personnel	-2 476	-2 401	3%	-7 343	-6 997	5%
Impôts et taxes hors impôt sur le résultat	-43	-41	5%	-145	-137	6%
Production capitalisée	284	301	-6%	1 039	1 029	1%
Autres produits et charges d'exploitation courants	28	49	-43%	107	140	-24%
Amortissements, dépréciations et provisions	-833	-716	16%	-2 291	-2 037	12%
Charges opérationnelles	-8 010	-7 799	3%	-23 211	-22 378	4%
Résultat d'exploitation courant	1 203	1 180	2%	1 611	1 204	34%
Cessions de matériels aéronautiques	-4	10	nm	-6	25	nm
Autres produits et charges non courants	1	-	nm	-8	-118	-93%
Résultat des activités opérationnelles	1 200	1 190	1%	1 597	1 111	44%
Charges d'intérêts	-155	-157	-1%	-464	-471	-1%
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	49	67	-27%	151	236	-36%
Coût de l'endettement financier net	-106	-90	18%	-313	-235	33%
Autres produits et charges financiers	-65	14	nm	332	-198	nm
Résultat avant impôts des entreprises intégrées	1 029	1 114	-8%	1 616	678	138%
Impôts	-302	-300	1%	-478	-181	164%
Résultat net des entreprises intégrées	727	814	-11%	1 138	497	129%
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	41	10	nm	30	13	131%
Résultat net	768	824	-7%	1 168	510	129%
Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle	38	44	-14%	125	130	-4%
Résultat net : Propriétaires de la société mère	730	780	-6%	1 043	380	174%

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.

Bilan consolidé

Actif	30 septembre 2025	31 décembre 2024
(en millions d'euros)		
Goodwill	223	226
Immobilisations incorporelles	1 167	1 150
Immobilisations aéronautiques	13 772	12 347
Autres immobilisations corporelles	1 617	1 533
Droits d'utilisation	8 619	7 592
Titres mis en équivalence	257	216
Actifs de retraite	43	66
Autres actifs financiers non courants	1 116	1 369
Actifs financiers dérivés non courants	122	195
Impôts différés	304	662
Autres actifs non courants	310	214
Actif non courant	27 550	25 570
Autres actifs financiers courants	1 317	1 190
Actifs financiers dérivés courants	80	249
Stocks et en-cours	993	959
Créances clients	2 455	2 051
Autres actifs courants	1 106	1 260
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 008	4 829
Actifs détenus en vue de la vente	24	47
Actif courant	10 983	10 585
Total actif	38 533	36 155

Passif et capitaux propres	30 septembre 2025	31 décembre 2024
(en millions d'euros)		
Capital	263	263
Primes d'émission et de fusion	7 560	7 560
Actions d'autocontrôle	-28	-27
Titres subordonnés à durée indéterminée	1 568	1 078
Réserves et résultat	-9 287	-10 638
Capitaux propres - Part attribuable aux propriétaires de la société mère	76	-1 764
Titres subordonnés à durée indéterminée	2 088	2 530
Réserves et résultat	38	33
Capitaux propres - Participations ne donnant pas le contrôle	2 126	2 563
Capitaux propres	2 202	799
Provisions retraite	1 681	1 686
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants	4 541	4 493
Passifs financiers non courants	7 262	7 254
Dettes de loyers non courantes	5 155	4 714
Passifs financiers dérivés non courants	232	32
Impôts différés	5	2
Autres passifs non courants	686	904
Passif non courant	19 562	19 085
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions courants	827	1 181
Passifs financiers courants	1 690	1 692
Dettes de loyers courantes	897	982
Passifs financiers dérivés courants	192	137
Dettes fournisseurs	2 602	2 608
Titres de transport émis et non utilisés	4 521	4 097
Programme de fidélisation	915	906
Autres passifs courants	5 125	4 668
Passif courant	16 769	16 271
Total capitaux propres et passifs	38 533	36 155

Tableau des flux de trésorerie consolidés du 1^{er} janvier au 30 septembre 2025

Période du 1 ^{er} janvier au 30 septembre (en millions d'euros)	2025	2024
Résultat net	1 168	510
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	2 291	2 037
Dotations nettes aux provisions financières	213	212
Coût de la dette nette	313	235
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels	6	-31
Résultat sur cessions de filiales et participations	–	-2
Résultats non monétaires sur instruments financiers	-3	19
Écart de change non réalisé	-626	-97
Résultats des sociétés mises en équivalence	-30	-13
Impôts différés	277	99
Autres éléments non monétaires	30	21
Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement	3 639	2 990
Augmentation (diminution) du fonds de roulement	402	-422
FLUX DE TRESORERIE LIES A L'EXPLOITATION	4 041	2 568
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	-12	-92
Produits liés à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées	24	8
Investissements corporels et incorporels	-3 341	-2 931
Produits de cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	774	391
Intérêts reçus	132	221
Dividendes reçus	10	2
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois	161	137
FLUX DE TRESORERIE LIES AUX OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-2 252	-2 264
Paiements pour acquérir des actions d'autocontrôle	-1	–
Achat d'intérêts minoritaires sans changement de contrôle	-5	-1
Émission de titres subordonnés	494	–
Remboursement de titres subordonnés	-497	–
Coupons sur titres subordonnés	-141	-131
Émission de nouveaux emprunts	1 356	1 147
Remboursement d'emprunts	-1 411	-1 715
Paiements de dettes de loyers	-716	-666
Nouveaux prêts	-200	-103
Remboursement des prêts	90	65
Intérêts payés	-544	-532
Dividendes versés	-1	-1
FLUX DE TRESORERIE LIES AUX OPERATIONS DE FINANCEMENT	-1 576	-1 937
Effets des variations de change et des reclassements sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants	-34	4
Variation de la trésorerie nette	179	-1 629
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	4 829	6 181
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	5 008	4 552

Dettes nettes

(en millions d'euros)	30 septembre 2025	31 décembre 2024
Passifs financiers courants et non courants	8 952	8 946
Dettes de loyers courantes et non courantes	6 052	5 696
Intérêts courus non échus	-93	-138
Dépôts relatifs aux passifs financiers	-90	-97
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	-84	-98
Impact des dérivés devise/dettes	47	-45
Passifs financiers (I)	14 784	14 264
Trésorerie et équivalent trésorerie	5 008	4 829
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	883	1 046
Obligations	1 106	1 057
Liquidités nettes (II)	6 997	6 932
Dettes nettes (I-II)	7 787	7 332

Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté

(en millions d'euros)	Troisième Trimestre		Neuf mois	
	2025	2024	2025	2024
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	1 013	918	4 041	2 568
Investissements corporels et incorporels	-1 026	-864	-3 341	-2 931
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	201	18	774	391
Flux de trésorerie libre d'exploitation	188	72	1 474	28
Intérêts (payés) et reçus	-93	-81	-412	-311
Paievements de dettes de loyers	-229	-224	-716	-666
Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté	-134	-233	346	-949
Paievements exceptionnels réalisés/(reçus) (I)	124	122	369	972
Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté	-10	-111	715	23

(I) 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.

Retour sur capitaux employés (ROCE)

(en millions d'euros)	30 sept 2025	30 juin 2025	31 mars 2025	31 déc 2024	30 sept 2024	30 juin 2024	31 mars 2024	31 déc 2023
Écart d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 390	1 390	1 377	1 375	1 356	1 354	1 349	1 352
Immobilisations aéronautiques	13 772	13 392	12 835	12 347	12 607	12 197	11 646	11 501
Autres immobilisations corporelles	1 617	1 587	1 554	1 533	1 500	1 456	1 438	1 431
Droits d'utilisation	8 619	8 479	8 030	7 592	6 652	6 479	5 902	5 956
Titres mis en équivalence	257	205	212	216	240	134	134	129
Autres actifs financiers, hors titres disponibles à la vente, valeurs mobilières de placement, ICNE et dépôts liés aux dettes financières	193	194	196	195	218	211	214	219
Provisions, hors retraites, litige cargo et restructuration	-4 933	-5 167	-5 246	-5 224	-4 553	-4 700	-4 523	-4 346
Fonds de roulement ⁽¹⁾	-8 124	-8 749	-8 984	-7 468	-7 422	-8 222	-8 284	-6 981
Capitaux employés sur le bilan	12 791	11 331	9 974	10 566	10 598	8 909	7 876	9 261
Capitaux employés moyens (A)	11 166				9 161			
Résultat d'exploitation courant	2 008				1 148			
Dividendes reçus	-1				-1			
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	-2				13			
(Charge)/produit d'impôt normatif	-570				-326			
Résultat ajusté après impôt (B)	1 435				834			
ROCE sur 12 mois glissants (B/A)	12,9%				9,1%			

Par rapport aux périodes précédentes, le fonds de roulement a été retraité pour exclure le report des charges sociales et fiscales accordées à la suite du Covid

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

Coût unitaire au SKO

	Troisième Trimestre		Neuf mois	
	2025	2024	2025	2024
Coût d'exploitation total (en m€)	8 011	7 798	23 210	22 377
Quotas de CO ₂ (en m€)	-111	-66	-262	-191
Total autres chiffre d'affaires (en m€)	-818	-796	-2 484	-2 322
Coût net (en m€)	7 081	6 936	20 464	19 864
Capacités produites exprimées en SKO	92 287	87 811	252 584	241 903
Coût net à l'SKO (en centimes d'€ par SKO)	7,67	7,90	8,10	8,21
Variation brute			-2,9%	-1,3%
Effet change sur les coûts nets (en m€)			-141	-137
Variation à change constant			-0,8%	-0,7%
Effet prix du carburant (en m€)			-145	-515
Coût unitaire à l'SKO à change et prix du carburant constants (en centimes d'€ par SKO)	7,67	7,57	8,10	7,94
Variation à change et prix du carburant constants et hors ETS			1,3%	2,0%

Coût unitaire au SKO hors prix du carburant et ETS vs T3 2024 : +1,9% et vs 9m 2024 : +3,1%

Définition : Coût unitaire = (coût d'exploitation total - carburant - quotas de CO₂ - total autre chiffre d'affaires) / Capacité en SKO

Flotte du Groupe au 30 septembre 2025

Type d'appareil	AF (dont HOP) ¹	KL (dont KLC & MP) ¹	Transavia	Propriété	Crédit-bail	Location	Total	En exploit.	Ecart vs 31/12/24
B777-300	43	16		32	10	17	59	59	
B777-200	18	15		29	1	3	33	33	
B787-9	10	13		4	7	12	23	23	
B787-10		14		3	10	1	14	14	3
A380-800									
A350-900	39			3	13	23	39	39	4
A330-300		5				5	5	5	
A330-200	10	6		11		5	16	16	-1
Total Long-courrier	120	69	0	82	41	66	189	189	6
B737-900		5		5			5	5	
B737-800		31	106	36	8	93	137	136	-3
B737-700		6		6			6	6	
A321NEO		10	13	7	3	13	23	23	12
A321	14			7		7	14	14	
A320	36			4	3	29	36	36	
A320NEO			20		1	19	20	20	10
A319	7			6		1	7	4	-6
A318	5			5			5	5	-1
A220-300	47			23	7	17	47	47	6
Total Moyen-courrier	109	52	139	99	22	179	300	296	18
Canadair Jet 1000									
Embraer 195 E2		25				25	25	21	3
Embraer 190	26	23		17	4	28	49	47	-2
Embraer 175		17		3	14		17	17	
Embraer 170	13			10		3	13	12	-1
Total Régional	39	65	0	30	18	56	104	97	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	270	190	139	215	81	303	599	588	24

¹ Hors Transavia

TRAFIC 2025

Activité réseaux passage

Total activité réseaux passage	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2025	2024	variation	2025	2024	variation
Passagers transportés (milliers)	20 913	20 499	+2,0%	57 902	56 261	+2,9%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	67 445	65 534	+2,9%	185 712	180 772	+2,7%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	75 962	73 481	+3,4%	212 383	206 320	+2,9%
Taux de remplissage (%)	88,8%	89,2%	-0,4pt	87,4%	87,6%	-0,2pt
Long-Courrier						
Passagers transportés (milliers)	7 414	7 238	+2,4%	20 402	20 047	+1,8%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	55 099	53 473	+3,0%	152 580	149 111	+2,3%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	61 617	59 348	+3,8%	173 115	168 663	+2,6%
Taux de remplissage (%)	89,4%	90,1%	-0,7pt	88,1%	88,4%	-0,3pt
Amérique du nord						
Passagers transportés (milliers)	2 974	2 898	+2,6%	7 572	7 366	+2,8%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	21 121	20 392	+3,6%	53 962	52 156	+3,5%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	23 736	22 647	+4,8%	61 652	59 463	+3,7%
Taux de remplissage (%)	89,0%	90,0%	-1,1pt	87,5%	87,7%	-0,2pt
Amérique latine						
Passagers transportés (milliers)	934	859	+8,7%	2 723	2 543	+7,1%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	8 853	8 131	+8,9%	25 712	24 168	+6,4%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	9 683	8 867	+9,2%	28 325	26 710	+6,0%
Taux de remplissage (%)	91,4%	91,7%	-0,3pt	90,8%	90,5%	+0,3pt
Asie / Moyen Orient						
Passagers transportés (milliers)	1 589	1 555	+2,2%	4 583	4 668	-1,8%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	12 439	12 267	+1,4%	36 035	36 380	-0,9%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	13 799	13 562	+1,7%	40 671	41 073	-1,0%
Taux de remplissage (%)	90,1%	90,5%	-0,3pt	88,6%	88,6%	0,0pt
Afrique						
Passagers transportés (milliers)	1 053	1 060	-0,7%	2 949	2 961	-0,4%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	6 444	6 469	-0,4%	18 257	18 264	0,0%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	7 317	7 212	+1,5%	21 374	21 129	+1,2%
Taux de remplissage (%)	88,1%	89,7%	-1,6pt	85,4%	86,4%	-1,0pt
Caraïbes-Océan Indien						
Passagers transportés (milliers)	865	866	-0,1%	2 576	2 509	+2,7%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	6 242	6 214	+0,5%	18 614	18 143	+2,6%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	7 082	7 060	+0,3%	21 093	20 288	+4,0%
Taux de remplissage (%)	88,1%	88,0%	+0,1pt	88,2%	89,4%	-1,2pt
Court et Moyen-Courrier						
Passagers transportés (milliers)	13 500	13 261	+1,8%	37 500	36 214	+3,6%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	12 346	12 061	+2,4%	33 132	31 661	+4,6%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	14 345	14 134	+1,5%	39 268	37 657	+4,3%
Taux de remplissage (%)	86,1%	85,3%	+0,7pt	84,4%	84,1%	+0,3pt

Activité Transavia

Transavia	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2025	2024	variation	2025	2024	variation
Passagers transportés (milliers)	8 258	7 356	+12,3%	20 337	18 208	+11,7%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	14 463	12 841	+12,6%	35 545	31 826	+11,7%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	16 303	14 330	+13,8%	40 176	35 591	+12,9%
Taux de remplissage (%)	88,7%	89,6%	-0,9pt	88,5%	89,4%	-0,9pt

Activité totale Groupe passage

Total Groupe	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2025	2024	variation	2025	2024	variation
Passagers transportés (milliers)	29 171	27 855	+4,7%	78 239	74 469	+5,1%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	81 908	78 375	+4,5%	221 257	212 598	+4,1%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	92 265	87 811	+5,1%	252 559	241 911	+4,4%
Taux de remplissage (%)	88,8%	89,3%	-0,5pt	87,6 %	87,9 %	-0,3pt

Activité Cargo

Total Groupe	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2025	2024	variation	2025	2024	variation
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	1 683	1 689	-0,3%	5 024	4 938	+1,7%
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	3 858	3 709	+4,0%	10 935	10 727	+1,9%
Taux de remplissage (%)	43,6%	45,5%	-1,9pt	45,9%	46,0%	-0,1pt

Air France

Total activité réseaux passage	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2025	2024	variation	2025	2024	variation
Passagers transportés (milliers)	11 614	11 670	-0,5%	32 049	31 501	+1,7%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	41 052	40 452	+1,5%	111 880	108 994	+2,6%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	46 574	45 806	+1,7%	128 599	125 050	+2,8%
Taux de remplissage (%)	88,1%	88,3%	-0,2pt	87,0%	87,2%	-0,2pt
Long courrier						
Passagers transportés (milliers)	4 781	4 716	+1,4%	12 984	12 739	+1,9%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	34 623	33 937	+2,0%	94 826	92 326	+2,7%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	38 970	38 025	+2,5%	108 109	105 064	+2,9%
Taux de remplissage (%)	88,8%	89,2%	-0,4pt	87,7%	87,9%	-0,2pt
Court et moyen-courrier						
Passagers transportés (milliers)	6 833	6 954	-1,7%	19 065	18 763	+1,6%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	6 429	6 515	-1,3%	17 054	16 668	+2,3%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	7 604	7 781	-2,3%	20 490	19 986	+2,5%
Taux de remplissage (%)	84,5%	83,7%	+0,8pt	83,2%	83,4%	-0,2pt
Activité Cargo						
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	933	841	+11,0%	2 766	2 447	+13,0%
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	2 318	2 192	+5,7%	6 435	6 213	+3,6%
Taux de remplissage (%)	40,3%	38,4%	+1,9pt	43,0%	39,4%	+3,6pt

KLM

Total activité réseaux passage	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2025	2024	variation	2025	2024	variation
Passagers transportés (milliers)	9 300	8 829	+5,3%	25 854	24 759	+4,4%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	26 393	25 082	+5,2%	73 832	71 777	+2,9%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	29 388	27 676	+6,2%	83 784	81 271	+3,1%
Taux de remplissage (%)	89,8%	90,6%	-0,8pt	88,1%	88,3%	-0,2pt
Long-courrier						
Passagers transportés (milliers)	2 633	2 522	+4,4%	7 419	7 308	+1,5%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	20 476	19 536	+4,8%	57 754	56 784	+1,7%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	22 647	21 323	+6,2%	65 006	63 599	+2,2%
Taux de remplissage (%)	90,4%	91,6%	-1,2pt	88,8%	89,3%	-0,4pt
Court et Moyen-courrier						
Passagers transportés (milliers)	6 667	6 307	+5,7%	18 435	17 451	+5,6%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	5 917	5 546	+6,7%	16 078	14 993	+7,2%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	6 741	6 354	+6,1%	18 778	17 672	+6,3%
Taux de remplissage (%)	87,8%	87,3%	+0,5pt	85,6%	84,8%	+0,8pt
Activité Cargo						
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	750	848	-11,6%	2 257	2 491	-9,4%
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	1 540	1 517	+1,5%	4 500	4 514	-0,3%
Taux de remplissage (%)	48,7%	55,9%	-7,2pt	50,2%	55,2%	-5,0pt