

PREMIER TRIMESTRE 2025

30 avril 2025

Résultat d'exploitation en progression de 161 millions d'euros par rapport à l'année précédente et robuste cash-flow d'exploitation libre ajusté récurrent à 783 millions d'euros

- Chiffre d'affaires en hausse de 7,7% par rapport à l'année précédente à 7,2 milliards d'euros, porté par l'ensemble des activités du Groupe.
- Résultat d'exploitation à -328 millions d'euros, soit **une amélioration de 161 millions d'euros par rapport à l'année précédente**. Marge à -4,6%.
- **Recettes unitaires à change constant en hausse de +3,0% porté par le réseau passages** et capacité en progression de 3,8%.
- Coût unitaire en hausse de +2,1% par rapport au T1 2024 en raison de l'augmentation des charges aéroportuaires et du contrôle de trafic aérien, de l'effet mix de la capacité, de la *premiumisation* de la cabine, de l'inflation, partiellement compensés par des gains de productivité. Au T1 2024 le coût unitaire a été impacté pour 0,8% par un paiement exceptionnel aux salariés de KLM.
- **Cash-flow d'exploitation libre ajusté récurrent positif à 783 millions d'euros.**
- Levier d'endettement (ratio dette nette/ EBITDA) à 1,6x, en ligne avec les ambitions du Groupe
- **Liquidités solides de 9,3 milliards d'euros**, accompagnée d'une réduction de notre endettement financier de 741 millions d'euros, dont 515 millions d'euros liés au remboursement d'une obligation directement via notre trésorerie.

Perspectives inchangées malgré un contexte incertain

Pour 2025, le Groupe prévoit :

- Une capacité en hausse de 4-5% 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, en ligne avec notre fourchette cible à moyen terme.

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

Air France-KLM a bien débuté l'année 2025. La demande soutenue a permis une hausse du chiffre d'affaires dans l'ensemble des activités, tandis que les ventes de billets pour l'été ont contribué à améliorer la génération de trésorerie.

Ce trimestre, nous avons poursuivi le déploiement de notre feuille de route stratégique ambitieuse, notamment avec le lancement réussi de la nouvelle expérience La Première d'Air France – une étape clé dans la montée en gamme de notre offre – ainsi qu'avec l'intégration continue d'avions de dernière génération au sein de nos compagnies.

Le contexte, de plus en plus incertain, pourrait générer de nouveaux vents contraires. Néanmoins, nous sommes convaincus qu'Air France-KLM est bien positionné pour s'adapter et continuer à performer grâce à son réseau diversifié et son offre de produits et service. Au même titre que nos hubs puissants et nos marques fortes, ce sont des atouts essentiels.

Solide performance de la recette unitaire Groupe

	Premier Trimestre		
	2025	variation	variation change constant
Passagers Groupe (milliers)	21 810	+4,5%	
Capacité Groupe (millions de SKO)	75 517	+3,8%	
Trafic (millions de PKT)	64 952	+3,3%	
Coefficient de remplissage Passage Groupe	86,0 %	-0,4pt	
Recette unitaire Passage au SKO (€ cts)	7,64	+2,6%	+2,2%

	Premier Trimestre		
	2025	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires (m€)	7 165	+7,7%	+6,7%
EBITDA (m€)	396	+220	+271
Résultat d'exploitation (m€)	-328	+161	+213
Marge opérationnelle (%)	-4,6%	+2,8pt	+3,5pt
Résultat net (m€)	-249	+231	
Recette unitaire Groupe au SKO (cts€)	8,33	+3,4%	+3,0%
Coût unitaire Groupe à carburant, change constants et hors ETS	8,67		+2,1%

	31 mars 2025	31 décembre 2024
Cash flow d'exploitation libre (m€)	1 009	
Cash flow d'exploitation libre ajusté récurrent* (m€)	783	
Dette Nette (m€)	6 928	7 332
EBITDA sur les 12 derniers mois (m€)	4 464	4 244
Ratio de dette nette / EBITDA	1,6x	1,7x

*Cash flow 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

Résultat d'exploitation en progression porté par une forte augmentation des recettes unitaires et une baisse du prix du carburant

Au premier trimestre, Air France-KLM a accueilli 21,8 millions de passagers, soit 4,5% de plus que l'année précédente. La capacité a augmenté de 3,8% et le trafic de 3,3%, conduisant à un taux de remplissage relativement stable à 86,0%.

La recette unitaire au SKO du Groupe a augmenté de +3,0% à taux de change constant par rapport à l'année précédente, grâce à une forte performance du yield pour le réseau Passage et pour le cargo, qui a par ailleurs vu son taux de remplissage s'améliorer.

Les yields du réseau passage ont été très solides, en particulier sur l'Atlantique Nord, mais également vers l'Asie & le Moyen-Orient, l'Amérique Latine et dans les cabines premium. Le Cargo a continué de bénéficier du trafic en provenance d'Asie avec des recettes unitaires au TKO en hausse de +16,2% à taux de change constant.

Le résultat d'exploitation a enregistré une hausse de 161 millions d'euros par rapport à l'année précédente, s'établissant à -328 millions d'euros, avec une marge à -4,6%. Cette performance est le fruit d'une augmentation des recettes unitaires (181 millions d'euros) du réseau Passage, et du Cargo, d'une diminution du prix du carburant et des coûts ETS (190 millions d'euros), partiellement compensée par une augmentation des coûts unitaires à prix de carburant constant (136 millions d'euros).

Le coût unitaire a augmenté de 2,1% au premier trimestre en raison des éléments suivants :

- +1,1% lié à la génération de recette unitaire :
 - Effet mix de la capacité avec une croissance plus importante sur le segment court et moyen-courrier par rapport au long-courrier, en particulier chez KLM
 - Premiumisation de la cabine, dont une contribution significative de la Premium Confort du côté de KLM
- +0,7% principalement dû à l'augmentation des charges aéroportuaires et des charges liées au contrôle du trafic aérien
- +0,3% de coûts liés à
 - Coût du travail en hausse de +2,3% mais partiellement compensé par
 - -0,8% lié à un versement exceptionnel aux salariés de KLM au T1 2024
 - -0,6% de gain de productivité
 - -0,6% principalement liés à une amélioration des opérations, réduisant les indemnités clients et une amélioration de l'efficacité carburant et ce malgré une hausse des coûts de maintenance chez KLM

Trésorerie

Au premier trimestre, le Groupe a enregistré un cash-flow d'exploitation positif de 1 009 millions d'euros, principalement porté par un besoin en fonds de roulement positif résultant de la vente des billets, toutefois impacté par les reports de charges hérités de la pandémie pour un montant de 122 millions d'euros. Les dépenses d'investissement nettes se sont élevées à 896 millions d'euros.

Le cash-flow libre d'exploitation ajusté récurrent, 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 783 millions d'euros, en hausse de 190 millions d'euros par rapport à l'année précédente.

Les liquidités à fin mars se sont élevées à 9,3 milliards d'euros, en baisse de 0,1 milliard d'euros par rapport à fin décembre 2024, principalement dues au 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

Le niveau de liquidités reste toutefois élevé et supérieur au niveau cible de 6 à 8 milliards d'euros.

La dette nette s'est élevée à 6,9 milliards d'euros, en baisse de 0,4 milliards d'euros en raison d'un cash-flow d'exploitation positif de 1,0 milliard d'euros et compte tenu des nouveaux contrats et du renouvellement de contrats de location (1,9 milliard d'euros, en hausse de près de 0,6 milliard d'euros, largement liée au renouvellement de la flotte et à l'extension des locations actuelles pour couvrir les retards de livraison. Le levier d'endettement s'est établi à 1,6x, en ligne avec l'ambition du Groupe de 1,5x à 2,0x.

Perspectives 2025 inchangées malgré un contexte incertain

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

Plan de transition et trajectoire

Le développement durable est une responsabilité collective et Air France-KLM s'engage à jouer son rôle. L'ambition du Groupe est de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et de limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale, conformément à l'Accord de Paris. Cette ambition est pleinement alignée sur l'objectif mondial à long terme de l'Organisation de l'aviation Civile Internationale (OACI), à savoir des émissions de carbone nettes zéro d'ici 2050. Pour réaliser cette ambition, le Groupe a élaboré un Plan de Transition pour l'atténuation et l'adaptation au climat. Afin de suivre les progrès vers la réalisation de ce plan, le Groupe s'est fixé l'ambition de réduire ses émissions de GES par TKT (tonne kilomètre transportée) de 30% d'ici 2030 par rapport à 2019 (scope 1 + scope 3 catégorie 3).

¹ à prix de carburant et change constants et hors ETS

Air France-KLM et ses compagnies aériennes ont rencontré plusieurs vents contraires dans la progression de leur intensité en gaz à effet de serre (GES), notamment en raison de retards dans le plan de renouvellement de la flotte dus à des tensions sur la chaîne d'approvisionnement, de problèmes moteurs affectant une partie de la flotte de nouvelle génération (comme plusieurs Airbus A220), limitant leur exploitation à pleine capacité, ainsi qu'une consommation de carburant accrue liée à des temps de vol plus longs sur certaines routes en raison de diverses problématiques géopolitiques. Ces difficultés sont également rencontrées par d'autres acteurs du secteur aérien.

	31 mars 2025	31 mars 2024	Variation
Flotte de nouvelle génération ¹	28 %	21 %	+7 %

Renouvellement de la flotte

Dans le cadre de sa stratégie de renouvellement de la flotte, le Groupe Air France-KLM continue de recevoir des avions de nouvelle génération tels que :

- l'Airbus A350, qui consomme 25% de carburant en moins par passager-kilomètre et est 40% moins bruyant que les appareils de génération précédente ;
- la famille d'avions Airbus A320neo, qui consomme 15 % de carburant en moins par passager-kilomètre et est 50% moins bruyant que la génération précédente ;
- l'Airbus A220, qui consomme 20% de carburant en moins par passager-kilomètre et est 34% moins bruyant que les appareils de génération précédente ;
- l'Embraer 195-E2 qui consomme 31% de carburant en moins par passager-kilomètre et est 63% moins bruyant que l'E-190 qu'il remplace² ;

À fin mars 2025, la part des avions de dernière génération dans la flotte du Groupe était de 28%. Le Groupe prévoit d'atteindre jusqu'à 80% d'avions de nouvelle génération dans sa flotte d'ici 2030.

Au premier trimestre, les avions de nouvelle génération suivants ont été intégrés, et les avions de génération précédente suivants ont quitté la flotte :

Intégration	2025	Retrait	2025
A350	2	A320	1
A321neo	2	A319	1
A320neo	4	E190	1
A220	1		
Total	9	Total	3

Air France a restitué à son loueur un Airbus A380, retiré de l'exploitation en 2020.

Ces tableaux sont basés sur la colonne « Total » du tableau de la flotte du Groupe figurant en annexe.

¹ Flotte de nouvelle génération / Flotte en opération

² Les calculs sont effectués sur la base des informations fournies par les producteurs d'avions. Les diminutions peuvent varier en fonction de l'avion spécifique qu'il remplace

Revue d'activité

Résultat Réseaux

Réseaux	Premier Trimestre		
	2025	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires Réseaux (m€)	5 765	+6,8%	
Chiffre d'affaires Passage	5 244	+5,8%	
Chiffre d'affaires Cargo	521	+18,1%	
Chiffre d'affaires total (m€)	6 042	+6,7%	
Frais de personnel (m€)	-1 693	+5,5%	
Carburant avions hors ETS (m€)	-1 438	-5,6%	
Autres charges d'exploitation (m€)	-2 572	+7,5%	
EBITDA (m€)	339	+138,9%	
Dépreciations & Amortissements (m€)	-531	+6,8%	
Résultat d'exploitation (m€)	-193	+163	+215
Marge d'exploitation (%)	-3,2%	+3,1 pt	

Le chiffre d'affaires total a augmenté de +6,7% par rapport au premier trimestre 2024, s'établissant à 6 042 millions d'euros. Le résultat opérationnel s'est élevé à -193 millions d'euros, soit 215 millions d'euros de plus que l'année précédente à taux de change constant, grâce à une baisse du prix du carburant et de revenus plus élevés, malgré un décalage des périodes de Pâques et du Ramadan. L'amélioration des opérations, ayant entraîné une réduction des coûts liés aux perturbations, a également contribué à la progression du résultat d'exploitation.

Au total, la marge d'exploitation s'est établie à -3,2%, en hausse de 3,1 points par rapport à 2024.

Amélioration de la performance pour l'activité Réseaux passage

Réseaux passage	Premier Trimestre		
	2025	variation	variation change constant
Passagers (en milliers)	17 238	+3,4%	
Capacité (millions de SKO)	65 910	+2,5%	
Trafic (millions de PKT)	56 646	+2,3%	
Coefficient de remplissage	85,9%	-0,2pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	5 416	+6,3 %	+5,9 %
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	5 244	+5,8 %	+5,4 %
Recette unitaire au SKO (cts €)	7,96	+3,2 %	+2,8 %

Au cours du premier trimestre 2025, la capacité en Sièges-Kilomètres Offerts (SKO) a augmenté de 2,5% par rapport à l'année précédente. La croissance du trafic (+2,3%) a conduit à un coefficient de remplissage globalement stable à 85,9%. Le yield corrigé des effets de change a affiché une solide performance avec une hausse de 3%, tandis que le coefficient de remplissage a diminué de -0,2 point, entraînant une augmentation des recettes unitaires de l'ordre de +2,8% à taux de change constant par rapport à l'année précédente.

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

Atlantique Nord

Les recettes unitaires du premier trimestre ont augmenté de 11%, avec une capacité stable, principalement grâce à un yield élevé dans un contexte de marché favorable. La performance a été particulièrement solide sur les routes vers les États-Unis, portée par le point de vente américain.

Amérique latine

Les recettes unitaires ont progressé en ligne avec la capacité, en hausse de 3%, portées par un yield solide (+4,5%), tandis que le coefficient de remplissage est resté globalement stable à 90%.

Asie et Moyen-Orient

La croissance a été principalement soutenue par l'Asie, tandis que la performance au Moyen-Orient a été plus modérée, en raison notamment de l'arrêt de la desserte d'Abou Dhabi. Les recettes unitaires dans la région ont progressé de 6,4%, portées par un yield en forte hausse (+6%), avec un coefficient de remplissage stable à 87%. Air France-KLM a également bénéficié de la réouverture des lignes vers Tel Aviv et Beyrouth.

Caraïbes et Océan Indien

Une forte augmentation de la capacité dans le secteur (Air France-KLM : +7%), combinée à une demande faible, a entraîné un environnement tarifaire plus concurrentiel et s'est traduite par une baisse des recettes unitaires de 6%.

Afrique

La capacité a augmenté de 2%, mais les recettes unitaires ont reculé de 1%, reflétant principalement une baisse de 2 points du coefficient de remplissage, à 83%, en raison de l'impact du Ramadan, du décalage de Pâques et d'effets de calendrier.

Court et moyen-courrier

Un environnement contrasté, avec une réduction continue de la capacité sur le court-courrier, tandis que le segment moyen-courrier a enregistré une hausse de capacité de 9%.

Au global, la capacité a augmenté de 8,0%, avec un coefficient de remplissage globalement stable à 82%, mais un recul du yield de 2,7%.

La performance en baisse par rapport à l'année précédente reflète un déséquilibre entre l'offre et la demande, accentué par le décalage calendaire du Ramadan et de Pâques, ainsi que par une diminution du trafic de correspondance.

Cargo : Poursuite de la solide performance de la recette unitaire

Cargo	Premier Trimestre		
	2025	variation	variation change constant
Tonnage (milliers)	224	+4,1%	
Capacité (millions de TKO)	3 463	+0,3%	
Trafic (millions de TKT)	1 696	+4,5%	
Coefficient de remplissage	49,0%	+2,0pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	622	+10,8%	+9,2%
Chiffre d'affaires transport de fret (m€)	521	+18,1%	+16,4%
Recette unitaire par TKO (cts€)	15,05	+17,8%	+16,2%

Au cours du premier trimestre 2025, la capacité en Tonnes-Kilomètres Offerts (TKO) a augmenté de +0,3% par rapport à l'année précédente, la capacité des avions cargo ayant été impactée négativement par des opérations de maintenance plus longues que prévues.

Soutenue par un marché solide, la croissance du trafic (+4,5%) a dépassé la croissance de la capacité, entraînant une augmentation de 2 points du coefficient de remplissage, qui a atteint 49,0%. Avec une augmentation de 11,4% du yield, la recette unitaire au TKO a augmenté de 16,2% à taux de change constant, la performance de l'année dernière ayant été négativement impactée par la mise en place d'un système informatique du côté d'Air France.

Transavia : Un trimestre difficile

Transavia	Premier Trimestre 2025 variation	
Passagers (en milliers)	4 572	+8,7%
Capacité (millions de SKO)	9 607	+13,6%
Trafic (millions de PKT)	8 306	+10,7%
Coefficient d'occupation	86,5%	-2,3pt
Recette unitaire au SKO (cts €)	5,51	+0,1%
Coût unitaire au SKO (cts €)	7,64	+2,4 %

Chiffre d'affaires total (m€)	526	+13,9%
Frais de personnel (m€)	-192	+21,5 %
Carburant avions hors ETS (m€)	-154	+2,5 %
Autres charges d'exploitation (m€)	-300	+19,6 %
EBITDA (m€)	-120	+23,4 %
Dépréciations & Amortissements (m€)	-86	+24,8 %
Résultat d'exploitation (m€)	-205	-40
Marge d'exploitation	-39,0 %	-3,2pt

La capacité de Transavia en sièges-kilomètres disponibles a augmenté de 13,6%, tandis que le trafic a progressé de 10,7%, entraînant une baisse du coefficient de remplissage de 2 points. Les recettes unitaires sont restées stables, en hausse de 0,1 %, soutenues par un développement positif du yield à la suite de l'introduction des bagages à main payants au deuxième trimestre 2024. Cependant, la performance a été affectée par l'instabilité géopolitique et les mauvaises conditions météorologiques en Espagne. Aux Pays-Bas, Transavia a également rencontré des difficultés en raison de l'augmentation de la taxe sur les billets d'avion, ce qui a poussé certains passagers à opter pour des départs depuis l'Allemagne et la Belgique. Une saisonnalité accrue due à un fort développement de la capacité a eu un impact sur le résultat d'exploitation. En conséquence, le résultat d'exploitation a diminué de 40 millions d'euros par rapport à l'année dernière.

Activité de maintenance : Amélioration du résultat et de la marge d'exploitation

Maintenance	Premier Trimestre	
	2025	variation
Chiffre d'affaires total (m€)	1 411	+15,4%
<i>Dont Chiffre d'affaires externe (m€)</i>	<i>591</i>	<i>+11,5%</i>
Dépenses externes (m€)	-928	+15,0%
Frais de personnel (m€)	-318	+8,1%
EBITDA (m€)	164	+35,6%
Dépréciations & Amortissements (m€)	-100	+7,5%
Résultat d'exploitation (m€)	65	+36
Marge d'exploitation (%)	4,6 %	+2,3pt

L'activité Maintenance a poursuivi sa forte croissance du chiffre d'affaires externe au premier trimestre 2025 avec une augmentation à deux chiffres de +11,5 %, montrant notamment une forte reprise sur le segment moteur, tandis que le chiffre d'affaires total a progressé de 15,4 %. Le résultat d'exploitation a augmenté de 36 millions d'euros et la marge opérationnelle s'est établie à 4,6 %, représentant une hausse de 2,3 point par rapport à 2024.

Performance d'Air France au premier trimestre soutenue par un environnement tarifaire dynamique et une baisse du prix du carburant

Groupe Air France

	Premier Trimestre 2025	
		variation
Chiffre d'affaires (en m€)	4 346	+7,8%
Frais de personnel (en m€)	-1 370	+10,5%
Carburant avions hors ETS (m€)	-953	-3,3%
Autres charges d'exploitation (en m€)	-1 750	+6,6%
EBITDA (en m€)	273	+109
Dépréciations & Amortissements (en m€)	-455	+10,2%
Résultat d'exploitation (en m€)	-183	+66
Marge d'exploitation (%)	-4,2%	+2,0pt

Au premier trimestre, le résultat d'exploitation s'est établi à -183 millions d'euros, soit 66 millions d'euros de plus que l'année dernière, principalement grâce à une forte performance de la recette unitaire (+2,2% par rapport au T1 2024) et à une baisse du prix du carburant. Le Groupe Air France a affiché une marge opérationnelle de -4,2%, en hausse de 2 points par rapport à 2024 malgré le décalage de Pâques et l'augmentation de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA) depuis le 1er mars 2025, dont l'impact sur le résultat d'exploitation est estimé entre 90 millions d'euros et 170 millions d'euros pour 2025.

KLM : Amélioration de la marge d'exploitation portée par une bonne performance de la recette unitaire

Groupe KLM

	Premier Trimestre 2025	
		variation
Chiffre d'affaires (en m€)	2 946	+7,7%
Frais de personnel (en m€)	-1 018	+1,9%
Carburant avions hors ETS (m€)	-640	-7,1%
Autres charges d'exploitation (en €)	-1 218	+12,2%
EBITDA (en m€)	69	+108
Dépréciations & Amortissements (en m€)	-268	+6,4%
Résultat d'exploitation (en m€)	-199	+92
Marge d'exploitation (%)	-6,7%	+3,9pt

Au premier trimestre, le chiffre d'affaires a progressé de 7,7%, tiré par un yield élevé sur le réseau Passage et l'activité Cargo. Les hausses de coûts s'expliquent par l'augmentation des salaires liée aux accords collectifs, les coûts de maintenance des composants, ainsi que d'autres charges d'exploitation, incluant le déploiement des sièges Premium Comfort et l'effet mix de la capacité. La marge opérationnelle s'est améliorée de 3,9 points pour atteindre -6,7%.

Le programme *Back on Track* a été déployé conformément au plan au premier trimestre, avec une contribution majeure provenant de diverses initiatives d'amélioration des recettes et de l'activité Maintenance. Cette dernière a contribué à la fois via les recettes générées auprès de tiers, mais aussi par la réduction des coûts liés aux non-performances chez KLM. L'amélioration de la productivité, en partie dépendante de l'issue des discussions en cours sur les accords collectifs, commencera à se faire sentir à partir du deuxième trimestre et montera en puissance au second semestre de l'année.

Performance stable pour Flying Blue Miles

Flying Blue Miles

	Premier Trimestre 2025	
		variation
Chiffre d'affaires (en m€)	199	+3
Dont Chiffre d'affaires externe (en m€)	130	-3
Résultat d'exploitation (en m€)	46	-1
Marge d'exploitation (%)	23,1%	-0,9pt

Au premier trimestre, Flying Blue a généré un chiffre d'affaires total de 199 millions d'euros, incluant les recettes provenant des compagnies aériennes partenaires ainsi que des partenaires non aériens. La marge opérationnelle s'est établie à 23,1%.

Dans l'ensemble, Flying Blue a affiché une performance stable malgré un accès réduit aux billets prime pour ses membres, en raison du fort développement des recettes unitaires.

En mars 2025 Air France-KLM et American Express ont prolongé leur partenariat jusqu'en septembre 2033.

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 30 avril 2025 à partir de 8h00 (heure de Paris).

Une conférence téléphonique animée par M. Smith (CEO) et M. Zaat (CFO) aura lieu le 30 avril 2025 à 09h30 (heure de Paris).

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

https://channel.royalcast.com/landingpage/airfranceklm/20250430_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)	Premier trimestre		
	2025	2024	Variation
Produits des activités ordinaires	7 165	6 654	8%
Carburant avions	-1 593	-1 674	-5%
Quotas de CO ₂	-70	-62	13%
Affrètements aéronautiques	-106	-123	-14%
Redevances aéronautiques	-512	-453	13%
Commissariat	-225	-202	11%
Achat d'assistance en escale	-498	-464	7%
Achats et consommations d'entretien aéronautique	-976	-808	21%
Frais commerciaux et de distribution	-284	-278	2%
Autres frais	-523	-490	7%
Frais de personnel	-2 392	-2 245	7%
Impôts et taxes hors impôt sur le résultat	-63	-57	11%
Production capitalisée	419	367	14%
Autres produits et charges d'exploitation courants	54	11	nm
EBITDA	396	176	125%
Amortissements, dépréciations et provisions	-724	-665	9%
Résultat d'exploitation courant	-328	-489	-33%
Cessions de matériels aéronautiques	-1	19	nm
Autres produits et charges non courants	1	-3	nm
Résultat des activités opérationnelles	-328	-473	-31%
Charges d'intérêts	-162	-160	1%
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	57	92	-38%
Coût de l'endettement financier net	-105	-68	54%
Autres produits et charges financiers	99	-110	nm
Résultat avant impôts des entreprises intégrées	-334	-651	-49%
Impôts	103	168	-39%
Résultat net des entreprises intégrées	-231	-483	-52%
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	-18	3	nm
Résultat net	-249	-480	-48 %
Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle	43	42	2%
Résultat net : Propriétaires de la société mère	-292	-522	-44%

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	31 mars 2025	31 décembre 2024
(en millions d'euros)		
Goodwill	225	226
Immobilisations incorporelles	1 152	1 150
Immobilisations aéronautiques	12 835	12 347
Autres immobilisations corporelles	1 554	1 533
Droits d'utilisation	8 030	7 592
Titres mis en équivalence	212	216
Actifs de retraite	64	66
Autres actifs financiers non courants	1 384	1 369
Actifs financiers dérivés non courants	146	195
Impôts différés	751	662
Autres actifs non courants	338	214
Actif non courant	26 691	25 570
Autres actifs financiers courants	1 242	1 190
Actifs financiers dérivés courants	95	249
Stocks et en-cours	970	959
Créances clients	2 462	2 051
Autres actifs courants	1 366	1 260
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 582	4 829
Actifs détenus en vue de la vente	48	47
Actif courant	10 765	10 585
Total actif	37 456	36 155

Passif et capitaux propres	31 mars 2025	31 décembre 2024
(en millions d'euros)		
Capital	263	263
Primes d'émission et de fusion	7 560	7 560
Actions d'autocontrôle	-27	-27
Titres subordonnés à durée indéterminée	1 037	1 078
Réserves et résultat	-10 778	-10 638
Capitaux propres - Part attribuable aux propriétaires de la société mère	-1 945	-1 764
Titres subordonnés à durée indéterminée	2 571	2 530
Réserves et résultat	34	33
Capitaux propres - Participations ne donnant pas le contrôle	2 605	2 563
Capitaux propres	660	799
Provisions retraite	1 660	1 686
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants	4 463	4 493
Passifs financiers non courants	7 191	7 254
Dettes de loyers non courantes	4 874	4 714
Passifs financiers dérivés non courants	63	32
Impôts différés	1	2
Autres passifs non courants	940	904
Passif non courant	19 192	19 085
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions courants	1 223	1 181
Passifs financiers courants	1 014	1 692
Dettes de loyers courantes	961	982
Passifs financiers dérivés courants	118	137
Dettes fournisseurs	2 559	2 608
Titres de transport émis et non utilisés	5 670	4 097
Programme de fidélisation	900	906
Autres passifs courants	5 157	4 668
Concours bancaires	2	–
Passif courant	17 604	16 271
Total capitaux propres et passifs	37 456	36 155

Tableau des flux de trésorerie consolidés du 1er janvier au 31 mars 2025

Période du 1 janvier au 31 mars (en millions d'euros)	2025	2024
Résultat net	(249)	(480)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	724	665
Dotations nettes aux provisions financières	78	71
Coût de la dette nette	105	68
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels	1	-19
Résultat sur cessions de filiales et participations	-	-2
Résultats non monétaires sur instruments financiers	6	4
Écart de change non réalisé	-192	12
Résultats des sociétés mises en équivalence	18	-3
Impôts différés	-122	-165
Autres éléments non monétaires	-1	-6
Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement	368	145
Augmentation (diminution) du fonds de roulement	1 537	624
FLUX DE TRESORERIE LIES A L'EXPLOITATION	1 905	769
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	-3	-1
Produits liés à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées	-	8
Investissements corporels et incorporels	-1 213	-654
Produits de cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	317	25
Intérêts reçus	53	86
Dividendes reçus	7	-
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois	-3	-3
FLUX DE TRESORERIE LIES AUX OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-842	-539
Coupons sur titres subordonnés	-60	-57
Émission de nouveaux emprunts	245	2
Remboursement d'emprunts	-983	-606
Paielements de dettes de loyers	-253	-219
Nouveaux prêts	-132	-2
Remboursement des prêts	40	9
Intérêts payés	-148	-144
FLUX DE TRESORERIE LIES AUX OPERATIONS DE FINANCEMENT	-1 291	-1 016
Effets des variations de change et des reclassements sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants	-21	46
Variation de la trésorerie nette	-249	-740
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	4 829	6 181
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	4 580	5 441

Dettes nettes

(en millions d'euros)	31 mars 2025	31 décembre 2024
Passifs financiers courants et non courants	8 205	8 946
Dettes de loyers courantes et non courantes	5 836	5 696
Intérêts courus non échus	-162	-138
Dépôts relatifs aux passifs financiers	-108	-97
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	-93	-98
Impact des dérivés devise/dettes	-12	-45
Passifs financiers (I)	13 666	14 264
Trésorerie et équivalent trésorerie	4 582	4 830
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	1 048	1 046
Obligations	1 110	1 057
Concours bancaires courant	-2	-1
Liquidités nettes (II)	6 738	6 932
Dettes nettes (I-II)	6 928	7 332

Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté

(en millions d'euros)	Premier trimestre	
	2025	2024
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	1 905	769
Investissements corporels et incorporels	-1 213	-654
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	317	25
Flux de trésorerie libre d'exploitation	1 009	140
Paiements exceptionnels réalisés/(reçus) (1)	122	730
Intérêts payés et reçus	-95	-58
Paiements de dettes de loyers	-253	-219
Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté	783	593

(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.

Retour sur capitaux employés (ROCE)

(en millions d'euros)	31 mars 2025	31 déc 2024	30 sept 2024	30 juin 2024	31 mars 2024	31 déc 2023	30 sept 2023	30 juin 2023
						retraité ⁽¹⁾	retraité ⁽¹⁾	retraité ⁽¹⁾
Écart d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 377	1 375	1 356	1 354	1 349	1 352	1 331	1 339
Immobilisations aéronautiques	12 835	12 347	12 607	12 197	11 646	11 501	11 296	10 957
Autres immobilisations corporelles	1 554	1 533	1 500	1 456	1 438	1 431	1 379	1 389
Droits d'utilisation	8 030	7 592	6 652	6 479	5 902	5 956	5 596	5 480
Titres mis en équivalence	212	216	240	134	134	129	127	121
Autres actifs financiers, hors titres disponibles à la vente, valeurs mobilières de placement, ICNE et dépôts liés aux dettes financières	196	195	218	211	214	219	191	190
Provisions, hors retraites, litige cargo et restructuration	-5 246	-5 224	-4 553	-4 700	-4 523	-4 346	-4 481	-4 248
Fonds de roulement ⁽²⁾	-8 984	-7 468	-7 422	-8 222	-8 284	-6 981	-7 804	-8 917
Capitaux employés sur le bilan	9 974	10 566	10 598	8 909	7 876	9 261	7 635	6 311
Capitaux employés moyens (A)		10 012				7 771		
Résultat d'exploitation courant		1 763				1 529		
Dividendes reçus		-1				-1		
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		-39				9		
(Charge)/produit d'impôt normatif		-536				-462		
Résultat ajusté après impôt (B)		1 187				1 075		
ROCE sur 12 mois glissants (B/A)		11,9%				13,8%		

(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

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

Coût unitaire au SKO

	Premier trimestre	
	2025	2024
Coût d'exploitation total (en m€)	7 493	7 144
Quotas de CO ₂ (en m€)	-70	-62
Total autres chiffre d'affaires (en m€)	-872	-793
Coût net (en m€)	6 551	6 288
Capacités produites exprimées en SKO	75 517	72 727
Coût net à l'SKO (en centimes d'€ par SKO)	8,67	8,65
Variation brute		0,3%
Effet change sur les coûts nets (en m€)		77
Variation à change constant		-0,9%
Effet prix du carburant (en m€)		-188
Coût unitaire à l'SKO à change et prix du carburant constants (en centimes d'€ par SKO)	8,67	8,49
Variation à change et prix du carburant constants et hors ETS		2,1%

Coût unitaire au SKO hors prix du carburant et ETS vs T1 2024 : +3,5%

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

Flotte du Groupe au 31 mars 2025

Type d'appareil	AF (dont HOP) ⁴	KL (dont KLC & MP) ¹	Transavia	Propriété	Crédit-bail	Location	Total	En exploit.	Variation avions en exploitation vs 31/12/24
B777-300	43	16		21	14	24	59	59	
B777-200	18	15		28	2	3	33	33	
B787-9	10	13		4	7	12	23	23	
B787-10		11		2	9		11	11	
A380-800	1			1			1		
A350-900	37			3	12	22	37	37	2
A330-300		5				5	5	5	
A330-200	12	6		12		6	18	16	-1
Total Long-courrier	121	66	0	71	44	72	187	184	1
B737-900		5		5			5	5	
B737-800		31	109	36	8	96	140	139	
B737-700		6		6			6	6	
A321NEO		5	8	3	1	9	13	13	2
A321	14			7		7	14	14	
A320	36			4	3	29	36	36	
A320NEO			14			14	14	14	4
A319	9			6		3	9	8	-2
A318	6			4		2	6	6	
A220-300	42			23	5	14	42	42	1
Total Moyen-courrier	107	47	131	94	17	174	285	283	5
Canadair Jet 1000									
Embraer 195 E2		22				22	22	18	
Embraer 190	23	26		17	4	28	49	49	
Embraer 175		17		3	14		17	17	
Embraer 170	13			10		3	13	13	
Total Régional	36	65	0	30	18	53	101	97	
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	266	182	131	199	79	301	579	570	6

¹ Hors Transavia

TRAFIC 2025

Activité réseaux passage

Total activité réseaux passage	Premier trimestre		
	2025	2024	variation
Passagers transportés (milliers)	17 238	16 665	+3,4%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	56 646	55 354	+2,3%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	65 910	64 276	+2,5%
Coefficient d'occupation (%)	85,9%	86,1%	-0,2pt
Long-Courrier			
Passagers transportés (milliers)	6 303	6 217	+1,4%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	47 355	46 667	+1,5%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	54 518	53 704	+1,5%
Coefficient d'occupation (%)	86,9%	86,9%	0,0pt
Amérique du nord			
Passagers transportés (milliers)	1 946	1 903	+2,2%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	13 887	13 584	+2,2%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	16 175	16 130	+0,3%
Coefficient d'occupation (%)	85,9%	84,2%	+1,6pt
Amérique latine			
Passagers transportés (milliers)	914	870	+5,0%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	8 547	8 270	+3,3%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	9 480	9 166	+3,4%
Coefficient d'occupation (%)	90,2%	90,2%	-0,1pt
Asie / Moyen Orient			
Passagers transportés (milliers)	1 534	1 577	-2,7%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	12 008	12 216	-1,7%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	13 850	14 063	-1,5%
Coefficient d'occupation (%)	86,7%	86,9%	-0,2pt
Afrique			
Passagers transportés (milliers)	972	974	-0,1%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	6 138	6 119	+0,3%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	7 379	7 203	+2,4%
Coefficient d'occupation (%)	83,2%	85,0%	-1,8pt
Caraïbes-Océan Indien			
Passagers transportés (milliers)	937	892	+5,0%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	6 775	6 478	+4,6%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	7 634	7 142	+6,9%
Coefficient d'occupation (%)	88,7%	90,7%	-2,0pt
Court et Moyen-Courrier			
Passagers transportés (milliers)	10 934	10 448	+4,7%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	9 291	8 687	+7,0%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	11 392	10 572	+7,8%
Coefficient d'occupation (%)	81,6%	82,2%	-0,6pt

Activité Transavia

Transavia	Premier trimestre		
	2025	2024	variation
Passagers transportés (milliers)	4 572	4 206	+8,7%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	8 306	7 501	+10,7%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	9 607	8 453	+13,6%
Coefficient d'occupation (%)	86,5%	88,7%	-2,3pt

Activité totale Groupe passage

Total Groupe	Premier trimestre		
	2025	2024	variation
Passagers transportés (milliers)	21 810	20 871	+4,5%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	64 952	62 855	+3,3%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	75 517	72 729	+3,8%
Coefficient d'occupation (%)	86,0%	86,4%	-0,4pt

Activité Cargo

Total Groupe	Premier trimestre		
	2025	2024	variation
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	1 696	1 623	+4,5%
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	3 463	3 453	+0,3%
Coefficient d'occupation (%)	49,0%	47,0%	+2,0pt

Air France

	Premier trimestre		
Total activité réseaux passage	2025	2024	variation
Passagers transportés (milliers)	9 552	9 193	+3,9%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	34 004	32 824	+3,6%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	39 629	38 092	+4,0%
Coefficient d'occupation (%)	85,8%	86,2%	-0,4pt
Long courrier			
Passagers transportés (milliers)	3 978	3 881	+2,5%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	29 260	28 378	+3,1%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	33 736	32 754	+3,0%
Coefficient d'occupation (%)	86,7%	86,6%	+0,1pt
Court et moyen-courrier			
Passagers transportés (milliers)	5 575	5 312	+4,9%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	4 744	4 446	+6,7%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	5 893	5 338	+10,4%
Coefficient d'occupation (%)	80,5%	83,3%	-2,8pt
Activité Cargo			
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	911	796	+14,4%
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	2 005	1 974	+1,6%
Coefficient d'occupation (%)	45,4%	40,3%	+5,1pt

KLM

Total activité réseaux passage	Premier trimestre		
	2025	2024	variation
Passagers transportés (milliers)	7 685	7 472	+2,9%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	22 642	22 528	+0,5%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	26 282	26 186	+0,4%
Coefficient d'occupation (%)	86,2%	86,0%	+0,1pt
Long-courrier			
Passagers transportés (milliers)	2 325	2 336	-0,5%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	18 095	18 287	-1,0%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	20 782	20 951	-0,8%
Coefficient d'occupation (%)	87,1%	87,3%	-0,2pt
Court et Moyen-courrier			
Passagers transportés (milliers)	5 360	5 136	+4,4%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	4 547	4 241	+7,2%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	5 499	5 235	+5,0%
Coefficient d'occupation (%)	82,7%	81,0%	+1,7pt
Activité Cargo			
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	785	827	-5,1%
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	1 458	1 479	-1,4%
Coefficient d'occupation (%)	53,8%	55,9%	-2,1pt