

PREMIER TRIMESTRE 2026

30 avril 2026

Résultat opérationnel à -27m€, en amélioration de 301 m€ sur un an, dans un contexte marqué par les tensions géopolitiques et des perturbations opérationnelles

- **Chiffre d'affaires du Groupe en hausse de 4,4%** par rapport à l'année précédente, à **7,5 milliards d'euros**, porté par le réseau Passage.
- **Recette unitaire à taux de change constant en augmentation de 3,4%, portée par le réseau Passage** soutenue par la poursuite de la premiumisation, ainsi qu'en mars par la baisse de l'offre sur l'ensemble de l'industrie liée au conflit au Moyen-Orient, tandis que la capacité du groupe a progressé de 4,0 % ce trimestre.
- Hausse du prix du carburant depuis le début du conflit au Moyen-Orient ne se reflétant pas encore au premier trimestre en raison d'un décalage de répercussion dans les prix.
- **Hausse limitée du coût unitaire¹ à +0,5%** en raison d'une hausse des compensations clients, liée aux perturbations météorologiques en janvier et à la montée en gamme, partiellement compensée par une gestion rigoureuse des coûts et des gains de productivité.
- **Résultat opérationnel à -27 millions d'euros**, soit une amélioration de **301 millions d'euros** par rapport à l'année précédente.
- **Solide génération de trésorerie : cash flow d'exploitation ajusté récurrent positif à 0,9 milliard d'euros**, en hausse de 0,1 milliard d'euros sur un an.
- **Levier d'endettement (ratio dette nette/ EBITDA courant) à 1,5x.**
- **Solide niveau de liquidités à fin mars 2026, à 10,6 milliards d'euros.**
- **Accélération du renouvellement de la flotte, avec 36% d'avions de nouvelle génération**, en hausse de 8 points sur un an.

Perspectives 2026 révisées compte tenu des incertitudes géopolitiques actuelles

Pour 2026, le Groupe conserve une approche agile et prévoit :

- Une capacité en hausse de +2% à +4% par rapport à 2025. *(précédemment +3% à +5%).*
- Une augmentation du coût unitaire¹ entre 0% et +2%, dont +0,5% lié à la premiumisation *(inchangé).*
- Des dépenses d'investissements nettes inférieures à 3 milliards d'euros. *(précédemment environ 3 milliards d'euros).*
- Un levier d'endettement compris entre 1,5x et 2,0x *(inchangé).*
- **Une facture carburant attendue à 9,3 milliards de dollars² sur l'exercice 2026**, soit une hausse de 2,4 milliards de dollars² par rapport à l'exercice 2025, dont **1,1 milliard de dollars² au deuxième trimestre 2026.**

¹ à prix de carburant et change constants et hors ETS

² Sur la base des instruments de couverture en vigueur et de la courbe à terme au 24 avril, est susceptible d'évoluer liées aux incertitudes géopolitiques.

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

« Au premier trimestre 2026, Air France-KLM a délivré une performance solide, avec une forte progression de la recette unitaire, soutenue par un environnement de demande favorable. Dans un contexte géopolitique très volatil, nous avons démontré la résilience et l'agilité de notre réseau, en réallouant avec succès nos capacités afin de répondre au mieux à la demande. Nous avons également, une nouvelle fois, mis en évidence le rôle stratégique de l'aviation en participant aux opérations de rapatriement au début du conflit au Moyen-Orient. Je tiens à remercier nos collaborateurs – en particulier ceux qui ont pris part à ces opérations – pour leur engagement.

Si la hausse des prix du carburant ne se reflète pas encore dans les résultats que nous présentons aujourd'hui, elle pèsera sur les prochains trimestres. Nous avons d'ores et déjà mis en place des mesures visant à soutenir notre performance financière grâce à une gestion rigoureuse des coûts et continuons de suivre la situation de près. Bien que l'environnement demeure incertain, nous restons pleinement engagés dans l'exécution de notre stratégie.»

La baisse de l'offre sur l'ensemble de l'industrie en mars a soutenu la progression du résultat opérationnel, malgré des perturbations liées aux conditions météorologiques en janvier

	Premier Trimestre	
	2026	variation
Passagers Groupe (milliers)	22 302	+2,3 %
Capacité Groupe (millions de SKO)	78 565	+4,0 %
Trafic (millions de PKT)	67 801	+4,4 %
Taux de remplissage Passage Groupe	86,3 %	+0,3pt

	Premier Trimestre		
	2026	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires (m€)	7 479	+4,4 %	+8,3 %
Résultat opérationnel (m€)	-27	+301	+258
Marge opérationnelle (%)	-0,4 %	+4,2pt	+3,8pt
Résultat net (m€)	-252	-3	
Recette unitaire Groupe au SKO (cts€)	8,38	+0,5 %	+3,4 %
Coût unitaire Groupe au SKO (cts€) ¹	8,30		+0,5 %

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

	Premier Trimestre 2026	Premier trimestre 2025
Flux de trésorerie d'exploitation libre (m€)	732	1 009
Flux de trésorerie d'exploitation libre ajusté récurrent* (m€)	884	783

*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

	31 mars 2026	31 décembre 2025
Dette Nette (m€)	8 026	8 392
EBITDA courant sur les 12 derniers mois (m€)	5 390	5 058
Ratio de dette nette / EBITDA courant	1,5x	1,7x

Le résultat opérationnel s'est amélioré de 301 m€, porté par la hausse des prix des billets et par un décalage dans la comptabilisation de la facture carburant.

Au premier trimestre 2026, Air France-KLM a accueilli 22,3 millions de passagers, soit une hausse de 2,3% sur un an. La capacité a augmenté de 4,0% et le trafic de 4,4%, entraînant une légère hausse du taux de remplissage de 86,0% à 86,3%.

La recette unitaire au SKO du Groupe a augmenté de 3,4% à taux de change constant par rapport à l'année précédente, portée par la montée en gamme et la réduction des capacités du secteur en mars, en raison du conflit au Moyen-Orient. La recette unitaire du réseau passage a progressé de 5,1 %, portée par une évolution positive en février et surtout en mars, compensant pleinement l'impact des épisodes neigeux en janvier. Plus particulièrement, l'Atlantique Nord, l'Amérique centrale et du Sud ainsi que l'Asie ont enregistré de très bonnes performances.

Les recettes unitaires du Cargo ont légèrement reculé (-0,7% à taux de change constant), alors que la base de comparaison était élevée l'an dernier. Les recettes unitaires de Transavia ont diminué de -3,9% du fait de la hausse de la capacité.

Au premier trimestre, le coût unitaire¹ a augmenté de 0,5% sur un an, en raison d'une hausse des compensations clients en janvier liée aux perturbations météorologiques (0,5%). Les gains de productivité (-0,9%) ont été intégralement absorbés par la hausse des coûts de main-d'oeuvre (+0,4%), la premiumisation de la cabine (+0,1%) et les charges liées au contrôle aérien (ATC) et redevances aéroportuaires (+0,3%).

Le résultat opérationnel s'est établi à -27 millions d'euros, avec une marge de -0,4%. Cette évolution a été soutenue par une hausse de la recette unitaire de 214 millions d'euros, une baisse du prix du carburant de 86 millions d'euros et une augmentation du coût unitaire de 30 millions d'euros.

Trésorerie

Au premier trimestre 2026, le Groupe a enregistré un cash-flow d'exploitation positif de 732 millions d'euros, principalement porté par une variation positive du besoin en fonds de roulement de près de 1,2 milliard d'euros, grâce aux ventes de billets pour la saison estivale. Cette variation du besoin en fonds de roulement a toutefois été impactée par le paiement de reports de charges hérités de la pandémie, pour un montant de 125 millions d'euros, ainsi que par le paiement en mars d'un litige Cargo à hauteur de 368 millions d'euros. Les dépenses d'investissement nettes se sont élevées à 890 millions d'euros et sont restées stables par rapport au premier trimestre 2025. Le cash-flow d'exploitation libre ajusté récurrent s'est établi à 884 millions d'euros, en hausse de 101 millions d'euros sur un an. Cette évolution s'explique entièrement par l'amélioration du besoin en fonds de roulement courant, retraité des éléments exceptionnels.

La dette nette s'est réduite à 8,0 milliards d'euros, en baisse de 366 millions d'euros. Cette diminution s'explique principalement par le cash-flow d'exploitation libre positif.

Le levier d'endettement s'est établi à 1,5x, en ligne avec l'ambition du Groupe de maintenir ce ratio entre 1,5x et 2,0x, et en baisse par rapport au 31 mars 2025.

À fin mars 2026, les liquidités se sont établies à 10,6 milliards d'euros, à un niveau supérieur à la fourchette cible de 6 à 8 milliards d'euros.

Début janvier 2026, Air France-KLM a émis 650 millions d'euros d'obligations senior non garanties dans le cadre de son programme EMTN (Euro Medium Term Notes). Ces obligations ont une maturité de 5 ans et portent un coupon annuel fixe de 3,875 % (rendement fixé à 4,033%). Le niveau élevé de sursouscription et la qualité de la demande ont permis au Groupe d'obtenir le spread de crédit le plus faible de son histoire et d'augmenter la taille de l'émission de 500 millions d'euros à 650 millions d'euros. Le produit de l'émission sera utilisé à des fins de financement de l'entreprise ainsi que pour rembourser la première tranche des *Sustainability Linked Bonds* (500 millions d'euros, coupon de 7,25 %) en mai 2026.

¹ à prix de carburant et change constants et hors ETS

En février, la Cour de justice de l'Union européenne a rejeté le recours formé contre la décision du Tribunal de l'Union européenne confirmant la décision de la Commission européenne du 17 mars 2017 à l'encontre de 13 opérateurs cargo, dont les compagnies du Groupe Air France, KLM et Martinair, pour des pratiques passées considérées comme anticoncurrentielles dans le secteur du fret aérien.

Des provisions de 366 millions d'euros avaient été constituées au titre de ces amendes, dont le montant total s'élève à 368 millions d'euros intérêts compris. L'intégralité de ce montant a été payée en mars 2026.

Développement durable

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.

À travers la mise en œuvre de son Plan de Transition, Air France-KLM entend piloter et réduire efficacement ses émissions de gaz à effet de serre (GES), afin de rester sur la trajectoire de son objectif de réduction des émissions et d'atténuer les risques liés au climat.

L'objectif à moyen terme du Groupe à horizon 2030 - validé par la SBTi et aligné sur une trajectoire de 1,5 °C - permet de suivre les progrès réalisés dans l'exécution du Plan de Transition d'Air France-KLM.

Renouvellement de la flotte

Le renouvellement de la flotte est un pilier du Plan de Transition du Groupe.

Le Groupe Air France-KLM continue de recevoir des avions de nouvelle génération tels que des Airbus A350, B787-10, la famille A320neo, A220, Embraer 195-E2. Ces avions de nouvelle génération consomment jusqu'à 25 % de carburant en moins par passager-kilomètre et réduisent l'empreinte sonore jusqu'à 63 % par rapport aux avions de la génération précédente qu'ils remplacent.

À fin mars 2026, les avions de nouvelle génération représentaient 36% de la flotte du Groupe, soit +8 points par rapport à fin mars 2025. Le Groupe prévoit d'atteindre jusqu'à 80% d'avions de nouvelle génération dans sa flotte à horizon 2030.

	31 mars 2026	31 mars 2025	Variation
Avion nouvelle génération ¹	36 %	28 %	+8pts

¹Flotte de nouvelle génération / Flotte en service

Carburant d'aviation durable (SAF)

Le groupe Air France-KLM renforce son programme de SAF à travers une nouvelle collaboration avec Chooose, une plateforme numérique qui contribuera à optimiser la gestion, le suivi et le déploiement de l'utilisation des carburants d'aviation durable au sein du Groupe.

Aux côtés du renouvellement de la flotte, les SAF demeurent aujourd'hui l'une des solutions les plus efficaces pour réduire l'empreinte carbone de l'aviation, permettant de réduire d'au moins 65 % les émissions de CO₂ sur l'ensemble de leur cycle de vie par rapport au carburant fossile. Les SAF utilisés par Air France-KLM répondent à des critères stricts de durabilité : absence de concurrence avec la chaîne alimentaire, absence de contribution à la déforestation et absence d'utilisation d'huile de palme.

Notations ESG

Notation ESG MSCI : AA

L'agence de notation américaine MSCI¹ a réévalué la performance d'Air France-KLM en matière de durabilité et lui a attribué la note « AA » (publiée en mars 2026).

MSCI ESG Research attribue des notations ESG à des entreprises cotées en bourse et à quelques entreprises privées allant de AAA ("leader") à CCC ("en retard"), selon les expositions à des risques ESG spécifiques à un secteur et la capacité à gérer ces risques relativement aux autres entreprises du secteur.

Événements postérieurs à la clôture trimestrielle

TAP Air Portugal

Le 23 avril 2026, à la suite de l'offre non contraignante soumise le 2 avril, le gouvernement portugais a annoncé qu'Air France-KLM avait été sélectionné pour déposer une offre contraignante dans le cadre du processus d'acquisition d'une participation minoritaire dans TAP. Le processus est passé à l'étape suivante, Air France-KLM faisant partie des deux derniers candidats encore en lice.

Grâce à sa position géographique idéale, Lisbonne pourrait devenir le hub unique du Groupe en Europe du Sud, offrant une connectivité étendue, notamment vers les Amériques - y compris le Brésil, un marché clé tant pour TAP que pour Air France-KLM, ainsi que vers l'Afrique.

TAP bénéficierait de son intégration au sein d'une organisation commerciale mondiale, couvrant Air France, KLM et Transavia, ainsi que d'une collaboration étroite avec les partenaires du Groupe au sein de la joint-venture transatlantique.

Toute transaction potentielle serait évaluée au regard des priorités stratégiques du Groupe.

¹ Termes et Conditions de MSCI : [Terms and Conditions](#)

Point sur l'évolution des prix du carburant

Le Groupe applique une politique de couverture carburant glissante, reposant sur les composantes Brent ICE, Gasoil ICE et Jet CIF NWE. Les tensions géopolitiques au Moyen-Orient ont entraîné une hausse des prix du carburant, les prix du kérosène augmentant nettement plus fortement que ceux du gasoil et du Brent.

Compte tenu des couvertures en place et des courbes à terme actuelles, le résultat de couverture s'élève à 1,5 milliard de dollars US². Malgré ces couvertures, la facture carburant totale pour l'exercice 2026 est désormais estimée à 9,3 milliards de dollars US², soit une hausse de 2,4 milliards de dollars US² par rapport à l'exercice 2025. Cette forte hausse n'est pas reflétée au premier trimestre 2026 en raison d'un décalage dans la comptabilisation de la facture carburant, mais un impact d'environ 1,1 milliard de dollars US² est attendu au deuxième trimestre.

En réponse au conflit au Moyen-Orient et à la réduction des capacités du secteur, le Groupe a rapidement déployé des appareils de plus grande capacité vers l'Asie et l'Afrique de l'Est et ajouté des vols supplémentaires. Air France-KLM a également mis en place des mesures visant à atténuer l'impact de la hausse du carburant, notamment via une augmentation de la surcharge transporteur par billet. Sur le plan des coûts, des mesures ont également été prises : les dépenses discrétionnaires ont été réduites au minimum et le recrutement de fonctions supports a été gelé.

Perspectives de capacité 2026 en SKO actualisées par rapport à 2025

Le Groupe anticipe :

Activité Réseau d'Air France-KLM :

- Long-courrier environ +2% à +4% (*précédemment environ 4%*)
- Court et moyen-courrier stable (*inchangé*)

Transavia :

- +8-10% (*précédemment environ 10%*)

Groupe Air France-KLM :

- Total entre +2% et +4% (*précédemment +3% à +5%*)

Perspectives 2026 révisées compte tenu des incertitudes géopolitiques actuelles.

Le Groupe conserve une approche agile et prévoit :

- Une capacité en hausse de 2% à 4% par rapport à 2025. (*précédemment +3 % à +5 %*)
- Une augmentation du coût unitaire¹ comprise entre 0% et +2% dont +0,5% liée à la premiumisation de la cabine. (*inchangé*)
- Des dépenses d'investissements nettes inférieures à 3 milliards d'euros. (*précédemment environ 3 milliards d'euros*)
- Un levier d'endettement compris entre 1,5x et 2,0x (*inchangé*).

¹A prix de carburant et change constants et hors ETS

²Sur la base des instruments de couverture en vigueur et de la courbe à terme au 24 avril, est susceptible d'évoluer liées aux incertitudes géopolitiques.

Revue d'activité

Résultat Réseaux

Réseaux	Premier Trimestre		
	2026	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires Réseaux (m€)	6 005	+4,2%	
<i>Chiffre d'affaires Passage</i>	5 500	+4,9 %	
<i>Chiffre d'affaires Cargo</i>	505	-3,1 %	
Chiffre d'affaires total (m€)	6 300	+4,3 %	
Frais de personnel (m€)	-1 731	+2,2 %	
Carburant avions hors ETS (m€)	-1 212	-15,7 %	
Autres charges d'exploitation (m€)	-2 660	+3,4 %	
Dépréciations & Amortissements (m€)	-550	+3,5 %	
Résultat opérationnel (m€)	148	+340	+291
Marge opérationnelle (%)	2,3 %	+5,5 pt	

Le chiffre d'affaires total a augmenté de 4,3% par rapport au premier trimestre 2025, s'établissant à 6,3 milliards d'euros. Le résultat opérationnel s'est élevé à 148 millions d'euros, soit 291 millions d'euros de plus que l'année précédente à taux de change constant.

En mars, les transporteurs du Moyen-Orient ont fortement réduit leurs capacités long-courriers en raison du contexte géopolitique. Cela a entraîné une demande supplémentaire, principalement sur les liaisons vers l'Asie et l'Afrique de l'Est, tandis que la hausse des prix du carburant a conduit le Groupe à augmenter les prix des billets à l'échelle mondiale.

Au niveau du Cargo, les deux premiers mois de l'année ont affiché une baisse des recettes unitaires par rapport à la même période de l'année précédente, qui avait été marquée par une forte demande, sous l'effet d'anticipations d'expéditions et de réallocations liées aux droits de douane. En mars, les recettes unitaires ont évolué positivement, sous l'effet de la baisse de la demande dans le secteur et d'une hausse des prix liée à l'augmentation du prix du carburant.

La marge opérationnelle s'est établie à 2,3%, en hausse de 5,5 points par rapport au premier trimestre de 2025.

Solides recettes unitaires portées par la hausse du yield

Réseaux Passage	Premier Trimestre		
	2026	variation	variation change constant
Passagers (en milliers)	17 225	-0,1%	
Capacité (millions de SKO)	67 683	+2,7%	
Trafic (millions de PKT)	58 440	+3,2%	
Taux de remplissage	86,3%	+0,4pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	5 691	+5,1 %	+7,8 %
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	5 500	+4,9 %	+7,9 %
Recette unitaire au SKO (cts €)	8,13	+2,1 %	+5,1 %

Au cours du premier trimestre de 2026, la capacité en Sièges-Kilomètres Offerts (SKO) a augmenté de 2,7% par rapport à l'année précédente. La croissance du trafic a progressé de 3,2% ce qui a conduit à un taux de remplissage en légère hausse à 86,3%. Le yield à taux de change constant a progressé de 4,6 %, entraînant une hausse de 5,1% des recettes unitaires au SKO par rapport à l'année précédente à taux de change constant. La hausse du yield a été principalement portée par des augmentations de l'ordre d'un chiffre moyen dans les cabines premium, La Première et la classe Business, ainsi que par la cabine Premium Economy. Le yield en classe Economy a progressé de 2%.

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

Atlantique Nord

Les recettes unitaires sont en hausse, portées par une forte progression du yield de 5,7 %. Les performances ont été particulièrement solides dans les cabines premium, tandis que la recette unitaire de la cabine Economy est restée globalement stable.

Amérique latine

Les recettes unitaires ont progressé, portées par un yield élevé (+6,7%) et par une amélioration du taux de remplissage de 1,7 point, à 92 %, tandis que la capacité a augmenté de 5,1 %. 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

Depuis le début du conflit, tous les vols vers le Moyen-Orient ont été annulés. En raison des annulations massives des compagnies du Moyen-Orient, la demande sur les liaisons vers l'Asie a été très soutenue en mars. Grâce à une augmentation rapide des capacités, notamment via l'utilisation d'appareils de plus grande capacité et à l'ajout de vols supplémentaires vers l'Asie, la zone a enregistré une performance positive, avec une hausse du taux de remplissage de 1,7 point et un yield en progression de 8,1 %.

Caraïbes et Océan Indien

La capacité (+1,8 %) et le yield (+3,0 %) sont en hausse par rapport à l'année dernière, tandis que le taux de remplissage est resté globalement stable à 88 %.

Afrique

Les recettes unitaires sont en hausse, portées par un yield plus élevé (+2,0 %), tandis que le taux de remplissage est resté globalement stable à 83 %. Le Groupe a redéployé des capacités vers les liaisons d'Afrique de l'Est, les compagnies du Moyen-Orient ayant dû réduire leurs capacités.

Court et moyen-courrier

Dans l'ensemble, la capacité a reculé de 2,3 %, avec un taux de remplissage stable à 82 % et une hausse du yield de 4,0 %. En mars, le yield a été largement soutenu par la demande de correspondances long-courrier vers l'Est, contournant les hubs du Golfe.

Cargo : recettes unitaires à change constant en légère baisse par rapport à un premier trimestre élevé l'an dernier

Cargo	Premier Trimestre		
	2026	variation	variation change constant
Tonnage (milliers)	234	+4,0%	
Capacité (millions de TKO)	3 564	+2,9%	
Trafic (millions de TKT)	1 760	+3,8%	
Taux de remplissage	49,4%	+0,4pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	600	-3,5%	+1,8%
Chiffre d'affaires transport de fret (m€)	505	-3,1%	+2,2%
Recette unitaire par TKO (cts€)	14,16	-5,9%	-0,7%

Au premier trimestre 2026, l'activité Cargo du Groupe a transporté 234 millions de kilogrammes de marchandises, soit une hausse de 4,0 % par rapport à l'année précédente. La capacité Cargo du Groupe a augmenté de 2,9%, malgré des limitations de capacité des avions tout cargo liées à des opérations de maintenance, programmées et non programmées, tandis que le trafic a progressé de 3,8% sur un an. Cela a entraîné une légère hausse du taux de remplissage de 0,4pt, à 49,4%.

La recette unitaire par TKO à taux de change constant s'est établie en deçà du niveau de l'an dernier en janvier et en février, période marquée par une forte demande de fret, liée à des anticipations d'expéditions et à des réallocations induites par les droits de douane. En mars, le conflit au Moyen-Orient a réduit les capacités du secteur et soutenu le yield ainsi que la recette unitaire du Groupe, qui ont dépassé leurs niveaux de l'an dernier.

Air France-KLM Martinair Cargo a poursuivi en 2026 sa transformation commerciale, avec 92% des réservations effectuées en ligne via la plateforme myCargo en mars.

Transavia : À Orly, reprise de l'ensemble des créneaux repris d'Air France

Transavia	Premier Trimestre 2026	variation
Passagers (en milliers)	5 077	+11,0%
Capacité (millions de SKO)	10 882	+13,3%
Trafic (millions de PKT)	9 361	+12,7%
Taux de remplissage	86,0%	-0,4pt
Recette unitaire au SKO (cts €)	5,29	-3,9%
Coût unitaire au SKO (cts €) ¹	7,43	-0,1 %

Chiffre d'affaires total (m€)	571	+8,6%
Frais de personnel (m€)	-206	+7,8 %
Carburant avions hors ETS (m€)	-142	-7,8 %
Autres charges d'exploitation (m€)	-343	+14,3 %
Dépréciations & Amortissements (m€)	-112	+31,0 %
Résultat opérationnel (m€)	-232	-27
Marge opérationnelle (%)	-40,7 %	-1,7pt

Au premier trimestre, la capacité de Transavia en sièges-kilomètres offerts a augmenté de 13,3 %, tandis que le trafic a progressé de 12,7%, entraînant une baisse du taux de remplissage de 0,4. Le yield a reculé de 3,4 %, ce qui s'est traduit par une baisse de 3,9% de la recette unitaire.

La croissance de la capacité de Transavia s'accompagne d'actions ciblées visant à réduire les coûts unitaires à améliorer la rentabilité du réseau, dans un environnement très concurrentiel. Les résultats de Transavia en France sont temporairement impactés par la reprise des opérations d'Air France à Orly, finalisée à la fin du premier trimestre.

Transavia a annulé ses vols à destination et en provenance d'Israël, du Liban et de l'Arabie saoudite, et a observé une baisse des réservations vers les pays environnants tels que l'Égypte, Chypre et la Turquie.

¹ à prix de carburant et change constants et hors ETS

Activité de maintenance : croissance continue du chiffre d'affaires externe

Maintenance	Premier Trimestre	
	2026	variation
Chiffre d'affaires total (m€)	1 390	-1,5%
<i>Dont Chiffre d'affaires externe (m€)</i>	609	+3,1%
Dépenses externes (m€)	-918	-1,1%
Frais de personnel (m€)	-329	+3,4%
Dépréciations & Amortissements (m€)	-86	-14,4%
Résultat opérationnel (m€)	57	-7
Marge opérationnelle (%)	4,1 %	-0,5pt

Au premier trimestre, le chiffre d'affaires externe a augmenté de 3,1%, tandis que le chiffre d'affaires total a légèrement diminué de 1,5%. Le résultat opérationnel a légèrement reculé et la marge opérationnelle s'est établie à 4,1%. Cette baisse du résultat opérationnel s'explique par le renforcement du dollar américain par rapport à l'euro, partiellement compensé par l'amélioration des résultats sur les composants. La chaîne d'approvisionnement reste fortement perturbée, en particulier en ce qui concerne certains types de moteurs.

Air France : recentrage des opérations sur le hub de Paris-Charles de Gaulle pour préparer l'avenir du réseau

Groupe Air France

	Premier Trimestre	
	2026	variation
Chiffre d'affaires (en m€)	4 567	+5,1%
Frais de personnel (en m€)	-1 414	+3,2 %
Carburant avions hors ETS (m€)	-804	-15,6 %
Autres charges d'exploitation (en m€)	-1 848	+5,6 %
Dépréciations & Amortissements (en m€)	-489	+7,5 %
Résultat opérationnel (en m€)	11	+193
Marge opérationnelle (%)	0,2%	+4,4pt

Au premier trimestre, le résultat opérationnel s'est élevé à 11 millions d'euros, en hausse de 193 millions d'euros sur un an. La marge opérationnelle a progressé de 4,4 points par rapport au premier trimestre de l'année précédente, portée par une évolution positive de la recette unitaire du réseau Passage et par la baisse du coût unitaire, carburant inclus.

Comme annoncé à l'automne 2023, Air France centralise, à compter de l'été 2026, l'ensemble de ses opérations parisiennes sur son hub de Paris-Charles de Gaulle, à l'exception des vols à destination et en provenance de la Corse, opérés dans le cadre de l'actuelle délégation de service public.

Ce recentrage des opérations à Paris-Charles de Gaulle facilitera les correspondances internationales et contribue à renforcer la connectivité entre les régions françaises et les territoires ultramarins.

KLM : amélioration du résultat opérationnel grâce à la recette unitaire et au coût unitaire, malgré un fort impact météorologique en janvier

Groupe KLM

	Premier Trimestre 2026	variation
Chiffre d'affaires (en m€)	2 987	+1,4%
Frais de personnel (en m€)	-1 033	+1,5 %
Carburant avions hors ETS (m€)	-551	-14,0 %
Autres charges d'exploitation (en m€)	-1 254	+2,9%
Dépréciations & Amortissements (en m€)	-264	-1,3 %
Résultat opérationnel (en m€)	-114	+84
Marge opérationnelle (%)	-3,8%	+2,9pt

Au premier trimestre, KLM a enregistré un résultat opérationnel de -114 millions d'euros, en amélioration de +84 millions d'euros sur un an, porté par la progression des recettes unitaires et la baisse du coût unitaire grâce aux progrès du programme *Back on Track*. L'essentiel de l'épisode neigeux de janvier, qui a pesé à hauteur de 90 millions d'euros sur le résultat opérationnel d'Air France-KLM, a concerné KLM et Transavia Pays-Bas. En février, et plus particulièrement en mars, KLM est parvenue à compenser ce début d'année difficile grâce à la hausse du yield sur le réseau passage.

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

Flying Blue Miles

	Premier Trimestre 2026	variation
Chiffre d'affaires (en m€)	258	+59
<i>Dont Chiffre d'affaires externe (en m€)</i>	186	+56
Résultat opérationnel (en m€)	78	+32
Marge opérationnelle (%)	30,2%	7,1pts

Au premier trimestre, Flying Blue a généré un chiffre d'affaires total de 258 millions d'euros, incluant les recettes provenant des partenaires aériens et non aériens. La marge opérationnelle a fortement progressé pour s'établir à 30,2%, malgré un dollar américain plus faible, grâce notamment au nouveau contrat avec American Express.

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

Autre information

IFRS 18

La norme IFRS 18 entre en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2027 avec une application anticipée possible au 1er janvier 2026. Elle a été adoptée par l'Union Européenne le 13 février 2026.

Le Groupe est bien avancé sur l'impact de cette nouvelle norme notamment en ce qui concerne la structure du compte de résultat et le tableau des flux de trésorerie.

S'agissant des mesures de performances utilisées et communiquées par le Groupe, "l'EBITDA ajusté" et le "résultat opérationnel ajusté" remplaceront respectivement "l'EBITDA courant" et le "résultat opérationnel courant". Ils resteront comparables en termes de contenu, les reclassements prévus n'ayant par ailleurs pas d'incidence significative sur ces agrégats.

Le Groupe envisage une adoption anticipée dès la clôture du 30 juin 2026.

La présentation des résultats est disponible sur **www.airfranceklm.com** le 30 avril 2026 à partir de 8h00 (heure de Paris).

Une conférence téléphonique animée par M. Smith (CEO) et M. Zaat (CFO) aura lieu le 30 avril 2026 à 09:30 (heure de Paris).

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

<https://af-klm.engagestream.euronext.com/2026-first-quarter-results>

Relations Investisseurs

Michiel Klinkers

Michiel.klinkers@airfranceklm.com

Marouane Mami

Marouane.mami@airfranceklm.co

Presse

+33 1 41 56 56 00

mail.mediarelations@airfranceklm.com

Compte de résultat

(en millions d'euros)	Premier trimestre		
	2026	2025	Variation
Produits des activités ordinaires	7 479	7 165	4 %
Carburant avions	-1 355	-1 593	-15 %
Quotas de CO ₂	-88	-70	26 %
Affrètements aéronautiques	-92	-106	-13 %
Redevances aéronautiques	-535	-512	4 %
Commissariat	-230	-225	2 %
Achat d'assistance en escale	-570	-498	14 %
Achats et consommations d'entretien aéronautique	-862	-976	-12 %
Frais commerciaux et de distribution	-291	-284	2 %
Autres frais	-530	-523	1 %
Frais de personnel	-2 456	-2 392	3 %
Impôts et taxes hors impôt sur le résultat	-64	-63	2 %
Production capitalisée	286	419	-32 %
Autres produits et charges d'exploitation courants	36	54	-33 %
Amortissements, dépréciations et provisions	-755	-724	4 %
Charges opérationnelles	-7 506	-7 493	0%
Résultat opérationnel courant	-27	-328	-92 %
Cessions de matériels aéronautiques	2	-1	nm
Autres produits et charges non courants	-	1	-100 %
Résultat des activités opérationnelles	-25	-328	-92 %
Charges d'intérêts	-174	-162	7 %
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	54	57	-5 %
Coût de l'endettement financier net	-120	-105	14 %
Autres produits et charges financiers	-162	99	nm
Résultat avant impôts des entreprises intégrées	-307	-334	-8 %
Impôt sur le résultat	72	103	-30 %
Résultat net des entreprises intégrées	-235	-231	2 %
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	-17	-18	-6 %
Résultat net	-252	-249	1 %
Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle	35	43	-19 %
Résultat net : Propriétaires de la société mère	-287	-292	-2 %

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 2026	31 décembre 2025
(en millions d'euros)		
Goodwill	223	223
Immobilisations incorporelles	1 210	1 199
Immobilisations aéronautiques	13 951	13 651
Autres immobilisations corporelles	1 745	1 679
Droits d'utilisation	9 237	9 452
Titres mis en équivalence	247	246
Actifs de retraite	63	57
Autres actifs financiers non courants	1 249	1 267
Actifs financiers dérivés non courants	293	118
Impôts différés	460	713
Autres actifs non courants	339	278
Actif non courant	29 017	28 883
Autres actifs financiers courants	1 326	1 360
Actifs financiers dérivés courants	1 261	33
Stocks et en-cours	1 029	992
Créances clients	2 928	2 216
Autres actifs courants	1 378	1 224
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 921	4 714
Actifs détenus en vue de la vente	29	23
Actif courant	13 872	10 562
Total actif	42 889	39 445

Passif et capitaux propres	31 mars 2026	31 décembre 2025
(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	1 247	1 281
Réserves et résultat	-8 050	-8 779
Capitaux propres - Part attribuable aux propriétaires de la société mère	993	298
Titres subordonnés à durée indéterminée	2 060	2 026
Réserves et résultat	39	40
Capitaux propres - Participations ne donnant pas le contrôle	2 099	2 066
Capitaux propres	3 092	2 364
Provisions retraite	1 668	1 654
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants	4 986	4 818
Passifs financiers non courants	7 680	7 265
Dettes de loyers non courantes	5 503	5 487
Passifs financiers dérivés non courants	83	199
Impôts différés	1	—
Autres passifs non courants	489	545
Passif non courant	20 410	19 968
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions courants	792	1 142
Passifs financiers courants	2 239	1 803
Dettes de loyers courantes	951	958
Passifs financiers dérivés courants	97	255
Dettes fournisseurs	2 977	2 723
Titres de transport émis et non utilisés	5 930	4 264
Programme de fidélisation	907	921
Autres passifs courants	5 494	5 047
Passif courant	19 387	17 113
Total capitaux propres et passifs	42 889	39 445

Tableau des flux de trésorerie consolidés du 1^{er} janvier au 31 mars 2026

Période du 1 ^{er} janvier au 31 mars (en millions d'euros)	2026	2025
Résultat net	-252	-249
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	755	724
Dotations nettes aux provisions financières	35	78
Coût de la dette nette	120	105
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels	-2	1
Résultats non monétaires sur instruments financiers	6	6
Écart de change non réalisé	108	-192
Résultats des sociétés mises en équivalence	17	18
Impôts différés	-87	-122
Autres éléments non monétaires	-316	-1
Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement	384	368
Augmentation (diminution) du fonds de roulement	1 238	1 537
FLUX DE TRÉSORERIE LIES A L'EXPLOITATION	1 622	1 905
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	-7	-3
Investissements corporels et incorporels	-940	-1 213
Produits liés aux cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	50	317
Intérêts reçus	43	53
Dividendes reçus	-	7
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois	45	-3
FLUX DE TRÉSORERIE LIES AUX OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT	-809	-842
Paielements pour acquérir des actions d'autocontrôle	-1	-
Coupons sur titres subordonnés	-55	-60
Émission de nouveaux emprunts	955	245
Remboursement d'emprunts	-182	-983
Paielements de dettes de loyers	-241	-253
Nouveaux prêts	-9	-132
Remboursement des prêts	55	40
Intérêts payés	-143	-148
FLUX DE TRÉSORERIE LIES AUX OPÉRATIONS DE FINANCEMENT	379	-1 291
Effets des variations de change et des reclassements sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants	15	-21
Variation de la trésorerie nette	1 207	-249
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	4 714	4 829
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	5 921	4 580

Dette nette

(en millions d'euros)	31 mars 2026	31 décembre 2025
Passifs financiers courants et non courants	9 919	9 068
Dettes de loyers courantes et non courantes	6 454	6 445
Intérêts courus non échus	-184	-142
Dépôts relatifs aux passifs financiers	-85	-85
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	-81	-80
Impact des dérivés devise/dettes	20	44
Passifs financiers (I)	16 043	15 250
Trésorerie et équivalent trésorerie	5 921	4 714
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	943	988
Obligations	1 153	1 156
Liquidités nettes (II)	8 017	6 858
Dette nette (I-II)	8 026	8 392

Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté

(en millions d'euros)	Premier trimestre	
	2026	2025
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	1 622	1 905
Investissements corporels et incorporels	-940	-1 213
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	50	317
Flux de trésorerie libre d'exploitation	732	1 009
Intérêts (payés) et reçus	-100	-95
Paiements de dettes de loyers	-241	-253
Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté	391	661
Paiements exceptionnels réalisés/(reçus) (I)	493	122
Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté	884	783

(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 ainsi que a paiement de l'amende Cargo.

Retour sur capitaux employés (ROCE)

(en millions d'euros)	31 mars 2026	31 déc 2025	30 sept 2025	30 juin 2025	31 mars 2025	31 déc 2024	30 sept 2024	30 juin 2024
Écart d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 434	1 422	1 390	1 390	1 377	1 375	1 356	1 354
Immobilisations aéronautiques	13 951	13 651	13 772	13 392	12 835	12 347	12 607	12 197
Autres immobilisations corporelles	1 745	1 679	1 617	1 587	1 554	1 533	1 500	1 456
Droits d'utilisation	9 237	9 452	8 619	8 479	8 030	7 592	6 652	6 479
Titres mis en équivalence	247	246	257	205	212	216	240	134
Actifs financiers (créances et autres prêts)	228	228	212	214	217	217	232	219
Provisions (obligation de restitution sur les avions loués, maintenance sur les avions loués et provisions pour restitution des quotas de CO ₂)	-5 414	-5 214	-4 689	-4 934	-5 007	-4 990	-4 358	-4 521
Fonds de roulement ⁽¹⁾	-9 513	-8 051	-8 124	-8 749	-8 983	-7 469	-7 422	-8 222
Capitaux employés sur le bilan	11 915	13 413	13 054	11 584	10 235	10 821	10 807	9 096
Capitaux employés moyens (A)	12 492				10 240			
Résultat d'exploitation courant	2 305				1 763			
Dividendes reçus	-1				-1			
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence	15				-39			
(Charge)/produit d'impôt normatif	-599				-445			
Résultat ajusté après impôt (B)	1 720				1 278			
ROCE sur 12 mois glissants (B/A)	13,8 %				12,5 %			

(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

	Premier Trimestre	
	2026	2025
Coût d'exploitation total (en m€)	7 506	7 493
Quotas de CO ₂ (en m€)	-88	-70
Total autres chiffre d'affaires (en m€)	-899	-872
Coût net excl ETS (en m€)	6 519	6 551
Capacités produites exprimées en SKO	78 564	75 517
Coût net/SKO (en centimes d'€)	8,30	8,67
Variation brute		-4,4 %
Effet de change sur les coûts nets (en m€)		-216
Variation à change constant		-1,1 %
Effet prix du carburant (en m€)		-98
Coût net au SKO à change et prix du carburant constants hors ETS (en centimes d'€ par SKO)	8,30	8,26
Variation à change et prix du carburant constants et hors ETS		0,5 %

Flotte du Groupe au 31 Mars 2026

Type d'appareil	AF (dont HOP) ^a	KL (dont KLC & MP) ²	Transavia	Propriété	Crédit-bail	Location	Total	En exploit.	Ecart vs 31/12/25
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		15		2	11	2	15	15	1
A380-800									
A350-900	41			3	13	25	41	41	
A330-300		5				5	5	5	
A330-200	8	6		12		2	14	12	-2
Total Long-courrier	120	70	0	82	42	66	190	188	-1
B737-900		5		5			5	5	
B737-800		29	103	34	8	90	132	129	-2
B737-700		6		6			6	6	
A321NEO		15	15	4	9	17	30	30	4
A321	11			5		6	11	8	-4
A320	36			4	3	29	36	36	
A320NEO			23		1	22	23	23	
A319	3			2		1	3	1	-2
A318	4			4			4	4	
A220-300	55			22	13	20	55	55	3
Total Moyen-courrier	109	55	141	86	34	185	305	297	-1
Embraer 195 E2		25				25	25	22	1
Embraer 190	28	19		17	2	28	47	43	-2
Embraer 175		17		3	14		17	17	
Embraer 170	10			10			10	10	
Total Regional	38	61	0	30	16	53	99	92	-1
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	269	190	141	202	92	306	600	583	-3

^a Hors Transavia

TRAFIC 2026

Activité réseaux passage

Total activité réseaux passage	Premier Trimestre		
	2026	2025	variation
Passagers transportés (milliers)	17 225	17 238	-0,1 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	58 440	56 646	+3,2 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	67 683	65 910	+2,7 %
Taux de remplissage (%)	86,3 %	85,9 %	+0,4pt
Long-Courrier			
Passagers transportés (milliers)	6 492	6 303	+3,0 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	49 353	47 355	+4,2 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	56 552	54 518	+3,7 %
Taux de remplissage (%)	87,3 %	86,9 %	0,4pt
Amérique du nord			
Passagers transportés (milliers)	1 992	1 946	+2,4 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	14 377	13 887	+3,5 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	16 844	16 175	+4,1 %
Taux de remplissage (%)	85,4 %	85,9 %	-0,5pt
Amérique latine			
Passagers transportés (milliers)	976	914	+6,8 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	9 155	8 547	+7,1 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	9 968	9 480	+5,1 %
Taux de remplissage (%)	91,8 %	90,2 %	+1,7pt
Asie / Moyen Orient			
Passagers transportés (milliers)	1 612	1 534	+5,1 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	12 849	12 008	+7,0 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	14 537	13 850	+5,0 %
Taux de remplissage (%)	88,4 %	86,7 %	+1,7pt
Afrique			
Passagers transportés (milliers)	965	972	-0,8 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	6 136	6 138	-0,0 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	7 435	7 379	+0,8 %
Taux de remplissage (%)	82,5 %	83,2 %	-0,7pt
Caraïbes-Océan Indien			
Passagers transportés (milliers)	947	937	+1,1 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	6 836	6 775	+0,9 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	7 768	7 634	+1,8 %
Taux de remplissage (%)	88,0 %	88,7 %	-0,7pt
Court et Moyen-Courrier			
Passagers transportés (milliers)	10 733	10 935	-1,8 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	9 087	9 291	-2,2 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	11 131	11 392	-2,3 %
Taux de remplissage (%)	81,6 %	81,6 %	+0,1pt

Activité Transavia

Transavia	Premier Trimestre		
	2026	2025	variation
Passagers transportés (milliers)	5 077	4 572	+11,0 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	9 361	8 306	+12,7 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	10 882	9 607	+13,3 %
Taux de remplissage (%)	86,0 %	86,5 %	-0,4pt

Activité totale Groupe passage

Total Groupe	Premier Trimestre		
	2026	2025	variation
Passagers transportés (milliers)	22 302	21 810	+2,3 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	67 801	64 952	+4,4 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	78 565	75 517	+4,0 %
Taux de remplissage (%)	86,3 %	86,0 %	+0,3pt

Activité Cargo

Total Groupe	Premier Trimestre		
	2026	2025	variation
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	1 760	1 695	+3,8 %
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	3 564	3 462	+2,9 %
Taux de remplissage (%)	49,4 %	49,0 %	+0,4pt

Air France

	Premier Trimestre		
Total activité réseaux passage	2026	2025	variation
Passagers transportés (milliers)	9 633	9 552	+0,8 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	34 946	34 004	+2,8 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	40 427	39 629	+2,0 %
Taux de remplissage (%)	86,4 %	85,8 %	+0,6pt
Long courrier			
Passagers transportés (milliers)	4 070	3 978	+2,3 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	30 272	29 260	+3,5 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	34 700	33 736	+2,9 %
Taux de remplissage (%)	87,2 %	86,7 %	+0,5pt
Court et moyen-courrier			
Passagers transportés (milliers)	5 563	5 575	-0,2 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	4 674	4 744	-1,5 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	5 727	5 893	-2,8 %
Taux de remplissage (%)	81,6 %	80,5 %	+1,1pt
Activité Cargo			
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	932	922	+1,1 %
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	2 035	2 026	+0,5 %
Taux de remplissage (%)	45,8 %	45,5 %	+0,3pt

KLM

	Premier Trimestre		
Total activité réseaux passage	2026	2025	variation
Passagers transportés (milliers)	7 591	7 686	-1,2 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	23 494	22 642	+3,8 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	27 256	26 282	+3,7 %
Taux de remplissage (%)	86,2 %	86,2 %	+0,0pt
Long-courrier			
Passagers transportés (milliers)	2 422	2 325	+4,1 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	19 081	18 095	+5,4 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	21 852	20 783	+5,1 %
Taux de remplissage (%)	87,3 %	87,1 %	+0,3pt
Court et Moyen-courrier			
Passagers transportés (milliers)	5 169	5 360	-3,6 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	4 413	4 547	-2,9 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	5 404	5 499	-1,7 %
Taux de remplissage (%)	81,7 %	82,7 %	-1,0pt
Activité Cargo			
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	828	783	+5,7 %
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	1 530	1 458	+4,9 %
Taux de remplissage (%)	54,1 %	53,7 %	+0,4pt