

Press release - Q1 2025 Results

xx

April 30, 2025

FIRST QUARTER 2025

Operating result improved by €161 million versus last year with robust recurring adjusted operating free cash flow of €783 million

- | Group revenues up 7.7% compared to last year at €7.2bn, driven by all businesses.
- | Operating result stood at -€328m, **an improvement of €161m compared to last year**. Margin at -4.6%.
- | **Unit revenue at constant currency up +3.0% driven by Network**, while group capacity went up by +3.8%.
- | Unit cost up +2.1% compared to 2024, due to airport and air traffic control charges, capacity mix effect, premiumization, inflation but partly compensated by productivity. Last year unit cost was affected for 0.8% by an one-time payment to KLM staff.
- | **Positive Recurring adjusted operating free cash flow, at €783m.**
- | Leverage (Net debt/EBITDA ratio) at 1.6x in line with the Group's ambition.
- | Strong **Cash at hand at €9.3bn** while reducing the financial liabilities with €741m including a €515m bond redemption from our cash.

FY 2025 outlook unchanged despite uncertainty

For 2025 the Group expects:

- | Capacity up by 4-5% compared to 2024.
- | Unit cost to increase by a low single digit compared to 2024.
- | Net capital expenditures between €3.2bn and €3.4bn.
- | Leverage between 1.5x and 2.0x.

Commenting on the results, **Mr. Benjamin Smith, Group CEO**, said:

Air France-KLM delivered a solid start to 2025. Sustained demand supported a rise in revenue across all businesses and summer ticket sales allowed us to improve cash flow generation.

This quarter, we continued to deliver on our ambitious strategic roadmap, notably with the successful launch of Air France's new La Première experience - a key milestone in the ongoing premiumization of our offer, and with the continued integration of latest generation aircraft across our airlines.

The increasingly uncertain context may bring additional headwinds going forward, yet we believe Air France-KLM is uniquely positioned to adapt and perform, thanks to its diversified network, its product and services that position us well. Together with our strong hubs and brands, these are essential assets.

Solid Group unit revenue performance

	First Quarter		
	2025	change	change constant currency
Group Passengers (thousands)	21,810	+4.5%	
Group Capacity (ASK m)	75,517	+3.8%	
Traffic (RPK m)	64,952	+3.3%	
Group Passenger load factor	86.0%	-0.4pt	
Passenger unit revenue per ASK (€ cts)	7.64	+2.6%	+2.2%

	First Quarter		
	2025	change	change constant currency
Revenues (€m)	7,165	+7.7%	+6.7%
EBITDA (€m)	396	+220	+271
Operating result (€m)	-328	+161	+213
Operating margin (%)	-4.6%	+2.8pt	+3.5pt
Net income (€m)	-249	+231	
Group unit revenue per ASK (€cts)	8.33	+3.4%	+3.0%
Group unit cost at constant fuel, constant currency and excluding ETS	8.67		+2.1%

	31 March 2025	31 Dec 2024
Operating Free cash flow (€m)	1,009	
Adj. recurring operating free cash flow* (€m)	783	
Net Debt (€m)	6,928	7,332
EBITDA trailing 12 months (€m)	4,464	4,244
Net Debt/EBITDA ratio	1.6x	1.7x

**IFRS Operating free cash flow corrected from the repayment of deferred social charges, pensions contributions and wage taxes granted during the Covid period and payment of lease debt and interests paid and received*

Operating result improvement driven by strong unit revenue development and fuel price reduction

In the first quarter Air France-KLM welcomed 21.8 million passengers which is 4.5% above last year. As capacity increased by 3.8% and traffic by 3.3%, the load factor remained broadly stable at 86.0%.

The Group unit revenue per ASK was up +3.0% at constant currency compared to last year, driven by strong yield performance for passenger network and Cargo. The cargo load factor improved as well.

Passenger yields were very strong, especially on the North Atlantic, but also in Asia & Middle East, in Latin America and in the premium cabins. Cargo continues to benefit from traffic from Asia with unit revenues per ATK up +16.2% against a constant currency.

The operating result was €161 million above last year at -€328 million, with a margin ending at -4.6%. This performance is stemming from an increase of unit revenues (€181 million) of passenger network and Cargo and a decrease of fuel price & ETS unit costs (€190 million), partly offset by an increase of the unit costs at constant fuel price and currency (€136 million).

Q1 unit cost¹ was up 2.1% as a consequence of below elements:

- ▮ +1.1% related to unit revenue generation:
 - ▮ Capacity mix effect with larger growth on the Short and Medium Haul segment versus Long Haul, especially at KLM
 - ▮ Premiumization of the cabin including significant Premium Comfort growth at KLM
- ▮ +0.7% mainly due to Airport charges and Air Traffic Charges increase
- ▮ +0.3% cost linked to:
 - ▮ +2.3% labour price partly offset by -0.8% one-off payment to KLM staff in Q1 2024
 - ▮ -0.6% productivity
 - ▮ -0.6% mainly due to improved operations, reducing customer compensation and fuel efficiency despite higher maintenance cost KLM

Cash

For the first quarter, the Group reported a positive operating free cash flow of €1,009 million, mainly driven by a positive working capital coming from the ticket sales, although impacted by the deferrals inherited from the pandemic which amounted to €122 million. The net capex was at €896 million.

Recurring adjusted operating free cash flow which excludes deferrals and includes lease debt and net interest payment amounted to +€783 million, up €190 million compared to last year.

At end of March, the cash at hand stood at €9.3 billion, a decrease of €0.1 billion versus the end of 2024 mainly due to the redemption in January of the remaining €515.2 million principal amount of the €750 million 1.875% notes due 16 January 2025 (ISIN: FR0014477254). The redemption, via the Group's own liquidity, underscores the robustness of its financial position.

The level of cash at hand remains high and above the targeted level of €6 billion to €8 billion.

Net debt decreased to €6.9 billion, down €0.4 billion primarily due to the positive operating free cash flow of €1.0 billion despite an increase in new and modified lease debt of almost €0.6 billion, largely driven by the fleet renewal and extension of current lease to cover delays in deliveries. The leverage ratio stood at 1.6x in line with the Group's ambition of 1.5x to 2.0x.

FY 2025 outlook unchanged despite uncertainty

The Group expects

- ▮ **Capacity** in Available Seat Kilometers for Air France-KLM Group including Transavia to increase by 4 to 5% in 2025 compared to 2024
- ▮ **Unit cost¹** to increase by a low single digit compared to 2024
- ▮ **Capital expenditures:** net capex expected between 3.2 and 3.4 billion euros
- ▮ **Leverage ratio** (net debt/EBITDA ratio) between 1.5x and 2.0x

Sustainability

Transition Plan and trajectory

Sustainability is a collective responsibility, and Air France-KLM is committed to play its role. The Group's ambition is to reduce greenhouse gases (GHG) emissions and limit the increase in the global average temperature in line with the Paris Agreement. This ambition is fully aligned with the International Civil Aviation Organization's (ICAO) long-term global aspirational goal of net-zero carbon emissions by 2050. To achieve this ambition, the Group has worked out a Transition Plan for climate mitigation and adaptation. To monitor the progress towards the achievement of this plan, the Group has set the ambition of reducing its GHG emissions per RTK (revenue ton-kilometer) by 30% in 2030 compared to 2019 (scope 1 + scope 3 category 3).

Air France-KLM and its airlines faced some headwinds to its GHG intensity progression including delays in fleet renewal plan due to constraints in the supply chain; engine issues with part of its new generation aircraft fleet (such as several Airbus A220s) not allowing the Group to operate them to their maximum capacity; higher fuel consumption due to longer flight time on certain routes caused by different geopolitical circumstances. These headwinds are faced by several actors in the airline industry.

	31 March 2025	31 March 2024	Change
New generation fleet ²	28%	21%	+7%

Fleet Renewal

In line with its fleet renewal strategy, Air France-KLM continues to take delivery of new generation aircraft such as:

- Airbus A350s which consume 25% less fuel per passenger km and are 40% quieter than the previous generation aircraft;
- Airbus A320neo family aircraft, which consume 15% less fuel per passenger km and are 50% quieter than the previous generation aircraft;
- Airbus A220s which consume 20% less fuel per passenger km and are 34% quieter than the previous generation aircraft;
- Embraer 195-E2s which consume 31% less fuel per passenger km and are 63% quieter compared to the E-190 that they replace;³

At the end of March 2025, the Group had 28% of its fleet composed of new generation aircraft, contributing to a fuel efficiency gain of 0.3% on the total unit cost.

The Group plans to get up to 80% of its fleet with new generation aircraft by 2030.

In the first quarter new generation aircraft have been phased in while the old generation aircraft have been phased out:

Phase in	2025	Phase out	2025
A350	2	A320	1
A321neo	2	A319	1
A320neo	4	E190	1
A220	1		
Total	9	Total	3

Air France returned to the lessor one Airbus A380 which was operationally phased out in 2020.

These tables are based on the column "Total" in Group fleet table in the appendix.

Business review

Network result

Network	First Quarter		
	2025	change	change constant currency
Traffic revenues (€m)	5,765	+6.8%	
Pax traffic revenue	5,244	+5.8	%
Cargo traffic revenue	521	+18.1	%
Total revenues (€m)	6,042	+6.7%	
Salaries and related costs (€m)	-1,693	+5.5%	
Aircraft fuel, excl. ETS (€m)	-1,438	-5.6%	
Other operating expenses (€m)	-2,572	+7.5%	
EBITDA (€m)	339	+138.9%	
Depreciation & Amortization (€m)	-531	+6.8%	
Operating result (€m)	-193	+163	+215
Operating margin (%)	-3.2%	+3.1 pt	

Compared to the first quarter of 2024, total revenues increased by +6.7% to €6,042 million. The operating result stood at -€193 million which was €215 million above last year against a constant currency and was the consequence of a fuel price reduction and higher revenues despite Easter shift and Ramadan. Enhanced operations resulting in lower disruption costs also contributed to the improved operating result.

Overall the operating margin was at -3.2%, up 3.1 point compared to 2024.

Improved performance for the Passenger network activity

Passenger network	First Quarter		
	2025	change	change constant currency
Passengers (thousands)	17,238	+3.4%	
Capacity (ASK m)	65,910	+2.5%	
Traffic (RPK m)	56,646	+2.3%	
Load factor	85.9%	-0.2pt	
Total passenger revenues (€m)	5,416	+6.3%	+5.9%
Traffic passenger revenues (€m)	5,244	+5.8%	+5.4%
Unit revenue per ASK (€ cts)	7.96	+3.2%	+2.8%

During the first quarter of 2025, capacity in Available Seat Kilometers (ASK) was 2.5% higher than last year. Traffic growth (+2.3%) has led to a broadly stable load factor at 85.9%. Yield corrected for currency showed a strong performance with an increase of 3% while load factor reduced -0.2 points resulting in a unit revenue increase of +2.8% against a constant currency compared to last year.

During the first quarter we observed the following trends per region:

North Atlantic

Q1 unit revenue increased by +11% and flat capacity mainly due to high yield with favorable market dynamics, with strong performance especially on the US routes driven by the point-of-sale US.

Latin America

Unit revenue grew in sync with capacity by +3% on the back of strong yield (4.5%), while load factor remained broadly stable at 90%.

Asia & Middle East

Growth was mainly supported by Asia while Middle East performance was softer primarily due to the cancellation of the Abu Dhabi route. Unit revenue in the region was up 6.4%, supported by strong yield development (+6%) while load factor remained stable at 87%. Air France-KLM benefited from the reopening of routes to Tel Aviv and Beirut.

Caribbean & Indian Ocean

A strong capacity increase by the industry (Air France-KLM: +7%) combined with weak demand drove a lower fare environment and resulted in a decrease in unit revenue by -6%.

Africa

Capacity rose by 2%, but unit revenue decreased by 1%, primarily reflecting a 2-point drop in load factor to 83%, driven by the impact of Ramadan, Easter shift and calendar timing effects.

Short and Medium haul

The contrasted environment as short haul continued to reduce capacity and medium-haul segment increased its capacity by 9%.

Overall, capacity increased by 8.0%, with a broadly stable load factor at 82% and a 2.7% decline in yield. Weaker year-on-year performance reflects an unfavorable supply-demand environment, compounded by the calendar shift of Ramadan and Easter, and reduced connecting traffic.

Cargo: Continuation of strong unit revenue performance

Cargo business	First Quarter		
	2025	change	change constant currency
Tons (thousands)	224	+4.1%	
Capacity (ATK m)	3,463	+0.3%	
Traffic (RTK m)	1,696	+4.5%	
Load factor	49.0%	+2.0pt	
Total Cargo revenues (€m)	622	+10.8%	+9.2%
Traffic Cargo revenues (€m)	521	+18.1%	+16.4%
Unit revenue per ATK (€cts)	15.05	+17.8%	+16.2%

During the first quarter of 2025, capacity in Available Ton Kilometers (ATK) was +0.3% higher than last year. Full freighter capacity was negatively impacted by longer-than-expected maintenance. Supported by a strong market, traffic growth (+4.5%) was above the capacity growth and has led to an increase of 2 points of load factor reaching 49.0%. Together with an 11.4% increase in yield, unit revenue per ATK increased by 16.2% at constant currency, although last year first quarter results were negatively impacted by the implementation of a Cargo IT system for Air France.

Transavia: Challenging quarter

Transavia	First Quarter	
	2025	change
Passengers (thousands)	4,572	+8.7%
Capacity (ASK m)	9,607	+13.6%
Traffic (RPK m)	8,306	+10.7%
Load factor	86.5%	-2.3pt
Unit revenue per ASK (€cts)	5.51	+0.1%
Unit cost per ASK (€cts)	7.64	+2.4%
Total Passenger revenues (€m)	526	+13.9%
Salaries and related costs (€m)	-192	+21.5%
Aircraft fuel, excl. ETS (€m)	-154	+2.5%
Other operating expenses (€m)	-300	+19.6%
EBITDA (€m)	-120	+23.4%
Depreciation & Amortization (in €m)	-86	+24.8%
Operating result (€m)	-205	-40
Operating margin (%)	-39.0%	-3.2pt

Transavia's capacity in available seat kilometers increased by 13.6%, while traffic increased by 10.7%, resulting in a reduction in load factor of 2 points. Unit revenue remained stable, up +0.1%, supported by positive yield development following the introduction of paid hand luggage in the second quarter of 2024. However, performance was affected by geopolitical instability and bad weather in Spain. In the Netherlands, Transavia also faced headwinds from the increase in ticket tax, which led some passengers to opt for departures from Germany and Belgium instead. A higher seasonality due to a strong capacity development impacted the operating result. As a consequence, the operating result decreased by -€40 million compared to last year.

Maintenance business: Operating result and margin improvement

Maintenance	First Quarter	
	2025	Change
Total Revenues (€m)	1,411	+15.4%
<i>o/w Third party revenues (€m)</i>	<i>591</i>	<i>+11.5%</i>
External expenses (€m)	-928	+15.0%
Salaries and related costs (€m)	-318	+8.1%

EBITDA (€m)	164	+35.6%
Depreciation & Amortization (€m)	-100	+7.5%
Operating result (€m)	65	+36
Operating margin (%)	4.6%	+2.3pt

The maintenance segment continued its strong growth of third-party revenues in the first quarter 2025 by a double digit increase of +11.5%, especially showing a strong recovery on the engine side, while total revenues rose by 15.4%. The operating result increased by €36 million and the operating margin stood at 4.6%, which is 2.3 point higher than in 2024.

Air France's Q1 performance supported by a dynamic pricing environment and lower fuel price

Air France Group

	First Quarter	
	2025	change
Revenues (in €m)	4,346	+7.8%
Salaries and related costs (in €m)	-1,370	+10.5%
Aircraft fuel, excl. ETS (in €m)	-953	-3.3%
Other operating expenses (in €m)	-1,750	+6.6%
EBITDA (in €m)	273	+109
Depreciation & Amortization (in €m)	-455	+10.2%
Operating result (in €m)	-183	+66
Operating margin (%)	-4.2%	+2.0pt

In the first quarter, operating result stood at -€183 million which was €66 million above last year, mainly driven by a strong unit revenue performance (+2.2% compared to Q1 2024) due to sustained premium demand and high yield while the fuel price decreased. Air France Group posted an operating margin at -4.2%, 2 points up compared to 2024 despite the shift of Easter and the increase of the solidarity tax on flight tickets (TSBA) as per March 1st, 2025, whose impact on the operating result has been estimated between €90 million and €170 million for 2025.

KLM: Operating margin improvement thanks to good unit revenue performance

KLM Group

	First Quarter	
	2025	change
Revenues (in €m)	2,946	+7.7%
Salaries and related costs (in €m)	-1,018	+1.9%
Aircraft fuel, excl. ETS (in €m)	-640	-7.1%
Other operating expenses (in €m)	-1,218	+12.2%
EBITDA (in €m)	69	+108
Depreciation & Amortization (in €m)	-268	+6.4%
Operating result (in €m)	-199	+92
Operating margin (%)	-6.7%	+3.9pt

First quarter revenues grew by 7.7% driven by high yield for passenger network and Cargo. Cost increases are explained by CLA related increase of salary cost, component business maintenance cost and other operating expenses, including Premium Comfort seats ramp up and capacity haul mix while fuel cost decreased. The operating margin increased by 3.9 points to -6.7%.

Back on Track delivered according to plan in the first quarter with main contribution coming from various revenue improving initiatives and Maintenance. The latter contributed both on the third party revenue side as well as by reducing the non-performance cost at KLM. Productivity delivery, partly dependent on outcome of ongoing CLA discussion, from the second quarter onwards while Schiphol tariff increase per April 1st and maintenance cost remains high.

Stable performance for Flying Blue Miles

Flying Blue Miles

	First Quarter	
	2025	change
Revenue (in €m)	199	+3
<i>o/w Third party revenues (in €m)</i>	<i>130</i>	<i>-3</i>
Operating result (in €m)	46	-1
Operating margin (%)	23.1%	-0.9pt

In the first quarter Flying Blue Miles generated €199 millions of total revenue, including third party airline and non-airline partners. The operating margin stood at 23.1%.

Overall Flying Blue delivered a stable performance despite less access for the members due to strong unit revenue development.

In March 2025 Air France-KLM and American Express extended their global partnership until September 2033.

Nb: Sum of individual airline and Flying Blue results does not add up to AF-KLM total due to intercompany eliminations at Group level.

The results presentation is available at www.airfranceklm.com on April 30, 2025 from 8:00 am CET.

A conference call hosted by Mr. Smith (CEO) and Mr. Zaat (CFO) will be held on April 30, 2025 at 09.30 am CET.

To connect to the webcast, please use below link:

https://channel.royalcast.com/landingpage/airfranceklm/20250430_1/

Investor Relations

Michiel Klinkers

Marouane Mami

Press Office

+33 1 41 56 56 00

Michiel.klinkers@airfranceklm.com marouane.mami@airfranceklm.com mail.mediarelations@airfranceklm.com

Income statement

in € million	First Quarter			
	2025	2024	Change	
		restated		*
Revenues from ordinary activities	7,165	6,654	8	%
Aircraft fuel	-1,593	-1,674	5	%
Carbon emission	-70	-62	13	%
Chartering costs	-106	-123	14	%
Landing fees and air routes charges	-512	-453	13	%
Catering	-225	-202	11	%
Handling charges and other operating costs	-498	-464	7	%
Aircraft maintenance costs	-976	-808	21	%
Commercial and distribution costs	-284	-278	2	%
Other external expenses	-523	-490	7	%
Salaries and related costs	-2,392	-2,245	7	%
Taxes other than income taxes	-63	-57	11	%
Capitalized production	419	367	14	%
Other income and expenses	54	11	nm	
EBITDA	396	176	125	%
Amortization, depreciation and provisions	-724	-665	9	%
Income from current operations	-328	-489	33	%
Sales of aircraft equipment	-1	19	nm	
Other non current income and expenses	1	-3	nm	
Income from operating activities	-328	-473	31	%
Interests expenses	-162	-160	1	%
Income from cash & cash equivalent	57	92	38	%
Net cost of financial debt	-105	-68	54	%
Other financial income and expenses	99	-110	nm	
Income before tax	-334	-651	49	%
Income taxes	103	168	39	%
Net income of consolidated companies	-231	-483	52	%
Share of profits (losses) of associates	-18	3	nm	
Net Income for the period	-249	-480	48	%
Net income - Non controlling interests	43	42	2	%
Net income - Group part	-292	-522	44	%

Note: the sum of "Salaries and related costs" in the business review section is not equal to the above mentioned figure due to corporate overhead, IT and other businesses not directly related to Network, Maintenance or Transavia

Consolidated balance sheet

Assets	March 31, 2025	December 31, 2024
(in € million)		
Goodwill	225	226
Intangible assets	1,152	1,150
Flight equipment	12,835	12,347
Other property, plant and equipment	1,554	1,533
Right-of-use assets	8,030	7,592
Investments in equity associates	212	216
Pension assets	64	66

Other non-current financial assets	1,384	1,369
Non-current derivatives financial assets	146	195
Deferred tax assets	751	662
Other non-current assets	338	214
Total non-current assets	26,691	25,570
Other current financial assets	1,242	1,190
Current derivatives financial assets	95	249
Inventories	970	959
Trade receivables	2,462	2,051
Other current assets	1,366	1,260
Cash and cash equivalents	4,582	4,829
Assets held for sale	48	47
Total current assets	10,765	10,585
Total assets	37,456	36,155

Liabilities and equity	March 31, December 31, 2025 31, 2024	
(in € million)		
Issued capital	263	263
Additional paid-in capital	7,560	7,560
		-
Treasury shares	-27	27
Perpetual	1,037	1,078
	-	-
Reserves and retained earnings	10,778	10,638
		-
Equity attributable to equity holders of Air France-KLM	-1,945	1,764
Perpetual	2,571	2,530
Reserves and retained earnings	34	33
Equity attributable Non-controlling interests	2,605	2,563
Total equity	660	799
Pension provisions	1,660	1,686
Non-current return obligation liability and other provisions	4,463	4,493
Non-current financial liabilities	7,191	7,254
Non-current lease debt	4,874	4,714
Non-current derivatives financial liabilities	63	32
Deferred tax liabilities	1	2
Other non-current liabilities	940	904
Total non-current liabilities	19,192	19,085
Current return obligation liability and other provisions	1,223	1,181
Current financial liabilities	1,014	1,692
Current lease debt	961	982
Current derivatives financial liabilities	118	137
Trade payables	2,559	2,608
Deferred revenue on ticket sales	5,670	4,097
Frequent flyer programs	900	906
Other current liabilities	5,157	4,668
Bank overdrafts	2	-
Total current liabilities	17,604	16,271
Total equity and liabilities	37,456	36,155

Statement of Consolidated Cash Flows from January 1 until March 31, 2025

Period from January 1 to March 31	2025	2024
(in € million)		
Net income	(249)	(480)
Amortization, depreciation and operating provisions	724	665
Financial provisions	78	71
Cost of net debt	105	68
Loss (gain) on disposals of tangible and intangible assets	1	19
Loss (gain) on disposals of subsidiaries and associates	-	-2
Derivatives – non monetary result	6	4
Unrealized foreign exchange gains and losses, net	192	12
Share of (profits) losses of associates	18	-3
Deferred taxes	122	165
Other non-monetary items	-1	-6
Cash flow from operating activities before change in working capital	368	145
Increase (decrease) in working capital	1,537	624
CASH-FLOW FROM OPERATING ACTIVITIES	1,905	769
Acquisition of subsidiaries, of shares in non-controlled entities	-3	-1
Proceeds on disposal of subsidiaries, of shares in non-controlled entities	-	8
Purchase of property plant and equipment and intangible assets	1,213	654

Proceeds on disposal of property plant and equipment and intangible assets	317	25
Interest received	53	86
Dividends received	7	–
Decrease (increase) in net investments, more than 3 months	-3	-3
	-	-
CASH-FLOW USED IN INVESTING ACTIVITIES	842	539
Coupon on perpetual	-60	-57
Issuance of debt	245	2
	-	-
Repayment on debt	983	606
	-	-
Payments on lease debts	253	219
	-	-
New loans	132	-2
Repayment on loans	40	9
	-	-
Interest paid	-148	144
	-	-
CASH-FLOW FROM FINANCING ACTIVITIES	1,291	1,016
Effect of exchange rate and reclassification on cash and cash equivalents (net of cash acquired or sold)	21	46
	-	-
Change in cash and cash equivalents and bank overdrafts	249	740
Cash and cash equivalents and bank overdrafts at beginning of period	4,829	6,181
Cash and cash equivalents and bank overdrafts at end of period	4,580	5,441

Net debt

	March 31, December	
(in € million)	2025	31, 2024
Current and non-current financial liabilities	8,205	8,946
Current and non-current lease debt	5,836	5,696
Accrued interest	-162	-138
Deposits related to financial liabilities	-108	-97
Deposits related to lease debt	-93	-98
Derivatives impact on debt	-12	-45
Gross financial liabilities (I)	13,666	14,264
Cash and cash equivalent	4,582	4,830
Marketable securities > 3 months	1,048	1,046
Bonds	1,110	1,057
Bank overdrafts	-2	-1
Net cash (II)	6,738	6,932
Net debt (I-II)	6,928	7,332

Recurring adjusted operating free cash flow

	First Quarter	
(in € million)	2025	2024
Net cash flow from operating activities	1,905	769
Purchase of property plant and equipment and intangible assets	-1,213	-654
Proceeds on disposal of property plant and equipment and intangible assets	317	25
Operating free cash flow	1,009	140
Exceptional payments made/(received) (1)	122	730
Interest paid and received	-95	-58
Payments on lease debts	-253	-219
Recurring adjusted operating free cash flow	783	593

(1) Exceptional payments made/(received), restated from operating free cash flow for the calculation of recurring operating free cash flow adjusted, correspond to the repayment of deferred social charges, pensions contributions and wage taxes granted during the Covid period.

Return on capital employed (ROCE)

	Mar 31, 2025	Dec 31, 2024	Sep 30, 2024	Jun 30, 2024	Mar 31, 2024	Dec 31, 2023	Sept 30, 2023	Jun 30, 2023
In € million								
						restated (1)	restated (1)	restated (1)
Goodwill and intangible assets	1,377	1,375	1,356	1,354	1,349	1,352	1,331	1,339
Flight								

equipment	12,835	12,347	12,607	12,197	11,646	11,501	11,296	10,957
Other property, plant and equipment	1,554	1,533	1,500	1,456	1,438	1,431	1,379	1,389
Right of use assets	8,030	7,592	6,652	6,479	5,902	5,956	5,596	5,480
Investments in equity associates	212	216	240	134	134	129	127	121
Financial assets excluding marketable securities, accrued interests and financial deposits	196	195	218	211	214	219	191	190
Provisions, excluding pension, cargo litigation and restructuring	-	-	-	-	-	-	-	-
5,246	5,224	4,553	4,700	4,523	4,346	4,481	4,248	-
WCR ²	8,984	7,468	7,422	8,222	8,284	6,981	7,804	8,917
Capital employed	9,974	10,566	10,598	8,909	7,876	9,261	7,635	6,311
Average capital employed (A)	10,012				7,771			
Adjusted results from current operations	1,763				1,529			
- Dividends received	-1				-1			
- Share of profits (losses) of associates	-39				9			
- Normative income tax	-536				-462			
Adjusted result from current operations after tax (B)	1,187				1,075			
ROCE, trailing 12 months (B/A)	11.9%				13.8%			

(1) Compared with previous periods, working capital has been restated to exclude the deferral of social and fiscal charges granted following the Covid.

(2) Excluding the report of social & fiscal charges granted consequently to Covid.

Unit cost: net cost per ASK

	First Quarter	
	2025	2024
Total operating expenses (in €m)	7,493	7,144
Carbon emission (ETS)	-70	-62
Total other revenues (in €m)	-872	-793
Net cost (in €m)	6,551	6,288
Capacity produced, reported in ASK	75,517	72,727
Net cost per ASK (in € cents per ASK)	8.67	8.65
Gross change		0.3%
Currency effect on net costs (in €m)		77
		-
Change at constant currency		0.9%
Fuel price effect (in €m)		-188
Net cost per ASK at constant currency, constant fuel price and excluding ETS (in € cents per ASK)	8.67	8.49
Change at constant currency and constant fuel price excluding ETS		2.1%

Unit cost per ASK excluding fuel and ETS vs Q1 2024: +3.5%

Definition: Unit cost = (total operating expenses - fuel - carbon emission - total other revenues) / Group Capacity in ASK

Group fleet at 31 March 2025

Aircraft type	AF (incl. HOP) ⁴	KL (incl. KLC & MP)	Transavia	Finance		Operating lease	Total operation	In operation 31/12/24	Change in operation vs
				Owned	lease				
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-Haul	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 Medium-Haul	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 Regional	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

2025 TRAFFIC

Passenger network activity

Total network airlines	First Quarter		
	2025	2024	change
Passengers carried ('000s)	17,238	16,665	+3.4%
Revenue pax-kilometers (m RPK)	56,646	55,354	+2.3%
Available seat-kilometers (m ASK)	65,910	64,276	+2.5%
Load factor (%)	85.9%	86.1%	-0.2pt
Long-haul			
Passengers carried ('000s)	6,303	6,217	+1.4%
Revenue pax-kilometers (m RPK)	47,355	46,667	+1.5%
Available seat-kilometers (m ASK)	54,518	53,704	+1.5%
Load factor (%)	86.9%	86.9%	0.0pt
North America			
Passengers carried ('000s)	1,946	1,903	+2.2%
Revenue pax-kilometers (m RPK)	13,887	13,584	+2.2%
Available seat-kilometers (m ASK)	16,175	16,130	+0.3%
Load factor (%)	85.9%	84.2%	+1.6pt
Latin America			
Passengers carried ('000s)	914	870	+5.0%
Revenue pax-kilometers (m			

RPK)	8,547	8,270	+3.3%
Available seat-kilometers (m ASK)	9,480	9,166	+3.4%
Load factor (%)	90.2%	90.2%	-0.1pt

Asia / Middle East

Passengers carried ('000s)	1,534	1,577	-2.7%
Revenue pax-kilometers (m RPK)	12,008	12,216	-1.7%
Available seat-kilometers (m ASK)	13,850	14,063	-1.5%
Load factor (%)	86.7%	86.9%	-0.2pt

Africa

Passengers carried ('000s)	972	974	-0.1%
Revenue pax-kilometers (m RPK)	6,138	6,119	+0.3%
Available seat-kilometers (m ASK)	7,379	7,203	+2.4%
Load factor (%)	83.2%	85.0%	-1.8pt

Caribbean / Indian Ocean

Passengers carried ('000s)	937	892	+5.0%
Revenue pax-kilometers (m RPK)	6,775	6,478	+4.6%
Available seat-kilometers (m ASK)	7,634	7,142	+6.9%
Load factor (%)	88.7%	90.7%	-2.0pt

Short and Medium-haul

Passengers carried ('000s)	10,934	10,448	+4.7%
Revenue pax-kilometers (m RPK)	9,291	8,687	+7.0%
Available seat-kilometers (m ASK)	11,392	10,572	+7.8%
Load factor (%)	81.6%	82.2%	-0.6pt

Transavia activity

	First Quarter		
Transavia	2025	2024	change
Passengers carried ('000s)	4,572	4,206	+8.7%
Revenue seat-kilometers (m RSK)	8,306	7,501	+10.7%
Available seat-kilometers (m ASK)	9,607	8,453	+13.6%
Load factor (%)	86.5%	88.7%	-2.3pt

Total Group passenger activity

	First Quarter		
Total Group	2025	2024	change
Passengers carried ('000s)	21,810	20,871	+4.5%
Revenue pax-kilometers (m RPK)	64,952	62,855	+3.3%
Available seat-kilometers (m ASK)	75,517	72,729	+3.8%
Load factor (%)	86.0%	86.4%	-0.4pt

Cargo activity

	First Quarter		
Cargo	2025	2024	change
Revenue tonne-km (m RTK)	1,696	1,623	+4.5%
Available tonne-km (m ATK)	3,463	3,453	+0.3%
Load factor (%)	49.0%	47.0%	+2.0pt

Air France activity

	First Quarter		
Total Passenger network activity	2025	2024	change
Passengers carried ('000s)	9,552	9,193	+3.9%
Revenue pax-kilometers (m RPK)	34,004	32,824	+3.6%
Available seat-kilometers (m ASK)	39,629	38,092	+4.0%
Load factor (%)	85.8%	86.2%	-0.4pt

Long-haul

Passengers carried ('000s)	3,978	3,881	+2.5%
Revenue pax-kilometers (m RPK)	29,260	28,378	+3.1%

Available seat-kilometers (m ASK)	33,736	32,754	+3.0%
Load factor (%)	86.7%	86.6%	+0.1pt

Short and Medium-haul

Passengers carried ('000s)	5,575	5,312	+4.9%
Revenue pax-kilometers (m RPK)	4,744	4,446	+6.7%
Available seat-kilometers (m ASK)	5,893	5,338	+10.4%
Load factor (%)	80.5%	83.3%	-2.8pt

Cargo activity

Revenue tonne-km (m RTK)	911	796	+14.4%
Available tonne-km (m ATK)	2,005	1,974	+1.6%
Load factor (%)	45.4%	40.3%	+5.1pt

KLM activity

First Quarter

Total Passenger network activity	2025	2024	change
Passengers carried ('000s)	7,685	7,472	+2.9%
Revenue pax-kilometers (m RPK)	22,642	22,528	+0.5%
Available seat-kilometers (m ASK)	26,282	26,186	+0.4%
Load factor (%)	86.2%	86.0%	+0.1pt

Long-haul

Passengers carried ('000s)	2,325	2,336	-0.5%
Revenue pax-kilometers (m RPK)	18,095	18,287	-1.0%
Available seat-kilometers (m ASK)	20,782	20,951	-0.8%
Load factor (%)	87.1%	87.3%	-0.2pt

Short and Medium-haul

Passengers carried ('000s)	5,360	5,136	+4.4%
Revenue pax-kilometers (m RPK)	4,547	4,241	+7.2%
Available seat-kilometers (m ASK)	5,499	5,235	+5.0%
Load factor (%)	82.7%	81.0%	+1.7pt

Cargo activity

Revenue tonne-km (m RTK)	785	827	-5.1%
Available tonne-km (m ATK)	1,458	1,479	-1.4%
Load factor (%)	53.8%	55.9%	-2.1pt

1 At constant fuel, constant currency and excluding ETS
2 New generation fleet / Fleet in operation
3 The calculations are made based on information made available by aircraft producers. Decreases may vary depending on the specific aircraft it replaces
4 Excluding Transavia

Attachment

Q1 2025 - AFKLM - Press release vdef



Communiqué de presse - T1 2025

xx

30 avril 2025PREMIER TRIMESTRE 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 indemnisations 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).

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 ²	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 remplace³ ;

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.

Revue d'activité

Résultat Réseaux

Réseaux	Premier Trimestre		
	2025	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires Réseaux (m€)	5 765	+6,8%	
<i>Chiffre d'affaires Passage</i>	5 244	+5,8%	
<i>Chiffre d'affaires Cargo</i>	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%	
Dépréciations & 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%
Dont Chiffre d'affaires externe (m€)	591	+11,5%
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	Marouane Mami	Presse
Michiel Klinkers		+33 1 41 56 56 00
Michiel.klinkers@airfranceklm.com	Marouane.mami@airfranceklm.com	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	-
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	-
Cessions de matériels aéronautiques	-1	19	nm
Autres produits et charges non courants	1	-3	nm
Résultat des activités opérationnelles	-328	-473	-
Charges d'intérêts	-162	-160	1%
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	57	92	-
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	-
Impôts	103	168	-
Résultat net des entreprises intégrées	-231	-483	52%
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	-18	3	nm
Résultat net	-249	-480	-
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	2025	2024
---------------------------------	------	------

(en millions d'euros)		
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
	-	-
Paiements 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

Dette nette

	31	
	31 mars décembre	
(en millions d'euros)	2025	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
Dette nette (I-II)	6 928	7 332

Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté

Premier trimestre
2025 2024

(en millions d'euros)

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	-	-	-	-	-	-	-	-
Fonds de roulement (2)	5 246	5 224	4 553	4 700	4 523	4 346	4 481	4 248
	-	-	-	-	-	-	-	-
	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		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

TRAFIC 2025

Activité réseaux passage

	Premier trimestre		
Total activité réseaux passage	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

	Premier trimestre		
Transavia	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

	Premier trimestre		
Total Groupe	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

Total activité réseaux passage	Premier trimestre		
	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

1 à prix de carburant et change constants et hors ETS
2 Flotte de nouvelle génération / Flotte en opération
3 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
1 Hors Transavia

Pièce jointe

| [T1 2025 - AFKLM - Communiqué de presse vdef](#)