

Résultats annuels 2024

6 mars 2025

Bonne performance en fin d'année se traduisant par un résultat d'exploitation de 1,6 milliard d'euros et une marge opérationnelle de 5,1 % sur l'ensemble de l'exercice

T4 2024

- Chiffre d'affaires à 7,9 milliards d'euros, en hausse de 6,4 % par rapport à l'année précédente porté par une dynamique commerciale favorable se traduisant par une augmentation des **recettes unitaires de +4,4 %** et de la capacité de + 2,2 %.
- **Résultat d'exploitation à 396 millions d'euros**, soit une amélioration de 453 millions d'euros par rapport à l'année précédente. Marge à 5,0 %.
- Coût unitaire en hausse de +4,0 % par rapport à 2023, en raison de l'augmentation des charges aéroportuaires et de contrôle du trafic aérien, de l'augmentation des coûts salariaux, de l'effet mix de la capacité et de la premiumisation de la cabine.

Sur l'ensemble de l'année 2024

- **Chiffre d'affaires à 31,5 milliards d'euros**, en hausse de 4,8 % par rapport à l'année précédente, grâce à une augmentation de la capacité de 3,6 %, à des recettes unitaires stables et à une augmentation du chiffre d'affaires externe de l'activité Maintenance.
- Résultat d'exploitation à 1 601 millions d'euros, avec une **marge d'exploitation de 5,1 %**.
- Coût unitaire en hausse de +3,2 % par rapport à 2023, en raison de la premiumisation, du mix de trafic moyen/long-courrier et des augmentations salariales.
- **Cash flow d'exploitation libre ajusté récurrent positif, à 271 millions d'euros.**
- Levier d'endettement (ratio dette nette/EBITDA) à 1,7x en ligne avec notre fourchette cible à moyen terme.

Perspectives

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.

Par ailleurs, le Groupe réitère les objectifs de performance moyen-terme sur la période 2026-2028.

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

“Au quatrième trimestre 2024, Air France-KLM a réalisé une bonne performance, concluant de façon positive une année marquée par des défis à la fois opérationnels et externes. Malgré ces vents contraires, nous sommes restés fidèles à notre engagement d'offrir un service haut de gamme, centré sur le client, et nous avons continué à mettre en œuvre notre feuille de route en matière de développement durable, grâce au renouvellement de notre flotte et à des initiatives ambitieuses en matière de SAF. Nous avons également élargi notre présence mondiale en ouvrant de nouvelles routes et en renforçant nos partenariats stratégiques, notamment en finalisant notre prise d'une participation minoritaire dans SAS, qui montre déjà des résultats prometteurs. Alors que nous célébrons le 20e anniversaire du Groupe, les Jeux olympiques de Paris 2024 nous ont fourni une plateforme unique pour démontrer notre expertise et nos compétences opérationnelles et ont offert une visibilité inégalée à la destination France. En 2025, nous continuerons de déployer notre stratégie, en plaçant à nouveau la transformation comme notre priorité numéro un. Dans ce contexte, nous restons confiants dans notre capacité à atteindre notre ambition à moyen terme, avec un pilotage rigoureux des investissements et de nos coûts. Je tiens à remercier nos clients pour leur confiance, ainsi que nos employés pour leur dévouement et leur service d'exception.”

T4 : Solide performance de la recette unitaire Groupe

| | Quatrième Trimestre | | | 2024 | Annuel | |
|--|---------------------|-----------|---------------------------------|---------|--------|-----------|
| | 2024 | variation | variation change constant | | 2024 | variation |
| Passagers Groupe (milliers) | 23 486 | +5,1 % | | 97 955 | +4,7 % | |
| Capacité Groupe (millions de SKO) | 78 763 | +2,2 % | | 320 624 | +3,6 % | |
| Trafic (millions de PKT) | 68 811 | +4,7 % | | 281 380 | +4,2 % | |
| Coefficient de remplissage Passage Groupe | 87,4 % | +2,1pt | | 87,8 % | +0,5pt | |
| Recette unitaire Passage au SKO (€ cts) | 8,11 | +2,7 % | +3,1 % | 8,19 | +0,5 % | +1,0 % |

| | Quatrième Trimestre | | | 2024 | Annuel | |
|---|---------------------|-----------|---------------------------------|--------|--------|-----------|
| | 2024 | variation | variation change constant | | 2024 | variation |
| Chiffre d'affaires (m€) | 7 878 | +6,4 % | +6,8 % | 31 459 | +4,8% | +5,3% |
| EBITDA (m€) | 1 003 | +402 | +420 | 4 244 | +36 | +149 |
| Résultat d'exploitation (m€) | 396 | +452 | +471 | 1 601 | -111 | +2 |
| Marge opérationnelle (%) | 5,0 % | +5,8pt | +6,0pt | 5,1% | -0,6pt | -0,3pt |
| Résultat net (m€) | -21 | +210 | | 489 | -501 | |
| Recette unitaire Groupe au SKO (rctc€) | 8,90 | +3,9 % | +4,4 % | 8,82 | +0,1 % | +0,6 % |
| Coût unitaire Groupe à carburant, change constants et hors ETS | 8,32 | | +4,0 % | 8,24 | | +3,2 % |

| | 31 décembre 2024 | 31 décembre 2023 |
|--|------------------|------------------|
| Cash flow d'exploitation libre (m€) | 446 | 922 |
| Cash flow d'exploitation libre ajusté récurrent* (m€) | 271 | -46 |
| Dette Nette (m€) | 7 332 | 5 041 |
| EBITDA sur les 12 derniers mois (m€) | 4 244 | 4 208 |
| Ratio de dette nette / EBITDA | 1,7x | 1,2x |

*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

Quatrième trimestre 2024 : résultat d'exploitation solide porté par une forte augmentation des recettes unitaires et une baisse du prix du carburant

Au quatrième trimestre, Air France-KLM a accueilli 23,5 millions de passagers, soit 5,1 % de plus que l'année précédente. La capacité a augmenté de 2,2 % et le trafic de 4,7 % conduisant à une augmentation du taux de remplissage de +2,1 points par rapport à l'année précédente pour atteindre 87,4 %.

La recette unitaire au SKO du Groupe a augmenté de +4,4% à taux de change constant par rapport à l'année précédente, grâce à une forte performance du coefficient de remplissage pour le réseau Passage et Transavia. Les yields ont été très solides sur l'Atlantique Nord et dans les cabines premium. Le yield de Transavia a, quant à lui été porté par la mise en place des bagages cabine payants tandis que le Cargo a bénéficié d'une bien meilleure haute saison que l'année dernière, notamment en provenance d'Asie avec des recettes unitaires au TKO en hausse de +20,9 % à taux de change constant.

Le résultat d'exploitation a enregistré une hausse de 452 millions d'euros par rapport à l'année précédente, s'établissant à 396 millions d'euros, avec une marge en hausse à 5,0%. Cette performance est le fruit d'une augmentation des recettes unitaires (296 millions d'euros) du réseau Passage, du Cargo et de Transavia, d'une diminution du prix du carburant et des coûts ETS (433 millions d'euros), partiellement compensée par une augmentation des coûts unitaires à prix de carburant constant (256 millions d'euros).

Le coût unitaire a augmenté de 4,0 % au quatrième trimestre en raison des éléments suivants :

- 1,0 % lié à la génération de recette unitaire :
 - Augmentation de 2 points du taux de remplissage de l'activité Passage
 - Effet mix de la capacité avec une croissance plus importante sur le segment court et moyen-courrier par rapport au long-courrier
 - Premiumisation de la cabine
- 0,7 % principalement dû à l'augmentation des charges aéroportuaires et des charges liées au contrôle du trafic aérien
- 1,1 % de hausse des coûts de personnel
- 1,2 % d'autres coûts liés à :
 - des coûts de maintenance principalement sur l'activité composants de KLM
 - la manutention au sol dans les escales

Au quatrième trimestre, KLM a annoncé son programme *Back on Track* qui devrait générer une amélioration structurelle du résultat d'exploitation de l'ordre de 450 millions d'euros à court terme.

Sur l'ensemble de l'année 2024, le coût unitaire¹ au SKO du Groupe a augmenté de +3,2 % par rapport à l'année dernière, en ligne avec les communications précédentes ("environ 3 %").

Trésorerie

En 2024, le Groupe a enregistré un cash flow d'exploitation positif de 446 millions d'euros, bien qu'impacté par un besoin en fonds de roulement négatif résultant des reports hérités de la pandémie. Ces reports correspondent au paiement exceptionnel des retraites précédemment communiqué pour un montant de 610 millions d'euros, effectué par Air France en janvier 2024 à la Caisse des Retraites des Personnels Navigants (CRPN), ainsi qu'à des charges sociales et salariales pour environ 485 millions d'euros.

Les dépenses d'investissement nettes se sont élevées à 3,0 milliards d'euros, en ligne avec les perspectives fournies lors de la présentation des résultats du troisième trimestre.

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 271 millions d'euros, en hausse de 317 millions d'euros par rapport à l'année précédente.

¹ à carburant, change constant et hors ETS

Groupe Air France-KLM

Résultats annuels 2024

Les liquidités à fin décembre se sont élevées à 9,4 milliards d'euros, en baisse de 1,0 milliard d'euros par rapport à fin 2023, principalement due au paiement du report des charges sociales, retraites et impôts sur les salaires ainsi que d'une réduction de la dette brute. Le niveau de liquidités reste toutefois élevé et supérieur au niveau cible de 6 à 8 milliards d'euros annoncé lors de la Journée investisseurs du Groupe en 2023.

La dette nette s'est élevée à 7,4 milliards d'euros, en hausse de 2,3 milliards d'euros compte tenu des nouveaux contrats et des renouvellements de contrats de location (1,9 milliard d'euros, en hausse de 0,7 milliard d'euros par rapport à 2023), largement liée au renouvellement de la flotte et à l'extension des locations actuelles pour couvrir les retards de livraisons. La location opérationnelle (en pourcentage de la flotte totale) est restée stable à 51%. Le levier d'endettement s'est établi à 1,7x, en ligne avec l'ambition du Groupe à moyen terme de 1,5x à 2,0x.

En janvier 2025, le Groupe a entièrement remboursé le montant principal restant de 515,2 millions d'euros des obligations de 750 millions d'euros à 1,875% à échéance au 16 janvier 2025 (ISIN : FR0013477254). Le remboursement réalisé avec les liquidités du Groupe témoigne de la robustesse de sa position financière.

Perspectives 2025

Le Groupe prévoit :

- Une **capacité** en sièges kilomètres offerts pour le groupe Air France-KLM, y compris Transavia, en augmentation 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, en ligne avec notre fourchette cible à moyen terme

Perspectives à moyen terme 2026-2028 réaffirmées

Conformément aux perspectives fournies lors de la Journée investisseurs 2023, le Groupe prévoit :

- Une marge opérationnelle supérieure à 8 % (*inchangée*)
- Un flux de trésorerie libre ajusté significativement positif (*inchangé*)
- Une réduction des coûts unitaires (*inchangée*)
- Un levier d'endettement : *Investment grade* (*inchangée*)

¹ à prix de carburant et change constants et hors ETS

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 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 changement climatique. 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).

| | 31 décembre 2024 | 31 décembre 2023 | Variation |
|--|------------------|------------------|-----------|
| Flotte de nouvelle génération ¹ | 26,9 % | 20,3 % | +32,5 % |
| SAF | 1,25 % | 1,10 % | +13,6 % |
| Émissions GES: gCO ₂ eq/TKT (tonne kilomètre transportée) | 928 | 936 | -0,9 % |
| Impact acoustique | 36,9 % | n.a. | n.a. |
| Femmes dans le top 10 % des cadres dirigeants | 36,0 % | — | — |

Indicateurs de performance clés liés au développement durable

Renouvellement de la flotte

Dans le cadre de sa stratégie de renouvellement de la flotte, le Groupe Air France-KLM continue de prendre en charge la livraison d'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 l'avion de la 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 l'avion de la génération précédente ;
- l'Embraer 195-E2 qui consomme 31 % de carburant en moins par passager-kilomètre et est 63 % moins bruyant que l'E-190 qu'il remplace² ;

À la fin de l'année 2024, le Groupe avait 27 % de sa flotte composée d'avions de nouvelle génération. Le Groupe prévoit d'atteindre jusqu'à 80 % de sa flotte avec des avions de nouvelle génération d'ici 2030.

¹Flotte de nouvelle génération /Flotte en opération qui comprend les aéronefs exploités et temporairement hors exploitation (en maintenance ou en préparation pour une future exploitation)

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

Groupe Air France-KLM

Résultats annuels 2024

En 2024, les avions de nouvelle génération ont été intégrés, et les avions de génération précédente suivants ont quitté la flotte :

| Intégration | 2024 |
|-------------|------|
| A350 | 8 |
| A321neo | 10 |
| A320neo | 9 |
| A220 | 9 |
| E195-E2 | 4 |
| B787-10 | 1 |
| Total | 41 |

| Retrait | 2024 |
|----------|------|
| A380 | 2 |
| A330-200 | 3 |
| B737-800 | 2 |
| B737-700 | 4 |
| A320 | 1 |
| A319 | 3 |
| CRJ-1000 | 2 |
| E190 | 1 |
| Total | 18 |

SAF

Le Groupe vise à continuer d'augmenter son incorporation de SAF dans le cadre de son Plan de transition. En 2024, le Groupe a incorporé 103 000 tonnes de SAF (1,25% de sa consommation totale de carburant), représentant une augmentation de 13,6% par rapport à 2023. En outre, le Groupe travaille à accroître la demande et l'utilisation des SAF, en stimulant sa croissance et son développement dans le monde entier. En 2024, Air France-KLM et TotalEnergies ont signé un accord pour que TotalEnergies fournisse du SAF aux compagnies aériennes du Groupe, représentant jusqu'à 1,5 million de tonnes sur une période de 10 ans, jusqu'en 2035.

Émissions des GES par TKT (tonne kilomètre transportée)

En 2024, la performance d'intensité GES est de 928 gCO₂eq/TKT¹, ce qui représente une baisse de 3,0 % par rapport à 2019² et une baisse de 0,9 % par rapport à 2023.

Air France-KLM et ses compagnies aériennes ont dû faire face à quelques obstacles à l'amélioration de son intensité GES en 2024 en raison d'événements imprévus et extérieurs indépendants de la volonté du Groupe, notamment des retards dans le plan de renouvellement de la flotte en raison de contraintes dans la chaîne d'approvisionnement ; des problèmes de moteurs sur une partie de sa flotte d'avions de nouvelle génération (dont plusieurs Airbus A220) ne permettant pas au Groupe de les exploiter à leur capacité maximale ; une consommation de carburant plus élevée en raison d'un temps de vol plus long sur certaines lignes en raison de différentes circonstances géopolitiques. Ces obstacles sont rencontrés par plusieurs acteurs du secteur aérien.

¹ Méthodologie revue pour s'aligner davantage avec les recommandations de l'initiative Science Based Targets

² Sans retraitement, la performance aurait été de 920 gCO₂eq/TKT en 2024, correspondant à une baisse de 2,9% comparée à la référence 2019 de 948 gCO₂eq/TKT pour Air France-KLM

Impact acoustique

L'impact acoustique du Groupe Air France-KLM est mesuré en fonction de l'éligibilité de sa flotte en exploitation aux chapitres de bruit de l'OACI. L'indicateur mesure le pourcentage d'avions éligible au chapitre 14 qui contient les niveaux de bruit pour les avions civils les plus stricts à date. En 2023, 100% de la flotte d'Air France-KLM était éligible à la certification selon les critères de niveau de bruit des chapitres 4 et 14 de l'OACI. Par conséquent, en 2024, Air France-KLM a décidé de mettre l'accent sur le chapitre 14, correspondant au critère de niveau de bruit le plus strict de l'OACI. En 2024, le pourcentage de la flotte éligible au chapitre 14 de l'OACI s'élevait à 36,9 %.

Diversité : Femmes dans le top 10 % des cadres dirigeants

Air France-KLM s'est fixé comme objectif à long terme d'atteindre la parité entre les hommes et les femmes au sein du top 10 % des cadres les plus élevés, avec un objectif d'au moins 40 % d'ici 2030. En 2024, ce chiffre s'élevait à 36 %.

Notations ESG

Les agences de notation indépendantes évaluent régulièrement les activités du groupe Air France-KLM selon des critères ESG (Environnement, Social, Gouvernance). Pour l'année 2024, le Groupe a reçu les scores suivants de quatre agences de notations ESG reconnues.

ISS ESG Corporate Rating : Le Groupe Air France-KLM a obtenu le "**Prime Status**" avec un "C+" (attribuée en janvier 2025). Ce statut reconnaît la capacité du Groupe à gérer de manière adéquate ses risques ESG matériels.

EcoVadis : Gold Status (77/100)

Cette distinction (attribuée en décembre 2024) place le Groupe parmi les 5 % des entreprises les mieux notées. L'évaluation de EcoVadis se base sur 21 critères de durabilité, répartis en quatre axes : Environnement, Droits du travail et droits humains, Éthique, et Achats responsables. Plus de 150 000 entreprises dans le monde sont évaluées par EcoVadis.

MSCI ESG Rating : Amélioration de la note de BB à BBB

L'agence de notation américaine MSCI a réévalué la gestion de la durabilité du Groupe Air France-KLM et lui a attribué une note de "BBB" (attribuée en février 2025). MSCI ESG Research attribue des notations ESG à des entreprises cotées en bourses 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.¹

CDP : Score B (attribué en février 2025), correspondant au niveau « Prend des actions coordonnées pour le climat ». La publication des données environnementales via CDP permet de comprendre et de répondre aux exigences du marché et des régulateurs.

¹ MSCI Terms and Conditions: [Terms and Conditions](#)

Revue d'activité

Résultat Réseaux

| Réseaux | Quatrième Trimestre | | | Annuel | | variation change constant |
|--------------------------------------|---------------------|---------------|---------------------------------|---------------|--------------|---------------------------------|
| | 2024 | variation | variation change constant | 2024 | variation | |
| Chiffre d'affaires Réseaux (m€) | 6 361 | +5,0% | | 25 166 | +2,5% | |
| <i>Chiffre d'affaires Passage</i> | 5 740 | +3,5 % | | 23 172 | +2,8% | |
| <i>Chiffre d'affaires Cargo</i> | 620 | +21,7 % | | 1 994 | -0,9% | |
| Chiffre d'affaires total (m€) | 6 650 | +4,8 % | | 26 297 | +2,5% | |
| Frais de personnel (m€) | -1 745 | +2,7 % | | -6 747 | +7,3% | |
| Carburant avions hors ETS (m€) | -1 381 | -21,3 % | | -6 134 | -5,9% | |
| Autres charges d'exploitation (m€) | -2 644 | +14,3 % | | -10 011 | +8,9% | |
| EBITDA (m€) | 879 | +51,8 % | | 3 403 | -7,0% | |
| Dépréciations & Amortissements (m€) | -447 | -14,0 % | | -1 982 | +0,8% | |
| Résultat d'exploitation (m€) | 432 | 373 | 390 | 1 422 | -271 | -153 |
| Marge d'exploitation (%) | 6,5 % | 5,6 pt | | 5,4 % | -1,2 pt | |

Le chiffre d'affaires total a augmenté de +4,8 % par rapport au quatrième trimestre 2023, s'établissant à 6 650 millions d'euros. Le résultat opérationnel s'est élevé à 432 millions d'euros, soit 390 millions d'euros de plus que l'année précédente à taux de change constant. La croissance du chiffre d'affaires a été soutenue par une demande passagers dynamique ainsi qu'une forte saisonnalité du cargo en fin d'année.

Sur l'ensemble de l'année 2024, l'activité réseau a généré un résultat d'exploitation de 1,4 milliard d'euros, soit une marge de 5,4 %, en baisse de 1,2 point par rapport à 2023. Cette évolution s'explique par une dégradation des coûts unitaires chez KLM tout au long de l'année, ainsi que par l'impact des Jeux Olympiques sur les recettes unitaires d'Air France (de juin à septembre), partiellement compensés par la baisse du prix du carburant.

Recettes unitaires du réseau passage solides au T4

| Réseaux passage | Quatrième Trimestre | | | Annuel | | |
|--|---------------------|-----------|---------------------------------|---------|-----------|---------------------------------|
| | 2024 | variation | variation change constant | 2024 | variation | variation change constant |
| Passagers (en milliers) | 18 490 | +4,3% | | 74 751 | +3,7% | |
| Capacité (millions de SKO) | 68 405 | +1,5% | | 274 675 | +2,9% | |
| Trafic (millions de PKT) | 59 883 | +4,0% | | 240 627 | +3,6% | |
| Coefficient de remplissage | 87,5% | +2,1pt | | 87,6% | +0,6pt | |
| Chiffre d'affaires total (m€) | 5 922 | +4,1 % | +4,5 % | 23 881 | +3,2% | +3,6% |
| Chiffre d'affaires passage régulier (m€) | 5 740 | +3,5 % | +4,0 % | 23 172 | +2,8% | +3,3% |
| Recette unitaire au SKO (cts €) | 8,39 | +2,0 % | +2,5 % | 8,43 | -0,1% | +0,4% |

Au cours du quatrième trimestre 2024, la capacité en Sièges-Kilomètres Offerts (SKO) a augmenté de 1,5% par rapport à l'année précédente. La croissance du trafic (+4,0%) a conduit à une hausse du coefficient de remplissage à 87,5%. Le yield corrigé des effets de change a été légèrement positif et, combiné à une augmentation du coefficient de remplissage de 2,1 points, les recettes unitaires ont progressé de 2,5% à taux de change constant par rapport à l'année précédente.

Sur l'ensemble de l'année, malgré l'impact des Jeux Olympiques, la recette unitaire au SKO corrigée des effets de change a été légèrement positive.

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

Atlantique Nord

Au quatrième trimestre, la capacité a légèrement progressé de 1,3% par rapport à l'année dernière, tandis que le coefficient de remplissage a fortement augmenté de 2,7 points pour atteindre 89%. Cette performance s'explique en partie par une croissance modérée de la capacité du secteur et par une base de comparaison impactée par le début des tensions géopolitiques au Moyen-Orient. Le yield a progressé de 3,0%, soutenu par une demande locale dynamique.

Amérique latine

La capacité a augmenté de 2,8% dans un environnement marqué par une croissance continue de l'offre du secteur. Le coefficient de remplissage a progressé pour atteindre 91 %, tandis que le yield a reculé de 2,8%, en comparaison avec un niveau particulièrement élevé l'année dernière.

Asie et Moyen-Orient

La capacité au T4 a progressé de 2,1%, tandis que le coefficient de remplissage a augmenté de 2,4 points pour atteindre 88%. Le yield a diminué de 1,8%, principalement sous l'effet d'une concurrence accrue des transporteurs chinois et d'une demande toujours inférieure aux niveaux d'avant-crise au Japon et en Chine.

Caraïbes et Océan Indien

Au quatrième trimestre, la capacité a progressé de 1,0%. Le coefficient de remplissage est resté stable à 88%, en ligne avec l'année précédente, tandis que le yield est demeuré globalement stable (-0,6%), après une forte hausse enregistrée en 2023 (+12,3% au quatrième trimestre).

Afrique

Le réseau a affiché une performance globalement stable, avec une amélioration du coefficient de remplissage (+1,7 point à 86%) et une évolution solide du yield, dans un contexte de réduction de capacité (-2,3%) par rapport à l'année précédente.

Court et moyen-courrier

L'environnement reste contrasté, avec une réduction de capacité sur le court-courrier, tandis que le segment moyen-courrier a enregistré une hausse de 5%.

Globalement, la capacité a progressé de 3,0%, avec une amélioration du coefficient de remplissage à 84% (+2,4 points par rapport au quatrième trimestre 2023) et un léger recul du yield (-1,4%).

Cargo : excellent niveau de recettes unitaires au T4

| Cargo | Quatrième Trimestre | | | Annuel | | variation change constant |
|---|---------------------|-----------|---------------------------------|--------|-----------|---------------------------------|
| | 2024 | variation | variation change constant | 2024 | variation | |
| Tonnage (milliers) | 250 | +6,2% | | 911 | +4,1 % | |
| Capacité (millions de TKO) | 3 605 | +0,8% | | 14 330 | +1,8% | |
| Trafic (millions de TKT) | 1 893 | +6,8% | | 6 829 | +4,2 % | |
| Coefficient de remplissage | 52,5% | +3,0pt | | 47,7% | +1,1pt | |
| Chiffre d'affaires total (m€) | 722 | +10,9% | +11,5% | 2 391 | -3,9% | -3,1% |
| Chiffre d'affaires transport de fret (m€) | 620 | +21,7% | +22,3% | 1 994 | -0,9% | -0,1% |
| Recette unitaire par TKO (cts€) | 17,13 | +20,4% | +20,9% | 13,92 | -2,6% | -1,9% |

Au cours du quatrième trimestre 2024, la capacité en Tonnes-Kilomètres Offerts (TKO) a augmenté de +0,8% par rapport à l'année précédente. Soutenue par un marché solide, la croissance du trafic (+6,8%) a dépassé la croissance de la capacité, entraînant une augmentation de 3 points du coefficient de remplissage, qui a atteint 52,5%. Avec une augmentation de 14,5% du yield, la recette unitaire au TKO a augmenté de 20,9% à taux de change constant. Grâce à des investissements continus dans la digitalisation, le Groupe a atteint un record de réservations en ligne (85%) fin 2024.

En 2024, le secteur du fret aérien a enregistré une forte croissance de la demande après un début d'année plus modéré. Cette dynamique a été principalement portée par l'essor du e-commerce, combiné à une capacité restreinte sur le marché. Les tensions géopolitiques en mer Rouge et les perturbations du transport maritime ont également stimulé la demande, en particulier en Asie. Le Groupe n'a cependant pu tirer parti de cet environnement porteur qu'à partir du second semestre, en raison d'une capacité limitée sur l'Asie et des restrictions de charge utile liées à la fermeture de l'espace aérien russe. La mise en place d'un nouveau système informatique a également eu un impact sur les recettes unitaires, qui ont reculé de -17,1 % au premier semestre par rapport à la même période en 2023. Face à ces évolutions de marché, le Groupe a redéployé l'intégralité de sa capacité cargo vers l'Asie au second semestre, permettant une progression des recettes unitaires de +13,6 % par rapport à la même période en 2023.

Transavia : amélioration de la marge opérationnelle au T4 et résultat à l'équilibre sur l'année entière, montrant les premiers résultats de la mise en œuvre du plan à moyen terme

| Transavia | Quatrième Trimestre 2024 | | 2024 | Annuel variation |
|--------------------------------------|-----------------------------|---------------|--------------|---------------------|
| | | variation | | |
| Passagers (en milliers) | 4 996 | +8,3% | 23 205 | +8,1% |
| Capacité (millions de SKO) | 10 358 | +6,9% | 45 949 | +8,3% |
| Trafic (millions de PKT) | 8 928 | +9,4% | 40 753 | +7,8% |
| Coefficient d'occupation | 86,2% | +2,0pt | 88,7% | -0,4pt |
| Chiffre d'affaires total (m€) | 648 | +20,9% | 3 072 | +16,4% |
| Frais de personnel (m€) | -200 | +24,8 % | -743 | +18,9% |
| Carburant avions hors ETS (m€) | -162 | -14,1 % | -769 | -1,5% |
| Autres charges d'exploitation (m€) | -292 | +21,4 % | -1 260 | +16,5% |
| EBITDA (m€) | -6 | -89,5 % | 300 | +96,6% |
| Dépréciations & Amortissements (m€) | -78 | +29,0 % | -297 | +19,0% |
| Résultat d'exploitation (m€) | -84 | +30 | 3 | +100 |
| Marge d'exploitation | -12,9 % | +8,3pt | 0,1 % | +3,8pt |

Malgré une augmentation de la capacité en sièges-kilomètres disponibles de 6,9% au quatrième trimestre, la recette unitaire de Transavia a augmenté de manière significative tandis que le coefficient de remplissage a légèrement augmenté. Le chiffre d'affaires de Transavia Pays-Bas a été négativement impacté par les inondations dans le sud de l'Espagne. La mise en œuvre au deuxième trimestre d'une politique de bagages cabines payants a continué de porter ses fruits au quatrième trimestre et a rapporté plus de 20 millions d'euros de recettes ce trimestre.

Le résultat d'exploitation s'est amélioré de 30 millions d'euros par rapport à l'année dernière, porté par une recette unitaire très forte en hausse de +11,7 %.

Sur l'ensemble de l'année, le résultat d'exploitation de Transavia a progressé de 100 millions d'euros pour atteindre 3 millions d'euros, marquant les premières améliorations annoncées lors de la Journée Investisseurs du Groupe en 2023. Cette performance a été portée par la maturation progressive du réseau au départ d'Orly, une politique de tarification dynamique, les initiatives de bagage cabine payant et l'intégration de nouvelles fonctionnalités Flying Blue, qui portent leurs fruits.

Activité de maintenance : Amélioration du résultat d'exploitation au quatrième trimestre et sur l'année entière

| Maintenance | Quatrième Trimestre | | Annuel | |
|---|---------------------|---------------|--------------|---------------|
| | 2024 | variation | 2024 | variation |
| Chiffre d'affaires total (m€) | 1 428 | +18,2% | 5 085 | +19,9% |
| <i>Dont Chiffre d'affaires externe (m€)</i> | 578 | +10,9% | 2 086 | +21,9% |
| Dépenses externes (m€) | -1 003 | +23,6% | -3 381 | +23,4% |
| Frais de personnel (m€) | -315 | +4,7% | -1 195 | +9,1% |
| EBITDA (m€) | 109 | +15,0% | 508 | +25,4% |
| Dépréciations & Amortissements (m€) | -63 | -9,6% | -339 | +32,7% |
| Résultat d'exploitation (m€) | 46 | +21 | 170 | +20 |
| Marge d'exploitation (%) | 3,2 % | +1,1pt | 3,3 % | -0,2pt |

L'activité Maintenance a poursuivi sa forte croissance du chiffre d'affaires externe au quatrième trimestre 2024 avec une augmentation à deux chiffres de +10,9 %, montrant notamment une forte reprise sur le segment moteur, tandis que le chiffre d'affaires total a progressé de 18,2%. Au cours du quatrième trimestre, les perturbations de la chaîne d'approvisionnement ont continué d'impacter les opérations, entraînant des coûts plus élevés et des prêts de composants. Le résultat d'exploitation a augmenté de 21 millions d'euros pour s'établir à 46 millions d'euros et la marge a atteint 3,2% (+1,1 point par rapport à 2023).

Performance d'Air France au quatrième trimestre soutenue par un environnement de tarification dynamique et une baisse du prix du carburant

Groupe Air France

| | Quatrième Trimestre 2024 | | Annuel 2024 | |
|---|-----------------------------|-----------|----------------|-----------|
| | | Variation | | Variation |
| Chiffre d'affaires (en m€) | 4 843 | +6,3% | 19 221 | +3,8% |
| Frais de personnel (en m€) | -1 448 | +4,8 % | -5 492 | +8,0 % |
| Carburant avions hors ETS (m€) | -933 | -20,5 % | -4 140 | -5,6 % |
| Autres charges d'exploitation (en m€) | -1 817 | +12,8 % | -6 990 | +9,3 % |
| EBITDA (en m€) | 645 | +255 | 2 599 | -58 |
| Dépréciations & Amortissements (en m€) | -343 | -16,7 % | -1 619 | +3,0 % |
| Résultat d'exploitation* (en m€) | 302 | +324 | 980 | -105 |
| Marge d'exploitation (%) | 6,2% | +6,7pt | 5,1% | -0,8pt |

*Les résultats 2023 des compagnies aériennes incluaient encore les chiffres de Flying Blue, ayant un impact négatif dans les colonnes de variation

Au quatrième trimestre, le résultat d'exploitation s'est établi à 302 millions d'euros, soit 324 millions d'euros de plus que l'année dernière, principalement grâce à une forte performance de la recette unitaire (+4,8% par rapport au T4 2023) et à une baisse du prix du carburant.

Dans une année de défis opérationnels continus, Air France a réussi à contenir la hausse du coût unitaire à +2,5% par rapport à l'année précédente, principalement en raison de l'augmentation des frais de personnel et d'une plus grande part de cabines premium.

Au global, le Groupe Air France a affiché une marge opérationnelle de 5,1% pour l'année entière, en légère baisse par rapport à 2023. Cela est dû à deux événements exceptionnels : l'effet des Jeux Olympiques (environ 200 millions d'euros de recette unitaire et 50 millions d'euros de paiement unique au personnel) ainsi que la finalisation de la mise en œuvre du système informatique pour l'activité Cargo (environ 45 millions d'euros de revenu unitaire).

En février 2025, Air France a conclu un accord avec les organisations représentatives, dans le cadre des Négociations Annuelles Obligatoires en vue d'une augmentation annuelle des salaires. À partir de juin, le personnel au sol bénéficiera d'une augmentation de 1% par rapport à l'année dernière.

KLM : Amélioration de la marge d'exploitation au quatrième trimestre grâce à une bonne performance de la recette unitaire, malgré des opérations toujours difficiles entraînant une hausse des coûts

Groupe KLM

| | Quatrième Trimestre | | Annuel | |
|--|---------------------|-----------|--------|-----------|
| | 2024 | Variation | 2024 | Variation |
| Chiffre d'affaires (en m€) | 3 157 | +5,4% | 12 710 | +5,4% |
| Frais de personnel (en m€) | -1 009 | +6,2 % | -3 945 | +11,2 % |
| Carburant avions hors ETS (m€) | -611 | -20,2 % | -2 767 | -5,3 % |
| Autres charges d'exploitation (en m€) | -1 224 | +16,3% | -4 561 | +13,7% |
| EBITDA (en m€) | 313 | +86 | 1 437 | -134 |
| Dépréciations & Amortissements (en m€) | -262 | +7,1 % | -1 022 | +10,9 % |
| Résultat d'exploitation* (en m€) | 51 | +69 | 416 | -234 |
| Marge d'exploitation (%) | 1,6% | +2,2pt | 3,3% | -2,1pt |

*Les résultats 2023 des compagnies aériennes incluaient encore les chiffres de Flying Blue, ayant un impact négatif dans les colonnes de variation

Au quatrième trimestre, le chiffre d'affaires a progressé de 5,4%, porté par une amélioration du coefficient de remplissage et du yield, tandis que la capacité du réseau a augmenté de 1,6%. La hausse des coûts, hors carburant, est restée élevée, en raison notamment de l'impact de la mise en œuvre d'une nouvelle convention collective sur les coûts de personnel, de l'augmentation des coûts de maintenance des équipements, ainsi que d'autres dépenses opérationnelles, incluant le déploiement des sièges Premium Comfort et l'évolution du mix de capacité. La marge opérationnelle s'est améliorée de 2,2 points pour atteindre 1,6%.

Dans le cadre du programme *Back on Track*, lancé en octobre 2024, KLM a annoncé en janvier 2025 la suppression de 250 postes dans les fonctions non opérationnelles. Cette mesure, mise en œuvre à l'échelle de l'entreprise, vise à améliorer la productivité d'au moins 5% et à renforcer la rentabilité. Elle s'inscrit dans un plan d'amélioration de la performance de 450 millions d'euros à court terme.

Sur l'ensemble de l'année, la hausse des coûts a dépassé celle du chiffre d'affaires, entraînant une baisse du résultat d'exploitation de 234 millions d'euros.

Poursuite de la dynamique pour Flying Blue Miles

Flying Blue Miles

| | Quatrième Trimestre | | Annuel | |
|--|---------------------|--------|--------|---------|
| | 2024 | change | 2024 | change |
| Chiffre d'affaires (en m€) | 207 | n.a. | 811 | n.a. |
| <i>Dont Chiffre d'affaires externe (en m€)</i> | 129 | n.a. | 536 | n.a. |
| Résultat d'exploitation (en m€) | 44 | n.a. | 200 | n.a. |
| Marge d'exploitation (%) | 21,3% | n.a. | 24,7% | n.a. |
| Nombre de membres actifs (en m) | | | 8,98 | +13,4 % |

Au quatrième trimestre, Flying Blue a généré un chiffre d'affaires total de 207 millions d'euros, incluant les recettes provenant des compagnies aériennes partenaires ainsi que des partenaires non aériens. La marge opérationnelle s'est établie à 21,3%.

Sur l'ensemble de l'année 2024, Flying Blue a enregistré une croissance de 13% du nombre de membres actifs. La part du chiffre d'affaires de l'activité Passage générée par les membres du programme a progressé de 3 points pour atteindre 52% en 2024. Les recettes issues des partenaires tiers et non aériens ont quant à elles augmenté de 22% par rapport à 2023.

Grâce à l'attraction de nouveaux membres et au développement de partenariats stratégiques, Flying Blue reste une source de revenus et de marge solides et pérennes.

En février 2025 Air France-KLM et American Express ont signé un accord pour la prolongation de 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.

Groupe Air France-KLM

Résultats annuels 2024

Les procédures d'audit ont été effectuées. Leur rapport d'examen est en cours de publication.

La présentation des résultats est disponible sur www.airfranceklm.com le 6 mars 2025 à partir de 7h45 (heure de Paris).

Une conférence téléphonique animée par M. Smith (CEO) et M. Zaat (CFO) aura lieu le 6 mars 2025 à 09h00 (heure de Paris).

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

https://channel.royalcast.com/landingpage/airfranceklm/20250306_1/

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) | Quatrième trimestre | | | Annuel | | |
|--|---------------------|--------------|--------------|---------------|---------------|--------------|
| | 2024 | 2023 | Variation | 2024 | 2023 | Variation |
| Produits des activités ordinaires | 7 878 | 7 407 | 6 % | 31 459 | 30 019 | 5 % |
| Carburant avions | -1 544 | -1 945 | -21 % | -6 907 | -7 305 | -5 % |
| Quotas de CO ₂ | -58 | -64 | -9 % | -249 | -203 | 23 % |
| Affrètements aéronautiques | -117 | -142 | -18 % | -497 | -551 | -10 % |
| Redevances aéronautiques | -503 | -450 | 12 % | -2 048 | -1 908 | 7 % |
| Commissariat | -233 | -211 | 10 % | -919 | -829 | 11 % |
| Achat d'assistance en escale | -498 | -464 | 7 % | -2 032 | -1 856 | 9 % |
| Achats et consommations d'entretien aéronautique | -940 | -718 | 31 % | -3 320 | -2 549 | 30 % |
| Frais commerciaux et de distribution | -250 | -244 | 2 % | -1 060 | -1 029 | 3 % |
| Autres frais | -576 | -530 | 9 % | -2 063 | -1 909 | 8 % |
| Frais de personnel | -2 464 | -2 339 | 5 % | -9 461 | -8 650 | 9 % |
| Impôts et taxes hors impôt sur le résultat | -40 | -32 | 25 % | -176 | -164 | 7 % |
| Production capitalisée | 323 | 308 | 5 % | 1 353 | 1 066 | 27 % |
| Autres produits et charges d'exploitation courants | 25 | 25 | — | 164 | 76 | 116 % |
| EBITDA | 1 003 | 601 | 67 % | 4 244 | 4 208 | 1 % |
| Amortissements, dépréciations et provisions | -607 | -657 | -8 % | -2 643 | -2 496 | 6 % |
| Résultat d'exploitation courant | 396 | -56 | nm | 1 601 | 1 712 | -6 % |
| Cessions de matériels aéronautiques | 12 | -1 | nm | 37 | 32 | 16 % |
| Autres produits et charges non courants | -53 | -79 | -33 % | -172 | -67 | 157 % |
| Résultat des activités opérationnelles | 355 | -136 | nm | 1 466 | 1 677 | -13 % |
| Charges d'intérêts | -160 | -157 | 2 % | -631 | -600 | 5 % |
| Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie | 67 | 77 | -13 % | 303 | 253 | 20 % |
| Coût de l'endettement financier net | -93 | -80 | 16 % | -328 | -347 | -5 % |
| Autres produits et charges financiers | -348 | -27 | nm | -546 | -183 | 198 % |
| Résultat avant impôts des entreprises intégrées | -86 | -243 | -65 % | 592 | 1 147 | -48 % |
| Impôts | 97 | 12 | nm | -84 | -164 | -49 % |
| Résultat net des entreprises intégrées | 11 | -231 | nm | 508 | 983 | -48 % |
| Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence | -32 | — | nm | -19 | 7 | nm |
| Résultat net | -21 | -231 | -91 % | 489 | 990 | -51 % |
| Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle | 42 | 25 | 68 % | 172 | 56 | nm |
| Résultat net : Propriétaires de la société mère | -63 | -256 | -75 % | 317 | 934 | -66 % |

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 décembre 2024 | 31 décembre 2023 |
|---|---------------------|---------------------|
| (en millions d'euros) | | |
| Goodwill | 226 | 224 |
| Immobilisations incorporelles | 1 150 | 1 128 |
| Immobilisations aéronautiques | 12 347 | 11 501 |
| Autres immobilisations corporelles | 1 533 | 1 431 |
| Droits d'utilisation | 7 592 | 5 956 |
| Titres mis en équivalence | 216 | 129 |
| Actifs de retraite | 66 | 45 |
| Autres actifs financiers non courants | 1 369 | 1 262 |
| Actifs financiers dérivés non courants | 195 | 148 |
| Impôts différés | 662 | 698 |
| Autres actifs non courants | 214 | 153 |
| Actif non courant | 25 570 | 22 675 |
| Autres actifs financiers courants | 1 190 | 1 292 |
| Actifs financiers dérivés courants | 249 | 122 |
| Stocks et en-cours | 959 | 853 |
| Créances clients | 2 051 | 2 152 |
| Autres actifs courants | 1 260 | 1 120 |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie | 4 829 | 6 194 |
| Actifs détenus en vue de la vente | 47 | 82 |
| Actif courant | 10 585 | 11 815 |
| Total actif | 36 155 | 34 490 |

| Passif et capitaux propres | 31 décembre 2024 | 31 décembre 2023 |
|--|-----------------------------|-----------------------------|
| (en millions d'euros) | | |
| Capital | 263 | 263 |
| Primes d'émission et de fusion | 7 560 | 7 560 |
| Actions d'autocontrôle | -27 | -25 |
| Titres subordonnés à durée indéterminée | 1 078 | 1 076 |
| Réserves et résultat | -10 638 | -10 925 |
| Capitaux propres - Part attribuable aux propriétaires de la société mère | -1 764 | -2 051 |
| Titres subordonnés à durée indéterminée | 2 530 | 2 524 |
| Réserves et résultat | 33 | 27 |
| Capitaux propres - Participations ne donnant pas le contrôle | 2 563 | 2 551 |
| Capitaux propres | 799 | 500 |
| Provisions retraite | 1 686 | 1 685 |
| Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants | 4 493 | 3 805 |
| Passifs financiers non courants | 7 254 | 7 538 |
| Dettes de loyers non courantes | 4 714 | 3 581 |
| Passifs financiers dérivés non courants | 32 | 56 |
| Impôts différés | 2 | — |
| Autres passifs non courants | 904 | 1 376 |
| Passif non courant | 19 085 | 18 041 |
| Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions courants | 1 181 | 1 079 |
| Passifs financiers courants | 1 692 | 1 664 |
| Dettes de loyers courantes | 982 | 848 |
| Passifs financiers dérivés courants | 137 | 139 |
| Dettes fournisseurs | 2 608 | 2 447 |
| Titres de transport émis et non utilisés | 4 097 | 3 858 |
| Programme de fidélisation | 906 | 899 |
| Autres passifs courants | 4 668 | 5 002 |
| Concours bancaires | — | 13 |
| Passif courant | 16 271 | 15 949 |
| Total capitaux propres et passifs | 36 155 | 34 490 |

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

| Période du 1 janvier au 31 décembre | 2024 | 2023 |
|--|---------------|---------------|
| (en millions d'euros) | | retraité* |
| Résultat net | 489 | 990 |
| Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation | 2 643 | 2 496 |
| Dotations nettes aux provisions financières | 291 | 216 |
| Coût de la dette nette | 328 | 347 |
| Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels | -42 | -63 |
| Résultat sur cessions de filiales et participations | -2 | - |
| Résultats non monétaires sur instruments financiers | 9 | -2 |
| Écart de change non réalisé | 201 | -92 |
| Résultats des sociétés mises en équivalence | 19 | -7 |
| Impôts différés | 53 | 106 |
| Pertes de valeur | — | 1 |
| Autres éléments non monétaires | -14 | 61 |
| Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement | 3 975 | 4 053 |
| Variation du besoin en fonds de roulement | -479 | -447 |
| FLUX DE TRESORERIE LIES A L'EXPLOITATION | 3 496 | 3 606 |
| Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées | -92 | -7 |
| Produits liés à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées | 32 | — |
| Investissements corporels et incorporels | -3 728 | -3 551 |
| Produits de cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles | 678 | 867 |
| Intérêts reçus | 285 | 223 |
| Dividendes reçus | 5 | 3 |
| Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois | 52 | -540 |
| Acquisition de bons de souscription d'actions | — | -12 |
| FLUX DE TRESORERIE LIES AUX OPERATIONS D'INVESTISSEMENT | -2 768 | -3 017 |
| Augmentation de Capital | — | 35 |
| Augmentation de Capital souscrite par les participations ne donnant pas le contrôle | — | 9 |
| Paiements pour acquérir des actions d'autocontrôle | — | -1 |
| Achat d'intérêts minoritaires sans changement de contrôle | -1 | — |
| Émission de titres subordonnés | — | 2 718 |
| Remboursement de titres subordonnés | — | -595 |
| Coupons sur titres subordonnés | -231 | -92 |
| Émission de nouveaux emprunts | 1 609 | 2 094 |
| Remboursement d'emprunts | -1 930 | -3 324 |
| Paiements de dettes de loyers | -891 | -833 |
| Nouveaux prêts | -187 | -335 |
| Remboursement des prêts | 182 | 129 |
| Intérêts payés | -664 | -704 |
| Dividendes versés | -1 | -90 |
| FLUX DE TRESORERIE LIES AUX OPERATIONS DE FINANCEMENT | -2 114 | -989 |
| Effets des variations de change et des reclassements sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants | 34 | -42 |
| Variation de la trésorerie nette | -1 352 | -442 |
| Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture | 6 181 | 6 623 |
| Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture | 4 829 | 6 181 |

* Les chiffres retraités comprennent le changement de présentation et le reclassement des intérêts reçus et payés des flux de trésorerie liés à l'exploitation respectivement vers les flux de trésorerie provenant des activités d'investissement et les flux de trésorerie provenant des activités de financement.

Dettes nettes

| (en millions d'euros) | 31 décembre 2024 | 31 décembre 2023 |
|--|---------------------|---------------------|
| Passifs financiers courants et non courants | 8 946 | 9 202 |
| Dettes de loyers courantes et non courantes | 5 696 | 4 429 |
| Intérêts courus non échus | -138 | -138 |
| Dépôts relatifs aux passifs financiers | -97 | -107 |
| Dépôts relatifs aux dettes de loyers | -98 | -100 |
| Impact des dérivés devise/dettes | -45 | -1 |
| Passifs financiers (I) | 14 264 | 13 285 |
| Trésorerie et équivalent trésorerie | 4 829 | 6 194 |
| Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois | 1 046 | 1 097 |
| Obligations | 1 057 | 966 |
| Concours bancaires courant | - | -13 |
| Liquidités nettes (II) | 6 932 | 8 244 |
| Dettes nettes (I-II) | 7 332 | 5 041 |

Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté

| (en millions d'euros) | Quatrième trimestre | | Annuel | |
|--|---------------------|--------------------|------------|--------------------|
| | 2024 | 2023 retraité * | 2024 | 2023 retraité * |
| Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation | 928 | -272 | 3 496 | 3 606 |
| Investissements corporels et incorporels | -797 | -1 271 | -3 728 | -3 551 |
| Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles | 287 | 591 | 678 | 867 |
| Flux de trésorerie libre d'exploitation | 418 | -952 | 446 | 922 |
| Paiements exceptionnels réalisés/(reçus) (1) | 122 | 123 | 1 095 | 346 |
| Intérêts payés et reçus | -68 | -50 | -379 | -481 |
| Paiements de dettes de loyers | -225 | -208 | -891 | -833 |
| Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté | 247 | -1 087 | 271 | -46 |

* Les chiffres retraités comprennent le changement de présentation et le reclassement des intérêts reçus et payés des flux de trésorerie liés à l'exploitation respectivement vers les flux de trésorerie provenant des activités d'investissement et les flux de trésorerie provenant des activités de financement.

(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 déc 2024 | 30 sept 2024 | 30 juin 2024 | 31 mars 2024 | 31 déc 2023 | 30 sept 2023 retraité ⁽¹⁾ | 30 juin 2023 retraité ⁽¹⁾ | 31 mars 2023 retraité ⁽¹⁾ |
|---|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|--|--|--|
| Écart d'acquisition et immobilisations incorporelles | 1 375 | 1 356 | 1 354 | 1 349 | 1 352 | 1 331 | 1 339 | 1 351 |
| Immobilisations aéronautiques | 12 347 | 12 607 | 12 197 | 11 646 | 11 501 | 11 296 | 10 957 | 10 954 |
| Autres immobilisations corporelles | 1 533 | 1 500 | 1 456 | 1 438 | 1 431 | 1 379 | 1 389 | 1 372 |
| Droits d'utilisation | 7 592 | 6 652 | 6 479 | 5 902 | 5 956 | 5 596 | 5 480 | 5 304 |
| Titres mis en équivalence | 216 | 240 | 134 | 134 | 129 | 127 | 121 | 122 |
| Autres actifs financiers, hors titres disponibles à la vente, valeurs mobilières de placement, ICNE et dépôts liés aux dettes financières | 195 | 218 | 211 | 214 | 219 | 191 | 190 | 169 |
| Provisions, hors retraites, litige cargo et restructuration | -5 224 | -4 553 | -4 700 | -4 523 | -4 346 | -4 481 | -4 248 | -4 255 |
| Fonds de roulement ⁽²⁾ | -7 468 | -7 422 | -8 222 | -8 284 | -6 981 | -7 804 | -8 917 | -8 696 |
| Capitaux employés sur le bilan | 10 566 | 10 598 | 8 909 | 7 876 | 9 261 | 7 635 | 6 311 | 6 321 |
| Capitaux employés moyens (A) | | 9 487 | | | | 7 382 | | |
| Résultat d'exploitation courant | | 1 601 | | | | 1 712 | | |
| Dividendes reçus | | -1 | | | | -1 | | |
| Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence | | -19 | | | | 7 | | |
| (Charge)/produit d'impôt normatif | | -408 | | | | -444 | | |
| Résultat ajusté après impôt (B) | | 1 173 | | | | 1 274 | | |
| ROCE sur 12 mois glissants (B/A) | | 12,4 % | | | | 17,3 % | | |

(1) Par rapport aux périodes précédentes, le fonds de roulement a été retraité pour exclure le report des charges sociales et fiscales accordées suite au Covid

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

Coût unitaire au SKO

| | Quatrième trimestre | | Annuel | |
|--|---------------------|--------------|---------------|---------------|
| | 2024 | 2023 | 2024 | 2023 |
| Coût d'exploitation total (en m€) | 7 481 | 7 463 | 29 859 | 28 306 |
| Quotas de CO ₂ (en m€) | -58 | -64 | -249 | -203 |
| Total autres chiffre d'affaires (en m€) | -868 | -807 | -3 190 | -2 770 |
| Coût net (en m€) | 6 555 | 6 591 | 26 420 | 25 334 |
| Capacités produites exprimées en SKO | 78 775 | 77 082 | 320 678 | 309 563 |
| Coût net à l'SKO (en centimes d'€ par SKO) | 8,32 | 8,55 | 8,24 | 8,18 |
| Variation brute | | -2,7 % | | 0,7 % |
| Effet change sur les coûts nets (en m€) | | -11 | | -15 |
| Variation à change constant | | -2,5 % | | 0,7 % |
| Effet prix du carburant (en m€) | | -416 | | -624 |
| Coût unitaire à l'SKO à change et prix du carburant constants (en centimes d'€ par SKO) | 8,32 | 8,00 | 8,24 | 7,98 |
| Variation à change et prix du carburant constants et hors ETS | | 4,0 % | | 3,2 % |

Coût unitaire au SKO hors prix du carburant et ETS vs T4 2023 : +5,5% et vs FY 2023 : +4,5%

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

Flotte du Groupe au 31 décembre 2024

| Type d'appareil | AF (dont HOP) ^a | KL (dont KLC & MP) ⁴ | Transavia | Propriété | Crédit-bail | Location | Total | En exploit. | Ecart vs 31/12/23 |
|-----------------------------|----------------------------|---------------------------------|-----------|-----------|-------------|----------|-------|-------------|-------------------|
| B777-300 | 43 | 16 | | 21 | 14 | 24 | 59 | 59 | |
| sssssB777-200 | 18 | 15 | | 28 | 2 | 3 | 33 | 33 | |
| B787-9 | 10 | 13 | | 4 | 7 | 12 | 23 | 23 | |
| B787-10 | | 11 | | 2 | 9 | | 11 | 11 | 1 |
| A380-800 | 2 | | | 1 | | 1 | 2 | | |
| A350-900 | 35 | | | 3 | 12 | 20 | 35 | 35 | 9 |
| A330-300 | | 5 | | | | 5 | 5 | 5 | |
| A330-200 | 12 | 6 | | 12 | | 6 | 18 | 17 | -4 |
| Total Long-courrier | 120 | 66 | 0 | 71 | 44 | 71 | 186 | 183 | 6 |
| B737-900 | | 5 | | 5 | | | 5 | 5 | |
| B737-800 | | 31 | 109 | 36 | 8 | 96 | 140 | 139 | -2 |
| B737-700 | | 6 | | 6 | | | 6 | 6 | -4 |
| A321NEO | | 4 | 7 | 3 | 1 | 7 | 11 | 11 | 10 |
| A321 | 15 | | | 8 | | 7 | 15 | 14 | -1 |
| A320 | 36 | | | 4 | 3 | 29 | 36 | 36 | -1 |
| A320NEO | | | 10 | | | 10 | 10 | 10 | 10 |
| A319 | 10 | | | 6 | | 4 | 10 | 10 | -3 |
| A318 | 6 | | | 4 | | 2 | 6 | 6 | |
| A220-300 | 41 | | | 22 | 5 | 14 | 41 | 41 | 9 |
| Total Moyen-courrier | 108 | 46 | 126 | 94 | 17 | 169 | 280 | 278 | 18 |
| Canadair Jet 1000 | | | | | | | | | |
| Embraer 195 | | 22 | | | | 22 | 22 | 18 | |
| Embraer 190 | 23 | 27 | | 17 | 4 | 29 | 50 | 49 | -1 |
| Embraer 175 | | 17 | | 3 | 14 | | 17 | 17 | |
| Embraer 170 | 13 | | | 10 | | 3 | 13 | 13 | |
| Total Régional | 36 | 66 | 0 | 30 | 18 | 54 | 102 | 97 | -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 | 266 | 182 | 126 | 199 | 79 | 296 | 574 | 564 | 23 |

^a Hors Transavia

TRAFIC 2024

Activité réseaux passage

| Total activité réseaux passage | Quatrième trimestre | | | Annuel | | |
|--|---------------------|--------|-----------|---------|---------|-----------|
| | 2024 | 2023 | variation | 2024 | 2023 | variation |
| Passagers transportés (milliers) | 18 490 | 17 736 | +4,3 % | 74 751 | 72 101 | +3,7 % |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 59 883 | 57 556 | +4,0 % | 240 627 | 232 334 | +3,6 % |
| Siège kilomètre offert (m de SKO) | 68 405 | 67 373 | +1,5 % | 274 675 | 267 062 | +2,9 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 87,5 % | 85,4 % | +2,1pt | 87,6 % | 87,0 % | +0,6pt |
| Long-Courrier | | | | | | |
| Passagers transportés (milliers) | 6 616 | 6 407 | +3,3 % | 26 525 | 25 652 | +3,4 % |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 49 743 | 47 991 | +3,7 % | 198 401 | 191 386 | +3,7 % |
| Siège kilomètre offert (m de SKO) | 56 347 | 55 661 | +1,2 % | 224 478 | 217 865 | +3,0 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 88,3 % | 86,2 % | 2,1pt | 88,4 % | 87,8 % | +0,5pt |
| Amérique du nord | | | | | | |
| Passagers transportés (milliers) | 2 304 | 2 217 | +3,9 % | 9 671 | 9 192 | +5,2 % |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 16 420 | 15 713 | +4,5 % | 68 576 | 65 290 | +5,0 % |
| Siège kilomètre offert (m de SKO) | 18 535 | 18 297 | +1,3 % | 77 996 | 74 668 | +4,5 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 88,6 % | 85,9 % | +2,7pt | 87,9 % | 87,4 % | +0,5pt |
| Amérique latine | | | | | | |
| Passagers transportés (milliers) | 901 | 850 | +6,0 % | 3 444 | 3 480 | -1,0 % |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 8 441 | 8 047 | +4,9 % | 32 609 | 33 025 | -1,3 % |
| Siège kilomètre offert (m de SKO) | 9 317 | 9 059 | +2,8 % | 36 027 | 36 535 | -1,4 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 90,6 % | 88,8 % | +1,8pt | 90,5 % | 90,4 % | +0,1pt |
| Asie / Moyen Orient | | | | | | |
| Passagers transportés (milliers) | 1 516 | 1 463 | +3,6 % | 6 046 | 5 341 | +13,2 % |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 12 086 | 11 516 | +4,9 % | 48 013 | 41 762 | +15,0 % |
| Siège kilomètre offert (m de SKO) | 13 806 | 13 518 | +2,1 % | 54 352 | 47 925 | +13,4 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 87,5 % | 85,2 % | +2,4pt | 88,3 % | 87,1 % | +1,2pt |
| Afrique | | | | | | |
| Passagers transportés (milliers) | 1 022 | 1 020 | +0,2 % | 3 983 | 4 144 | -3,9 % |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 6 350 | 6 370 | -0,3 % | 24 614 | 25 547 | -3,7 % |
| Siège kilomètre offert (m de SKO) | 7 356 | 7 527 | -2,3 % | 28 482 | 29 804 | -4,4 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 86,3 % | 84,6 % | 1,7pt | 86,4 % | 85,7 % | +0,7pt |
| Caraïbes-Océan Indien | | | | | | |
| Passagers transportés (milliers) | 871 | 856 | +1,8 % | 3 381 | 3 495 | -3,3 % |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 6 445 | 6 345 | +1,6 % | 24 588 | 25 762 | -4,6 % |
| Siège kilomètre offert (m de SKO) | 7 333 | 7 260 | +1,0 % | 27 621 | 28 933 | -4,5 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 87,9 % | 87,4 % | +0,5pt | 89,0 % | 89,0 % | -pt |
| Court et Moyen-Courrier | | | | | | |
| Passagers transportés (milliers) | 11 875 | 11 329 | +4,8 % | 48 227 | 46 450 | +3,8 % |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 10 140 | 9 565 | +6,0 % | 42 226 | 40 948 | +3,1 % |
| Siège kilomètre offert (m de SKO) | 12 058 | 11 712 | +3,0 % | 50 197 | 49 197 | +2,0 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 84,1 % | 81,7 % | +2,4pt | 84,1 % | 83,2 % | +0,9pt |

Activité Transavia

| Transavia | Quatrième trimestre | | | Annuel | | |
|--|---------------------|--------|-----------|--------|--------|-----------|
| | 2024 | 2023 | variation | 2024 | 2023 | variation |
| Passagers transportés (milliers) | 4 996 | 4 611 | +8,3 % | 23 205 | 21 464 | +8,1 % |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 8 928 | 8 163 | +9,4 % | 40 753 | 37 800 | +7,8 % |
| Siège kilomètre offert (m de SKO) | 10 358 | 9 692 | +6,9 % | 45 949 | 42 445 | +8,3 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 86,2 % | 84,2 % | +2,0pt | 88,7 % | 89,1 % | -0,4pt |

Activité totale Groupe passage

| Total Groupe | Quatrième trimestre | | | Annuel | | |
|--|---------------------|--------|-----------|---------|---------|-----------|
| | 2024 | 2023 | variation | 2024 | 2023 | variation |
| Passagers transportés (milliers) | 23 486 | 22 347 | +5,1 % | 97 955 | 93 566 | +4,7 % |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 68 811 | 65 719 | +4,7 % | 281 380 | 270 134 | +4,2 % |
| Siège kilomètre offert (m de SKO) | 78 763 | 77 065 | +2,2 % | 320 624 | 309 507 | +3,6 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 87,4 % | 85,3 % | 2,1pt | 87,8 % | 87,3 % | +0,5pt |

Activité Cargo

| Total Groupe | Quatrième trimestre | | | Annuel | | |
|--|---------------------|--------|-----------|--------|--------|-----------|
| | 2024 | 2023 | variation | 2024 | 2023 | variation |
| Tonne kilomètre transportée (m de TKT) | 1 893 | 1 772 | +6,8 % | 6 829 | 6 551 | +4,2 % |
| Tonne kilomètre offerte (m de TKO) | 3 605 | 3 578 | +0,8 % | 14 330 | 14 079 | +1,8 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 52,5 % | 49,5 % | +3,0pt | 47,7 % | 46,5 % | +1,1pt |

Air France

| Total activité réseaux passage | Quatrième trimestre | | | Annuel | | |
|--|---------------------|--------|-----------|---------|---------|-----------|
| | 2024 | 2023 | variation | 2024 | 2023 | variation |
| Passagers transportés (milliers) | 10 242 | 10 025 | +2,2 % | 41 744 | 41 770 | -0,1 % |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 36 021 | 34 609 | +4,1 % | 144 986 | 139 682 | +3,8 % |
| Siège kilomètre offert (m de SKO) | 41 261 | 40 652 | +1,5 % | 166 260 | 160 725 | +3,4 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 87,3 % | 85,1 % | +2,2pt | 87,2 % | 86,9 % | +0,3pt |
| Long courrier | | | | | | |
| Passagers transportés (milliers) | 4 167 | 4 026 | +3,5 % | 16 792 | 15 993 | +5,0 % |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 30 782 | 29 500 | +4,3 % | 122 731 | 116 500 | +5,3 % |
| Siège kilomètre offert (m de SKO) | 34 981 | 34 407 | +1,7 % | 139 609 | 132 924 | +5,0 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 88,0 % | 85,7 % | +2,3pt | 87,9 % | 87,6 % | +0,3pt |
| Court et moyen-courrier | | | | | | |
| Passagers transportés (milliers) | 6 076 | 5 999 | +1,3 % | 24 954 | 25 777 | -3,2 % |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 5 239 | 5 109 | +2,5 % | 22 255 | 23 182 | -4,0 % |
| Siège kilomètre offert (m de SKO) | 6 280 | 6 245 | +0,6 % | 26 651 | 27 801 | -4,1 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 83,4 % | 81,8 % | +1,6pt | 83,5 % | 83,4 % | +0,1pt |
| Activité Cargo | | | | | | |
| Tonne kilomètre transportée (m de TKT) | 994 | 910 | +9,2 % | 3 438 | 3 307 | +3,9 % |
| Tonne kilomètre offerte (m de TKO) | 2 067 | 2 052 | +0,7 % | 8 277 | 7 992 | +3,6 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 48,1 % | 44,3 % | +3,7pt | 41,5 % | 41,4 % | +0,2pt |

KLM

| Total activité réseaux passage | Quatrième trimestre | | | Annuel | | |
|--|---------------------|--------|-----------|---------|---------|-----------|
| | 2024 | 2023 | variation | 2024 | 2023 | variation |
| Passagers transportés (milliers) | 8 247 | 7 711 | +7,0 % | 33 007 | 30 332 | +8,8 % |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 23 863 | 22 947 | +4,0 % | 95 640 | 92 652 | +3,2 % |
| Siège kilomètre offert (m de SKO) | 27 144 | 26 722 | +1,6 % | 108 415 | 106 336 | +2,0 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 87,9 % | 85,9 % | +2,0pt | 88,2 % | 87,1 % | +1,1pt |
| Long-courrier | | | | | | |
| Passagers transportés (milliers) | 2 448 | 2 381 | +2,8 % | 9 734 | 9 659 | +0,8 % |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 18 961 | 18 490 | +2,5 % | 75 669 | 74 885 | +1,0 % |
| Siège kilomètre offert (m de SKO) | 21 367 | 21 254 | +0,5 % | 84 869 | 84 940 | -0,1 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 88,7 % | 87,0 % | +1,7pt | 89,2 % | 88,2 % | +1,0pt |
| Court et Moyen-courrier | | | | | | |
| Passagers transportés (milliers) | 5 799 | 5 330 | +8,8 % | 23 273 | 20 673 | +12,6 % |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 4 901 | 4 456 | +10,0 % | 19 971 | 17 766 | +12,4 % |
| Siège kilomètre offert (m de SKO) | 5 777 | 5 468 | +5,7 % | 23 546 | 21 396 | +10,0 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 84,8 % | 81,5 % | +3,3pt | 84,8 % | 83,0 % | +1,8pt |
| Activité Cargo | | | | | | |
| Tonne kilomètre transportée (m de TKT) | 900 | 862 | +4,3 % | 3 391 | 3 244 | +4,5 % |
| Tonne kilomètre offerte (m de TKO) | 1 539 | 1 526 | +0,8 % | 6 052 | 6 087 | -0,6 % |
| Coefficient d'occupation (%) | 58,5 % | 56,5 % | +2,0pt | 56,0 % | 53,3 % | +2,7pt |