

## DEUXIEME TRIMESTRE 2025

31 Juillet 2025

---

### Poursuite de l'amélioration du résultat d'exploitation au T2, porté à 736 millions d'euros. Forte progression de la marge à 8,7%

---

- Chiffre d'affaires en hausse de 6,2% par rapport à l'année précédente à 8,4 milliards d'euros, porté par l'ensemble des activités du Groupe.
- Résultat d'exploitation à 736 millions d'euros, soit **une amélioration de 223 millions d'euros par rapport à l'année précédente** (y compris l'impact lié aux Jeux Olympiques de 40 millions d'euros). Marge à 8,7%.
- **Recettes unitaires à change constant en hausse de +2,4% portées par le réseau passages et Transavia**, tandis que la capacité a progressé de 4,2% et que le prix du carburant après couverture a reculé de 11%.
- Coût unitaire en hausse de +2,7% par rapport au T2 2024 en raison de l'augmentation des redevances aéroportuaires et du contrôle de trafic aérien (Schiphol : +41%), de coûts liés à la maintenance (incluant l'impact positif d'un élément ponctuel l'an dernier), de la premiumisation de la cabine, de l'inflation. Ces coûts sont partiellement compensés par des gains de productivité.
- **Cash-flow d'exploitation libre ajusté récurrent positif à 0,7 milliard d'euros au S1**, en hausse de près de 0,6 milliard d'euros par rapport à l'année précédente.
- **Levier d'endettement (ratio dette nette/ EBITDA courant) à 1,5x.**
- **Liquidités solides à 9,4 milliards d'euros** à fin juin 2025.
- **Poursuite du renouvellement de la flotte, avec 30 % d'avions de nouvelle génération**, en hausse de 7 points sur un an.

#### Perspectives 2025 reconfirmées

Pour 2025, le Groupe garde une approche agile compte tenu de l'incertitude actuelle et prévoit :

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

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

*"Air France-KLM a réalisé un deuxième trimestre solide, avec une croissance du chiffre d'affaires et une amélioration des marges, reflétant la robustesse de notre réseau diversifié et l'exécution rigoureuse de notre stratégie. Nous poursuivons notre montée en gamme, repoussant les limites du voyage d'exception grâce à des produits et services améliorés, tout en avançant dans le renouvellement de notre flotte avec des appareils de nouvelle génération, dans le cadre de nos engagements en matière de durabilité. En parallèle, nous renforçons notre connectivité mondiale à travers des partenariats clés et des coentreprises dans des zones stratégiques, et, début juillet, nous avons initié les procédures pour prendre une participation majoritaire dans SAS. Il s'agit d'une étape majeure pour renforcer notre position en Europe du Nord et étendre la portée de notre réseau. Bien que l'environnement externe reste complexe, Air France-KLM continue de faire preuve de résilience et est bien positionné pour atteindre ses objectifs. Je tiens à remercier l'ensemble de nos équipes pour leur engagement constant qui rend cette performance possible."*

Solide performance de la recette unitaire Groupe

	Deuxième Trimestre			Premier Semestre		
	2025	variation	variation change constant	2025	variation	variation change constant
Passagers Groupe (milliers)	27 258	+5,9%		49 067	+5,3%	
Capacité Groupe (millions de SKO)	84 777	+4,2%		160 294	+4,0%	
Trafic (millions de PKT)	74 396	+4,2%		139 349	+3,8%	
Coefficient de remplissage Passage Groupe	87,8 %	+0,0pt		86,9%	-0,2pt	
Recette unitaire Passage au SKO (€ cts)	8,46	+2,0%	+2,5%	8,08	+2,2%	+2,4%

	Deuxième Trimestre			Premier Semestre		
	2025	variation	variation change constant	2025	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires (m€)	8 443	+6,2%	+7,0%	15 608	+6,9%	+6,9%
Résultat d'exploitation (m€)	736	+223	+191	409	+385	+407
Marge d'exploitation (%)	8,7 %	+2,3pt	+1,8pt	2,6%	+2,5pt	+2,6pt
Résultat net (m€)	649	+484		401	+715	
Recette unitaire Groupe au SKO (cts€)	9,02	+1,7%	+2,4%	8,70	+2,5%	+2,6%
Coût unitaire Groupe à carburant, change constants et hors ETS	8,06		+2,7%	8,35		+2,4%

	30 juin 2025	30 juin 2024
Cash flow d'exploitation libre (m€)	1 285	-44
Cash flow d'exploitation libre ajusté récurrent* (m€)	723	134

\*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

	30 juin 2025	31 décembre 2024
Dette Nette (m€)	7 135	7 332
EBITDA courant sur les 12 derniers mois (m€)	4 765	4 244
Ratio de dette nette / EBITDA courant	1,5x	1,7x

## **Résultat d'exploitation en hausse porté par l'amélioration de la recette unitaire et la baisse du prix du carburant**

Au deuxième trimestre, Air France-KLM a accueilli 27,3 millions de passagers, soit 5,9% de plus que l'année précédente. La capacité et le trafic ont augmenté de 4,2%, conduisant à un taux de remplissage relativement stable à 87,8%.

La recette unitaire au SKO du Groupe a augmenté de +2,4% à taux de change constant par rapport à l'année précédente, grâce à une forte performance du yield pour les activités Réseaux (Passage et cargo) et Transavia.

Les yields du réseau passage ont été très solides, en particulier sur l'Atlantique Nord, malgré les tensions autour des droits de douane et ont également progressé en Asie & Moyen-Orient, en 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 +2,6 % à taux de change constant.

Le résultat d'exploitation a enregistré une hausse de 223 millions d'euros par rapport à l'année précédente, s'établissant à 736 millions d'euros, avec une marge à 8,7%. Cette performance est le fruit d'une augmentation des recettes unitaires du réseau Passage, du Cargo et de Transavia (176 millions d'euros), tandis que le coût unitaire, carburant compris, est resté globalement stable.

Le coût unitaire a augmenté de 2,7% au deuxième trimestre en raison des éléments suivants :

- +0,3% lié à la génération de recette unitaire :
  - Premiumisation de la cabine, dont une contribution significative de la Premium Comfort chez KLM (+0,7%)
- +1,1% principalement dû à l'augmentation des charges liées au contrôle du trafic aérien et des redevances aéroportuaires et, notamment en raison de la hausse de 41 % des redevances aéroportuaires à Schiphol
- +1,3% de coûts liés :
  - à la hausse de 1,4% du coût du travail du fait des augmentations salariales
  - -1,0% de gain de productivité
  - +0,9%, principalement en raison de la hausse des coûts de maintenance chez KLM (y compris un effet positif ponctuel l'an dernier) et de l'augmentation des compensations clients (liées à l'immobilisation de sept B787 chez KLM en mai et chez Transavia France)

## **Trésorerie**

Au deuxième trimestre, Air France-KLM, Air France et KLM ont prolongé leurs lignes de crédit renouvelables (RCF) jusqu'en 2029. Le montant total des RCF du Groupe, actuellement non tirées, reste à 2,4 milliards d'euros. Grâce à cette opération, Air France-KLM, Air France et KLM allongent la maturité moyenne de leurs ressources disponibles, conformément à la politique de gestion prudente de la liquidité du Groupe.

Au premier semestre, le Groupe a enregistré un cash-flow d'exploitation positif de 1 285 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 244 millions d'euros. Les dépenses d'investissement nettes se sont élevées à 1 742 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 723 millions d'euros, en hausse de 589 millions d'euros par rapport à l'année précédente.

## Groupe Air France-KLM

### Deuxième Trimestre 2025

Le cash-flow d'exploitation libre s'est établi à 1,3 milliard d'euros, partiellement compensé par près de 1,2 milliard d'euros de nouvelle dette de location ou de modification de contrats existants, liée au renouvellement de la flotte et à l'extension des locations actuelles pour couvrir les retards de livraison. En conséquence la dette nette s'est réduite à 7,1 milliards d'euros, en baisse de 197 millions d'euros

Au cours du deuxième trimestre, le Groupe a émis 0,5 milliard d'euros de nouvelles obligations hybrides, contribuant à la baisse de la dette nette. Cet effet positif a toutefois été neutralisé par le reclassement de la dette hybride souscrite auprès d'Apollo, adossée aux moteurs de rechange, du poste fonds propres vers la dette pour un montant équivalent.

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

Le niveau de liquidités est resté élevé et supérieur au niveau cible de 6 à 8 milliards d'euros. A fin juin 2025, les liquidités se sont élevées à 9,4 milliards d'euros, stables par rapport à fin décembre 2024.

Au cours du premier semestre 2025 le Groupe a réalisé les opérations suivantes :

- Le remboursement en janvier du solde de 515,2 millions d'euros du montant nominal des obligations de 750 millions d'euros à 1,875%, arrivant à échéance le 16 janvier 2025 (ISIN : FR0014477254). Ce remboursement, réalisé avec les liquidités du Groupe, témoigne de la robustesse de sa position financière.
- L'émission réussie en mai de 500 millions d'euros d'obligations hybrides, sursouscrite 3,5 fois, a été réalisée avec un coupon fixe annuel de 5,75% (rendement de 5,875%) jusqu'à la première date de révision. Ces obligations hybrides, perpétuelles et profondément subordonnées, ont été notées BB par Fitch et B+ par S&P, et sont comptabilisées en fonds propres à hauteur de 50% auprès des deux agences de notation.

Le produit net de l'émission des Obligations Hybrides sera affecté aux besoins de financement généraux de la Société, y compris le refinancement potentiel d'instruments subordonnés existants au sein du Groupe. Cette opération permet au Groupe de simplifier son bilan, d'optimiser son coût de financement tout en conservant une flexibilité financière. La stratégie du Groupe est de réduire le stock d'instruments subordonnés inscrits au bilan.

En juillet (après la clôture du deuxième trimestre), Air France-KLM a procédé au remboursement intégral des obligations perpétuelles d'un montant de 500 millions d'euros émises en juillet 2022 par une entité opérationnelle d'Air France, détentrice d'un portefeuille de moteurs de rechange dédiés aux activités d'ingénierie et de maintenance de la compagnie. Ces obligations avaient été entièrement souscrites par des entités affiliées à Apollo.

Cette opération, réalisée il y a trois ans, avait accompagné le retour d'Air France-KLM à des capitaux propres IFRS positifs. Le Groupe remercie Apollo pour la qualité du partenariat tout au long de cette période.

### Mise à jour des notations de crédit

- Fitch a confirmé la note d'Air France-KLM à « BBB- ».
- S&P a confirmé, le 14 juillet, la note « BB+ » d'Air France-KLM, tout en maintenant une perspective stable.

### Perspectives 2025 reconfirmées

Pour 2025, le Groupe garde une approche agile compte tenu de l'incertitude actuelle et 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**<sup>1</sup> à un chiffre bas par rapport à 2024
- Des **dépenses d'investissements nettes** comprises entre 3,2 et 3,4 milliards d'euros
- Un **levier d'endettement** (dette nette/EBITDA) compris entre 1,5x et 2,0x

### Développement durable

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

	30 juin 2025	30 juin 2024	Variation
Flotte de nouvelle génération <sup>2</sup>	30%	23%	+7,0pt
Émissions GES : gCO <sub>2</sub> eq/TKT (tonne kilomètre transportée) <sup>3</sup>	924	938	-1,5%

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

À fin juin 2025, la part des avions de nouvelle génération dans la flotte du Groupe était de 30%. Le Groupe prévoit d'atteindre jusqu'à 80% d'avions de nouvelle génération dans sa flotte à horizon 2030.

### SAF

Le Groupe Air France-KLM travaille à accroître la demande et l'utilisation de SAF dans le monde entier.

<sup>1</sup> à prix de carburant et change constants et hors ETS

<sup>2</sup> Flotte de nouvelle génération / Flotte en opération

<sup>3</sup> Les données ne font l'objet d'aucune vérification externe et sont basées sur les meilleures estimations

Le 23 avril 2025, la **remise des prix de l'appel à projets Carb Aéro** s'est tenue au siège d'Air France à Paris-Charles de Gaulle. Cette initiative, partie intégrante du programme d'investissement France 2030, vise à soutenir l'émergence d'une filière d'e-SAF (carburant aérien synthétique de substitution compatible avec les carburants fossiles conventionnels), une technologie clé pour atteindre les objectifs de décarbonation du secteur. En tant que Groupe aérien pleinement engagé dans la décarbonation de son industrie, Air France-KLM a partagé sa fierté d'accueillir cet événement et de soutenir le développement d'un écosystème industriel de production de carburants durables en France, au service de la souveraineté énergétique et de la compétitivité du pays.

En juin 2025, à l'occasion du Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace, Air France a signé le **volet SAF du contrat de filière des Nouveaux Systèmes Énergétiques** avec l'État et les industriels. En la présence de M. Eric Lombard (ministre de l'Économie, des Finances et de la Souveraineté industrielle et numérique), de M. Marc Ferracci (ministre chargé de l'industrie et de l'énergie) et de M. Philippe Tabarot (ministre chargé des transports), les signataires ont identifié quatre objectifs principaux :

- Fixer des cibles nationales de production et consommation de SAF d'ici 2030 et au-delà ;
- Développer des modèles de financement compétitifs à l'échelle française et européenne
- Soutenir l'industrialisation des projets SAF et sécuriser leur rentabilité
- Lancer les premiers projets de production de bio-SAF avancés et e-SAF avant 2030.

En parallèle, le Groupe Air France-KLM a également conclu un accord avec Airbus, permettant aux collaborateurs du constructeur de réduire l'empreinte carbone de leurs déplacements professionnels en soutenant la production de carburant d'aviation durable (SAF). Cet engagement volontaire s'inscrit dans le cadre du programme « SAF Corporate » d'Air France-KLM, et vise à développer une offre transparente, traçable et contrôlée.

### **Émissions des GES (gaz à effet de serre) par TKT (tonne kilomètre transportée)**

À fin juin 2025, la performance d'intensité GES est de 924 gCO<sub>2</sub>eq/TKT<sup>1</sup>, ce qui représente une baisse de 1.5% par rapport à fin juin 2024.

Air France-KLM et ses compagnies aériennes doivent faire face à des vents contraires dans l'amélioration de leur intensité GES, 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 leur 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.

Compte tenu des vents contraires mentionnés ci-dessus, il est peu probable que les objectifs 2025 de l'obligation liée au développement durable soient atteints.

---

<sup>1</sup> Les données ne font l'objet d'aucune vérification externe et sont basées sur les meilleures estimations

### Événements postérieurs au trimestre

#### **Air France-KLM va entamer le processus en vue d'une prise de participation majoritaire dans le capital de SAS**

Le 4 juillet 2025, Air France-KLM a annoncé qu'il allait entamer un processus visant à prendre une participation majoritaire dans le capital de SAS. Le Groupe détient actuellement 19,9 % du capital de la compagnie scandinave et a initié à l'été 2024 une coopération commerciale entre SAS, Air France et KLM, reposant sur des accords élargis de partage de codes et de commercialisation *interline*. Cette coopération a été renforcée par l'entrée de SAS dans l'alliance SkyTeam.

Sous réserve de la satisfaction de l'ensemble des conditions requises, Air France-KLM procéderait à l'acquisition de l'ensemble des parts détenues par Castlelake et Lind Invest, portant ainsi sa propre participation dans SAS à 60,5 %. L'État danois conserverait sa participation de 26,4 % dans SAS ainsi que ses sièges au sein du Conseil d'administration.

La valeur de l'investissement envisagé par Air France-KLM dans SAS serait déterminée au moment de la finalisation de l'opération, sur la base des dernières performances financières de SAS – incluant l'EBITDA et la dette nette. Cette opération serait alignée avec les perspectives financières du Groupe à moyen terme.

## Revue d'activité

## Résultat Réseaux

Réseaux	Deuxième Trimestre			Premier Semestre		
	2025	variation	variation change constant	2025	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires Réseaux (m€)	6 671	+4,8%		12 436	+5,8%	
<i>Chiffre d'affaires Passage</i>	6 197	+5,0%		11 441	+5,4%	
<i>Chiffre d'affaires Cargo</i>	473	+2,5%		994	+10,1%	
<b>Chiffre d'affaires total (m€)</b>	<b>6 937</b>	<b>+4,6 %</b>		<b>12 979</b>	<b>+5,6%</b>	
Frais de personnel (m€)	-1 738	+3,9%		-3 431	+4,6%	
Carburant avions hors ETS (m€)	-1 395	-12,3%		-2 833	-9,0%	
Autres charges d'exploitation (m€)	-2 628	+8,5%		-5 201	+8,0%	
Dépréciations & Amortissements (m€)	-510	+1,8%		-1 041	+4,3%	
<b>Résultat d'exploitation (m€)</b>	<b>666</b>	<b>+221</b>	<b>+190</b>	<b>474</b>	<b>+384</b>	<b>+407</b>
Marge d'exploitation (%)	9,6 %	+2,9pt		3,7%	+2,9pt	

Le chiffre d'affaires total a augmenté de +4,6% par rapport au deuxième trimestre 2024, s'établissant à 6 937 millions d'euros. Le résultat d'exploitation s'est élevé à 666 millions d'euros, soit 190 millions d'euros de plus que l'année précédente à taux de change constant, grâce à une baisse du prix du carburant et des revenus plus élevés.

Au total, la marge d'exploitation s'est établie à 9,6%, en hausse de 2,9 points par rapport à 2024.

### Le réseau Passage affiche une solide performance au deuxième trimestre, portée par le dynamisme des cabines Premium et la progression du yield

Réseaux passage	Deuxième Trimestre			Premier Semestre		
	2025	variation	variation change constant	2025	variation	variation change constant
Passagers (en milliers)	19 752	+3,4%		36 989	+3,4%	
Capacité (millions de SKO)	70 511	+2,8%		136 421	+2,7%	
Trafic (millions de PKT)	61 621	+2,9%		118 267	+2,6%	
Coefficient de remplissage	87,4%	+0,0pt		86,7%	-0,1pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	6 362	+4,6 %	+5,2 %	11 778	+5,4%	+5,5%
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	6 197	+5,0 %	+5,7 %	11 441	+5,4%	+5,6%
Recette unitaire au SKO (cts €)	8,79	+2,1 %	+2,8 %	8,39	+2,6%	+2,8%

Au cours du deuxième trimestre 2025, la capacité en Sièges-Kilomètres Offerts (SKO) a augmenté de 2,8% par rapport à l'année précédente. La croissance du trafic de +2,9% a conduit à un coefficient de remplissage globalement stable à 87,4 %. Le yield corrigé des effets de change a affiché une solide performance avec une hausse de 2,8%.

## Groupe Air France-KLM

### Deuxième Trimestre 2025

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

#### **Atlantique Nord**

Malgré une croissance de capacité de 5%, la recette unitaire a progressé de 5%, soutenue par la bonne dynamique du yield dans les cabines premium, tandis que le yield en cabine economy a reculé par rapport à l'an dernier. La performance de juin a été impactée par le conflit au Moyen-Orient.

#### **Amérique latine**

La recette unitaire a progressé, portée par un yield solide (+6,1%), tandis que le coefficient de remplissage s'est légèrement amélioré pour atteindre 91% et que la capacité a augmenté de 5,6%.

#### **Asie et Moyen-Orient**

La croissance a été principalement portée par l'Asie, tandis que la capacité vers le Moyen-Orient a été impactée par les tensions géopolitiques. Excellente performance sur le Japon, la Corée et l'Asie du Sud-Est. La recette unitaire dans la région a progressé de 6 %, soutenue par une forte dynamique de yield, tandis que le coefficient de remplissage est resté stable à 89%.

#### **Caraïbes et Océan Indien**

Une forte augmentation de la capacité à l'échelle du secteur (Air France-KLM : +5%) a conduit à un environnement tarifaire plus concurrentiel, entraînant une baisse de 2% de la recette unitaire.

#### **Afrique**

La capacité, le coefficient de remplissage et le yield sont restés globalement stables d'une année sur l'autre.

#### **Court et moyen-courrier**

Globalement, la capacité a augmenté de 5%, avec un coefficient de remplissage globalement stable à 85 % et un yield inchangé. Les efforts ont porté sur la stimulation du trafic local et des volumes afin de soutenir l'augmentation de capacité.

Au premier semestre, les recettes du segment premium ont progressé de 11% par rapport à l'année précédente, portant leur part dans les recettes de l'activité Réseaux passages à 28,7%, contre 27,3% sur la même période en 2024. Cette dynamique positive a été constatée dans toutes les zones géographiques. Le lancement de la nouvelle cabine. La Première a renforcé l'offre premium. Sur le réseau transatlantique, la part des recettes premium est restée stable, au-delà de 41%.

Par ailleurs, les cabines Premium et Premium Confort a confirmé son fort développement avec une croissance de 27% en un an, portant sa contribution aux recettes réseau passage à 8,1%, contre 6,7% au premier semestre 2024.

**Cargo : Performance robuste**

Cargo	Deuxième Trimestre			Premier Semestre		
	2025	variation	variation change constant	2025	variation	variation change constant
Tonnage (milliers)	218	-0,2%		442	+1,9 %	
Capacité (millions de TKO)	3 614	+1,4%		7 077	+0,8%	
Trafic (millions de TKT)	1 644	+1,1%		3 340	+2,8 %	
Coefficient de remplissage	45,5%	-0,1pt		47,2%	+0,9pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	565	+3,6%	+5,4%	1 188	+7,2%	+7,3%
Chiffre d'affaires transport de fret (m€)	473	+2,5%	+4,2%	994	+10,1%	+10,3%
Recette unitaire par TKO (cts€)	13,10	+1,0%	+2,6%	14,05	+9,1%	+9,3%

Au cours du deuxième trimestre 2025, la capacité en Tonnes-Kilomètres Offerts (TKO) a augmenté de +1,4% par rapport à l'année précédente, la capacité des avions cargo ayant été impactée négativement par des opérations de maintenance plus longues que prévues.

Le trafic a augmenté de +1,1%, légèrement en deçà de la croissance de la capacité, maintenant ainsi le coefficient de remplissage quasiment stable à 45,5%. Associé à une hausse de 3% du yield, la recette unitaire par TKO a progressé de +2,6% à change constant. En juin, KLM a finalisé la bascule des anciens systèmes IT vers le nouveau système, Air France ayant réalisé cette opération l'année précédente.

Lors des World Air Cargo Awards (WACA) 2025, Air France-KLM Cargo a été désignée Meilleure compagnie aérienne européenne. Cette distinction récompense les compagnies aériennes ayant fait preuve d'une performance exceptionnelle, offrant un service d'excellence de manière constante, démontrant un leadership fort et contribuant au développement du secteur du fret aérien, à l'échelle mondiale ou régionale.

### Transavia : La croissance des recettes et l'amélioration du yield soutiennent les résultats du deuxième trimestre malgré des pressions sur les coûts

Transavia	Deuxième Trimestre		Premier Semestre	
	2025	variation	2025	variation
Passagers (en milliers)	7 506	+12,9%	12 078	+11,3%
Capacité (millions de SKO)	14 266	+11,4%	23 873	+12,3%
Trafic (millions de PKT)	12 776	+11,2%	21 082	+11,0%
Coefficient de remplissage	89,6%	-0,1pt	88,3%	-1,0pt
Recette unitaire au SKO (cts €)	6,86	+2,9%	6,31	+1,8%
Coût unitaire au SKO (cts €)	6,77	+4,9 %	7,12	+3,9 %
<b>Chiffre d'affaires total (m€)</b>	<b>946</b>	<b>+12,2%</b>	<b>1 472</b>	<b>+12,8%</b>
Frais de personnel (m€)	-212	+13,2%	-404	+17,0%
Carburant avions hors ETS (m€)	-204	-7,2%	-358	-3,3%
Autres charges d'exploitation (m€)	-406	+21,6%	-706	+20,7%
Dépréciations & Amortissements (m€)	-113	+48,6%	-199	+37,3%
<b>résultat d'exploitation (m€)</b>	<b>12</b>	<b>-15</b>	<b>-193</b>	<b>-54</b>
marge d'exploitation (%)	1,3 %	-1,9pt	-13,1 %	-2,5pt

La capacité de Transavia en sièges-kilomètres offerts a augmenté de 11,4%, tandis que le trafic a progressé de 11,2%, conduisant ainsi à un coefficient de remplissage globalement stable. La recette unitaire a progressé de +2,9%, soutenue par une évolution positive du yield tant chez Transavia France que chez Transavia Pays-Bas. Cependant, aux Pays-Bas, Transavia a fait face à une concurrence accrue, en partie liée à une redirection de capacité depuis le Moyen-Orient vers d'autres destinations européennes, ce qui a exercé une pression sur les recettes unitaires. Par ailleurs, l'augmentation des tarifs de Schiphol combinée à la hausse de la taxe sur les billets l'an dernier, entraînant une augmentation du prix des billets, a poussé certains voyageurs vers des aéroports allemands. En France, la performance a été affectée par une grève ayant conduit à d'importantes compensations clients. Globalement, le coût unitaire a augmenté de 4,9% malgré la baisse des prix du carburant, principalement en raison d'une hausse de l'activité de leasing avec équipement pour Transavia Pays-Bas.

### Activité de maintenance : croissance à deux chiffres et amélioration de la marge d'exploitation

Maintenance	Deuxième Trimestre		Premier Semestre	
	2025	variation	2025	variation
<b>Chiffre d'affaires total (m€)</b>	<b>1 378</b>	<b>+14,6%</b>	<b>2 789</b>	<b>+15,0%</b>
<i>Dont Chiffre d'affaires externe (m€)</i>	562	+19,3%	1 153	+15,2%
Dépenses externes (m€)	-885	+11,3%	-1 813	+13,1%
Frais de personnel (m€)	-320	+7,8%	-638	+8,0%
Dépréciations & Amortissements (m€)	-103	+40,7%	-203	+22,1%
<b>résultat d'exploitation (m€)</b>	<b>70</b>	<b>+33</b>	<b>135</b>	<b>+69</b>
marge d'exploitation (%)	5,1 %	+2,0pt	4,8 %	+2,1pt

L'activité Maintenance a poursuivi sa forte croissance du chiffre d'affaires externe au premier trimestre 2025 avec une augmentation à deux chiffres de +19,3 %, montrant notamment une forte reprise sur le segment moteur, tandis que le chiffre d'affaires total a progressé de 14,6 %. Le résultat d'exploitation a augmenté de 33 millions d'euros et la marge d'exploitation s'est établie à 5,1 %, représentant une hausse de 2,0 points par rapport à 2024.

Le 17 juin, AFI KLM E&M, la branche MRO d'Air France-KLM, et AerCap ont annoncé être entrés en négociations exclusives en vue de la création d'une coentreprise dédiée à la location de moteurs LEAP. Les deux parties envisagent de détenir et de gérer conjointement une flotte de moteurs CFMI LEAP-1A et LEAP-1B, permettant d'assurer la continuité des opérations des flottes Airbus A320neo et Boeing 737 MAX, pendant que les moteurs sont envoyés en visite atelier (quick-turn ou restauration de performance) au sein du réseau MRO d'AFI KLM E&M.

La création de cette coentreprise, encore soumise aux approbations nécessaires, viendrait renforcer la position d'Air France-KLM sur le marché du MRO, en s'appuyant sur l'expertise combinée et complémentaire des deux partenaires en matière de location de moteurs, de gestion d'actifs et de services MRO, afin de proposer une offre de support complète à ses clients dans le monde entier.

Au cours du deuxième trimestre 2025, AFI KLM E&M a également finalisé et annoncé plusieurs contrats MRO majeurs de long terme, notamment :

- un contrat de 13 ans avec le groupe Saudia pour la maintenance des moteurs GE90 de la flotte Boeing 777 de Saudia,
- un accord avec Salam Air pour des opérations de maintenance rapide (quick-turn) sur moteurs LEAP-1A,
- un contrat de 3 ans avec Kuwait Airways portant sur les groupes auxiliaires de puissance (APU) de sa flotte Boeing 777,
- et une extension du support actuel de maintenance moteurs pour les Boeing 777 long-courriers d'Air Austral.

Grâce à ces nouveaux contrats, l'activité MRO d'Air France-KLM renforce encore sa position sur le marché et étoffe son carnet de commandes sur des segments stratégiques clés.

**Amélioration significative du résultat d'exploitation d'Air France au T2, portée par la hausse de la recette unitaire****Groupe Air France**

	Deuxième Trimestre		Premier Semestre	
	2025	variation	2025	variation
Chiffre d'affaires (en m€)	5 181	+7,9%	9 527	+7,8%
Frais de personnel (en m€)	-1 440	+3,9%	-2 810	+7,0%
Carburant avions hors ETS (m€)	-951	-11,3%	-1 903	-7,5%
Autres charges d'exploitation (en m€)	-1 842	+6,0%	-3 592	+6,3%
Dépréciations & Amortissements (en m€)	-458	+11,3%	-913	+10,8%
Résultat d'exploitation (en m€)	490	+295	308	+361
Marge d'exploitation (%)	9,5%	+5,4pt	3,2%	+3,8pt

Au deuxième trimestre, le résultat d'exploitation s'est établi à 490 millions d'euros, soit 295 millions d'euros de plus que l'année précédente, principalement grâce à une forte performance de la recette unitaire (+3,4% par rapport au T2 2024) reflétant l'absence de l'impact des Jeux Olympiques en 2024 (-40m€), une demande soutenue en cabine premium, des recettes unitaires élevées, ainsi qu'une baisse des prix du carburant. Le groupe Air France a ainsi atteint une marge d'exploitation de 9,5%, en progression de +5,4pt par rapport à 2024, et ce malgré la hausse de la taxe de solidarité sur les billets d'avion (TSBA), entrée en vigueur le 1er mars 2025, dont l'effet attendu sur le résultat d'exploitation annuel est estimé entre 90 et 170 millions d'euros.

**KLM : marge d'exploitation sous pression en raison de tensions sur les coûts**

**Groupe KLM**

	Deuxième Trimestre 2025		Premier Semestre 2025	
		variation		variation
Chiffre d'affaires (en m€)	3 399	+4,0%	6 345	+5,7%
Frais de personnel (en m€)	-1 030	+6,8%	-2 047	+4,3%
Carburant avions hors ETS (m€)	-648	-12,3%	-1 289	-9,8%
Autres charges d'exploitation (en m€)	-1 250	+17,8%	-2 469	+15,0%
Dépréciations & Amortissements (en m€)	-274	+12,5%	-542	+9,4%
Résultat d'exploitation (en m€)	197	-63	-2	+28
Marge d'exploitation (%)	5,8%	-2,2pt	0,0%	+0,5pt

Au deuxième trimestre, le chiffre d'affaires a progressé de 4,0%, en ligne avec la croissance de la capacité. Les recettes unitaires ont augmenté pour les réseaux passages, le cargo et Transavia, bien que les coefficients de remplissage aient reculé pour les trois activités.

L'évolution du résultat d'exploitation reflète l'impact du sommet de l'OTAN en juin et la base de comparaison élevée liée à un élément exceptionnel favorable à la maintenance enregistré l'année précédente. L'amélioration a été limitée par la hausse des redevances aéroportuaires à Schiphol, l'immobilisation de sept Boeing 787 en mai, et la revalorisation salariale liée à l'accord collectif de juillet 2024, partiellement compensées par la mise en œuvre des initiatives du programme *Back on Track*.

Le programme *Back on Track* a généré 185 millions d'euros d'économies comme prévu au premier semestre, grâce à diverses initiatives d'optimisation de coûts et d'amélioration des recettes, notamment dans le domaine de la maintenance. Cette dernière a contribué à la performance en augmentant les revenus tiers et en réduisant les coûts liés aux non-performances chez KLM. Des gains de productivité ont par ailleurs été constatés au deuxième trimestre chez le personnel au sol et les équipages de cabine, bien qu'une accélération supplémentaire dépende en partie de l'issue des négociations collectives en cours. Par ailleurs, les redevances aéroportuaires à Schiphol ont été augmentées en avril et les coûts de maintenance demeurent élevés.

Malgré ces vents contraires, notamment le report de la mise en œuvre de l'accord collectif, l'objectif de générer des économies de coûts à hauteur de 450 millions d'euros du programme *Back on Track* est maintenu.

**Flying Blue enregistre une solide croissance et une marge robuste au deuxième trimestre**

**Flying Blue Miles**

	Deuxième Trimestre 2025		Premier Semestre 2025	
		variation		variation
Chiffre d'affaires (en m€)	226	+18	425	+21
<i>Dont Chiffre d'affaires externe (en m€)</i>	<i>155</i>	<i>+16</i>	<i>285</i>	<i>+13</i>
Résultat d'exploitation (en m€)	60	+6	106	+5
Marge d'exploitation (%)	26,5%	0,5pt	24,9%	-0,0pt

## Groupe Air France-KLM

### Deuxième Trimestre 2025

Au deuxième trimestre, Flying Blue a généré un chiffre d'affaires total de 226 millions d'euros, incluant les recettes provenant des compagnies aériennes partenaires ainsi que des partenaires non aériens. La marge d'exploitation s'est établie à 26,5%.

Flying Blue a enregistré une solide performance au deuxième trimestre grâce à :

- Une forte croissance des recettes liées aux miles générés par des partenaires non aériens,
- Le développement récent de partenariats (Uber, Revolut) ainsi qu'un accent mis sur la conquête de nouveaux partenaires,
- Un retour à une disponibilité normale des sièges en avril et mai pour l'utilisation des miles, tandis que le mois de juin a connu une disponibilité moindre comparé à l'année précédente, en raison des Jeux Olympiques.

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

\*\*\*\*\*

Les auditeurs externes ont effectué des procédures d'examen limité. Leur rapport d'examen limité a été publié à la suite de la réunion du conseil d'administration

La présentation des résultats est disponible sur **[www.airfranceklm.com](http://www.airfranceklm.com)** le 31 juillet 2025 à partir de 8h00 (heure de Paris).

Une conférence téléphonique animée par M. Smith (CEO) et M. Zaat (CFO) aura lieu le 31 juillet 2025 à 09h30 (heure de Paris).

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

[https://channel.royalcast.com/landingpage/airfranceklm/20250731\\_1/](https://channel.royalcast.com/landingpage/airfranceklm/20250731_1/)

#### Relations Investisseurs

**Michiel Klinkers**

[Michiel.klinkers@airfranceklm.com](mailto:Michiel.klinkers@airfranceklm.com)

**Marouane Mami**

[Marouane.mami@airfranceklm.com](mailto:Marouane.mami@airfranceklm.com)

#### Presse

+33 1 41 56 56 00

[mail.mediarelations@airfranceklm.com](mailto:mail.mediarelations@airfranceklm.com)

## Compte de résultat

(en millions d'euros)	Deuxième Trimestre			Premier Semestre		
	2025	2024	Variation	2025	2024	Variation
<b>Produits des activités ordinaires</b>	<b>8 443</b>	<b>7 949</b>	<b>6%</b>	<b>15 608</b>	<b>14 603</b>	<b>7 %</b>
Carburant avions	-1 599	-1 811	-12%	-3 192	-3 485	-8 %
Quotas de CO <sub>2</sub>	-81	-63	29%	-151	-125	21 %
Affrètements aéronautiques	-126	-124	2%	-232	-247	-6 %
Redevances aéronautiques	-604	-523	15%	-1 116	-976	14 %
Commissariat	-246	-232	6%	-471	-434	9 %
Achat d'assistance en escale	-543	-510	6%	-1 041	-974	7 %
Achats et consommations d'entretien aéronautique	-848	-790	7%	-1 824	-1 598	14 %
Frais commerciaux et de distribution	-284	-275	3%	-568	-553	3 %
Autres frais	-490	-503	-3%	-1 013	-993	2 %
Frais de personnel	-2 475	-2 351	5%	-4 867	-4 596	6 %
Impôts et taxes hors impôt sur le résultat	-39	-39	—%	-102	-96	6 %
Production capitalisée	336	361	-7%	755	728	4 %
Autres produits et charges d'exploitation courants	26	81	-68%	80	91	-12 %
Amortissements, dépréciations et provisions	-734	-657	12%	-1 457	-1 321	10 %
<b>Charges opérationnelles</b>	<b>-7 707</b>	<b>-7 436</b>	<b>4%</b>	<b>-15 199</b>	<b>-14 579</b>	<b>4 %</b>
<b>Résultat d'exploitation courant</b>	<b>736</b>	<b>513</b>	<b>43%</b>	<b>409</b>	<b>24</b>	<b>nm</b>
Cessions de matériels aéronautiques	-1	-4	-75%	-2	15	nm
Autres produits et charges non courants	-9	-116	-92%	-10	-118	-92 %
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>	<b>726</b>	<b>393</b>	<b>85%</b>	<b>397</b>	<b>-79</b>	<b>nm</b>
Charges d'intérêts	-147	-154	-5%	-309	-314	-2 %
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	45	78	-42%	102	170	-40 %
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>-102</b>	<b>-76</b>	<b>34%</b>	<b>-207</b>	<b>-144</b>	<b>44 %</b>
Autres produits et charges financiers	297	-103	nm	398	-213	nm
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>	<b>921</b>	<b>214</b>	<b>nm</b>	<b>588</b>	<b>-436</b>	<b>nm</b>
Impôts	-279	-49	nm	-176	119	nm
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>	<b>642</b>	<b>165</b>	<b>nm</b>	<b>412</b>	<b>-317</b>	<b>nm</b>
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	7	—	nm	-11	3	nm
<b>Résultat net</b>	<b>649</b>	<b>165</b>	<b>nm</b>	<b>401</b>	<b>-314</b>	<b>nm</b>
Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle	44	44	—%	87	86	1 %
<b>Résultat net : Propriétaires de la société mère</b>	<b>605</b>	<b>121</b>	<b>nm</b>	<b>314</b>	<b>-400</b>	<b>nm</b>

Note : la somme des « salaires et coûts connexes » dans la section « Revue d'activités » ne correspond pas au chiffre mentionné ci-dessus en raison des frais généraux, de l'IT et d'autres activités qui ne sont pas directement liées au réseau, à la maintenance ou à Transavia.

## Bilan consolidé

Actif	30 juin 2025	31 décembre 2024
(en millions d'euros)		
Goodwill	223	226
Immobilisations incorporelles	1 167	1 150
Immobilisations aéronautiques	13 392	12 347
Autres immobilisations corporelles	1 587	1 533
Droits d'utilisation	8 479	7 592
Titres mis en équivalence	205	216
Actifs de retraite	56	66
Autres actifs financiers non courants	1 066	1 369
Actifs financiers dérivés non courants	118	195
Impôts différés	518	662
Autres actifs non courants	448	214
<b>Actif non courant</b>	<b>27 259</b>	<b>25 570</b>
Autres actifs financiers courants	1 464	1 190
Actifs financiers dérivés courants	57	249
Stocks et en-cours	993	959
Créances clients	2 404	2 051
Autres actifs courants	1 271	1 260
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 850	4 829
Actifs détenus en vue de la vente	49	47
<b>Actif courant</b>	<b>11 088</b>	<b>10 585</b>
<b>Total actif</b>	<b>38 347</b>	<b>36 155</b>

<b>Passif et capitaux propres</b>	<b>30 juin 2025</b>	<b>31 décembre 2024</b>
(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	1 554	1 078
Réserves et résultat	-10 166	-10 638
<b>Capitaux propres - Part attribuable aux propriétaires de la société mère</b>	<b>-816</b>	<b>-1 764</b>
Titres subordonnés à durée indéterminée	2 088	2 530
Réserves et résultat	37	33
<b>Capitaux propres - Participations ne donnant pas le contrôle</b>	<b>2 125</b>	<b>2 563</b>
<b>Capitaux propres</b>	<b>1 309</b>	<b>799</b>
Provisions retraite	1 681	1 686
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants	4 513	4 493
Passifs financiers non courants	6 512	7 254
Dettes de loyers non courantes	4 864	4 714
Passifs financiers dérivés non courants	292	32
Impôts différés	2	2
Autres passifs non courants	807	904
<b>Passif non courant</b>	<b>18 671</b>	<b>19 085</b>
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions courants	1 096	1 181
Passifs financiers courants	1 952	1 692
Dettes de loyers courantes	922	982
Passifs financiers dérivés courants	324	137
Dettes fournisseurs	2 516	2 608
Titres de transport émis et non utilisés	5 606	4 097
Programme de fidélisation	906	906
Autres passifs courants	5 015	4 668
Concours bancaires	30	-
<b>Passif courant</b>	<b>18 367</b>	<b>16 271</b>
<b>Total capitaux propres et passifs</b>	<b>38 347</b>	<b>36 155</b>

## Tableau des flux de trésorerie consolidés du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2025

Période du 1 <sup>er</sup> janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2025	2024
Résultat net	401	-314
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	1 457	1 321
Dotations nettes aux provisions financières	150	141
Coût de la dette nette	206	144
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels	2	-21
Résultat sur cessions de filiales et participations	-	-2
Résultats non monétaires sur instruments financiers	-2	6
Écart de change non réalisé	-616	28
Résultats des sociétés mises en équivalence	11	-3
Impôts différés	103	-153
Autres éléments non monétaires	18	17
<b>Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement</b>	<b>1 730</b>	<b>1 164</b>
<b>Augmentation (diminution) du fonds de roulement</b>	<b>1 297</b>	<b>486</b>
<b>FLUX DE TRESORERIE LIES A L'EXPLOITATION</b>	<b>3 027</b>	<b>1 650</b>
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	-11	-3
Produits liés à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées	-	8
Investissements corporels et incorporels	-2 315	-2 067
Produits de cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	573	373
Intérêts reçus	88	156
Dividendes reçus	9	1
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois	14	131
<b>FLUX DE TRESORERIE LIES AUX OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-1 642</b>	<b>-1 401</b>
Paiements pour acquérir des actions d'autocontrôle	-1	-
Acquisition d'intérêts minoritaires sans changement de contrôle	-	-1
Émission de titres subordonnés	494	-
Coupons sur titres subordonnés	-65	-62
Émission de nouveaux emprunts	314	936
Remboursement d'emprunts	-1 152	-1 260
Paiements de dettes de loyers	-487	-442
Nouveaux prêts	-146	-11
Remboursement des prêts	87	56
Intérêts payés	-407	-386
Dividendes versés	-1	-
<b>FLUX DE TRESORERIE LIES AUX OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>-1 364</b>	<b>-1 170</b>
Effets des variations de change et des reclassements sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants	-30	18
<b>Variation de la trésorerie nette</b>	<b>-9</b>	<b>-903</b>
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	4 829	6 181
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	4 820	5 278

## Dettes nettes

(en millions d'euros)	30 juin 2025	31 décembre 2024
Passifs financiers courants et non courants	8 464	8 946
Dettes de loyers courantes et non courantes	5 786	5 696
Intérêts courus non échus	-90	-138
Dépôts relatifs aux passifs financiers	-90	-97
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	-86	-98
Impact des dérivés devise/dettes	53	-45
<b>Passifs financiers (I)</b>	<b>14 037</b>	<b>14 264</b>
Trésorerie et équivalent trésorerie	4 850	4 829
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	1 030	1 046
Obligations	1 052	1 057
Concours bancaires courant	-30	-
<b>Liquidités nettes (II)</b>	<b>6 902</b>	<b>6 932</b>
<b>Dettes nettes (I-II)</b>	<b>7 135</b>	<b>7 332</b>

## Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté

(en millions d'euros)	Deuxième Trimestre		Premier Semestre	
	2025	2024	2025	2024
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	1 121	881	3 027	1 650
Investissements corporels et incorporels	-1 102	-1 413	-2 315	-2 067
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	256	348	573	373
<b>Flux de trésorerie libre d'exploitation</b>	<b>275</b>	<b>-184</b>	<b>1 285</b>	<b>-44</b>
Intérêts (payés) et reçus	-224	-172	-319	-230
Paiements de dettes de loyers	-234	-223	-487	-442
<b>Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté</b>	<b>-183</b>	<b>-580</b>	<b>479</b>	<b>-716</b>
Paiements exceptionnels réalisés/(reçus) (1)	122	120	244	850
<b>Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté</b>	<b>-61</b>	<b>-459</b>	<b>723</b>	<b>134</b>

(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.

SSSSSS

## Retour sur capitaux employés (ROCE)

(en millions d'euros)	30 juin 2025	31 mars 2025	31 déc 2024	30 sept 2024	30 juin 2024	31 mars 2024	31 déc 2023	30 sept 2023
Écart d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 390	1 377	1 375	1 356	1 354	1 349	1 352	1 331
Immobilisations aéronautiques	13 392	12 835	12 347	12 607	12 197	11 646	11 501	11 296
Autres immobilisations corporelles	1 587	1 554	1 533	1 500	1 456	1 438	1 431	1 379
Droits d'utilisation	8 479	8 030	7 592	6 652	6 479	5 902	5 956	5 596
Titres mis en équivalence	205	212	216	240	134	134	129	127
Autres actifs financiers, hors titres disponibles à la vente, valeurs mobilières de placement, ICNE et dépôts liés aux dettes financières	194	196	195	218	211	214	219	191
Provisions, hors retraites, litige cargo et restructuration	-5 167	-5 246	-5 224	-4 553	-4 700	-4 523	-4 346	-4 481
Fonds de roulement <sup>(2)</sup>	-8 749	-8 984	-7 468	-7 422	-8 222	-8 284	-6 981	-7 804
<b>Capitaux employés sur le bilan</b>	<b>11 331</b>	<b>9 974</b>	<b>10 566</b>	<b>10 598</b>	<b>8 909</b>	<b>7 876</b>	<b>9 261</b>	<b>7 635</b>
<b>Capitaux employés moyens (A)</b>		<b>10 617</b>				<b>8 420</b>		
Résultat d'exploitation courant		1 985				1 310		
Dividendes reçus		-1				-1		
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		-33				8		
(Charge)/produit d'impôt normatif		-536				-340		
<b>Résultat ajusté après impôt (B)</b>		<b>1 415</b>				<b>977</b>		
<b>ROCE sur 12 mois glissants (B/A)</b>		<b>13,3%</b>				<b>11,6%</b>		

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

	Deuxième Trimestre		Premier semestre	
	2025	2024	2024	2023
Coût d'exploitation total (en m€)	7 706	7 435	15 199	14 579
Quotas de CO <sub>2</sub> (en m€)	-81	-63	-151	-125
Total autres chiffre d'affaires (en m€)	-794	-732	-1 665	-1 526
<b>Coût net hors ETS (en m€)</b>	<b>6 832</b>	<b>6 640</b>	<b>13 383</b>	<b>12 928</b>
Capacités produites exprimées en SKO	84 779	81 365	160 297	154 092
<b>Coût net à l'SKO (en centimes d'€ par SKO)</b>	<b>8,06</b>	<b>8,16</b>	<b>8,35</b>	<b>8,39</b>
Variation brute		-1,3%		-0,5%
Effet change sur les coûts nets (en m€)		-76		4
Variation à change constant		-0,1%		-0,5 %
Effet prix du carburant (en m€)		-181		-369
<b>Coût unitaire à l'SKO à change et prix du carburant constants (en centimes d'€ par SKO)</b>	<b>8,06</b>	<b>7,85</b>	<b>8,35</b>	<b>8,15</b>
<b>Variation à change et prix du carburant constants et hors ETS</b>		<b>2,7%</b>		<b>2,4%</b>

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 CO<sub>2</sub> - total autre chiffre d'affaires) / Capacité en SKO

## Flotte du Groupe au 30 juin 2025

Type d'appareil	AF (dont HOP!) <sup>5</sup>	KL (dont KLC & MP) <sup>4</sup>	Transavia	Propriété	Crédit-bail	Location	Total	En exploit.	Ecart vs 31/12/24
B777-300	43	16		24	11	24	59	59	
B777-200	18	15		29	1	3	33	33	
B787-9	10	13		4	7	12	23	23	
B787-10		12		1	10	1	12	12	1
A350-900	38			4	12	22	38	38	3
A330-300		5				5	5	5	
A330-200	10	6		11		5	16	16	-1
<b>Total Long-courrier</b>	119	67	0	73	41	72	186	186	3
B737-900		5		5			5	5	
B737-800		31	109	36	8	96	140	138	-1
B737-700		6		6			6	6	
A321NEO		8	10	5	1	12	18	18	7
A321	14			7		7	14	14	
A320	36			4	3	29	36	36	
A320NEO			19		1	18	19	19	9
A319	8			6		2	8	7	-3
A318	6			5		1	6	6	
A220-300	44			22	5	17	44	44	3
<b>Total Moyen-courrier</b>	108	50	138	96	18	182	296	293	15
Embraer 195 E2		23				23	23	19	1
Embraer 190	25	24		17	4	28	49	47	-2
Embraer 175		17		3	14		17	17	
Embraer 170	13			10		3	13	13	
<b>Total Régional</b>	38	64	0	30	18	54	102	96	-1
B747-400ERF		3		3			3	3	
B747-400BCF		1		1			1	1	
B777-F	2					2	2	2	
<b>Total Cargo</b>	2	4	0	4	0	2	6	6	0
<b>Total</b>	267	185	138	203	77	310	590	581	17

<sup>5</sup> Hors Transavia

## TRAFIC 2025

### Activité réseaux passage

Total activité réseaux passage	Deuxième Trimestre			Semestre		
	2025	2024	variation	2025	2024	variation
Passagers transportés (milliers)	19 752	19 097	+3,4 %	36 989	35 762	+3,4 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	61 621	59 884	+2,9 %	118 267	115 238	+2,6 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	70 511	68 563	+2,8 %	136 421	132 839	+2,7 %
Coefficient de remplissage (%)	87,4 %	87,3 %	+0,0pt	86,7 %	86,8 %	-0,1pt
<b>Long-Courrier</b>						
Passagers transportés (milliers)	6 686	6 593	+1,4 %	12 989	12 810	+1,4 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	50 126	48 971	+2,4 %	97 481	95 638	+1,9 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	56 980	55 611	+2,5 %	111 498	109 315	+2,0 %
Coefficient de remplissage (%)	88,0 %	88,1 %	-0,1pt	87,4 %	87,5 %	-0,1pt
<b>Amérique du nord</b>						
Passagers transportés (milliers)	2 652	2 565	+3,4 %	4 598	4 468	+2,9 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	18 954	18 180	+4,3 %	32 841	31 764	+3,4 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	21 741	20 686	+5,1 %	37 916	36 816	+3,0 %
Coefficient de remplissage (%)	87,2 %	87,9 %	-0,7pt	86,6 %	86,3 %	+0,3pt
<b>Amérique latine</b>						
Passagers transportés (milliers)	875	814	+7,5 %	1 789	1 684	+6,2 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	8 312	7 767	+7,0 %	16 859	16 037	+5,1 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	9 162	8 677	+5,6 %	18 642	17 843	+4,5 %
Coefficient de remplissage (%)	90,7 %	89,5 %	+1,2pt	90,4 %	89,9 %	+0,6pt
<b>Asie / Moyen Orient</b>						
Passagers transportés (milliers)	1 461	1 535	-4,9 %	2 995	3 113	-3,8 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	11 588	11 897	-2,6 %	23 596	24 113	-2,1 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	13 022	13 448	-3,2 %	26 872	27 511	-2,3 %
Coefficient de remplissage (%)	89,0 %	88,5 %	+0,5pt	87,8 %	87,6 %	+0,2pt
<b>Afrique</b>						
Passagers transportés (milliers)	923	927	-0,4 %	1 896	1 901	-0,3 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	5 675	5 676	-0,0 %	11 813	11 795	+0,2 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	6 678	6 714	-0,5 %	14 057	13 917	+1,0 %
Coefficient de remplissage (%)	85,0 %	84,5 %	+0,4pt	84,0 %	84,8 %	-0,7pt
<b>Caraïbes-Océan Indien</b>						
Passagers transportés (milliers)	774	751	+3,1 %	1 711	1 644	+4,1 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	5 597	5 451	+2,7 %	12 372	11 929	+3,7 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	6 377	6 086	+4,8 %	14 011	13 228	+5,9 %
Coefficient de remplissage (%)	87,8 %	89,6 %	-1,8pt	88,3 %	90,2 %	-1,9pt
<b>Court et Moyen-Courrier</b>						
Passagers transportés (milliers)	13 066	12 505	+4,5 %	24 000	22 952	+4,6 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	11 495	10 913	+5,3 %	20 786	19 600	+6,0 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	13 531	12 951	+4,5 %	24 923	23 523	+5,9 %
Coefficient de remplissage (%)	85,0 %	84,3 %	+0,7pt	83,4 %	83,3 %	+0,1pt

## Activité Transavia

Transavia	Deuxième Trimestre			Semestre		
	2025	2024	variation	2025	2024	variation
Passagers transportés (milliers)	7 506	6 646	+12,9 %	12 078	10 853	+11,3 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	12 776	11 484	+11,2 %	21 082	18 985	+11,0 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	14 266	12 807	+11,4 %	23 873	21 261	+12,3 %
Coefficient de remplissage (%)	89,6 %	89,7 %	-0,1pt	88,3 %	89,3 %	-1,0pt

## Activité totale Groupe passage

Total Groupe	Deuxième Trimestre			Semestre		
	2025	2024	variation	2025	2024	variation
Passagers transportés (milliers)	27 258	25 743	+5,9 %	49 067	46 615	+5,3 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	74 396	71 368	+4,2 %	139 349	134 223	+3,8 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	84 777	81 370	+4,2 %	160 294	154 099	+4,0 %
Coefficient de remplissage (%)	87,8 %	87,7 %	+0,0pt	86,9 %	87,1 %	-0,2pt

## Activité Cargo

Total Groupe	Deuxième Trimestre			Semestre		
	2025	2024	variation	2025	2024	variation
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	1 644	1 627	+1,1 %	3 340	3 249	+2,8 %
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	3 614	3 565	+1,4 %	7 077	7 018	+0,8 %
Coefficient de remplissage (%)	45,5 %	45,6 %	-0,1pt	47,2 %	46,3 %	+0,9pt

## Air France

Total activité réseaux passage	Deuxième Trimestre			Semestre		
	2025	2024	variation	2025	2024	variation
Passagers transportés (milliers)	10 883	10 638	+2,3 %	20 435	19 832	+3,0 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	36 824	35 718	+3,1 %	70 828	68 542	+3,3 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	42 396	41 152	+3,0 %	82 025	79 244	+3,5 %
Coefficient de remplissage (%)	86,9 %	86,8 %	+0,1pt	86,3 %	86,5 %	-0,1pt
<b>Long courrier</b>						
Passagers transportés (milliers)	4 225	4 142	+2,0 %	8 203	8 023	+2,2 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	30 943	30 011	+3,1 %	60 203	58 389	+3,1 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	35 403	34 285	+3,3 %	69 139	67 039	+3,1 %
Coefficient de remplissage (%)	87,4 %	87,5 %	-0,1pt	87,1 %	87,1 %	0,0pt
<b>Court et moyen-courrier</b>						
Passagers transportés (milliers)	6 658	6 496	+2,5 %	12 232	11 809	+3,6 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	5 881	5 707	+3,0 %	10 625	10 153	+4,6 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	6 993	6 867	+1,8 %	12 886	12 205	+5,6 %
Coefficient de remplissage (%)	84,1 %	83,1 %	+1,0pt	82,5 %	83,2 %	-0,7pt
<b>Activité Cargo</b>						
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	922	810	+13,8 %	1 832	1 606	+14,1 %
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	2 112	2 047	+3,2 %	4 117	4 021	+2,4 %
Coefficient de remplissage (%)	43,6 %	39,6 %	+4,1pt	44,5 %	39,9 %	+4,6pt

## KLM

Total activité réseaux passage	Deuxième Trimestre			Semestre		
	2025	2024	variation	2025	2024	variation
Passagers transportés (milliers)	8 869	8 459	+4,8 %	16 554	15 930	+3,9 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	24 797	24 167	+2,6 %	47 439	46 695	+1,6 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	28 114	27 409	+2,6 %	54 396	53 595	+1,5 %
Coefficient de remplissage (%)	88,2 %	88,2 %	+0,0pt	87,2 %	87,1 %	+0,1pt
<b>Long-courrier</b>						
Passagers transportés (milliers)	2 461	2 451	+0,4 %	4 786	4 787	— %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	19 183	18 961	+1,2 %	37 278	37 248	+0,1 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	21 577	21 325	+1,2 %	42 359	42 276	+0,2 %
Coefficient de remplissage (%)	88,9 %	88,9 %	-0,0pt	88,0 %	88,1 %	-0,1pt
<b>Court et Moyen-courrier</b>						
Passagers transportés (milliers)	6 408	6 008	+6,7 %	11 768	11 144	+5,6 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	5 614	5 206	+7,8 %	10 161	9 447	+7,6 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	6 538	6 083	+7,5 %	12 037	11 318	+6,3 %
Coefficient de remplissage (%)	85,9 %	85,6 %	+0,3pt	84,4 %	83,5 %	+0,9pt
<b>Activité Cargo</b>						
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	722	816	-11,5 %	1 507	1 643	-8,3 %
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	1 502	1 518	-1,1 %	2 960	2 997	-1,2 %
Coefficient de remplissage (%)	48,1 %	53,8 %	-5,7pt	50,9 %	54,8 %	-3,9pt