

**RESULTATS DU TROISIEME TRIMESTRE 2022****DES RÉSULTATS SOLIDES GRÂCE À UNE DEMANDE DE VOYAGES FAVORABLE ET À LA  
POURSUITE DE LA TRANSFORMATION DU GROUPE****DES REVENUS, RÉSULTAT D'EXPLOITATION ET MARGE SUPÉRIEURS À CEUX DE 2019  
MALGRÉ UNE CAPACITÉ RÉDUITE ET UNE PRESSION INFLATIONNISTE SUR LES COÛTS**

- Chiffre d'affaires total du Groupe à 8,1mds €, supérieur à celui de 2019 (+503m€)
- Capacité du Groupe à 89% du niveau de 2019 et coefficient d'occupation à 88%, proche du niveau de 2019 (90%)
- Résultat d'exploitation à 1024m€, avec une marge opérationnelle à 12,6 %, supérieure à celle de 2019 (12,0 %)
- Cash-flow libre d'exploitation ajusté de 290m€, positif pour le 6<sup>ème</sup> trimestre consécutif
- Dette nette en baisse de 2,3mds€ par rapport à la fin de l'année 2021
- Retour à un résultat d'exploitation positif attendu, pour l'année pleine 2022, supérieur à 900m€<sup>1</sup>

Le Directeur général du Groupe, M. Benjamin Smith a déclaré :

«Grâce à une solide préparation et à notre approche agile en matière de capacités, Air France-KLM a pu tirer le meilleur parti de la forte demande de voyages ce trimestre. Bien que la situation reste insatisfaisante dans certains aéroports clés, impactant notamment KLM à son hub d'Amsterdam Schiphol, nous avons constaté des progrès significatifs après les difficultés opérationnelles plus tôt dans l'année. Malgré la hausse du prix du carburant et l'inflation, le Groupe a enregistré un résultat d'exploitation solide et reste confiant dans sa capacité à augmenter encore ses capacités au cours de la saison d'hiver.

Je tiens à remercier tous les clients qui ont choisi de voyager avec nous ainsi que nos salariés qui ont fait leur maximum pour les accueillir à chaque étape de leur voyage. À l'avenir, nous continuerons à mettre en œuvre notre plan de transformation et à accélérer nos efforts en matière de développement durable, comme illustré par la récente signature de contrats d'approvisionnement à long-terme en carburants d'aviation durable (SAF). Ceci confirme notre position de leader responsable dans le domaine des transports ainsi que notre engagement à être à l'avant-garde de la décarbonation de notre industrie.»

**Forte amélioration au 3<sup>ème</sup> trimestre, des revenus, du résultat d'exploitation et de la marge opérationnelle**

Groupe Air France-KLM	Troisième trimestre			Neuf mois		
	2022	Variation	Variation change constant	2022	Variation	Variation change constant
Chiffre d'affaires total (m€)	8 112	+77,6%	+72,2%	19 264	+103,3%	+98,7%
EBITDA (m€)	1 677	883	886	2 829	2 911	2 935
Résultat d'exploitation (m€)	1 024	894	897	1 060	2 864	2 886
Marge d'exploitation (%)	12,6%	+9,8 pt	+9,9 pt	5,5%	+24,5 pt	+24,3 pt
Résultat net, part du Groupe (m€)	460	+653		232	+3 396	
Cash-flow <sup>2</sup> libre d'exploitation ajusté (m€)	290	+12		2 453	+3 309	
Dette nette en fin de la période (millions d'euros) <sup>3</sup>				5 965	-2 251	

<sup>1</sup> sur la base d'évolution prévue du prix des carburants au 21 Oct 2022 et sous réserve des circonstances actuellement prévues

<sup>2</sup> Flux de trésorerie

<sup>3</sup> Variation par rapport au 31 décembre 2021

Au troisième trimestre 2022, le Groupe Air France-KLM a enregistré un résultat d'exploitation positif de 1024 millions d'euros, en hausse de 897 millions d'euros, à taux de change constant par rapport à l'année précédente. Cette hausse s'explique par une augmentation de la capacité, du coefficient d'occupation et du yield.

Le résultat net s'est élevé à 460 millions d'euros au troisième trimestre 2022, soit une augmentation de 653 millions d'euros par rapport à l'année dernière.

Groupe Air France-KLM	Troisième trimestre			Neuf mois		
	2022	Variation	Variation change constant	2022	Variation	Variation change constant
Passagers (milliers)	25 002	+47,6%		62 328	+116,5%	
Capacité (SKO m)	79 937	+29,1%		210 129	+54,3%	
Trafic (PKT m)	70 645	+70,7%		175 145	+139,1%	
Coefficient d'occupation Passage	88,4%	21,6pt		83,4%	29,6pt	
Recette unitaire Passage au SKO (cts €)	8,59	+56,7%	+52,0%	7,30	+68,1%	+63,8%
Recette unitaire Groupe au SKO (cts €)	9,49	+42,6%	+37,9%	8,40	+39,8%	+35,8%
Coût unitaire Groupe au SKO à carburant constant (cts €)	8,21	+27,3%	+1,8%	7,90	+7,7%	-8,2%

Au troisième trimestre 2022, le Groupe Air France-KLM a accueilli 25 millions de passagers, soit 47,6% de plus qu'au cours du même trimestre l'année précédente. Par rapport à l'année dernière, la capacité ayant augmenté de 29,1% et le trafic de 70,7%, le coefficient d'occupation a progressé de 21,6 points.

Par rapport au troisième trimestre 2021, la recette unitaire Passage par Siège Kilomètre Offert (SKO) du Groupe a augmenté de 52%, à taux de change constant. Cette hausse est due, à la fois, à l'augmentation du coefficient d'occupation et à celle du yield.

A taux de change et prix du carburant constants, le coût unitaire du Groupe par SKO est en hausse de 1,8% par rapport au même trimestre de l'année précédente.

Par rapport au troisième trimestre 2019 et à prix du carburant et taux de change constants (USD et monnaies associées seulement), le coût unitaire est en hausse de 2,9%, avec des capacités en baisse de 11%. Les programmes de transformation en cours permettent à Air France-KLM de limiter l'impact de la hausse de coûts tels que les redevances aéroportuaires et celles de trafic aérien (ATC) ainsi que celle des coûts de personnel chez KLM.

Comparé à septembre 2019, le nombre d'Equivalents Temps Plein (ETP) a diminué de 16% au sein d'Air France (hors Transavia France) et de 11% au sein de KLM.

Au troisième trimestre, les coûts du personnel ont diminué de 6% par rapport au même trimestre de 2019, grâce à cette réduction des ETP.

## **Air France-KLM continue de racheter le support en liquidités, tout en gardant une solide position de cash**

- En décembre 2021, Air France-KLM a remboursé 0,5 milliard d'euros (sur un encours alors de 4 milliards d'euros) du Prêt Garanti par l'État français (le "PGE") qui avait été consenti par un syndicat de 9 banques pendant la crise de Covid.
- Fin juin 2022, KLM a totalement remboursé sa ligne de crédit renouvelable ("RCF") et le prêt direct de l'Etat néerlandais, pour un montant total de 0,9 milliard d'euros.
- En novembre 2022, Air France-KLM poursuivra son désendettement et le reprofilage de sa dette non garantie et Air France-KLM procédera à un remboursement partiel anticipé du PGE. Le montant du remboursement sera de 1,0 milliards d'euros sur les 3,5 milliards d'euros d'encours actuel. A ce stade, il n'est pas prévu de procéder à d'autres remboursements anticipés du PGE d'ici mai 2024 et le profil de ce prêt bancaire devrait

même resté inchangé jusqu'en mai 2025. Ainsi, Air France-KLM réduira ses charges financières globales et son exposition aux taux variables.

- En 2022 et 2023, Air France-KLM pourrait procéder à l'émission d'éventuelles obligations hybrides, pour un montant pouvant atteindre jusqu'à 1,2 milliard d'euros, sous réserve des conditions de marché.
- La restauration des fonds propres négatifs pourra se faire grâce aux profits et des projets de quasi-fonds propres.

## **Perspectives :**

### **Contexte**

Au troisième trimestre, Air France et KLM ont continué d'être parmi les compagnies aériennes les plus actives pour répondre à la reprise des voyages, avec une capacité pour l'activité réseau Passage à un indice de 85%, dans la fourchette haute des prévisions fournies. Cela signifie que le Groupe a été en mesure d'opérer son programme conformément au plan annoncé. Malgré quelques perturbations isolées à Paris, l'exploitation a été plus robuste en France que dans les autres pays européens. Dans un contexte de marché du travail très tendu, l'aéroport de Schiphol reste dans une situation difficile et a imposé des restrictions de capacité à KLM.

Air France et KLM mettent tout en œuvre pour atténuer l'impact de ces difficultés et conserver la confiance de leurs clients, ce qui constitue une des priorités du Groupe. Cela s'est traduit, au troisième trimestre, par des coûts de compensation supplémentaires, à hauteur de 60 millions d'euros par rapport au même trimestre de 2019.

### **Capacité**

Air France-KLM est confiant sur la poursuite de ce contexte de reprise. Ainsi, le Groupe prévoit une capacité en sièges-kilomètres offerts pour l'activité passage du réseau Air France-KLM à un indice de l'ordre de :

- Environ 85% au quatrième trimestre de 2022
- Environ 80% pour l'ensemble de l'année 2022
- Environ 90% pour le premier trimestre de 2023.

Ces indices sont à comparer aux mêmes périodes de 2019.

La capacité de Transavia en sièges-kilomètres offerts continue de croître et devrait atteindre un indice d'environ 115, comparé à 2019, pour l'ensemble de l'année et un indice d'environ 140, comparé à 2019, pour le quatrième trimestre 2022 et le premier trimestre 2023.

### **Yield**

L'environnement du yield devrait rester robuste pour la saison d'hiver avec une forte demande alignée avec les capacités et entraînant des niveaux de yields supérieurs à ceux de 2019.

### **Résultat d'exploitation attendu**

Supérieur à 900 millions d'euros pour l'ensemble de l'année 2022, sur la base des prévisions d'évolution des prix des carburants au 21 Octobre 2022 et sous réserve des circonstances actuellement prévues

### **Liquidités**

Au 30 septembre 2022, le Groupe dispose d'un niveau de liquidités et de lignes de crédit à disposition qui reste élevé, à 12,3 milliards d'euros.

Pour l'année 2022, les investissements nets sont estimés à environ 2,3 milliards d'euros, dont 80 % pour (ou liés à) la Flotte et 20 % à l'informatique et aux activités au sol.

## Revue d'activités

### Réseaux: amélioration significative du chiffre d'affaires et du résultat d'exploitation

Réseaux	Troisième trimestre			Neuf mois		
	2022	Variation	Variation change constant	2022	Variation	Variation change constant
Chiffre d'affaires total (m€)	6 907	+82,2%	+76,1%	16 554	+106,6%	+101,0%
Chiffre d'affaires Réseaux régulier (m€)	6 695	+86,2%	+79,3%	15 902	+112,2%	+105,6%
Résultat d'exploitation (m€)	851	+864	+863	894	+2 626	+2 636

Le chiffre d'affaires total au troisième trimestre 2022 a augmenté de 76,1%, à taux de change constant, pour atteindre 6 907 millions d'euros. Le résultat d'exploitation s'est élevé à 851 millions d'euros, soit une augmentation de 863 millions d'euros à taux de change constant par rapport à l'année dernière.

### Une forte demande estivale qui se traduit par un yield élevé sur l'ensemble du réseau

Réseaux passage	Troisième trimestre			Neuf mois		
	2022	Variation	Variation change constant	2022	Variation	Variation change constant
Passagers (en milliers)	18 980	+49,5%		48 478	+110,6%	
Capacité (millions de SKO)	67 908	+29,3%		182 176	+48,7%	
Trafic (millions de PKT)	59 948	+76,2%		151 294	+138,7%	
Coefficient occupation	88,3%	+23,5 pt		83,0%	+31,3 pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	6 077	+105,6%	+99,5%	13 896	+155,3%	+149,4%
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	5 974	+108,4%	+101,0%	13 585	+160,1%	+152,5%
Recette unitaire au SKO (cts €)	8,80	+61,2%	+55,5%	7,46	+75,0%	+69,8%

Au troisième trimestre 2022, la capacité en sièges-kilomètres offerts (SKO) a été supérieure de 29,3 % à celle de l'année dernière pour atteindre 85 % du niveau du troisième trimestre 2019, ce qui se situe dans la fourchette haute des prévisions du Groupe fournies lors de la présentation des résultats du deuxième trimestre 2022.

En réponse à la hausse des prix du carburant et à l'augmentation d'autres coûts externes, le Groupe a procédé, sur l'ensemble de ses vols long-courriers, à plusieurs augmentations tarifaires au cours du premier semestre de l'année 2022. Le montant de la hausse varie selon la destination et la classe de voyage et a été appliquée aux vols opérés par Air France et par KLM. En outre, la force de la demande estivale, de la performance des cabines Premium et de la reprise du trafic d'affaires au troisième trimestre ont abouti un yield supérieur comparé à celui de 2019 pour la même période.

Le résultat du troisième trimestre est porté par une forte performance de l'ensemble du réseau :

- Atlantique Nord : la capacité a été supérieure à celle de 2019 grâce à une reprise importante de la demande. Les yields ont fortement augmenté par rapport aux niveaux de 2019 en raison d'une demande élevée, des augmentations tarifaires et d'un effet positif du mix cabine.
- Amérique latine : la discipline en matière de capacité sur les lignes vers l'Amérique du Sud, combinée à une demande très résiliente, a conduit à un yield élevé.
- Asie : la forte performance du yield s'explique par la limitation de la capacité alors que le Groupe continue d'observer des différences régionales importantes. L'Asie du Sud-Est et l'Inde ont ainsi affiché une dynamique de yield et de trafic positive tandis que la Chine a maintenu sa politique « zéro covid » et d'importantes restrictions de voyage.
- Moyen-Orient : la performance du troisième trimestre est restée élevée, notamment dans les cabines Premium, grâce à une augmentation du trafic sur certaines lignes.
- Caraïbes et Océan Indien : les yields ont été améliorés grâce à des augmentations tarifaires successives et un effet positif du mix cabine.

- Afrique : une forte reprise du trafic affaires a été observée dans toutes les régions. Pour KLM, la performance a été soutenue par l'Afrique de l'Est et du Sud grâce à une forte augmentation du yield, liée à la combinaison d'un mix cabine favorable et d'une évolution positive du yield en classe économie. Pour Air France, la performance a été soutenue par les pays d'Afrique de l'Ouest et d'Afrique Centrale et une bonne stratégie de pilotage.

- Court et moyen-courriers : on observe une forte dynamique de réservation depuis mars. KLM est impactée par des restrictions sur les vols au départ d'Amsterdam qui ont abouti à une diminution du trafic. Le yield est toutefois supérieur à celui de 2019, en particulier sur les lignes Loisirs en raison des contraintes de capacité sur ce réseau et grâce à un environnement concurrentiel favorable.

Au cours du troisième trimestre, Air France a ajouté un Airbus A350-900 et deux Airbus A220-300 à sa flotte. Un B777-200, deux Airbus A380-800, deux Airbus A320, un Airbus A319, un Airbus A318 et deux Canadair Jet 1000 ont quitté sa flotte. KLM a intégré à sa flotte un Embraer 195 E2. Le Groupe continuera à introduire dans sa flotte des avions de nouvelle génération afin d'améliorer ses performances économiques et environnementales.

## Cargo : la forte augmentation du yield atténue l'impact de la baisse du coefficient d'occupation

Cargo	Troisième trimestre			Neuf mois		
	2022	Variation	Variation change constant	2022	Variation	Variation change constant
Tonnage (en milliers)	223	-10,1%		695	-11,9%	
Capacité (millions de TKO)	3 538	+15,9%		9 853	+17,8%	
Trafic (millions de TKT)	1 635	-13,5%		5 132	-15,2%	
Coefficient d'occupation	46,2%	-15,7 pt		52,1%	-20,3 pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	830	-0,6%	-5,2%	2 658	+3,5%	-0,2%
Chiffre d'affaires transport de fret (m€)	720	-1,2%	-5,5%	2 318	+2,0%	-1,5%
Recette unitaire par TKO (cts €)	20,36	-14,8%	-18,5%	23,52	-13,4%	-16,4%

Par rapport au troisième trimestre 2021, la capacité de fret a augmenté de 15,9% en tonnes-kilomètres offertes, principalement en raison de l'augmentation mondiale de la capacité en soute. Malgré cette augmentation de la capacité en soute, le trafic global a diminué de 13,5% et a entraîné une baisse du coefficient d'occupation de près de 16 points. Les yields restent cependant à un niveau élevé (+14% comparé à 2021), ce qui aboutit à une performance du chiffre d'affaires total au troisième trimestre proche de celle de l'année dernière.

Par rapport à l'année 2019, pré-Covid, la capacité de fret au troisième trimestre 2022 était encore inférieure de 7% à celle de 2019. Cependant, grâce à la performance exceptionnelle des yields, le chiffre d'affaires total du fret au troisième trimestre 2022 est supérieur de 61 % à celui de l'année 2019.

## Transavia : résultat d'exploitation positif grâce à l'augmentation significative du trafic

Transavia	Troisième trimestre		Neuf mois	
	2022	Variation	2022	Variation
Passagers (en milliers)	6 022	+41,8%	13 850	+139,9%
Capacité (millions de SKO)	12 029	+28,1%	27 953	+104,9%
Trafic (millions de PKT)	10 697	+45,4%	23 851	+141,4%
Coefficient d'occupation	88,9%	+10,6 pt	85,3%	+12,9 pt
Chiffre d'affaires total (m€)	855	+63,7%	1 705	+148,9%
Recette unitaire au SKO (cts €)	7,38	+32,0%	6,26	+24,1%
Coût unitaire au SKO (cts €)	6,36	+42,3%	6,22	+5,9%
Résultat d'exploitation (m€)	123	+18	13	+126

Au troisième trimestre 2022, la reprise de la demande pour le trafic Loisirs en Europe et en Afrique du Nord s'est poursuivie. Comparé à l'année précédente, la capacité a augmenté de 28,1%, le trafic de 45,4% et le nombre de passagers de 41,8% au troisième trimestre 2022.

Le résultat d'exploitation s'est élevé à 123 millions d'euros, en amélioration de 18 millions d'euros par rapport au troisième trimestre de 2021.

Le troisième trimestre de 2022 a affiché des niveaux d'activité à un indice 110 par rapport au même trimestre de 2019 et un coefficient d'occupation légèrement inférieur aux niveaux de 2019. La recette unitaire moyenne au SKO a augmenté de 18% comparé à 2019, principalement grâce à une forte augmentation du yield à 23%. Le coût unitaire moyen au SKO a augmenté de 36% comparé à 2019, principalement en raison du prix élevé du carburant et du coût significatif des difficultés opérationnelles.

La flotte de Transavia a atteint 100 appareils au troisième trimestre et a contribué à capter la forte demande de trafic Loisirs en Europe.

### Maintenance : la solide performance s'est poursuivie au troisième trimestre

Maintenance	Troisième trimestre			Neuf mois		
	2022	Variation	Variation change constant	2022	Variation	Variation change constant
Total des revenus (millions d'euros)	826	+17,4%		2 568	+28,1%	
Revenus des tiers (millions d'euros)	342	+38,6%	+32,2%	984	+29,4%	+30,8%
Résultat d'exploitation (millions d'euros)	46	+17	+19	147	+128	+136
Marge opérationnelle (%)	5,6%	+1,5 pt	+1,8 pt	5,7%	+4,8 pt	+5,2 pt

Au troisième trimestre, grâce à une activité plus importante et à une amélioration opérationnelle, le résultat d'exploitation s'est élevé à 46 millions d'euros, soit une augmentation de 19 millions d'euros à taux de change constant par rapport au troisième trimestre 2021.

Le chiffre d'affaires total a augmenté de 17,4% au troisième trimestre tandis que le chiffre d'affaires réalisé auprès des tiers a augmenté de 38,6%, démontrant une forte reprise.

La marge d'exploitation s'est établie à 5,6 %, soit 1,5 point de plus que le résultat d'exploitation du troisième trimestre 2021. La marge des neuf premiers mois de l'année 2022 atteint 5,7%, un niveau supérieur à la période pré-covid mais incluant toujours le soutien des Etats.

### Cash-flow d'exploitation libre ajusté positif au troisième trimestre, réduisant la dette nette, désormais légèrement inférieure à 6 milliards d'euros

En millions €	Troisième trimestre		Neuf mois	
	2022	Variation	2022	Variation
Cash-flow avant variation du BFR et plans de départs volontaires, activités poursuivies	1 527	+856	2 437	+2 928
Paiements liés aux plans de départs volontaires	-50	+43	-175	+43
Variation du Besoin en Fonds de Roulement (BFR)	-587	-828	2 248	+887
<b>Cash-flow net provenant de l'exploitation</b>	<b>890</b>	<b>71</b>	<b>4 510</b>	<b>3 858</b>
Investissements nets *	-389	-69	-1 404	-550
<b>Cash-flow libre d'exploitation</b>	<b>501</b>	<b>+2</b>	<b>3 106</b>	<b>3 308</b>
Remboursement des dettes de loyer	-211	+10	-653	+1
<b>Cash-flow libre d'exploitation ajusté **</b>	<b>290</b>	<b>+12</b>	<b>2 453</b>	<b>+3 309</b>

\* Somme des « Investissements corporels et incorporels » et « Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles » tels que présentés dans le tableau des flux de trésorerie consolidé.

\*\* Le « Cash-flow libre d'exploitation ajusté » est le cash-flow libre d'exploitation après déduction du remboursement des dettes de location.

Au cours du troisième trimestre 2022, le Groupe a généré un cash-flow d'exploitation libre ajusté de 290 millions d'euros, ce qui est légèrement supérieur à l'année dernière. C'est le sixième trimestre consécutif au cours duquel le cash-flow d'exploitation libre ajusté est positif.

En millions d'euros	30 sep 2022	31 déc 2021
Dette nette	5 965	8 216
EBITDA sur les 12 derniers mois	3 657	745
<b>Dette nette/EBITDA sur les 12 derniers mois</b>	<b>1,6 x</b>	<b>11,0 x</b>



## Les deux compagnies aériennes parviennent à dégager une marge d'exploitation supérieure à 10 %

	Troisième trimestre		Neuf mois	
	2022	Variation	2022	Variation
<b>Résultat d'exploitation Groupe Air France (En millions d'euros)</b>	570	+616	340	+1 795
<i>Marge d'exploitation (%)</i>	11,4%	+13,0 pt	2,9%	+28,0 pt
<b>Résultat d'exploitation Groupe KLM (En millions d'euros)</b>	443	+274	708	+1 062
<i>Marge d'exploitation (%)</i>	13,7%	+4,8 pt	8,9%	+17,7 pt

On observe une amélioration significative du résultat d'exploitation des deux compagnies aériennes avec, pour Air France, une marge d'exploitation désormais proche du niveau de 2019.

\*\*\*\*\*

La présentation des résultats est disponible sur [www.airfranceklm.com](http://www.airfranceklm.com) le 28 octobre 2022 à partir de 7h15 (heure de Paris).

Une conférence téléphonique animée par M. Smith (CEO) et M. Zaat (CFO) aura lieu le 28 octobre 2022 à 08h30 (heure de Paris).

Pour vous connecter à la téléconférence, veuillez composer le:

France: +33 (0)1 70 72 25 50

Netherlands: +31 (0)20 703 8210

UK: Local +44 (0)330 165 4027

US: Local +1 323-794-2551

Code de confirmation : 6069631

### Relations Investisseurs

**Frederic Kahane**

[frkahane@airfranceklm.com](mailto:frkahane@airfranceklm.com)

**Michiel Klinkers**

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

### Service de Presse

+33 1 41 56 56 00

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

## Compte de résultat

En millions d'euros	Troisième trimestre			Neuf mois		
	2022	2021*	Variation	2022	2021*	Variation
<b>Produit des activités ordinaires</b>	<b>8 112</b>	<b>4 567</b>	<b>+78 %</b>	<b>19 264</b>	<b>9 477</b>	<b>+103 %</b>
Carburant avions	-2 325	-828	+181 %	-5 184	-1 811	+186 %
Affrètements aéronautiques	-92	-85	+8 %	-285	-232	+23 %
Redevances aéronautiques	-488	-374	+30 %	-1 271	-835	+52 %
Commissariat	-206	-124	+66 %	-525	-250	+110 %
Achats d'assistance en escale	-468	-307	+52 %	-1 189	-710	+67 %
Achats et consommations d'entretien aéronautiques	-524	-389	+35 %	-1 643	-1 181	+39 %
Frais commerciaux et de distribution	-257	-124	+107 %	-641	-255	+151 %
Autres frais	-375	-292	+28 %	-1 077	-839	+28 %
Frais de personnel	-1 897	-1 408	+35 %	-5 239	-3 813	+37 %
Impôts et taxes	-38	-30	+27 %	-118	-100	+18 %
Autres produits et charges	235	188	+25 %	737	467	+58 %
<b>EBITDA</b>	<b>1 677</b>	<b>794</b>	<b>+111 %</b>	<b>2 829</b>	<b>-82</b>	<b>nm</b>
Amortissements, dépréciations et provisions	-653	-664	-2%	-1 769	-1 722	+3 %
<b>Résultat d'exploitation courant</b>	<b>1 024</b>	<b>130</b>	<b>+688 %</b>	<b>1 060</b>	<b>-1 804</b>	<b>nm</b>
Cessions de matériels aéronautiques	6	-6	nm	44	-20	nm
Autres produits et charges non courants	-30	-54	-44%	-44	-906	-95%
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>	<b>1 000</b>	<b>70</b>	<b>+1329 %</b>	<b>1 060</b>	<b>-2 730</b>	<b>nm</b>
Coût de l'endettement financier brut	-139	-144	-3%	-416	-483	-14%
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	9	-1	nm	9	2	+350 %
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>-130</b>	<b>-145</b>	<b>-10%</b>	<b>-407</b>	<b>-481</b>	<b>-15%</b>
Autres produits et charges financiers	-335	-114	+194 %	-621	-199	+212 %
<b>Résultat avant impôt des entreprises intégrées</b>	<b>535</b>	<b>-189</b>	<b>nm</b>	<b>32</b>	<b>-3 410</b>	<b>nm</b>
Impôts	-71	-6	+1083 %	208	256	-19%
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>	<b>464</b>	<b>-195</b>	<b>nm</b>	<b>240</b>	<b>-3 154</b>	<b>nm</b>
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	2	3	-33%	-	-13	nm
<b>Résultat net des activités poursuivies</b>	<b>466</b>	<b>-192</b>	<b>nm</b>	<b>240</b>	<b>-3 167</b>	<b>nm</b>
Intérêts minoritaires	6	1	+500 %	8	-3	nm
<b>Résultat net</b>	<b>460</b>	<b>-193</b>	<b>nm</b>	<b>232</b>	<b>-3 164</b>	<b>nm</b>

\* Les chiffres retraités incluent le changement de principes comptables pour les pensions (interprétation de l'IAS19).



## Bilan consolidé

<b>Actif</b>	<b>30 sep 2022</b>	<b>31 déc 2021</b>
<i>En millions d'euros</i>		
Goodwill	225	222
Immobilisations incorporelles	1 201	1 235
Immobilisations aéronautiques	10 298	10 466
Autres immobilisations corporelles	1 349	1 402
Droit d'utilisation	5 536	5 148
Titres mis en équivalence	111	109
Autres actifs financiers non courants	1 126	951
Actifs financiers dérivés non courants	525	143
Impôts différés	527	278
<b>Actif non courant</b>	<b>20 898</b>	<b>19 954</b>
Actifs détenus en vue de la vente	78	74
Autres actifs financiers courants	832	484
Actifs financiers dérivés courants	676	469
Stocks et en-cours	693	567
Créances clients	2 133	1 511
Autres actifs courants	989	966
Trésorerie et équivalents de trésorerie	8 264	6 658
<b>Actif courant</b>	<b>13 665</b>	<b>10 729</b>
<b>Total actif</b>	<b>34 563</b>	<b>30 683</b>
<b>Passif et capitaux propres</b>		
<i>En millions euros</i>		
Capital	2 571	643
Primes d'émission et de fusion	5 217	4 949
Actions d'autocontrôle	-25	-25
Titres subordonnés à durée indéterminée	912	3 151
Réserves et résultat	-11 988	-12 542
<b>Capitaux propres (Part attribuable aux propriétaires de la société mère)</b>	<b>-3 313</b>	<b>-3 824</b>
Participations ne donnant pas le contrôle	516	8
<b>Capitaux propres</b>	<b>-2 797</b>	<b>-3 816</b>
Provisions retraite	1 381	1 939
Passifs de restitution et autres provisions non courants	4 715	4 055
Passifs financiers non courants	10 695	11 274
Dettes de loyers non courantes	3 554	2 924
Passifs financiers dérivés non courants	3	25
Impôts différés	1	1
Autres passifs non courants	2 426	2 555
<b>Passif non courant</b>	<b>22 775</b>	<b>22 773</b>
Passifs de restitution et autres provisions courants	677	885
Passifs financiers courants	1 074	1 215
Dettes de loyers courantes	878	825
Passifs financiers dérivés courants	128	46
Dettes fournisseurs	2 714	1 850
Titres de transport émis et non utilisés	4 132	2 644
Programme de fidélisation	886	888
Autres passifs courants	4 093	3 369
Concours bancaires	3	4
<b>Passif courant</b>	<b>14 585</b>	<b>11 726</b>
<b>Total capitaux propres et passifs</b>	<b>34 563</b>	<b>30 683</b>

## Tableau des flux de trésorerie consolidés du 1er janvier au 30 septembre 2022

En millions euros

	30 sep 2022	30 sep 2021*
Résultat net	240	-3 167
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	1 770	1 722
Dotations nettes aux provisions financières	105	89
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels	-45	18
Résultat sur cession de filiales et participations	-	-25
Résultats non monétaires sur instruments financiers	-28	-33
Ecart de change non réalisé	523	172
Résultats des sociétés mises en équivalence	-	13
Impôts différés	-234	-262
Pertes de valeur	19	37
Autres éléments non monétaires	-88	727
<b>Capacité d'autofinancement</b>	<b>2 262</b>	<b>-709</b>
(Augmentation) / diminution des stocks	-119	-47
(Augmentation) / diminution des créances clients	-431	-365
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs	786	415
Augmentation / (diminution) des billets émis non utilisés	1 489	142
Variation des autres débiteurs et créditeurs	523	1 216
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>	<b>2 248</b>	<b>1 361</b>
<b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation</b>	<b>4 510</b>	<b>652</b>
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	-1	-2
Investissements corporels et incorporels	-2 082	-1 543
Produit lié à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées	-	71
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	678	689
Dividendes reçus	1	2
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois	-240	37
<b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement</b>	<b>-1 644</b>	<b>-746</b>
Augmentation de capital	1 551	1 026
Augmentation de capital souscrite par les participations ne donnant pas le contrôle	3	-
Titres subordonnés	-983	-
Coupons sur titres subordonnés	-238	-
Émission de nouveaux emprunts	769	1 546
Remboursement d'emprunts	-1 600	-1 323
Paiement de dettes de loyers	-653	-654
Nouveaux prêts	-177	-35
Remboursement des prêts	16	93
<b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>	<b>-1 312</b>	<b>653</b>
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)	53	9
<b>Variation de la trésorerie nette</b>	<b>1 607</b>	<b>568</b>
Trésorerie équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	6 654	6 422
Trésorerie équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	8 261	6 990

\* Les chiffres retraités incluent le changement de principes comptables pour les pensions (interprétation de l'IAS19)

## Retour sur capitaux employés (ROCE)

*En millions d'euros*

	30 Sep 2022	30 Jun 2022	31 Mar 2022	31 Dec 2021	30* Sep 2021	30* Jun 2021	31* Mar 2021	31* Dec 2020
Ecart d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 425	1 437	1,473	1,457	1,456	1,464	1,479	1,445
Immobilisations aéronautiques	10 298	10 521	10,537	10,466	10,478	10,645	10,800	11,031
Autres immobilisations corporelles	1 349	1 358	1,378	1,402	1,418	1,453	1,476	1,548
Droits d'utilisations	5 536	5 439	5,205	5,148	5,061	5,033	4,795	4,678
Titres mis en équivalence	111	108	107	109	172	166	223	230
Autres actifs financiers hors valeurs mobilières de placement et dépôts liés aux dettes financières	164	162	158	157	147	147	146	146
Provisions hors retraites litige cargo et restructuration	-4 792	-4 473	-4,240	-4,180	-4,180	-4,033	-4,083	-3,923
BFR, hors valeur de marché des instruments dérivés	-10 434	-11 156	-9,589	-8,262	-7,995	-7,745	-6,410	-6,505
<b>Capitaux employés</b>	<b>3 657</b>	<b>3 396</b>	<b>5,029</b>	<b>6,297</b>	<b>6,557</b>	<b>7,130</b>	<b>8,426</b>	<b>8,650</b>
<b>Capitaux employés moyens (A)</b>		<b>4 595</b>				<b>7 691</b>		
Résultat d'exploitation		1 238				-2 941		
- Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		-13				-19		
- Impôt normatif		-317				846		
<b>Résultat ajusté après impôt (B)</b>		<b>908</b>				<b>-2 114</b>		
<b>ROCE 12 mois glissants (B/A)</b>		<b>19,8%</b>				<b>-27,5%</b>		

\* Les chiffres retraités incluent le changement de principes comptables pour les pensions (interprétation de l'IAS19)

## Dettes nettes

<i>En millions euros</i>	<b>Bilan au</b>	
	<b>30 sep 2022</b>	<b>31 déc 2021</b>
Passifs financiers courants et non courants	11 769	12 489
Dettes de loyers courantes et non courantes	4 432	3 749
Intérêts courus non échus	-128	-128
Dépôts relatifs aux passifs financiers	-101	-99
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	-107	-85
Impact des dérivés devise / dettes	-101	-14
<b>Passifs financiers (A)</b>	<b>15 764</b>	<b>15 912</b>
Trésorerie et équivalents de trésorerie	8 264	6 658
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	204	189
Liquidités nanties	552	324
Obligations Triple A	782	529
Concours bancaires courant	-3	-4
<b>Liquidités nettes (B)</b>	<b>9 799</b>	<b>7 696</b>
<b>Dettes nettes (A) – (B)</b>	<b>5 965</b>	<b>8 216</b>

## Cash-flow libre d'exploitation ajusté

<i>En millions euros</i>	<b>Troisième trimestre</b>		<b>Neuf mois</b>	
	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	890	819	4 510	652
Investissements corporels et incorporels	-591	-444	-2 082	-1 543
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	202	124	678	689
<b>Cash-flow libre d'exploitation</b>	<b>501</b>	<b>499</b>	<b>3 106</b>	<b>-202</b>
Remboursement des dettes de loyers	-211	-221	-653	-654
<b>Cash-flow libre d'exploitation ajusté</b>	<b>290</b>	<b>278</b>	<b>2 453</b>	<b>-856</b>

## EBITDA - Capacité d'autofinancement

	Troisième trimestre		Neuf mois	
	2022	2021*	2022	2021*
<b>EBITDA</b>	<b>1 677</b>	<b>794</b>	<b>2 829</b>	<b>-82</b>
Provisions CO2 et autres	31	12	15	-16
Rectifications d'inventaires	1	-	4	4
Dotations provisions retraites	32	32	97	168
Reprises de provisions retraites (cash-out)	-18	-17	-50	-100
Cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (hors aéronautique)	-4	-	27	31
<b>Résultat d'exploitation - part monétaire</b>	<b>1 719</b>	<b>821</b>	<b>2 922</b>	<b>5</b>
Charges de restructuration	-50	-93	-175	-218
Autres produits et charges non courants	-5	-3	-7	-66
Coût monétaire de l'endettement financier	-146	-137	-429	-440
Produits monétaires de la trésorerie	5	-4	-3	-11
Change réalisé	-14	1	-11	49
Résiliation des couvertures - en espèces	-	-	-	-8
Débouclages d'instruments de trading - cash	-	-1	-	-3
Impôt courant	-22	-4	-26	-6
Autres charges et dépenses financières - en espèces	-11	-	-11	-8
Autres éléments	1	-2	2	-3
<b>Capacité d'autofinancement</b>	<b>1 477</b>	<b>578</b>	<b>2 262</b>	<b>-709</b>

\* Les chiffres retraités incluent le changement de principes comptables pour les pensions (interprétation de l'IAS19).

## Coût unitaire à l'SKO

	Troisième trimestre		Neuf mois	
	2022	2021*	2022	2021*
Chiffre d'affaires (en m€)	8 112	4 567	19 264	9 477
Résultat d'exploitation courant (en m€) -/-	-1 024	-130	-1 060	1 804
Coût d'exploitation total (en m€)	7 088	4 437	18 204	11 281
Activité réseaux passage – autres recettes (en m€)	-103	-90	-311	-221
Activité cargo – autres recettes fret (en m€)	-109	-106	-340	-296
Chiffre d'affaires externe de la maintenance (en m€)	-342	-247	-984	-760
Transavia - autres recettes (en m€)	33	3	45	3
Chiffre d'affaires externe des autres activités (en m€)	-8	-8	-21	-20
<b>Coût net (en m€)</b>	<b>6 559</b>	<b>3 990</b>	<b>16 593</b>	<b>9 987</b>
Capacités produites exprimées en SKO <sup>1</sup>	79 937	61 925	210 129	136 179
<b>Coût net à l'SKO (en centimes d'€ par SKO)</b>	<b>8,21</b>	<b>6,44</b>	<b>7,90</b>	<b>7,33</b>
<i>change brute</i>		27,3%		7,7%
Effet change sur les coûts nets (en m€)		-142		-260
<i>Variation à change constant</i>		23,0%		4,9%
Effet prix du carburant (en m€)		858		1 464
<b>Coût unitaire à l'SKO à change et prix du carburant constants (en centimes d'€ par SKO)</b>	<b>8,21</b>	<b>8,06</b>	<b>7,90</b>	<b>8,60</b>
<b><i>Variation à change et prix du carburant constants</i></b>		<b>+1,8%</b>		<b>-8,2%</b>

\* Les chiffres retraités incluent le changement des principes comptables pour les pensions (interprétation de l'IAS19).

(1) La capacité produite par les activités de transport est calculée en additionnant les capacités du réseaux passage (en SKO) de Transavia (en SKO)



## Résultats du Groupe

### Groupe Air France

	Troisième trimestre		Neuf mois	
	2022	Variation	2022	Variation
Chiffre d'affaires (en m€)	5 001	+78,1%	11 744	+102,7%
EBITDA (en m€)	1 007	+629	1 429	+1 846
Résultat d'exploitation (en m€)	570	+616	340	+1 795
<i>Marge d'exploitation (%)</i>	11,4%	+13,0 pt	2,9%	+28,0 pt
Cash-flow d'exploitation avant variation du BFR et paiements liés aux plans de départs volontaires (en m€)	890	+580	1 144	+1 854
<i>Marge du cash-flow d'exploitation (avant variation du BFR et plans de départs volontaires)</i>	17,8%	+6,8 pt	9,7%	+22,0 pt

### Groupe KLM

	Troisième trimestre		Neuf mois	
	2022	Variation	2022	Variation
Chiffre d'affaires (en m€)	3 236	+71,2%	7 921	+96,7%
EBITDA (en m€)	688	+280	1 417	+1 087
Résultat d'exploitation (en m€)	443	+274	708	+1 062
<i>Marge d'exploitation (%)</i>	13,7%	+4,8 pt	8,9%	+17,7 pt
Cash-flow d'exploitation avant variation du BFR et paiements liés aux plans de départs volontaires (en m€)	654	+288	1 321	+1 125
<i>Marge du cash-flow d'exploitation (avant variation du BFR et plans de départs volontaires)</i>	20,2%	+0,9 pt	16,7%	+11,8 pt

NB: Le résultat des deux compagnies n'est pas égal aux chiffres consolidés en raison des écritures intra-Groupe

## Flotte du Groupe au 30 septembre 2022

Type d'appareil	AF (dont HOP)	KLM (dont KLC & MP)	Transavia	Propriété	Crédit- bail	Location	Total	En exploit.	Ecart 31/12/21
B777-300	43	16		17	18	24	59	59	
B777-200	18	15		26		7	33	33	-3
B787-9	10	13		4	7	12	23	23	
B787-10		6		2	4		6	6	1
A380-800	6			3	1	2	6		
A350-900	19			3	7	9	19	19	7
A330-300		5				5	5	5	1
A330-200	15	6		11		10	21	21	
<b>Total Long-Haul</b>	<b>111</b>	<b>61</b>	<b>0</b>	<b>66</b>	<b>37</b>	<b>69</b>	<b>172</b>	<b>166</b>	<b>6</b>
B737-900		5		5			5	5	
B737-800		31	96	34	8	85	127	127	11
B737-700		10	4	7		7	14	14	
A321	19			11		8	19	18	
A320	39			3	4	32	39	39	-3
A319	24			12		12	24	22	-6
A318	11			6		5	11	11	-1
A220-300	12			8		4	12	12	6
<b>Total Medium-Haul</b>	<b>105</b>	<b>46</b>	<b>100</b>	<b>86</b>	<b>12</b>	<b>153</b>	<b>251</b>	<b>248</b>	<b>6</b>
Canadair Jet 1000	7			7			7	4	-7
Canadair Jet 700									
Embraer 195 E2		13				13	13	13	6
Embraer 190	19	30		17	4	28	49	49	2
Embraer 175		17		3	14		17	17	
Embraer 170	13			10		3	13	13	-2
Embraer 145	2			2			2		
<b>Total Regional</b>	<b>41</b>	<b>60</b>	<b>0</b>	<b>39</b>	<b>18</b>	<b>44</b>	<b>101</b>	<b>96</b>	<b>-1</b>
B747-400ERF		3		3			3	3	
B747-400BCF		1		1			1	1	
B777-F	2					2	2	2	
<b>Total Cargo</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>0</b>
<b>Total</b>	<b>259</b>	<b>171</b>	<b>100</b>	<b>195</b>	<b>67</b>	<b>268</b>	<b>530</b>	<b>516</b>	<b>11</b>

## TRAFIC DU TROISIÈME TRIMESTRE 2022

### Activité réseaux passage \*

Total activité réseaux passage*	T3			cumul		
	2022	2021	Variation	2022	2021	Variation
Passagers transportés (milliers)	18 980	12 695	49,5%	48 478	23 016	110,6%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	59 948	34 019	76,2%	151 294	63 381	138,7%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	67 908	52 531	29,3%	182 176	122 534	48,7%
Coefficient d'occupation (%)	88,3%	64,8%	23,5	83,0%	51,7%	31,3
<b>Long-Courrier</b>						
Passagers transportés (milliers)	6 631	3 553	86,6%	16 785	6 891	143,6%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	48 324	25 123	92,3%	122 719	48 287	154,1%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	54 156	40 515	33,7%	146 681	100 466	46,0%
Coefficient d'occupation (%)	89,2%	62,0%	27,2	83,7%	48,1%	35,6
<b>Amérique du nord</b>						
Passagers transportés (milliers)	2 705	1 154	134,4%	6 235	1 852	236,8%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	19 197	8 291	131,6%	44 584	13 433	231,9%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	21 217	13 101	61,9%	53 508	29 169	83,4%
Coefficient d'occupation (%)	90,5%	63,3%	27,2	83,3%	46,1%	37,3
<b>Amérique latine</b>						
Passagers transportés (milliers)	801	365	119,1%	2 243	731	206,7%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	7 600	3 521	115,9%	21 326	7 034	203,2%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	8 265	6 164	34,1%	24 066	16 621	44,8%
Coefficient d'occupation (%)	92,0%	57,1%	34,8	88,6%	42,3%	46,3
<b>Asie / Moyen Orient</b>						
Passagers transportés (milliers)	981	499	96,7%	2 474	1 100	124,9%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	7 052	3 312	113,0%	17 560	7 350	138,9%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	8 243	7 478	10,2%	22 853	21 826	4,7%
Coefficient d'occupation (%)	85,5%	44,3%	41,3	76,8%	33,7%	43,2
<b>Afrique</b>						
Passagers transportés (milliers)	1 078	779	38,5%	2 830	1 733	63,3%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	6 453	4 337	48,8%	16 813	9 551	76,0%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	7 389	6 259	18,1%	20 525	16 346	25,6%
Coefficient d'occupation (%)	87,3%	69,3%	18,0	81,9%	58,4%	23,5
<b>Caraïbes-Océan Indien</b>						
Passagers transportés (milliers)	1 067	757	41,0%	3 006	1 475	103,7%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	8 022	5 663	41,6%	22 437	10 918	105,5%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	9 042	7 512	20,4%	25 729	16 503	55,9%
Coefficient d'occupation (%)	88,7%	75,4%	13,3	87,2%	66,2%	21,0
<b>Court et Moyen-Courrier</b>						
Passagers transportés (milliers)	12 348	9 141	35,1%	31 690	16 124	96,5%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	11 624	8 896	30,7%	28 574	15 095	89,3%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	13 753	12 016	14,5%	35 496	22 068	60,8%
Coefficient d'occupation (%)	84,5%	74,0%	10,5	80,5%	68,4%	12,1

\* Air France et KLM

### Activité de Transavia

Transavia	T3			cumul		
	2022	2021	Variation	2022	2021	Variation
Passagers transportés (milliers)	6 022	4 246	41,8%	13 850	5 772	139,9%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	10 697	7 359	45,4%	23 851	9 881	141,4%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	12 029	9 393	28,1%	27 953	13 645	104,9%
Coefficient d'occupation (%)	88,9%	78,3%	10,6	85,3%	72,4%	12,9

### Activité totale Groupe passage\*\*

Total Groupe**	T3			cumul		
	2022	2021	Variation	2022	2021	Variation
Passagers transportés (milliers)	25 002	16 940	47,6%	62 328	28 788	116,5%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	70 645	41 378	70,7%	175 145	73 262	139,1%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	79 937	61 924	29,1%	210 129	136 178	54,3%
Coefficient d'occupation (%)	88,4%	66,8%	21,6	83,4%	53,8%	29,6

\*\* Air France, KLM et Transavia

### Activité cargo

Total Groupe	T3			cumul		
	2022	2021	Variation	2022	2021	Variation
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	1 635	1 895	(13,7%)	5 132	6 055	(15,2%)
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	3 538	3 051	15,9%	9 853	8 362	17,8%
Coefficient d'occupation (%)	46,2%	62,1%	(15,9)	52,1%	72,4%	(20,3)

## Activité d'Air France

Total activité réseaux passage	T3			cumul		
	2022	2021	Variation	2022	2021	Variation
Passagers transportés (milliers)	11 528	7 520	53,3%	28 977	14 172	104,5%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	36 159	20 304	78,1%	90 241	38 027	137,3%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	40 992	29 189	40,4%	108 483	63 241	71,5%
Coefficient d'occupation (%)	88,2%	69,6%	18,6	83,2%	60,1%	23,1
<b>Long-Courrier</b>						
Passagers transportés (milliers)	4 123	2 261	82,4%	10 454	4 402	137,5%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	29 056	15 255	90,5%	73 573	29 265	151,4%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	32 657	22 390	45,9%	87 849	50 642	73,5%
Coefficient d'occupation (%)	89,0%	68,1%	20,8	83,8%	57,8%	26,0
<b>Court et Moyen-Courrier</b>						
Passagers transportés (milliers)	7 405	5 260	40,8%	18 521	9 770	89,6%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	7 103	5 050	40,7%	16 667	8 763	90,2%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	8 335	6 799	22,6%	20 635	12 599	63,8%
Coefficient d'occupation (%)	85,2%	74,3%	10,9	80,8%	69,6%	11,2

Activité cargo	T3			cumul		
	2022	2021	Variation	2022	2021	Variation
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	834	837	(0,3%)	2 631	2 648	(0,7%)
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	2 025	1 592	27,2%	5 544	4 194	32,2%
Coefficient d'occupation (%)	41,2%	52,6%	(11,4)	47,5%	63,2%	(15,7)

## Activité de KLM

Total activité réseaux passage	T3			cumul		
	2022	2021	Variation	2022	2021	Variation
Passagers transportés (milliers)	7 452	5 174	44,0%	19 501	8 843	120,5%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	23 789	13 715	73,5%	61 053	25 354	140,8%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	26 915	23 343	15,3%	73 692	59 294	24,3%
Coefficient d'occupation (%)	88,4%	58,8%	29,6	82,8%	42,8%	40,1
<b>Long-Courrier</b>						
Passagers transportés (milliers)	2 508	1 293	94,0%	6 331	2 489	154,4%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	19 268	9 870	95,2%	49 146	19 023	158,4%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	21 498	18 125	18,6%	58 831	49 825	18,1%
Coefficient d'occupation (%)	89,6%	54,5%	35,2	83,5%	38,2%	45,4
<b>Court et Moyen-Courrier</b>						
Passagers transportés (milliers)	4 944	3 881	27,4%	13 169	6 354	107,3%
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	4 522	3 846	17,6%	11 907	6 332	88,0%
Siège kilomètre offert (m de SKO)	5 418	5 218	3,8%	14 861	9 469	56,9%
Coefficient d'occupation (%)	83,5%	73,7%	9,7	80,1%	66,9%	13,3
<b>Activité cargo</b>						
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	801	1 058	(24,3%)	2 502	3 407	(26,6%)
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	1 512	1 459	3,7%	4 309	4 169	3,4%
Coefficient d'occupation (%)	53,0%	72,5%	(19,5)	58,1%	81,7%	(23,7)