

## PREMIER TRIMESTRE 2024

30 avril 2024

---

### **Poursuite de la croissance des revenus de l'activité Passage - Résultat d'exploitation affecté par les coûts liés aux perturbations opérationnelles et par la baisse des revenus du cargo**

---

- Capacité du Groupe en hausse de 4,5% par rapport à l'année précédente et coefficient de remplissage à 86%
- Passagers transportés en hausse de +6,2% par rapport à l'année précédente, à 20,9m
- Recette unitaire Passage du Groupe en hausse de +2.1% par rapport au T1 2023
- Chiffre d'affaires du Groupe porté à 6,7 mds€, en hausse de 5,1% par rapport à l'année précédente
- Résultat d'exploitation à -489m€ impacté par des coûts liés aux perturbations opérationnelles et par une réduction de la recette unitaire du cargo
- Cash flow d'exploitation libre ajusté récurrent positif, grâce à des ventes de billets prometteuses pour la saison estivale (0,6 milliard d'euros)
- Ratio Dette nette/EBITDA stable à 1,3x
- Poursuite du renouvellement de la flotte avec 21% d'avions de nouvelle génération, +4pt par rapport à l'année dernière

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

*“Malgré un début d'année difficile, marqué par des tensions géopolitiques persistantes, Air France-KLM a enregistré une nouvelle hausse de son chiffre d'affaires ce trimestre, profitant d'une demande de voyages structurellement robuste. Cependant, comme prévu, notre résultat d'exploitation a été impacté par les coûts liés aux perturbations opérationnelles et par le ralentissement de l'activité Cargo. Nous restons néanmoins confiants dans notre capacité à atteindre nos objectifs de coûts unitaires pour 2024, et nous nous concentrons sur la mise en œuvre de notre feuille de route stratégique afin de respecter nos engagements à moyen terme. Notre trajectoire en matière de développement durable est également en bonne voie, avec la poursuite des livraisons d'avions de nouvelle génération et des initiatives d'approvisionnement en SAF. Enfin, nous nous préparons activement à une saison estivale prometteuse avec, à Paris, les très attendus Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024. Une occasion unique pour Air France de démontrer son expertise et l'excellence de son service.”*

## Recette unitaire en hausse grâce à un coefficient de remplissage et un yield améliorés

	Premier Trimestre		
	2024	variation	variation change constant
Passagers Groupe (milliers)	20 871	+6,2 %	
Capacité Groupe (millions de SKO)	72 717	+4,5 %	
Trafic (millions de PKT)	62 846	+5,0 %	
Coefficient de remplissage Passage Groupe	86,4 %	+0,4pt	
Recette unitaire Passage au SKO (€ cts)	7,45	+1,0 %	+2,1 %

	Premier Trimestre		
	2024	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires (m€)	6 654	+5,1 %	+6,2 %
EBITDA (m€)	176	-110	-84
Résultat d'exploitation (m€)	-489	-183	-157
Marge opérationnelle (%)	-7,4%	-2,5pt	-
Résultat net (m€)	-480	-143	
Recette unitaire Groupe au SKO (cts€)	8,06	-1,8 %	-0,7 %
Coût unitaire Groupe à carburant, change constants et hors ETS	8,65		+4,0 %

	31 mars 2024	31 décembre 2023
Cash flow d'exploitation libre ajusté (m€)	140	
Cash flow d'exploitation libre ajusté récurrent	593	
Dette Nette (€m)	5 154	5 041
EBITDA sur les 12 derniers mois (€m)	4 098	4 208
Ratio de dette nette / EBITDA	1,3x	1.2x

## Premier Trimestre 2024 : Résultat d'exploitation impacté par une réduction de la recette unitaire du cargo et des perturbations opérationnelles

Au premier trimestre 2024, Air France-KLM a accueilli 20,9 millions de passagers soit 6,2 % de plus que l'année précédente. La capacité ayant augmenté de 4,5 % et le trafic de 5,0 %, le coefficient de remplissage a été légèrement en hausse de 0,4 point par rapport à l'année précédente.

La recette unitaire Passage du Groupe au SKO était en hausse de +2,1 % à change constant par rapport à l'année précédente. Cette hausse a été portée par une augmentation du yield dans toutes les zones long-courrier, à l'exception de l'Asie & Moyen-Orient où la capacité a augmenté de 32% tandis que le yield du Court & Moyen-courrier a également augmenté.

Le résultat d'exploitation était inférieur de 183 millions d'euros à celui de l'année précédente, s'établissant à -489 millions d'euros, et a été impacté par une augmentation du coût unitaire (243 millions d'euros) et une baisse de la recette unitaire cargo (157 millions d'euros) bien que partiellement compensées par un prix du carburant y compris ETS plus faible (144 millions) et une recette unitaire Passage plus élevée (124 millions d'euros).

Le coût unitaire du groupe au SKO est en hausse de 4,0 % par rapport à l'année précédente, conforme aux perspectives présentées lors de la présentation des résultats annuels 2023. Cette augmentation résulte principalement d'un coût lié aux perturbations opérationnelles plus élevé, représentant 0,8% de l'évolution du coût unitaire, ainsi que d'un paiement exceptionnel des salaires à KLM, conformément à l'accord négocié pour 0,8 %.

## Cash

Le cash flow libre d'exploitation s'est établi à 140 millions d'euros, porté par une évolution positive du besoin en fonds de roulement, conséquence de ventes de billets prometteuses pour la saison estivale. Le besoin en fonds de roulement a néanmoins été impacté par le paiement du report des charges sociales, retraites et impôts sur les salaires hérités de la pandémie.

Ces reports correspondent au paiement exceptionnel de 610 millions d'euros effectué par Air France en janvier 2024 à la Caisse des Retraites des Personnels Navigants (CRPN) ainsi qu'aux charges sociales et salariales s'élevant à 120 millions d'euros et payées par le Groupe au cours du trimestre.

Le cash flow libre d'exploitation ajusté récurrent, y compris le paiement de la dette de location et des intérêts et hors charges sociales différées et impôts sur les salaires, s'est établi à 593 millions d'euros.

En mars, Air France-KLM a remboursé, à la demande des porteurs d'obligations, environ 452 millions d'euros sur les 500 millions d'euros d'obligations en circulation convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes arrivant à échéance le 25 mars 2026 (les "OCEANE 2026").

Les liquidités s'élèvent à 9,9 milliards d'euros, soit une diminution de 0,6 milliard d'euros par rapport à la fin de l'année 2023 en raison du remboursement de l'obligation convertible. Le ratio Dette nette / EBITDA s'est établi à 1,3x.

Après la clôture du trimestre, Air France-KLM, Air France et KLM ont exécuté la première option d'extension d'un an de leurs facilités de crédit renouvelables liées aux indicateurs clés de performance ESG. Air France-KLM et Air France ont exécuté l'option accordéon de la facilité pour augmenter le RCF d'un montant de 90 millions d'euros, portant le montant des deux RCF à environ 2,3 milliards d'euros.

## Développement durable

### Plan de transition et trajectoire

Depuis 2019, Air France-KLM a accéléré sa transition environnementale et s'est fixé des objectifs de performance ambitieux en matière de développement durable. L'ambition du Groupe est de réduire ses émissions de gaz à effet de serre (GES) de 30% d'ici 2030 par rapport à 2019 (gCO<sub>2</sub>eq/RTK).

### Indicateurs de performance clés liés au développement durable

	T1 2024	T1 2023	Variation
Flotte de nouvelle génération <sup>1</sup>	21 %	17 %	4pt

### Trois piliers pour réduire les émissions de gaz à effet de serre

**Renouvellement de la flotte** : Air France-KLM s'engage à renouveler sa flotte avec des avions moins bruyants et plus économes en carburant. Fin mars, 21% de sa flotte était composée d'avions de nouvelle génération, contre 17% fin mars 2023. Le Groupe prévoit de porter ce ratio à 80% d'ici 2030.

Par rapport aux avions de la génération précédente, l'A220 réduit les émissions de CO<sub>2</sub> de 20 %, la famille Airbus A320neo de 15 % et l'Airbus A350 de 25 %.

Au cours du premier trimestre, un A321 Neo (nouvelle génération) a été mis en service et deux A319 (ancienne génération) ont quitté la flotte.

**Carburants d'aviation durables (SAF)** : Le Groupe Air France-KLM s'est engagé à augmenter son utilisation de SAF, qui peut réduire les émissions de carbone jusqu'à 80%, sur l'ensemble du cycle de vie, par rapport au carburant conventionnel. Le Groupe estime que 1% de sa consommation de carburant proviendra du SAF en 2024.

**Efficacité opérationnelle** : Air France-KLM a lancé des programmes internes pour améliorer l'efficacité opérationnelle et réduire les émissions de CO<sub>2</sub>. Ces programmes se concentrent sur la réduction du poids, l'optimisation des performances des avions, l'optimisation des routes et des trajectoires de vol, ainsi que sur d'autres mesures d'économie de carburant.

<sup>1</sup> Flotte de nouvelle génération/ Flotte en opération

## Perspectives 2024

### Capacité

Le Groupe prévoit que la capacité en sièges-kilomètres offerts pour le Groupe Air France-KLM, y compris Transavia, augmentera de 5% en 2024 par rapport à 2023.

### Coût unitaire<sup>2</sup>

Au 2e trimestre, le coût unitaire est attendu en croissance de +2% par rapport à l'année dernière.

Pour l'ensemble de l'année 2024, le groupe prévoit un coût unitaire de l'ordre de 1 % à 2 % par rapport à 2023, soutenu par le plan d'action ci-dessous :

- Accélération des initiatives de transformation en plus des 700 initiatives existantes afin d'accroître les économies de coûts au niveau du groupe et des compagnies aériennes grâce à la simplification, à la réduction des frais généraux et à la création de nouvelles synergies.
- Gel des embauches de personnel administratif et non opérationnel
- Stabilisation des opérations
- Livraison d'une nouvelle flotte pour soutenir le développement du coût unitaire

### Dépenses d'investissement

Les investissements nets pour l'année 2024 devraient s'élever à 3 milliards d'euros.

---

<sup>2</sup> à prix de carburant constant, taux de change constant et hors ETS

## Revue d'activité

## Résultat Réseaux

Réseaux	Premier Trimestre	
	2024	variation
Chiffre d'affaires Passage (m€)	5 396	+1,3%
Chiffre d'affaires total (m€)	5 663	+1,5%
Résultat d'exploitation (m€)	-356	-206
Marge d'exploitation (%)	-6,3 %	-3,6 pt

Par rapport au premier trimestre 2023, les recettes totales ont augmenté de +1,5 % à 5 663 millions d'euros. Cette croissance a été portée par la demande soutenue sur le réseau passage, et ce en dépit de l'affaiblissement du marché du fret. Le résultat d'exploitation s'est établi à -356 millions d'euros sous l'effet d'une augmentation des salaires et des autres charges d'exploitation.

Le premier trimestre 2024 a été impacté par des perturbations opérationnelles, notamment en janvier et février, conséquence des problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement.

## Une croissance robuste de la recette unitaire

Réseaux passage	Premier Trimestre	
	2024	variation
Passagers (en milliers)	16 665	+5,6%
Capacité (millions de SKO)	64 264	+3,7%
Trafic (millions de PKT)	55 345	+4,5%
Coefficient de remplissage	86,1%	0,6pt
Chiffre d'affaires total (m€)	5 096	+3,9 %
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	4 955	+4,3 %
Recette unitaire au SKO (cts €)	7,71	+0,5 %

Au cours du premier trimestre 2024, la capacité en sièges-kilomètres offerts (SKO) a été en croissance de 3,7 % par rapport à l'année dernière. La croissance du trafic (+4,5 %), supérieure à celle de la capacité, a permis de porter le coefficient de remplissage à 86,1 % (en hausse de 0,6 point par rapport à l'année dernière) tandis que le yield a continué d'augmenter. Cette performance a eu un impact positif sur la recette unitaire au SKO qui a augmenté de +0,5 %.

Au cours du premier trimestre, nous avons observé les tendances suivantes par zone :

## Atlantique Nord

La capacité a continué de croître de +3% au premier trimestre. Le coefficient de remplissage s'est amélioré de 1,9 point à 84% par rapport à la performance déjà solide du premier trimestre 2023, tandis que le yield est resté globalement stable à +0,3%.

### Amérique latine

La demande est restée très forte avec un coefficient de remplissage élevé et stable à 90% et un yield en hausse de 1,1%. La capacité a baissé de -2,4 % en raison d'une base de comparaison élevée.

### Asie et Moyen-Orient

La capacité au premier trimestre a augmenté de manière significative par rapport à 2023, de 31,8 %, portée par l'Asie et le Moyen-Orient. Le coefficient de remplissage est resté stable par rapport à l'année dernière malgré l'augmentation significative de la capacité et les perturbations géopolitiques dans la région qui ont affecté l'évolution du yield (-6,9%).

### Caraïbes et Océan Indien

La baisse de la capacité s'est poursuivie au premier trimestre (-14,2% par rapport au premier trimestre 2023) en raison du redéploiement de la flotte vers d'autres zones long-courrier. Cette baisse de capacité a permis au coefficient de remplissage d'atteindre 91% et au yield de s'améliorer de 11,2%.

### Afrique

La situation géopolitique a affecté le développement de la capacité du Groupe, entraînant une baisse de la capacité de -5% alors que les recettes unitaires se sont améliorées. Le yield a fait preuve de résilience et a augmenté de 1,6% par rapport à 2023 tandis que le coefficient de remplissage est resté globalement stable (+0,1pt).

### Court et moyen-courrier

La capacité a augmenté de +2,1% avec des dynamiques différentes. Le Moyen-Courrier de KLM a augmenté de manière significative tandis que le Court et Moyen-courrier d'Air France a baissé. Air France a été affectée par le déroulement des essais du nouveau système de gestion du trafic aérien en janvier et février. Le coefficient de remplissage s'est amélioré de 1,2 point à 82% et le yield a été bien orienté (+2,6%) par rapport à l'année dernière.

### Cargo : baisse des recettes unitaires en raison du contexte de marché et de l'implémentation d'un système informatique

Cargo	Premier trimestre	
	2024	variation
Tonnage (milliers)	217	3,7%
Capacité (millions de TKO)	3 451	+5,0%
Trafic (millions de TKT)	1 621	4,0%
Coefficient de remplissage	47,0%	-0,4pt
Chiffre d'affaires total (m€)	562	-16,5%
Chiffre d'affaires transport de fret (m€)	441	-23,4%
Recette unitaire par TKO (cts€)	12,77	-27,0%

Au cours du premier trimestre la demande dans le secteur du fret aérien a été supérieure à la croissance de la capacité et a été stimulée par le e-commerce en provenance d'Asie et les perturbations en mer Rouge. Le Groupe n'a profité que de façon limitée de cette amélioration en raison d'une capacité relativement faible en Chine et des restrictions de charge utile sur les vols vers l'Asie dues à l'évitement de l'espace aérien russe.

Au premier trimestre, la recette unitaire a été inférieure à celle de l'année dernière, en raison d'une baisse de yield de -26 % et de la mise en œuvre complexe d'un système informatique

### Transavia : amélioration significative de la recette unitaire malgré une croissance à deux chiffres de la capacité

Transavia	Premier trimestre	
	2024	variation
Passagers (en milliers)	4 206	+8,9%
Capacité (millions de SKO)	8 453	+11,1%
Trafic (millions de PKT)	7 501	+9,0%
Coefficient d'occupation	88,7%	-1,7pt
Recette unitaire au SKO (cts €)	5,50	+9,9%
Coût unitaire au SKO (cts €)	7,46	+2,7pt
Chiffre d'affaires total (m€)	462	+22,4%
Résultat d'exploitation (m€)	-166	+6
Marge d'exploitation	-35,8 %	+9,6pt

La capacité de Transavia a augmenté de +11,1 %, le trafic de +9,0 % et le nombre de passagers de 8,9%, ce qui a permis d'atteindre un coefficient d'occupation de 88,7 % au premier trimestre. Le coefficient d'occupation a baissé par rapport à l'année dernière, période à laquelle Transavia France avait affiché un coefficient d'occupation élevé en raison de la réduction des capacités due aux grèves des contrôleurs aériens en France.

Le résultat d'exploitation s'est élevé à -166 millions d'euros, représentant une légère amélioration par rapport à l'année dernière, grâce à des revenus plus élevés qui ont été partiellement compensés par des coûts plus élevés.

### Activité de maintenance : poursuite de la croissance significative du chiffre d'affaires externe

Maintenance	Premier trimestre	
	2024	variation
Chiffre d'affaires total (m€)	1 223	+32,1%
Chiffre d'affaires externe (m€)	530	+43,4%
Résultat d'exploitation (m€)	28	+13
Marge d'exploitation (%)	2,3%	+0,6pt

L'activité maintenance a poursuivi sa croissance au premier trimestre 2024. Le chiffre d'affaires total a progressé de 32,1 % par rapport au même trimestre de l'année précédente, tandis que le chiffre d'affaires externe a enregistré une hausse de +43,4 % confirmant une forte reprise, notamment du côté des moteurs. L'activité continue de souffrir des problèmes liés à la chaîne d'approvisionnement et de la pénurie de mécaniciens dans toutes ses activités. La marge d'exploitation s'est établie à 2,3 %, soit 0,6 point de plus qu'en 2023.



**La croissance du chiffre d'affaires est supérieure à celle de la capacité mais les opérations demeurent difficiles pour les deux compagnies aériennes**

**Groupe Air France**

	Premier trimestre	
	2024	Variation
Chiffre d'affaires (en m€)	4 032	+2,8%
EBITDA (m€)	164	-50
Résultat d'exploitation (en m€)	-249	-68
Marge d'exploitation (%)	-6,2%	-1,6pt

Le chiffre d'affaires d'Air France est en hausse de +2,8 %, porté par l'activité Passage. Le résultat d'exploitation s'est établi à -249 millions d'euros et a été impacté par des problèmes de chaîne d'approvisionnement et l'implémentation d'un système informatique relatif à l'activité cargo. Ce dernier a pesé sur le chiffre d'affaires ainsi que la rentabilité.

**Groupe KLM**

	Premier trimestre	
	2024	Variation
Chiffre d'affaires (en m€)	2 735	+8,5%
EBITDA (en m€)	-39	-109
Résultat d'exploitation (en m€)	-290	-163
Marge d'exploitation (%)	-10,6%	-5,6pt

Le chiffre d'affaires de KLM a augmenté de +8,5 %, bien que les opérations aient été impactées par des perturbations liées aux chaînes d'approvisionnement en janvier et février. La marge d'exploitation s'est établie à -10,6 %, en baisse de -5,6pt par rapport à l'année dernière, en raison notamment du paiement exceptionnel de salaire en janvier (environ 50m€), ainsi que par une forte compensation clients en janvier et février (environ 50m€).

**Flying Blue Miles**

	trimestre 2024
Revenue (in €m)	196
Operating result (in €m)	47
Operating margin (%)	24,0%

A la fin de l'année dernière, Air France-KLM a créé une filiale détenant les contrats de partenariat commercial liés au programme de fidélité commun Air France-KLM ("Flying Blue"), ainsi que le droit exclusif d'émettre des " Miles » pour les compagnies aériennes et leurs partenaires. Ce trimestre est le premier au cours duquel le groupe communique sur l'activité des Miles Flying Blue au niveau du Groupe.

Au cours du premier trimestre, l'activité miles de Flying Blue a généré 196 millions d'euros de revenus totaux, incluant les partenaires tiers aériens et non aériens. La marge d'exploitation s'est élevée à 24,0 %.

Nb : le résultat des deux compagnies n'est pas égal aux chiffres consolidés en raison d'écritures intra-Groupe

\*\*\*\*\*

La présentation des résultats est disponible sur [www.airfranceklm.com](http://www.airfranceklm.com) le 30 avril 2024 à partir de 8h15 (heure de Paris).

Une conférence téléphonique animée par M. Smith (CEO) et M. Zaat (CFO) aura lieu le 30 avril 2024 à 09h30 (heure de Paris).

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

[https://channel.royalcast.com/landingpage/airfranceklm/20240430\\_1/](https://channel.royalcast.com/landingpage/airfranceklm/20240430_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)	Premier trimestre		
	2024	2023	Variation
<b>Produits des activités ordinaires</b>	<b>6 654</b>	<b>6 329</b>	<b>5 %</b>
Carburant avions	-1 674	-1 780	-6 %
Quotas de CO <sub>2</sub>	-62	-32	94 %
Affrètements aéronautiques	-123	-90	37 %
Redevances aéronautiques	-453	-413	10 %
Commissariat	-202	-186	9 %
Achat d'assistance en escale	-464	-426	9 %
Achats et consommations d'entretien aéronautique	-808	-648	25 %
Frais commerciaux et de distribution	-278	-257	8 %
Autres frais	-490	-457	7 %
Frais de personnel	-2 245	-2 009	12 %
Impôts et taxes hors impôt sur le résultat	-57	-55	4 %
Production capitalisée	367	281	31 %
Autres produits et charges d'exploitation courants	11	29	-62 %
<b>EBITDA</b>	<b>176</b>	<b>286</b>	<b>-38 %</b>
Amortissements, dépréciations et provisions	-665	-592	12 %
<b>Résultat d'exploitation courant</b>	<b>-489</b>	<b>-306</b>	<b>60 %</b>
Cessions de matériels aéronautiques	19	5	nm
Autres produits et charges non courants	-3	-3	- %
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>	<b>-473</b>	<b>-304</b>	<b>56 %</b>
Charges d'intérêts	-160	-158	1 %
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	92	49	88 %
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>-68</b>	<b>-109</b>	<b>-38 %</b>
Autres produits et charges financiers	-110	35	nm
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>	<b>-651</b>	<b>-378</b>	<b>72 %</b>
Impôts	168	41	nm
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>	<b>-483</b>	<b>-337</b>	<b>43 %</b>
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	3	-	nm
<b>Résultat net</b>	<b>-480</b>	<b>-337</b>	<b>42 %</b>
Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle	42	7	nm
<b>Résultat net : Propriétaires de la société mère</b>	<b>-522</b>	<b>-344</b>	<b>52 %</b>

## Bilan consolidé

Actif	31 mars 2024	31 décembre 2023
(en millions d'euros)		
Goodwill	225	224
Immobilisations incorporelles	1 125	1 128
Immobilisations aéronautiques	11 646	11 501
Autres immobilisations corporelles	1 438	1 431
Droits d'utilisation	5 902	5 956
Titres mis en équivalence	134	129
Actifs de retraite	57	45
Autres actifs financiers non courants	1 262	1 262
Actifs financiers dérivés non courants	186	148
Impôts différés	825	698
Autres actifs non courants	305	153
<b>Actif non courant</b>	<b>23 105</b>	<b>22 675</b>
Autres actifs financiers courants	1 276	1 292
Actifs financiers dérivés courants	262	122
Stocks et en-cours	874	853
Créances clients	2 492	2 152
Autres actifs courants	1 192	1 120
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 449	6 194
Actifs détenus en vue de la vente	83	82
<b>Actif courant</b>	<b>11 628</b>	<b>11 815</b>
<b>Total actif</b>	<b>34 733</b>	<b>34 490</b>

<b>Passif et capitaux propres</b>	<b>31 mars 2024</b>	<b>31 décembre 2023</b>
(en millions d'euros)		
Capital	263	263
Primes d'émission et de fusion	7 560	7 560
Actions d'autocontrôle	-25	-25
Titres subordonnés à durée indéterminée	1 037	1 076
Réserves et résultat	-11 287	-10 925
<b>Capitaux propres - Part attribuable aux propriétaires de la société mère</b>	<b>-2 452</b>	<b>-2 051</b>
Titres subordonnés à durée indéterminée	2 565	2 524
Réserves et résultat	28	27
<b>Capitaux propres - Participations ne donnant pas le contrôle</b>	<b>2 593</b>	<b>2 551</b>
<b>Capitaux propres</b>	<b>141</b>	<b>500</b>
Provisions retraite	1 698	1 685
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants	3 825	3 805
Passifs financiers non courants	6 642	7 538
Dettes de loyers non courantes	3 563	3 581
Passifs financiers dérivés non courants	17	56
Impôts différés	3	-
Autres passifs non courants	1 258	1 376
<b>Passif non courant</b>	<b>17 006</b>	<b>18 041</b>
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions courants	1 220	1 079
Passifs financiers courants	1 961	1 664
Dettes de loyers courantes	868	848
Passifs financiers dérivés courants	46	139
Dettes fournisseurs	2 627	2 447
Titres de transport émis et non utilisés	5 406	3 858
Programme de fidélisation	882	899
Autres passifs courants	4 568	5 002
Concours bancaires	8	13
<b>Passif courant</b>	<b>17 586</b>	<b>15 949</b>
<b>Total capitaux propres et passifs</b>	<b>34 733</b>	<b>34 490</b>

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

Période du 1 janvier au 31 mars (en millions d'euros)	2024	2023 retraité*
Résultat net	-480	-337
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	665	592
Dotations nettes aux provisions financières	71	51
Coût de la dette nette	68	109
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels	-19	-4
Résultat sur cessions de filiales et participations	-2	-
Résultats non monétaires sur instruments financiers	4	-
Écart de change non réalisé	12	-48
Résultats des sociétés mises en équivalence	-3	-
Impôts différés	-165	-39
Pertes de valeur	-	1
Autres éléments non monétaires	-6	-27
<b>Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement</b>	<b>145</b>	<b>298</b>
(Augmentation) / diminution des stocks	-20	-28
(Augmentation) / diminution des créances clients	-331	-319
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs	170	141
Augmentation / (diminution) des billets émis non utilisés	1 536	1 477
Variation des autres actifs et autres passifs	-731	221
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>	<b>624</b>	<b>1 492</b>
<b>FLUX DE TRESORERIE LIES A L'EXPLOITATION</b>	<b>769</b>	<b>1 790</b>
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	-1	-2
Produits liés à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées	8	-
Investissements corporels et incorporels	-654	-779
Produits de cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	25	131
Intérêts reçus	86	44
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois	-3	56
<b>FLUX DE TRESORERIE LIES AUX OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-539</b>	<b>-550</b>
Émission de titres subordonnés	-	320
Remboursement de titres subordonnés	-	-300
Coupons sur titres subordonnés	-57	-25
Émission de nouveaux emprunts	2	1 323
Remboursement d'emprunts	-606	-2 790
Paievements de dettes de loyers	-219	-219
Nouveaux prêts	-2	-43
Remboursement des prêts	10	3
Intérêts payés	-144	-284
<b>FLUX DE TRESORERIE LIES AUX OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>-1 016</b>	<b>-2 015</b>
Effets des variations de change et des reclassements sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants	46	-31
<b>Variation de la trésorerie nette</b>	<b>-740</b>	<b>-806</b>
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	6 181	6 623
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	5 441	5 817

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

## Dettes nettes

(en millions d'euros)	31 mars 2024	31 décembre 2023
Passifs financiers courants et non courants	8 603	9 202
Dettes de loyers courantes et non courantes	4 431	4 429
Intérêts courus non échus	-159	-138
Dépôts relatifs aux passifs financiers	-106	-107
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	-103	-100
Impact des dérivés devise/dettes	-18	-1
<b>Passifs financiers (I)</b>	<b>12 648</b>	<b>13 285</b>
Trésorerie et équivalent trésorerie	5 449	6 194
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	1 070	1 097
Obligations	983	966
Concours bancaires courant	-8	-13
<b>Liquidités nettes (II)</b>	<b>7 494</b>	<b>8 244</b>
<b>Dettes nettes (I-II)</b>	<b>5 154</b>	<b>5 041</b>

## Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté

(en millions d'euros)	Premier trimestre	
	2024	2023 retraité *
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	769	1 790
Investissements corporels et incorporels	-654	-779
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	25	131
<b>Flux de trésorerie libre d'exploitation</b>	<b>140</b>	<b>1 142</b>
Paiements exceptionnels réalisés/(reçus) (1)	730	52
Intérêts payés et reçus	-58	-240
Paiements de dettes de loyers	-219	-219
<b>Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté</b>	<b>593</b>	<b>735</b>

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

(1) Les paiements exceptionnels réalisés/(reçus), retraités du flux de trésorerie libre d'exploitation pour le calcul du flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté, correspondent au remboursement des charges sociales, des cotisations retraites et des taxes sur salaires différés dans le cadre du Covid.

## Retour sur capitaux employés (ROCE)

(en millions d'euros)	31 mars 2024	31 déc 2023	30 sept 2023	30 juin 2023	31 mars 2023	31 déc 2022	30 sept 2022	30 juin 2022
				retraité <sup>(1)</sup>	retraité <sup>(1)</sup>	retraité <sup>(1)</sup>	retraité <sup>(1)</sup>	retraité <sup>(1)</sup>
Écart d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 349	1 352	1 331	1 339	1 351	1 352	1 350	1 361
Immobilisations aéronautiques	11 646	11 501	11 296	10 957	10 954	10 614	10 298	10 521
Autres immobilisations corporelles	1 438	1 431	1 379	1 389	1 372	1 375	1 349	1 358
Droits d'utilisation	5 902	5 956	5 596	5 480	5 304	5 428	5 536	5 439
Titres mis en équivalence	134	129	127	121	122	120	111	108
Autres actifs financiers, hors titres disponibles à la vente, valeurs mobilières de placement, ICNE et dépôts liés aux dettes financières	214	219	191	190	169	169	164	162
Provisions, hors retraites, litige cargo et restructuration	-4 523	-4 346	-4 481	-4 248	-4 255	-4 347	-4 792	-4 473
Fonds de roulement <sup>(2)</sup>	-8 284	-6 981	-7 804	-8 917	-8 696	-7 213	-7 609	-8 338
<b>Capitaux employés sur le bilan</b>	<b>7 876</b>	<b>9 261</b>	<b>7 635</b>	<b>6 311</b>	<b>6 321</b>	<b>7 498</b>	<b>6 407</b>	<b>6 138</b>
<b>Capitaux employés moyens (A)</b>		<b>7 771</b>				<b>6 591</b>		
Résultat d'exploitation courant		1 529				1 237		
Dividendes reçus		-1				-1		
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		9				14		
(Charge)/produit d'impôt normatif		-397				-323		
<b>Résultat ajusté après impôt (B)</b>		<b>1 140</b>				<b>927</b>		
<b>ROCE sur 12 mois glissants (B/A)</b>		<b>14,7 %</b>				<b>14,1 %</b>		

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

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



## Coût unitaire au SKO

	Premier trimestre	
	2024	2023
Coût d'exploitation total (en m€)	7 144	6 635
Quotas de CO <sub>2</sub> (en m€)	-62	-32
Total autres chiffre d'affaires (en m€)	-793	-619
<b>Coût net (en m€)</b>	<b>6 289</b>	<b>5 984</b>
Capacités produites exprimées en SKO	72 727	69 583
<b>Coût net à l'SKO (en centimes d'€ par SKO)</b>	<b>8,65</b>	<b>8,60</b>
Variation brute		1,0 %
Effet change sur les coûts nets (en m€)		-35
Variation à change constant		1,6 %
Effet prix du carburant (en m€)		-165
<b>Coût unitaire à l'SKO à change et prix du carburant constants (en centimes d'€ par SKO)</b>	<b>8,65</b>	<b>8,31</b>
<b>Variation à change et prix du carburant constants et hors ETS</b>		<b>4,0 %</b>

Cout unitaire au SKO hors prix du carburant et ETS vs T1 2023 : +5.0%

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

## Flotte du Groupe au 31 mars 2024

Type d'appareil	AF (dont HOP) <sup>3</sup>	KL (dont KLC & MP) <sup>4</sup>	Transavia	Propriété	Crédit-bail	Location	Total	En exploit.	Ecart vs 31/12/23
B777-300	43	16		20	15	24	59	59	
B777-200	18	15		28	2	3	33	33	
B787-9	10	13		4	7	12	23	23	
B787-10		10		2	8		10	10	
A380-800	4			3		1	4		
A350-900	27			3	10	14	27	27	1
A330-300		5				5	5	5	
A330-200	15	6		11		10	21	21	
<b>Total Long-Haul</b>	<b>117</b>	<b>65</b>	<b>0</b>	<b>71</b>	<b>42</b>	<b>69</b>	<b>182</b>	<b>178</b>	<b>1</b>
B737-900		5		5			5	5	
B737-800		31	111	35	8	99	142	141	
B737-700		6	4	7		3	10	10	
A321NEO			2			2	2	2	1
A321	15			8		7	15	15	
A320	37			4	3	30	37	37	
A320NEO			1			1	1	1	1
A319	11			7		4	11	11	-2
A318	6			4		2	6	6	
A220-300	32			22		10	32	32	
<b>Total Medium-Haul</b>	<b>101</b>	<b>42</b>	<b>118</b>	<b>92</b>	<b>11</b>	<b>158</b>	<b>261</b>	<b>260</b>	<b>0</b>
Canadair Jet 1000	2			2			2		
Embraer 195 E2		18				18	18	18	
Embraer 190	21	30		17	4	30	51	51	1
Embraer 175		17		3	14		17	17	
Embraer 170	13			10		3	13	13	
<b>Total Regional</b>	<b>36</b>	<b>65</b>	<b>0</b>	<b>32</b>	<b>18</b>	<b>51</b>	<b>101</b>	<b>99</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>256</b>	<b>176</b>	<b>118</b>	<b>199</b>	<b>71</b>	<b>280</b>	<b>550</b>	<b>543</b>	<b>2</b>

<sup>3</sup> Hors Transavia

## TRAFIC 2024

### Activité réseaux passage\*

Total activité réseaux passage*	Premier trimestre		variation
	2024	2023	
Passagers transportés (milliers)	16 665	15 787	+5,6 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	55 345	52 960	+4,5 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	64 264	61 961	+3,7 %
Coefficient d'occupation (%)	86 %	85 %	+0,6pt
<b>Long-Courrier</b>			
Passagers transportés (milliers)	6 195	5 939	+4,3 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	46 595	44 509	+4,7 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	53 622	51 533	+4,1 %
Coefficient d'occupation (%)	87 %	86 %	+0,5pt
<b>Amérique du nord</b>			
Passagers transportés (milliers)	1 904	1 785	+6,7 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	13 584	12 852	+5,7 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	16 130	15 612	+3,3 %
Coefficient d'occupation (%)	84 %	82 %	+1,9pt
<b>Amérique latine</b>			
Passagers transportés (milliers)	870	892	-2,5 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	8 270	8 493	-2,6 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	9 166	9 390	-2,4 %
Coefficient d'occupation (%)	90 %	90 %	-0,2pt
<b>Asie / Moyen Orient</b>			
Passagers transportés (milliers)	1 555	1 206	+29,0 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	12 144	9 210	+31,9 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	13 981	10 607	+31,8 %
Coefficient d'occupation (%)	87 %	87 %	-pt
<b>Afrique</b>			
Passagers transportés (milliers)	974	1 041	-6,5 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	6 119	6 442	-5,0 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	7 203	7 596	-5,2 %
Coefficient d'occupation (%)	85 %	85 %	+0,1pt
<b>Caraïbes-Océan Indien</b>			
Passagers transportés (milliers)	892	1 016	-12,1 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	6 478	7 512	-13,8 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	7 142	8 328	-14,2 %
Coefficient d'occupation (%)	91 %	90 %	+0,5pt
<b>Court et Moyen-Courrier</b>			
Passagers transportés (milliers)	10 470	9 849	+6,3 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	8 750	8 451	+3,5 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	10 642	10 428	+2,1 %
Coefficient d'occupation (%)	82 %	81 %	+1,2pt

\*Air France et KLM

### Activité Transavia

<b>Transavia</b>	<b>Premier trimestre</b>		
	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>variation</b>
Passagers transportés (milliers)	4 206	3 864	+8,9 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	7 501	6 879	+9,0 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	8 453	7 607	+11,1 %
Coefficient d'occupation (%)	89 %	90 %	-1,7pt

### Activité totale Groupe passage\*\*

<b>Total Groupe**</b>	<b>Premier trimestre</b>		
	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>variation</b>
Passagers transportés (milliers)	20 871	19 651	+6,2 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	62 846	59 839	+5,0 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	72 717	69 568	+4,5 %
Coefficient d'occupation (%)	86 %	86 %	+0,4pt

\*\*Air France, KLM et Transavia

### Activité Cargo

<b>Total Groupe</b>	<b>Premier trimestre</b>		
	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>variation</b>
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	1 621	1 559	+4,0 %
Tonne kilomètre offerte (m de TKT)	3 451	3 288	+5,0 %
Coefficient d'occupation (%)	47 %	47 %	-0,4pt

## Air France

<b>Total activité réseaux passage</b>	<b>Premier trimestre</b>		
	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>variation</b>
Passagers transportés (milliers)	9 193	9 458	-2,8 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	32 816	31 974	+2,6 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	38 079	37 296	+2,1 %
Coefficient d'occupation (%)	86 %	86 %	+0,4pt
<b>Long courrier</b>			
Passagers transportés (milliers)	3 859	3 696	+4,4 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	28 306	26 960	+5,0 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	32 672	31 140	+4,9 %
Coefficient d'occupation (%)	87 %	87 %	+0,1pt
<b>Court et moyen-courrier</b>			
Passagers transportés (milliers)	5 334	5 761	-7,4 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	4 509	5 014	-10,1 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	5 407	6 156	-12,2 %
Coefficient d'occupation (%)	83 %	81 %	+1,9pt
<b>Activité Cargo</b>			
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	795	791	+0,5 %
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	1 972	1 860	+6,0 %
Coefficient d'occupation (%)	40 %	43 %	-2,2pt

## KLM

<b>Total activité réseaux passage</b>	<b>Premier trimestre</b>		
	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>variation</b>
Passagers transportés (milliers)	7 472	6 330	+18,0 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	22 528	20 984	+7,4 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	26 186	24 664	+6,2 %
Coefficient d'occupation (%)	86 %	85 %	+1,0pt
<b>Long-courrier</b>			
Passagers transportés (milliers)	2 336	2 242	+4,2 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	18 287	17 548	+4,2 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	20 951	20 393	+2,7 %
Coefficient d'occupation (%)	87 %	86 %	+1,2pt
<b>Court et Moyen-courrier</b>			
Passagers transportés (milliers)	5 136	4 088	+25,6 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	4 241	3 436	+23,4 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	5 235	4 272	+22,5 %
Coefficient d'occupation (%)	81 %	80 %	+0,6pt
<b>Activité Cargo</b>			
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	827	768	+7,6 %
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	1 479	1 427	+3,6 %
Coefficient d'occupation (%)	56 %	54 %	+2,1pt