

# RESULTATS T1 2026

# FAITS MARQUANTS T1 2026

Benjamin Smith – Directeur general d'Air France-KLM

# CHIFFRE D'AFFAIRES EN PROGRESSION AVEC UN IMPACT CARBURANT A VENIR

- **Chiffre d'affaires du Groupe en hausse de 4,4%** par rapport à l'année précédente, à **7,5 milliards d'euros**, porté par le réseau Passage et la Maintenance.
- **Recette unitaire<sup>1</sup> en hausse de 3,4%**, soutenue par la poursuite de la premiumisation ainsi que par la réduction de l'offre sur l'ensemble de l'industrie liée au conflit au Moyen-Orient, tandis que la capacité du Groupe a progressé de 4,0%.
- **Coût unitaire en hausse de 0,5%**, reflétant une gestion rigoureuse des coûts, des gains de productivité et le renouvellement de la flotte, malgré l'augmentation de la premiumisation.
- **Résultat opérationnel à -27 millions d'euros**, en amélioration de **301 millions d'euros** par rapport à l'année précédente.
- **Accélération du renouvellement de la flotte**, avec **36% d'avions de nouvelle génération**, en hausse de 8 points sur un an.
- **Impact du prix du carburant**
  - La hausse du prix du carburant depuis le début du conflit au Moyen-Orient ne se reflète pas encore au premier trimestre, en raison d'un décalage dans la répercussion tarifaire.
  - **Une facture carburant** attendue à **9,3 milliards de dollars<sup>2</sup>** sur l'exercice 2026, soit une hausse de 2,4 milliards de dollars<sup>2</sup> par rapport à l'exercice 2025, dont **1,1 milliard de dollars<sup>2</sup> au T2 2026**.

Passagers transportés

**22,3 m€**

+2,3% vs. T1 2025

Flux de trésorerie  
libre d'exploitation  
ajusté récurrent

**884 m€**

+101 m€ vs. T1 2025

Liquidités à

**10,6 mds€**

+1,3 md€ vs. fin Mars  
2025

1) À taux de change constant

2) Sur la base des instruments de couverture en vigueur et de la courbe à terme au xx avril, sous réserve de modifications liées aux incertitudes géopolitiques.

# AIR FRANCE-KLM A FAIT PREUVE DE RÉSILIENCE, EN ATTÉNUANT LES RÉPERCUSSIONS ET EN REGAGNANT LA DEMANDE INTERNATIONALE



## EXPOSITION LIMITÉE DU RÉSEAU

L'impact de l'annulation des vols au Moyen-Orient est limité, car cette région ne représente qu'une petite partie de notre réseau diversifié



## RÉAFFECTATION AGILE DE LA CAPACITÉ

Le modèle hub-and-spoke et notre réseau de plus de 300 destinations ont permis de redéployer rapidement de la capacité vers les régions à forte demande



## RENDEMENTS PLUS ÉLEVÉS

Gestion stratégique des flux de trafic est-ouest dans le cadre de l'équilibre entre l'offre et la demande à court terme, prenant compte des suppléments tarifaires imposés par les compagnies

AIRFRANCEKLM  
GROUP

2,1%

Capacité du  
Groupe<sup>1</sup> exposée



**28%<sup>2</sup>** des liaisons Europe-Asia/Afrique tenues par 3 compagnies du Golfe



## PERTURBATION DU MARCHÉ

L'absence des compagnies du Golfe a pesé sur les marchés internationaux et accru la complexité du trafic aérien avec de nouvelles restrictions de survol



## HAUSSE DES PRIX DU CARBURANT

Perspectives incertaines concernant la facture annuelle de carburant car le conflit n'est pas encore résolu

Les perspectives au Moyen-Orient restent incertaines. Par conséquent, le Groupe conserve une grande souplesse stratégique afin de s'adapter à l'évolution de la situation

# À ORLY, TRANSFERT RÉUSSI DES OPERATIONS D'AIR FRANCE À TRANSAVIA QUI FAVORISE LA CROISSANCE ET LES SYNERGIES DU GROUPE



## Des opérations maintenues à Orly pour capter la croissance du trafic parisien

2 vols quotidiens pour Marseille, 8 à 9 vols en haute saison pour Toulouse et Nice  
Un taux de remplissage au-delà des attentes, tendance qui se confirme pour les prochains mois



## Une performance opérationnelle et une ponctualité solides de Transavia

99,9% taux de régularité départ et arrivée



## Une forte appétence du marché pour les options payantes premium

Satisfaction globale des produits et de l'expérience à bord de Transavia  
Taux élevés d'achats d'options Plus et Max (5 fois plus que sur le reste du réseau)



## Des bénéfices pour Air France déjà visibles, liés aux synergies à CDG

Plus d'opportunités de connections à CDG et une meilleure efficacité opérationnelle  
+28 % de réservations vs. +20 % d'augmentation de la capacité\* vers les destinations ex-Navettes



## PRIORITES ACTUELLES

- Capitaliser et maximiser la **capture de la demande affaires** vers Transavia
- Réussir le **passage des clients Air France vers Transavia** et l'adoption de la nouvelle marque
- **Renforcer l'intégration Transavia dans le programme Flying Blue** pour accroître la fidélité client pour les compagnies du Groupe

# RÉSULTATS FINANCIERS T1 2026

Steven Zaat – Directeur financier d’Air France-KLM

# AMÉLIORATION DU RÉSULTAT OPÉRATIONNEL, PORTÉE PAR LA SOLIDITÉ DU SEGMENT PREMIUM AINSI QU'UNE GESTION RIGOUREUSE DES COÛTS

LA HAUSSE DU PRIX DU CARBURANT NE SE REFLÈTE PAS DANS LES RÉSULTATS DU TI

## Chiffre d'affaires

**7,5 mds€** **+4,4%**  
Variation annuelle

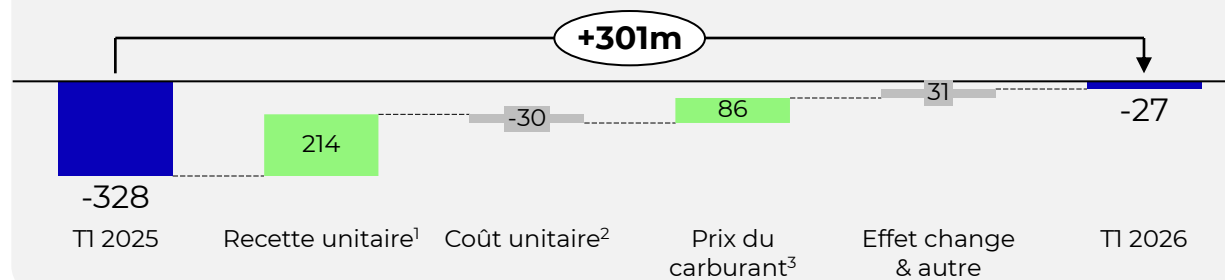
## Marge opérationnelle

**-0,4%** **+4,2pts**  
Variation annuelle

## Résultat net

**-252 m€** **-3 m€<sup>4</sup>**  
Variation annuelle

## Evolution du résultat d'exploitation (en m€)



## Indicateurs de performance clés d'exploitation

### Recette unitaire<sup>1</sup>






**+3,4%**  
Variation annuelle

### Coût unitaire<sup>2</sup>

**+0,5%**  
Variation annuelle

- 1) Recette unitaire à change constant
- 2) Coût unitaire à prix de carburant, taux de change constants et hors ETS
- 3) Y compris coûts ETS
- 4) Affecté par une évolution négative marquée au T1 2026, en raison du renforcement du dollar américain. Au T1 2025, le mouvement était de sens inverse.

# FORTE PERFORMANCE DU RÉSEAU SOUTENANT LA RECETTE UNITAIRE DU GROUPE

| TI 2026 vs TI 2025 |   | Capacité <sup>1</sup> | Recette unit. <sup>2</sup><br>à change constant | Recettes<br>(m€) | Variation | Résultat<br>d'exploitation (m€) | Variation | Marge<br>opérationnelle | Variation |
|--------------------|---|-----------------------|---|------------------|-----------|---------------------------------|-----------|-------------------------|-----------|
| Réseaux            |  | +2,7%                 | +5,1%   | 5 691            | +5,1%     | 148                             | + 340m    | 2,3%                    | +5,5 pt   |
|                    |  | +2,9%                 | -0,7%   | 600              | -3,5%     |                                 |           |                         |           |
| Transavia          |  | +13,3%                | -3,9%   | 571              | +8,6%     | -232                            | -27m      | -40,7%                  | -1,7 pt   |
| Maintenance        |  |                       |   | 609              | +3,1%     | 57                              | -7m       | 4,1% <sup>3</sup>       | -0,5 pt   |
| Groupe             |  | +4,0%                 | +3,4%   | 7 479            | +4,4%     | - 27                            | +301m     | -0,4%                   | +4,2 pt   |





Air France-KLM réseau passage + cargo = réseaux

(1) La capacité est définie en siège kilomètre offert (SKO), sauf pour la capacité Réseaux cargo définie en tonnes kilomètres offerts (TKO). La capacité Groupe correspond à la capacité passage (SKO réseaux passage + SKO Transavia)

(2) Recette unitaire = chiffre d'affaires par SKO, Recette unitaire cargo = chiffre d'affaires par TKO, Recette unitaire Groupe = (Chiffre d'affaires Réseaux régulier + Chiffre d'affaires Transavia régulier) / (SKO passage + SKO Transavia)

(3) Le chiffre d'affaires indiqué est celui réalisé avec des tiers, la marge est calculée à partir du chiffre d'affaires total

# AMÉLIORATION DES RÉSULTATS DANS L'ENSEMBLE DU GROUPE DANS UN ENVIRONNEMENT VOLATIL

| TI 2026 vs TI 2025  | Capacité variation | Recettes (m€)    | Variation annuelle | Résultat d'exploitation (m€) | Variation annuelle | Marge d'exploitation | Variation annuelle |
|---|--------------------|------------------|--------------------|------------------------------|--------------------|----------------------|--------------------|
|  | +4,1%              | 4 567            | +5,1%              | 11                           | +193               | 0,2%                 | +4,4 pt            |
|  | +3,9%              | 2 987            | +1,4%              | -114                         | +84                | -3,8%                | +2,9 pt            |
|  |                    | 258 <sup>1</sup> | +29,6%             | 78                           | +32                | 30,2%                | +7,1 pt            |
|  | +4,0%              | 7 479            | +4,4%              | -27                          | +301               | -0,4%                | +4,2 pt            |

- **Air France** : La marge opérationnelle a progressé de 4,4 points par rapport au premier trimestre 2025, avec un résultat d'exploitation redevenu positif. Les résultats ont été portés par une forte progression du yield, liée notamment au contexte géopolitique actuel.
- **KLM** : Le résultat d'exploitation s'est amélioré de 84 millions d'euros, à -114 millions d'euros, ce qui correspond à une amélioration de 2,9 pts de la marge porté par une forte progression du yield et par la poursuite du programme Back on Track, malgré des perturbations liées aux conditions météorologiques en janvier.
- **Flying Blue** : La marge opérationnelle a fortement progressé pour s'établir à 30,2%, malgré un dollar américain plus faible, grâce notamment au nouveau contrat avec American Express.

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

1) Chiffre d'affaires brut total de Flying Blue Miles, y compris le chiffre d'affaires externe réalisé avec les partenaires aériens et non aériens

# LA POURSUITE DE L'ÉXECUTION DE NOTRE STRATEGIE PREMIUM PORTE SES FRUITS

LA RÉDUCTION DE L'OFFRE SUR L'ENSEMBLE DE L'INDUSTRIE EN MARS A SOUTENU LA HAUSSE DE LA RECETTE UNITAIRE

## TI 2026 vs TI 2025

**Total**  
86%

4.0% 0.3 pt 3.5%

**Total Long-courrier**

87%

3.7% 0.4 pt 5.4%

**Court & Moyen-courrier<sup>1</sup>**

82%

-2.3% 0.1 pt 4.0%

**Transavia**

86%

13.3% -0.4 pt -3.4%

**La Première & Business<sup>1</sup>**

76%

3.3% 2.0 pt 6.3%

**Premium Economy<sup>1</sup>**

81%

7.0% -0.5 pt 5.5%

**Economy<sup>1</sup>**

88%

2.0% 0.4 pt 2.0%

**Amérique du Nord**

85%

4.1% -0.5 pt 5.7%

**Caraïbes & Océan indien**

88%

1.8% -0.7 pt 3.0%

**Asie & Moyen-Orient**

88%

5.0% 1.7 pt 8.1%

**Amérique du Sud**

92%

5.1% 1.7 pt 6.7%

**Afrique**

83%

0.8% -0.7 pt 2.0%

## Mars 2026 vs Mars 2025

**Total**

88%

3.3% 2.7 pt 8.7%

1) Air France-KLM réseaux passage, hors Transavia



SKO



Variation du coef. de remplissage



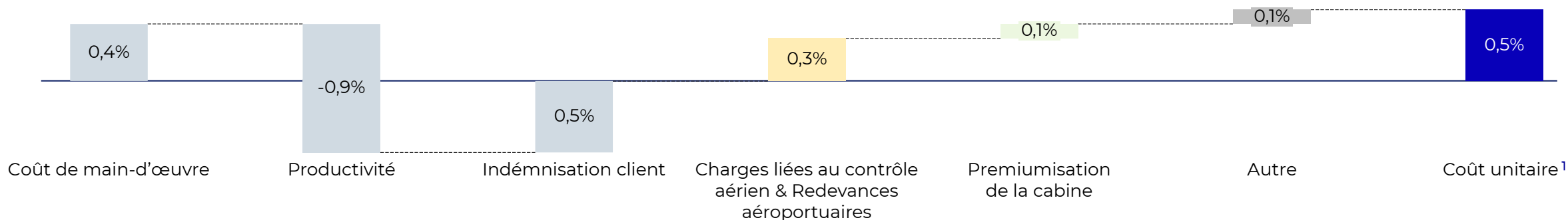
Yield hors change

xx% Coef. de remplissage

# CONFIRMATION DE LA BONNE MAÎTRISE DE NOTRE COÛT UNITAIRE

## Évolution du coût unitaire au SKO du TI

Variation annuelle en %



**Les indemnités versées aux clients ont augmenté en raison des événements météorologiques en janvier**

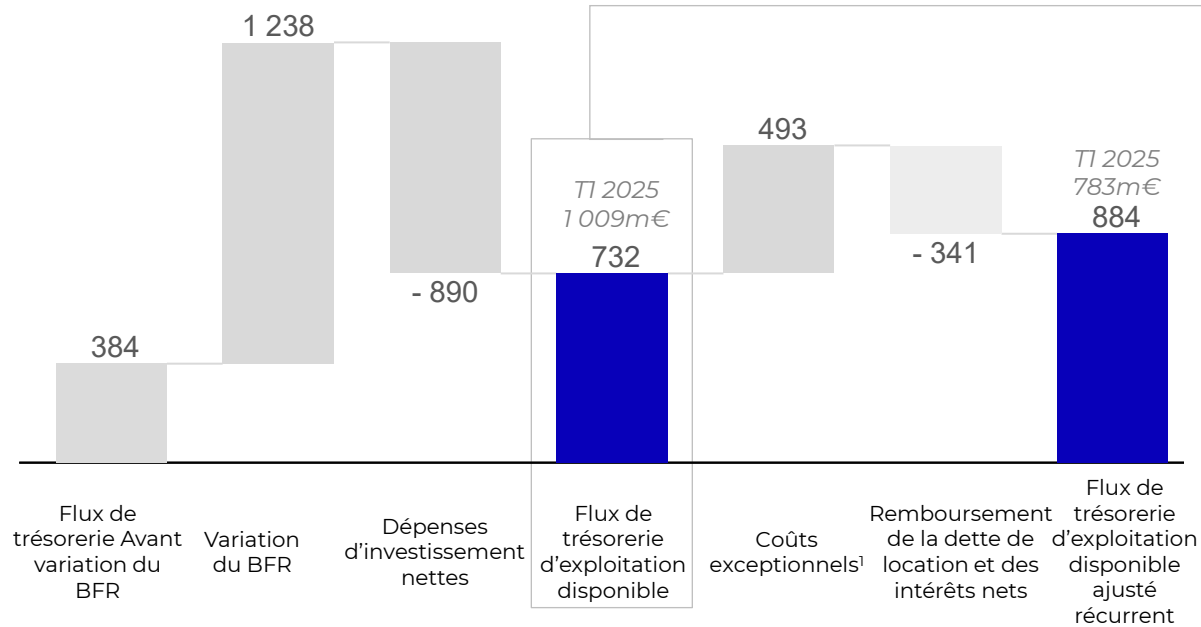
**Charges liées au contrôle aérien & redevances aéroportuaires, principalement en raison de l'augmentation de 41% des redevances à Schiphol**

**Coût unitaire en hausse en raison de la Premiumisation des cabines générant des gains de recettes unitaires**

1) A prix de carburant y compris SAF, taux de change constants et hors ETS par rapport à 2024

# SOLIDE FLUX DE TRÉSORERIE

## Evolution du flux de trésorerie en 2026 (En m€)



Variation du besoin en fonds de roulement : solides ventes de billets d'été

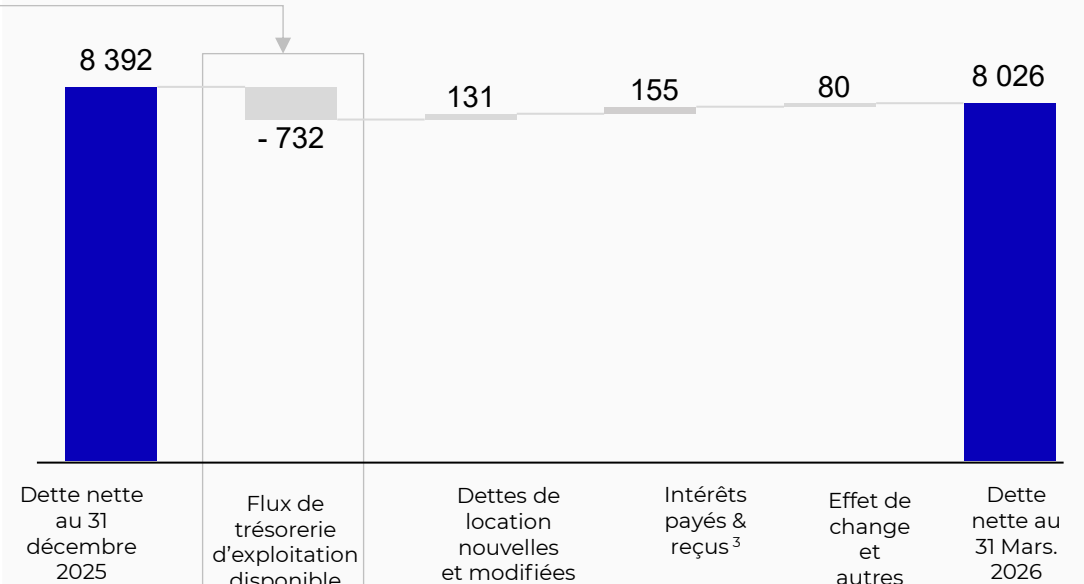
Éléments exceptionnels correspondant à :

- 125 m€ de charges sociales et impôts sur salaires (Impactant la variation du BFR)
- 368 m€ au titre d'un litige Cargo, payés en mars (impactant le flux de trésorerie avant la variation du BFR)

Flux de trésorerie d'exploitation disponible ajusté = Flux de trésorerie d'exploitation disponible ajusté récurrent corrigé des éléments exceptionnels

- 1) Charges sociales et impôts sur les salaires différés suite à la pandémie
- 2) Dette nette/EBITDA Courant
- 3) Y compris les coupons des obligations hybrides

## Evolution de la dette nette en 2026 (En m€)



**Levier d'endettement²** : 1,5x à fin 2026, en baisse de 0.2x par rapport à décembre 2025

# PERSPECTIVES

Steven Zaat – Directeur financier d'Air France-KLM

# FACTURE CARBURANT ATTENDUE AU T2 EN HAUSSE DE 1,1 MILLIARD DE DOLLAR PAR RAPPORT À 2025

STRATÉGIE DE COUVERTURE MAINTENUE, AVEC UNE EXÉCUTION OPTIMISÉE

Surcoût lié au SAF (m€)

230

6,900

Facture carburant après couverture hors SAF (m \$)

Vs 2025 (\$):

+1.1md

+800m

+500m

~230

~9,300

2027  
Couverture à 33%

2025

T1 2026

T2 2026

T3 2026

T4 2026

2026

Prix du marché

Brent (\$ par bbl)

68

78

98

88

83

87

Jet fuel (\$ par tonne)

792

864

1 559

1 328

1 157

1 238

Prix après couverture

Jet fuel (\$ par tonne)

808

771

1 260

1 147

1 032

1 061

% de la consommation déjà couverte

69%

71%

70%

65%

60%

66%

Résultat de la couverture (en m \$)

-138

186

657

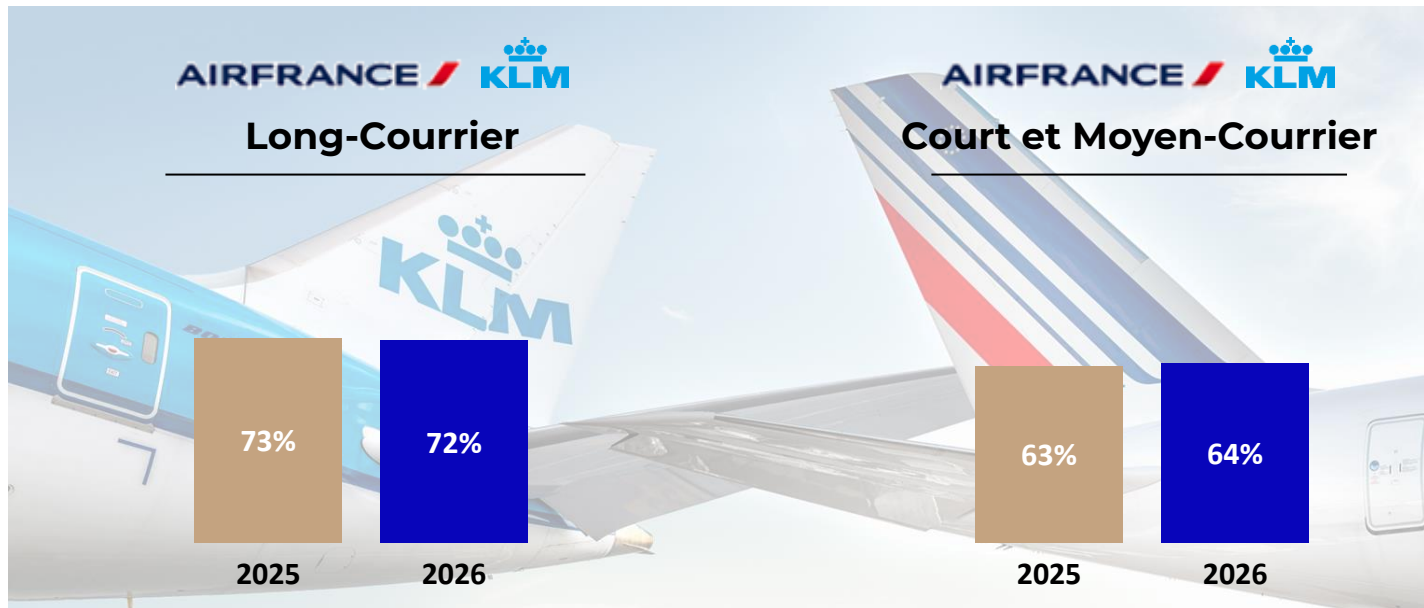
430

1,135

1,549

# LES RÉSERVATIONS AU T2 2026 CONFIRMENT LE MAINTIEN D'UNE FORTE APPÉTENCE POUR LES VOYAGES

T2



■ Coefficient de remplissage des réservations 2025

■ Coefficient de remplissage des réservations 2026

Photo du 23 avril 2025 et 2026

# PERSPECTIVES DE CAPACITÉ 2026 MISES À JOUR

## 2026 vs 2025



**Long-Courrier**

2-4%  
Précédemment  
"env.4%"

**Court et Moyen-Courrier**

Stable  
Inchangé



**Transavia**

**+8-10%**  
Précédemment  
"env.+10%"



**Total**

**+2-4% vs. 2025**  
Précédemment  
"3-5%"



# PERSPECTIVES 2026 RÉVISÉES COMPTE TENU DES INCERTITUDES GÉOPOLITIQUES

2026

**Capacité Groupe**

**+2-4% vs. 2025**  
*Précédemment "3-5%"*

**Coût unitaire<sup>1</sup>**

**Entre 0% et +2%**  
*Y compris une hausse de 0,5% liée à la premiumisation (inchangé)*

**Investissements nets** (c.80% pour la flotte/lié à la flotte)

**Inférieur à 3 mds€**  
*Précédemment env.3 mds€*

**Dette nette/EBITDA courant**

**Entre 1,5x et 2,0x**  
*Inchangé*



1) A prix de carburant constant y compris SAF, taux de change constant et hors contribution ETS par rapport à 2025

# CONCLUSION

Benjamin Smith – Directeur general d'Air France-KLM

# DES FONDAMENTAUX SOLIDES POUR ÉVOLUER DANS UN ENVIRONNEMENT VOLATIL ET RELEVER LES DÉFIS À VENIR



## UN SOLIDE PREMIER TRIMESTRE, AVEC DES DÉFIS À VENIR

Un premier trimestre solide, mais des incertitudes géopolitiques et la hausse des coûts du carburant devraient peser sur les prochains trimestres.



## RÉSILIENCE DANS UN ENVIRONNEMENT VOLATIL

Une gestion agile des capacités et une exécution rigoureuse permettant de répondre efficacement à un environnement opérationnel incertain et en constante évolution.



## UN MODÈLE ROBUSTE AU SERVICE DE L'EXÉCUTION DE NOTRE STRATÉGIE

La solidité et la diversification de notre réseau, combinées à une demande soutenue, renforcent notre confiance dans la mise en œuvre de notre stratégie.



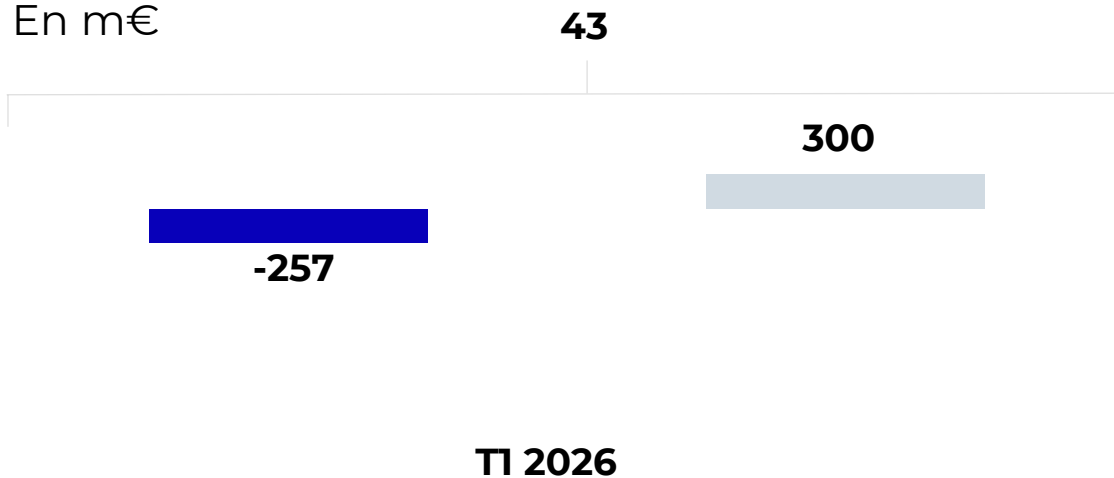
# ANNEXES

# IMPACT DE L'EFFET DE CHANGE SUR LE RÉSULTAT D'EXPLOITATION

## Effet de change

sur les recettes et les coûts

En m€

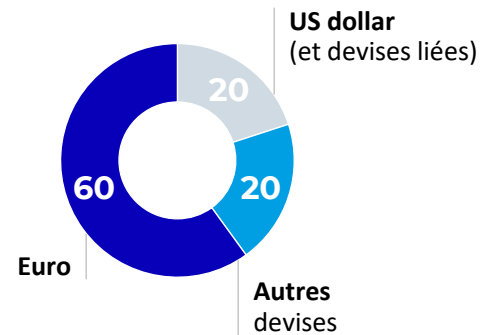


- Effet de change sur le chiffre d'affaires
- Effet de change sur les coûts, couvertures incluses
- XX** Effet de change sur le résultat d'exploitation

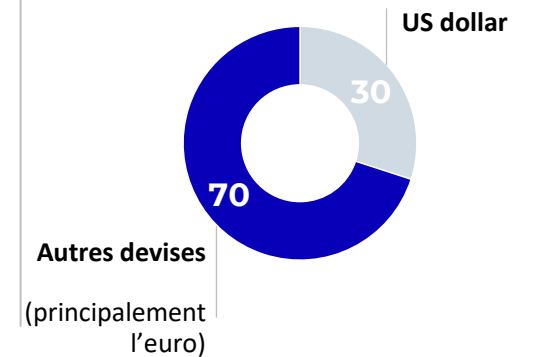
## Chiffre d'affaires et coûts par devise

Année 2025

### CHIFFRE D'AFFAIRES



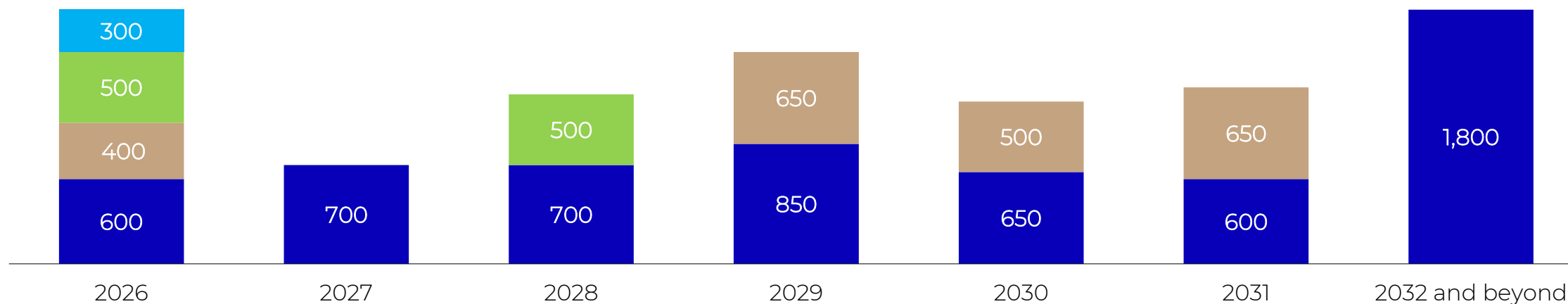
### COÛTS



# PROFIL DE REMBOURSEMENT DE LA DETTE AU 31 MARS 2026

## Profil du remboursement de la dette<sup>(1)</sup>

En m €



### Obligations émises par Air France-KLM

**Juin 2026 :**  
AFKL 3,875% (282 m€, initialement 500 m€)

**Décembre 2026 :**  
AFKL 4,35% 145 m\$

**Mai 2029 :**  
AFKL 4,625% (650m€)

**Août 2030:**  
AFKL 3,75% (500m €)

**Janvier 2031 :**  
AFKL 3,875% (650m€)

**Mai 2026 :**  
AFKL 5, 75%<sup>(4)</sup> (270m CHF)

**Autres dettes à long-terme : dette sécurisée de AF et KLM,**  
principalement "adossée à leurs actifs"

### Obligations liées au développement durable

Mai 2026 : 7,250%<sup>(2)</sup> (500 m€)  
Mai 2028 : 8,125%<sup>(3)</sup> (500 m€)

(1) Excluant les paiements de dettes des locations opérationnelles, les emprunts perpétuels non appelés de KLM, les quasi-fonds propres perpétuels d'Air France, les intérêts et les accords de rachats/ventes sur les obligations AAA

(2) Le versement d'une prime de 750 euros par obligation payable le 31 mai 2026.

(3) Une augmentation du coupon de 0,375 % par an pour les coupons dont le paiement interviendra le 31 mai 2027 et le 31 mai 2028.

(4) Avant mars 2026, cette obligation subordonnée était classée en dette perpétuelle au sein des passifs non courants et, par conséquent, n'était pas incluse dans le profil d'échéancier de la dette

# AVERTISSEMENT

Certaines informations figurant dans cette présentation ne constituent pas des données historiques mais des déclarations prospectives. Ces déclarations prospectives reposent sur des convictions, attentes et hypothèses actuelles, incluant notamment, sans s'y limiter, des hypothèses relatives aux stratégies présentes et futures ainsi qu'à l'environnement dans lequel Air France-KLM opère, et impliquent des risques connus et inconnus, des incertitudes et d'autres facteurs susceptibles d'entraîner des écarts significatifs entre les résultats, performances ou réalisations réels, ou les résultats du secteur ou autres événements, et ceux exprimés ou suggérés par ces déclarations prospectives.

Les déclarations prospectives ne valent qu'à la date de la présente présentation et Air France-KLM décline expressément toute obligation ou engagement de publier une mise à jour ou une révision des déclarations prospectives figurant dans cette présentation, afin de refléter toute évolution des attentes ou tout changement d'événements, de conditions ou de circonstances sur lesquels ces déclarations prospectives sont fondées.



## **Relations investisseurs**

**Michiel Klinkers**

Michiel.klinkers@airfranceklm.com

**Marouane Mami**

Marouane.mami@airfranceklm.com