

TROISIEME TRIMESTRE 2024

7 novembre 2024

Résultat d'exploitation à 1,2 milliard d'euros, stable hors impact des Jeux

Olympiques

Poursuite d'une dynamique favorable de la recette unitaire

- Capacité du Groupe en hausse de 3,6% par rapport à l'année précédente avec un coefficient de remplissage à 89%
- Chiffre d'affaires du Groupe porté à 9,0 mds€, en hausse de 3,7% par rapport à l'année précédente
- Coût unitaire en hausse de +3,4% par rapport à 2023, impacté par le maintien de niveaux de coûts plus élevés pour le personnel, les opérations et la maintenance chez KLM. Mesures rigoureuses annoncées pour améliorer structurellement la performance opérationnelle et financière de KLM
- Résultat d'exploitation à 1 180 m€, avec une marge opérationnelle à 13,1%. Résultat d'exploitation similaire à celui de l'année précédente hors impact des Jeux Olympiques sur les recettes de 160m€. Paiement exceptionnel de 50m€ au personnel d'Air France pour la réussite de l'événement sur le plan opérationnel
- Cash-flow d'exploitation libre ajusté récurrent à 23 m€ sur les 9 premiers mois
- Liquidités à 9 mds€ et ratio Dette nette/EBITDA de 1,7x
- Acquisition d'une participation minoritaire de 19,9% dans le capital de SAS AB finalisée avec succès

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

"Le troisième trimestre a révélé des tendances contrastées pour le Groupe Air France-KLM. Le chiffre d'affaires a continué de croître, porté par l'augmentation de notre offre et soutenu par une forte demande. Cependant, le résultat opérationnel a été significativement impacté par les Jeux Olympiques de Paris, affectant Air France comme annoncé précédemment. Du côté de KLM, les défis liés aux coûts ont dépassé les attentes, exerçant une pression sur certains aspects de son modèle économique et renforçant le besoin d'amélioration structurelle à tous les niveaux. Ces mesures s'inscrivent dans les efforts de transformation en cours du Groupe, visant à améliorer durablement la performance globale.

Au-delà de leurs conséquences financières, les Jeux Olympiques ont offert une plateforme unique pour démontrer l'expertise opérationnelle et les capacités du Groupe tout en offrant une visibilité inégalée à la France en tant que destination. Cette exposition sera favorable au Groupe sur le long terme.

Nous avons également franchi des étapes supplémentaires dans nos initiatives de décarbonation, comme en témoigne la signature d'un important contrat d'achat de carburant d'aviation plus durable (SAF) avec TotalEnergies. Ce contrat, l'un des plus importants jamais signés par le Groupe, souligne notre engagement à soutenir le développement des capacités de production de SAF, un levier crucial pour réduire notre empreinte carbone."

Recette unitaire du Groupe globalement stable au troisième trimestre

	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2024	variation	variation change constant	2024	variation	variation change constant
Passagers Groupe (milliers)	27 855	+3,5 %		74 470	+4,6 %	
Capacité Groupe (millions de SKO)	87 795	+3,6 %		241 861	+4,1 %	
Trafic (millions de PKT)	78 367	+3,1 %		212 570	+4,0 %	
Coefficient de remplissage Passage Groupe	89,3 %	-0,4pt		87,9 %	-0,1pt	
Recette unitaire Passage au SKO (€ cts)	8,78	-1,0 %	-0,8 %	8,22	-0,2 %	+0,3 %

	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2024	variation	variation change constant	2024	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires (m€)	8 979	+3,7 %	+3,8 %	23 582	+4,3%	+4,7%
EBITDA (m€)	1 896	-97	-65	3 241	-366	-271
Résultat d'exploitation (m€)	1 180	-162	-130	1 204	-565	-469
Marge opérationnelle (%)	13,1 %	-2,4pt	-2,0pt	5,1%	-2,7pt	-2,3pt
Résultat net (m€)	824	-122		510	-711	
Recette unitaire Groupe au SKO (cts€)	9,32	-0,7 %	-0,6 %	8,79	-1,1 %	-0,6 %
Coût unitaire Groupe à carburant, change constants et hors ETS	7,97		+3,4 %	8,29		+3,0 %

	30 septembre 2024	31 décembre 2023
Cash flow d'exploitation libre (m€)	28	
Cash flow d'exploitation libre ajusté récurrent* (m€)	23	
Dette Nette (m€)	6 698	5 041
EBITDA sur les 12 derniers mois (m€)	3 842	4 208
Ratio de dette nette / EBITDA	1,7x	1.2x

*Cash flow d'exploitation libre IFRS corrigé du paiement des charges sociales, des cotisations aux retraites et des impôts sur les salaires hérités pendant la période Covid ainsi que du paiement de la dette de location et des intérêts payés et reçus

Troisième Trimestre 2024 : Résultat d'exploitation à 1,2 md€ et poursuite d'une dynamique favorable de la recette unitaire

Au troisième trimestre 2024, Air France-KLM a accueilli 27,9 millions de passagers soit 3,5 % de plus que l'année précédente. La capacité ayant augmenté de 3,6 % et le trafic de 3,1 %, le coefficient de remplissage a été globalement stable par rapport à l'année précédente à 89%.

La recette unitaire du Groupe au SKO était en baisse de 0,6 % à change constant par rapport à l'année précédente. La recette unitaire Cargo au TKO était en hausse de 6,3 % à change constant. Sur l'activité Passage, la réduction du trafic international à destination de Paris combinée à celle de voyages au départ de la France en raison des Jeux Olympiques, ont entraîné une baisse de 160 millions d'euros de la recette unitaire Passage. Corrigée de cet impact, la recette unitaire du Groupe aurait été positive à 1,4%.

Groupe Air France-KLM

Troisième Trimestre 2024

Le résultat d'exploitation s'est contracté de 162 millions d'euros par rapport à celui de l'année précédente, s'établissant à 1 180 millions d'euros, et a été impacté par les Jeux Olympiques (160 millions d'euros) ainsi que par l'augmentation des coûts unitaires hors carburant (230 millions d'euros). Cette dernière a été presque entièrement compensée par une augmentation des recettes unitaires (113 millions d'euros) et une diminution du coût unitaire du carburant ETS compris (100 millions d'euros).

Le coût unitaire du Groupe au SKO¹ est en hausse de 3,4% par rapport à l'année précédente et était supérieur aux perspectives présentées lors des résultats du second trimestre de 2024 (variation annuelle de +2%).

L'augmentation du coût unitaire initialement estimée à 2% s'explique par la hausse des coûts liés aux vols et des salaires en raison des négociations annuelles chez Air France (impact en avril 2024) et KLM (impact au T4 2023) ainsi que d'un paiement exceptionnel d'environ 50 millions d'euros au personnel d'Air France récompensant la bonne performance opérationnelle durant les Jeux Olympiques.

Les 1,4 points supplémentaires de coût unitaire sont la conséquence d'opérations estivales difficiles, principalement chez KLM et Transavia, ayant entraîné un coût de perturbation important (65 millions d'euros), incluant l'impact de la panne liée à CrowdStrike (25 millions d'euros) et une capacité inférieure chez Transavia (-3%).

Cash

Sur les neuf premiers mois, le Groupe a reporté un cash-flow d'exploitation de 28 millions d'euros, impacté par un besoin en fonds de roulement négatif résultant de reports hérités de la pandémie. Ces reports correspondent au paiement exceptionnel des retraites précédemment communiqué pour un montant de 610 millions d'euros, effectué par Air France en janvier 2024 à la Caisse des Retraites des Personnels Navigants (CRPN), ainsi qu'aux charges sociales et salariales s'élevant à environ 120 millions d'euros par trimestre.

Les dépenses d'investissements nettes se sont élevées à 2,5 milliards d'euros.

Le cash-flow libre d'exploitation ajusté récurrent, hors charges sociales différées et taxes sur les salaires et incluant le paiement de la dette de location et des intérêts nets, s'est établi à +23 millions d'euros.

Les liquidités à fin septembre se sont établies à 9,0 milliards d'euros, en baisse de 1,5 milliard d'euros par rapport à la fin de l'année 2023 principalement due au paiement du report des charges sociales, retraites et impôts sur les salaires hérités de la pandémie. Le ratio Dette Nette / EBITDA s'est établi à 1,7x, en ligne avec notre ambition d'un ratio compris entre 1,5x et 2,0x.

Le 1^{er} juillet, le Groupe a totalement remboursé les 300 millions d'euros d'obligations émises en juillet 2021 (coupon 3%).

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 afin de mettre en avant ses engagements. 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 (gCO₂eq/RTK). Le Groupe a pour but d'atteindre son objectif en combinant renouvellement de la flotte, mesures opérationnelles telles que l'éco-pilotage et l'utilisation d'au moins 10% de carburant d'aviation plus durable sur l'ensemble de ses vols. Ces objectifs ambitieux vont au-delà des obligations réglementaires.

¹ à prix de carburant constant, change constant et hors ETS

Indicateurs de performance clés liés au développement durable

Renouvellement de la flotte : Air France-KLM s'engage à renouveler sa flotte avec des avions plus économes en carburant et moins bruyants. Fin septembre 2024, la part des avions de dernière génération dans sa flotte était de 24%, contre 19% fin septembre 2023. Le Groupe prévoit d'augmenter ce ratio jusqu'à 80% d'ici 2030.

Par rapport aux avions de la génération précédente, l'Airbus 220 réduit les émissions de CO₂ de 20%, la famille A320neo de 15% et l'Airbus 350 de 25%.

Depuis fin décembre 2023, les avions de nouvelle génération suivants ont été progressivement mis en service : huit A350, cinq A320 Neo, sept A321 Neo, dont la première livraison à KLM au troisième trimestre, et cinq A220. Au cours de la même période, les avions d'ancienne génération¹ suivants ont été retirés de la flotte : un 737-800, trois A319 et un CRJ-1000.

	30 septembre 2024	30 septembre 2023	Variation
Flotte de nouvelle génération ²	24 %	19 %	+5pt

Carburant d'aviation plus durable (SAF) :

Air France-KLM et TotalEnergies ont signé en septembre un accord pour la livraison de jusqu'à 1,5 millions de tonnes de carburant d'aviation plus durable aux compagnies aériennes du Groupe Air France-KLM sur une période de 10 ans, jusqu'en 2035.

Cet accord constitue l'un des plus importants contrats d'achat de carburant d'aviation durable signés par Air France-KLM à ce jour. En 2022 et 2023, Air France-KLM était le premier utilisateur mondial de carburant d'aviation durable, représentant respectivement 17% et 16% de la production mondiale.

Le Groupe adhère à une politique d'approvisionnement stricte, s'engageant à acheter du carburant d'aviation durable de deuxième génération n'entrant pas en concurrence avec la chaîne alimentaire humaine ou animale, certifié RSB ou ISCC+ pour sa durabilité, n'étant pas produit à partir d'huile de palme et ne contribuant pas à la déforestation, et qui réduit les émissions de CO₂ d'au moins 65% sur l'ensemble du cycle de vie - de la production à la combustion- par rapport au kérosène fossile.

¹ un A380 retiré de la flotte en 2020 a été vendu au T3 2024 ² 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 4% en 2024 par rapport à 2023.

Coût unitaire³

Pour l'ensemble de l'année 2024, le Groupe prévoit une hausse du coût unitaire d'environ +3% par rapport à 2023 (précédemment +2%) en raison d'une augmentation du coût unitaire de +3,4% au troisième trimestre et d'un coût plus élevé qu'anticipé au quatrième trimestre. Une capacité inférieure et un coût de maintenance additionnel sur l'activité de composants, principalement chez KLM, ont conduit à cette révision de perspective. Des mesures rigoureuses ont été annoncées afin d'améliorer structurellement la performance opérationnelle et financière de KLM.

Pour plus d'informations, consultez la diapositive sur le coût unitaire dans la section Perspectives de la présentation des résultats.

Dépenses d'investissement

Les investissements nets pour l'année 2024 devraient être de 3 milliards d'euros (*précédemment inférieurs à 3 milliards d'euros*) en raison d'effets de calendrier liés à la vente d'actifs prévue pour 2025.

2025 : L'augmentation de la taxe de solidarité sur les billets d'avions ('TSBA') proposée en France devrait impacter la rentabilité et la compétitivité du Groupe

Actuellement discutée au Parlement dans le cadre du projet de loi de finances pour 2025, cette augmentation de la taxe applicable à tous les vols au départ de la France devrait :

- se traduire par des tarifs plus élevés réduisant l'accessibilité du transport aérien
- impacter la rentabilité en raison des limites de l'élasticité des prix, empêchant un report intégral des charges aux clients
- entraver notre capacité à atteindre nos objectifs en matière de développement durable, et ce sans aucun bénéfice pour l'environnement, à moins que la taxe collectée ne soit affectée à la décarbonation du secteur aérien
- réduire davantage la compétitivité des transporteurs aériens basés en France et accroître les distorsions de concurrence.

Impact potentiel pour 2025 :

- augmentation de 280m€ du niveau de taxation (prévision)
- impact négatif de 90m€ à 170m€ sur le résultat d'exploitation

Augmentation des charges aéroportuaires à Amsterdam Schiphol

L'aéroport d'Amsterdam Schiphol a récemment annoncé une augmentation de tarif de 41% en à partir d'avril 2025. Le Groupe KLM anticipe une hausse de l'ordre de 65 à 110 millions d'euros de ce coût.

³ à prix de carburant constant, taux de change constant et hors ETS

Revue d'activité

Résultat Réseaux

Réseaux	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2024	variation	variation n change constant	2024	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires Passage (m€)	7 047	+1,8%		18 805	+1,6%	
Chiffre d'affaires total (m€)	7 351	+2,0 %		19 646	+1,7%	
Frais de personnel (m€)	-1 723	+10,5 %		-5 002	+9,1%	
Carburant avions hors ETS (m€)	-1 639	-1,5 %		-4 753	-0,3%	
Autres charges d'exploitation (m€)	-2 552	+7,0 %		-7 367	+7,0%	
EBITDA (m€)	1 436	-10,1 %		2 524	-18,0%	
Dépréciations & Amortissements (m€)	-537	+5,9 %		-1 535	+6,2%	
Résultat d'exploitation (m€)	899	-192	-156	990	-644	-543
Marge d'exploitation (%)	12,2 %	-2,9 pt		5,0 %	-3,4 pt	

Par rapport au troisième trimestre 2023, le chiffre d'affaires total a augmenté de +2,0 % à 7 351 millions d'euros. Le résultat d'exploitation s'est établi à 899 millions d'euros, en baisse de 156 millions d'euros par rapport à l'année dernière à change constant. Cette contraction s'explique par une baisse de la recette unitaire Passage, en partie compensée par une hausse de la recette unitaire Cargo, une baisse du coût du carburant, ainsi qu'un coût unitaire élevé chez KLM.

Recette unitaire Réseaux Passage impactée par les Jeux Olympiques

Réseaux passage	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2024	variation	variation change constant	2024	variation	variation change constant
Passagers (en milliers)	20 499	+3,3%		56 261	+3,5%	
Capacité (millions de SKO)	73 465	+3,4%		206 270	+3,3%	
Trafic (millions de PKT)	65 526	+3,2%		180 744	+3,4%	
Coefficient de remplissage	89,2%	-0,2pt		87,6%	+0,1pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	6 783	+2,1 %	+2,3 %	17 959	+2,9%	+3,4%
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	6 576	+1,5 %	+1,6 %	17 431	+2,5%	+3,0%
Recette unitaire au SKO (cts €)	8,95	-1,9 %	-1,8 %	8,45	-0,8%	-0,2%

Au cours du troisième trimestre 2024, la capacité en Sièges-Kilomètres Offerts (SKO) a progressé de 3,4 % par rapport à l'année précédente. La croissance du trafic (+3,2 %) a été proche de celle de la capacité et a permis un coefficient de remplissage globalement stable à 89,2 %. Le yield à change constant a baissé de -1,4% entraînant une baisse de la recette unitaire au SKO par rapport à l'année précédente.

Les recettes unitaires Réseaux passage ont été impactées par les Jeux Olympiques de Paris. Les marchés internationaux ont montré un évitement significatif de Paris tandis que les voyages entre la ville et d'autres destinations ont également été inférieurs à la moyenne estivale habituelle, conséquence du report de congés des Français. Les recettes unitaires se sont contractées de -1,8% à change constant par rapport à l'année précédente. Hors impact des Jeux Olympiques elles auraient été positives, s'établissant à 0,1%.

Groupe Air France-KLM

Troisième Trimestre 2024

Les passagers qui évitaient Paris et les voyageurs moins nombreux en provenance de Paris en raison des Jeux Olympiques ont été remplacés autant que possible par des passagers en transit, ayant un impact négatif sur le yield. Au cours du troisième trimestre, nous avons observé par zone les tendances suivantes :

Atlantique Nord

La capacité du troisième trimestre a augmenté de 4% par rapport à 2023, tandis que le coefficient de remplissage est resté globalement stable à 90% (-0,5pt) et le yield s'est contracté de 2,8%.

Amérique latine

La capacité a baissé de 1,3% sur une base de comparaison élevée alors que celle proposée par l'ensemble du secteur est en croissance. Le coefficient de remplissage a légèrement diminué atteignant 92%, tandis que le yield a baissé de 2,4% par rapport aux yields très élevés de l'année précédente.

Asie et Moyen-Orient

La capacité au troisième trimestre a fortement augmenté à +9% tandis que le coefficient de remplissage a progressé de 0,5% pour atteindre 90%. Le yield a diminué de 7,4%, principalement en raison d'une forte concurrence des transporteurs chinois et d'une demande encore insuffisante au Japon et en Chine par rapport aux niveaux pré-covid.

Caraïbes et Océan Indien

Après des baisses de capacité au trimestre précédent, la capacité a augmenté de 3,2% ce trimestre. Le coefficient de remplissage a diminué de 2,3 points tandis que le yield est resté globalement stable (-0,5%).

Afrique

Des yields élevés sur les réservations tardives ont entraîné une hausse du yield de 1,2%, tandis que le coefficient de remplissage (+0,9 point) a bénéficié d'une capacité inférieure (-4,3%) à celle de l'année dernière.

Court et moyen-courrier

Évolutions positives de la capacité, du yield et du coefficient de remplissage en Europe. Malgré une augmentation de la capacité de 1%, le yield a progressé de 0,5% et le coefficient de remplissage de 0,6 point.

Cargo : Fortes recettes unitaires au troisième trimestre

Cargo	Troisième Trimestre			Neuf mois		
	2024	variation	variation change constant	2024	variation	variation change constant
Tonnage (milliers)	226	+3,5%		661	+3,3 %	
Capacité (millions de TKO)	3 707	+1,5%		10 724	+2,1%	
Trafic (millions de TKT)	1 687	+3,1%		4 936	+3,3 %	
Coefficient de remplissage	45,5%	+0,7pt		46,0%	+0,5pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	561	+0,6%	+1,1%	1 669	-9,2%	-8,3%
Chiffre d'affaires transport de fret (m€)	471	+7,3%	+7,7%	1 374	-8,5%	-7,7%
Recette unitaire par TKO (cts€)	12,74	+5,9%	+6,3%	12,83	-10,4%	-9,6%

Au cours du troisième trimestre 2024, la capacité en Tonne Kilomètres Offerts (TKO) était supérieure de +1,5 % à celle de l'année dernière. La croissance du trafic (+3,1 %) a dépassé celle de la capacité entraînant une augmentation du coefficient de remplissage qui a atteint 45,5 %. Le yield a augmenté de +4,5% à change constant, entraînant une hausse de la recette unitaire au SKO à change constant de 6,3 %.

Le marché du fret aérien est actuellement dynamique, en particulier en Asie où les performances sont soutenues par le e-commerce et les perturbations en mer Rouge. En réponse à ces dynamiques de marché, une partie de la capacité totale de fret du Groupe est redéployée vers l'Asie.

Transavia : Amélioration de la marge opérationnelle au troisième trimestre malgré l'impact des Jeux Olympiques

Transavia	Troisième Trimestre		Neuf mois	
	2024	variation	2024	variation
Passagers (en milliers)	7 356	+4,1%	18 208	+8,0%
Capacité (millions de SKO)	14 330	+4,5%	35 591	+8,7%
Trafic (millions de PKT)	12 841	+2,7%	31 826	+7,4%
Coefficient d'occupation	89,6%	-1,5pt	89,4%	-1,1pt
Recette unitaire au SKO (cts €)	7,93	+5,0%	6,90	+5,3%
Coût unitaire au SKO (cts €)	6,35	+2,9 %	6,65	+2,4 %

Chiffre d'affaires total (m€)	1 118	+10,3%	2 424	+15,2%
Frais de personnel (m€)	-198	+19,0 %	-543	+16,9%
Carburant avions hors ETS (m€)	-238	-6,4 %	-608	+2,5%
Autres charges d'exploitation (m€)	-383	+16,9 %	-968	+15,1%
EBITDA (m€)	300	+12,6 %	305	+48,5%
Dépréciations & Amortissements (m€)	-75	-4,6 %	-219	+15,8%
Résultat d'exploitation (m€)	225	+37	86	+70
Marge d'exploitation	20,1 %	+1,6pt	3,6 %	+2,8pt

Malgré une augmentation de la capacité en sièges-kilomètres offerts de Transavia de 4,5 %, la recette unitaire a progressé de +5,0 % tandis que le coefficient de remplissage a légèrement diminué. La mise en place des bagages cabine payants au deuxième trimestre a porté ses fruits, générant plus de 20 millions d'euros de recettes ce trimestre.

Le résultat d'exploitation s'est élevé à 225 millions d'euros par rapport à 188 millions d'euros l'année dernière, porté par des revenus plus élevés. L'impact des Jeux Olympiques sur Transavia France en juillet et août s'est chiffré à environ 35 millions d'euros.

Sur les neuf premiers mois, le résultat d'exploitation de Transavia a augmenté de 70 millions d'euros pour atteindre 86 millions d'euros, soulignant la maturité des lignes, la tarification dynamique des services additionnels et l'amélioration des fonctionnalités de Flying Blue.

Activité de maintenance : Poursuite de la croissance du chiffre d'affaires externe

Maintenance	Troisième trimestre		Neuf mois	
	2024	Change	2024	Change
Chiffre d'affaires total (m€)	1 232	+17,0%	3 657	+20,5%
<i>Dont Chiffre d'affaires externe (m€)</i>	<i>507</i>	<i>+16,0%</i>	<i>1 508</i>	<i>+26,6%</i>
Dépenses externes (m€)	-776	+16,1%	-2 378	+23,3%
Frais de personnel (m€)	-289	+10,2%	-879	+10,7%
EBITDA (m€)	167	+36,0%	400	+28,6%
Dépréciations & Amortissements (m€)	-110	+82,5%	-276	+48,5%
Résultat d'exploitation (m€)	58	-5	123	-1
Marge d'exploitation (%)	4,7 %	-1,3pt	3,4 %	-0,7pt

L'activité Maintenance a poursuivi sa croissance au troisième trimestre 2024. Le chiffre d'affaires externe a augmenté de +16,0 %, démontrant une forte reprise, notamment du côté des moteurs, qui est cohérent avec l'augmentation des recettes totales de 17,0 %. Au cours du troisième trimestre, les perturbations de la chaîne d'approvisionnement ont encore fortement impacté les opérations entraînant des coûts plus élevés et des locations de composants sur les marchés.

La marge d'exploitation s'est établie à 4,7 %, soit 1,3 point de moins qu'en 2023.

Les performances d'Air France au troisième trimestre se sont améliorées par rapport à l'année dernière, hors impact des Jeux Olympiques

Groupe Air France

	Troisième Trimestre		Neuf mois	
	2024	Variation	2024	Variation
Chiffre d'affaires (en m€)	5 543	+3,1%	14 377	+2,9%
Frais de personnel (en m€)	-1 418	+9,4 %	-4 044	+9,2 %
Carburant avions hors ETS (m€)	-1 150	-1,0 %	-3 207	-0,1 %
Autres charges d'exploitation (en m€)	-1 793	+5,0 %	-5 173	+8,1 %
EBITDA (en m€)	1 183	-26	1 954	-313
Dépréciations & Amortissements (en m€)	-451	+12,0 %	-1 276	+10,0 %
Résultat d'exploitation* (en m€)	732	-74	678	-429
Marge d'exploitation (%)	13,2%	-1,8pt	4,7%	-3,2pt

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

Le résultat d'exploitation s'est établi à 732 millions d'euros soit 74 millions d'euros de moins par rapport à l'année précédente, principalement en raison de l'impact des Jeux Olympiques en juillet et août (160 millions d'euros), du paiement exceptionnel de 50m€ au personnel de la compagnie pour la réussite de l'événement sur le plan opérationnel et des résultats de Flying Blue inclus l'année dernière (présentés séparément depuis 2024).

Amélioration de la recette unitaire plus que compensée par l'évolution du coût unitaire

Groupe KLM

	Troisième Trimestre		Neuf mois	
	2024	Variation	2024	Variation
Chiffre d'affaires (en m€)	3 549	+3,6%	9 553	+5,5%
Frais de personnel (en m€)	-973	+15,0 %	-2 936	+13,0 %
Carburant avions hors ETS (m€)	-728	-3,8 %	-2 156	-0,1 %
Autres charges d'exploitation (en m€)	-1 189	+14,7%	-3 336	+12,8%
EBITDA (en m€)	660	-127	1 125	-220
Dépréciations & Amortissements (en m€)	-264	6,6 %	-760	+12,2 %
Résultat d'exploitation* (en m€)	396	-143	365	-303
Marge d'exploitation (%)	11,1%	-4,6pt	3,8%	-3,6pt

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

Le chiffre d'affaires au troisième trimestre a augmenté de +3,6 %, tandis que l'augmentation des coûts a été nettement supérieure à celle des recettes, sous l'effet d'une hausse des salaires. L'année dernière, au cours du troisième trimestre, aucune augmentation des salaires liée aux négociations annuelles actuelles n'avait encore été mise en place, ce qui explique, outre la croissance du personnel, l'augmentation actuelle des salaires. Les coûts liés aux vols et les coûts de maintenance ont également contribué à l'augmentation sur un an de 8,4 % du coût par siège kilomètre offert. La croissance de la capacité du Groupe KLM s'est établie à 0,2 % en raison de la pénurie de pilotes et de problèmes de maintenance.

En réaction à la hausse des coûts, KLM a annoncé en octobre des mesures strictes visant à améliorer structurellement les performances opérationnelles et financières de la compagnie. Ces mesures sont axées sur l'augmentation de la productivité et la simplification de l'organisation, la réduction des coûts et le report des investissements. Ces interventions sont nécessaires au regard de l'augmentation des coûts des équipements, du personnel et des redevances aéroportuaires. De plus, KLM s'est engagée dans un vaste programme de renouvellement de sa flotte - un investissement de plusieurs milliards de dollars visant à exploiter des avions plus propres, plus silencieux et plus économes en carburant.

Le programme 'Back on Track' vise à améliorer le résultat d'exploitation de 450 millions d'euros à court-terme et porter la marge opérationnelle au-delà de 8% d'ici 2026-2028 à travers :

- L'augmentation de la productivité d'au moins 5 % d'ici 2025, notamment par l'automatisation, la mécanisation et la réduction de l'absentéisme.
- Des mesures pour résoudre l'impact de la pénurie de pilotes et s'assurer que KLM peut opérer l'ensemble des vols avec nos pilotes, avec un meilleur équilibre entre les vols intercontinentaux et les vols européens.
- En raison de la pénurie de techniciens et des problèmes persistants d'approvisionnement en pièces détachées, KLM doit opérer moins de vols. Des mesures sont prises à la division Ingénierie & Maintenance pour réduire le nombre d'annulations.
- L'amélioration des produits existants et l'introduction de nouveaux produits à bord. Des essais sont en cours pour étendre l'offre de restauration et optimiser la disposition des appareils, avec pour objectif d'augmenter les revenus d'au moins 100 millions d'euros par an.
- Des mesures visant à simplifier l'organisation, renforcer les synergies et éliminer les redondances et les frais généraux. Une réorganisation des services en vol et des organisations de formation est notamment prévue.
- Enfin, KLM étudiera les possibilités d'externalisation, de cession ou d'abandon des activités qui ne contribuent pas directement aux opérations aériennes.

En ce qui concerne *KLM Catering Services (KCS)*, KLM étudie des options stratégiques afin de garantir la pérennité de KCS, en prévision d'investissements futurs. Toute option stratégique devra assurer l'efficacité des coûts, maintenir le contrôle opérationnel, garantir la qualité pour nos passagers et soutenir les objectifs de durabilité et de personnalisation des services de restauration de KLM.

Poursuite de la dynamique pour Flying Blue Miles

Flying Blue Miles

	Troisième Trimestre		Neuf mois	
	2024	change	2024	change
Chiffre d'affaires (en m€)	200	n.a.	604	n.a.
Résultat d'exploitation (en m€)	55	n.a.	156	n.a.
Marge d'exploitation (%)	27,5%	n.a.	25,8%	n.a.

Au cours du troisième trimestre, l'activité miles de Flying Blue a généré 200 millions d'euros de chiffre d'affaires total, incluant les partenaires tiers aériens et non aériens. La marge d'exploitation s'est élevée à 27,5 %.

Flying Blue attire en permanence de nouveaux membres actifs, bénéficiant d'une bonne dynamique des partenariats commerciaux.

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

Compte de résultat

(en millions d'euros)	Troisième trimestre			Neuf mois		
	2024	2023	Variation	2024	2023	Variation
Produits des activités ordinaires	8 979	8 660	4 %	23 582	22 612	4 %
Carburant avions	-1 878	-1 918	-2 %	-5 363	-5 360	0 %
Quotas de CO ₂	-66	-57	16 %	-191	-139	37 %
Affrètements aéronautiques	-133	-167	-20 %	-380	-410	-7 %
Redevances aéronautiques	-569	-539	6 %	-1 545	-1 458	6 %
Commissariat	-253	-225	12 %	-686	-618	11 %
Achat d'assistance en escale	-560	-499	12 %	-1 534	-1 393	10 %
Achats et consommations d'entretien aéronautique	-781	-585	34 %	-2 379	-1 831	30 %
Frais commerciaux et de distribution	-256	-268	-4 %	-810	-785	3 %
Autres frais	-495	-464	7 %	-1 488	-1 377	8 %
Frais de personnel	-2 401	-2 146	12 %	-6 997	-6 311	11 %
Impôts et taxes hors impôt sur le résultat	-41	-40	2 %	-137	-133	3 %
Production capitalisée	301	224	34 %	1 029	758	36 %
Autres produits et charges d'exploitation courants	49	17	188 %	140	52	169 %
EBITDA	1 896	1 993	-5 %	3 241	3 607	-10 %
Amortissements, dépréciations et provisions	-716	-651	10 %	-2 037	-1 838	11 %
Résultat d'exploitation courant	1 180	1 342	-12 %	1 204	1 769	-32 %
Cessions de matériels aéronautiques	10	5	100 %	25	33	-24 %
Autres produits et charges non courants	-	-3	-100 %	-118	11	nm
Résultat des activités opérationnelles	1 190	1 344	-11 %	1 111	1 813	-39 %
Charges d'intérêts	-157	-148	6 %	-471	-443	6 %
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	67	67	— %	236	176	34 %
Coût de l'endettement financier net	-90	-81	11 %	-235	-267	-12 %
Autres produits et charges financiers	14	-168	nm	-198	-156	27 %
Résultat avant impôts des entreprises intégrées	1 114	1 095	2 %	678	1 390	-51 %
Impôts	-300	-155	94 %	-181	-176	3 %
Résultat net des entreprises intégrées	814	940	-13 %	497	1 214	-59 %
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	10	6	67 %	13	7	86 %
Résultat net	824	946	-13 %	510	1 221	-58 %
Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle	44	15	193 %	130	31	nm
Résultat net : Propriétaires de la société mère	780	931	-16 %	380	1 190	-68 %

Bilan consolidé

Actif	30 septembre 2024	31 décembre 2023
(en millions d'euros)		
Goodwill	224	224
Immobilisations incorporelles	1 132	1 128
Immobilisations aéronautiques	12 607	11 501
Autres immobilisations corporelles	1 500	1 431
Droits d'utilisation	6 652	5 956
Titres mis en équivalence	240	129
Actifs de retraite	85	45
Autres actifs financiers non courants	1 290	1 262
Actifs financiers dérivés non courants	115	148
Impôts différés	643	698
Autres actifs non courants	151	153
Actif non courant	24 639	22 675
Autres actifs financiers courants	1 155	1 292
Actifs financiers dérivés courants	46	122
Stocks et en-cours	948	853
Créances clients	2 219	2 152
Autres actifs courants	1 261	1 120
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 553	6 194
Actifs détenus en vue de la vente	77	82
Actif courant	10 259	11 815
Total actif	34 898	34 490

Passif et capitaux propres	30 septembre 2024	31 décembre 2023
(en millions d'euros)		
Capital	263	263
Primes d'émission et de fusion	7 560	7 560
Actions d'autocontrôle	-24	-25
Titres subordonnés à durée indéterminée	1 065	1 076
Réserves et résultat	-10 585	-10 925
Capitaux propres - Part attribuable aux propriétaires de la société mère	-1 721	-2 051
Titres subordonnés à durée indéterminée	2 584	2 524
Réserves et résultat	31	27
Capitaux propres - Participations ne donnant pas le contrôle	2 615	2 551
Capitaux propres	894	500
Provisions retraite	1 678	1 685
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants	4 007	3 805
Passifs financiers non courants	7 024	7 538
Dettes de loyers non courantes	4 034	3 581
Passifs financiers dérivés non courants	86	56
Impôts différés	7	—
Autres passifs non courants	1 028	1 376
Passif non courant	17 864	18 041
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions courants	1 050	1 079
Passifs financiers courants	1 577	1 664
Dettes de loyers courantes	875	848
Passifs financiers dérivés courants	312	139
Dettes fournisseurs	2 547	2 447
Titres de transport émis et non utilisés	4 345	3 858
Programme de fidélisation	886	899
Autres passifs courants	4 547	5 002
Concours bancaires	1	13
Passif courant	16 140	15 949
Total capitaux propres et passifs	34 898	34 490

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

Période du 1 janvier au 30 septembre (en millions d'euros)	2024	2023 retraité*
Résultat net	510	1 221
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	2 037	1 839
Dotations nettes aux provisions financières	212	157
Coût de la dette nette	235	267
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels	-31	-54
Résultat sur cessions de filiales et participations	-2	-
Résultats non monétaires sur instruments financiers	19	-6
Écart de change non réalisé	-97	24
Résultats des sociétés mises en équivalence	-13	-7
Impôts différés	99	78
Pertes de valeur	—	2
Autres éléments non monétaires	21	-42
Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement	2 990	3 479
(Augmentation) / diminution des stocks	-106	-81
(Augmentation) / diminution des créances clients	-44	-491
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs	102	324
Augmentation / (diminution) des billets émis non utilisés	476	608
Variation des autres actifs et autres passifs	-850	27
Variation du besoin en fonds de roulement	-422	387
FLUX DE TRESORERIE LIES A L'EXPLOITATION	2 568	3 866
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	-92	-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	-2 931	-2 280
Produits de cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	391	276
Intérêts reçus	221	151
Dividendes reçus	2	3
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois	137	112
Acquisition de bons de souscription d'actions	—	-12
FLUX DE TRESORERIE LIES AUX OPERATIONS D'INVESTISSEMENT	-2 264	-1 752
Augmentation de Capital souscrite par les participations ne donnant pas le contrôle	—	2
Paiements pour acquérir des actions d'autocontrôle	—	-1
Achat d'intérêts minoritaires sans changement de contrôle	-1	—
Émission de titres subordonnés	—	1 226
Remboursement de titres subordonnés	—	-595
Coupons sur titres subordonnés	-131	-87
Émission de nouveaux emprunts	1 147	1 798
Remboursement d'emprunts	-1 715	-3 116
Paiements de dettes de loyers	-666	-625
Nouveaux prêts	-103	-298
Remboursement des prêts	65	127
Intérêts payés	-532	-582
Dividendes versés	-1	-90
FLUX DE TRESORERIE LIES AUX OPERATIONS DE FINANCEMENT	-1 937	-2 241
Effets des variations de change et des reclassements sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants	4	-16
Variation de la trésorerie nette	-1 629	-143
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	6 181	6 623
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	4 552	6 480

* 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)	30 septembre 2024	31 décembre 2023
Passifs financiers courants et non courants	8 601	9 202
Dettes de loyers courantes et non courantes	4 909	4 429
Intérêts courus non échus	-100	-138
Dépôts relatifs aux passifs financiers	-100	-107
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	-93	-100
Impact des dérivés devise/dettes	5	-1
Passifs financiers (I)	13 222	13 285
Trésorerie et équivalent trésorerie	4 553	6 194
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	962	1 097
Obligations	1 010	966
Concours bancaires courant	-1	-13
Liquidités nettes (II)	6 524	8 244
Dettes nettes (I-II)	6 698	5 041

Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté

(en millions d'euros)	Troisième trimestre		Neuf mois	
	2024	2023 retraité *	2024	2023 retraité *
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	918	636	2 568	3 866
Investissements corporels et incorporels	-864	-884	-2 931	-2 280
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	18	65	391	276
Flux de trésorerie libre d'exploitation	72	-183	28	1 862
Paiements exceptionnels réalisés/(reçus) (1)	122	104	972	223
Intérêts payés et reçus	-81	-47	-311	-431
Paiements de dettes de loyers	-224	-204	-666	-625
Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté	-111	-330	23	1 029

* 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)	30 sept 2024	30 juin 2024	31 mars 2024	31 déc 2023	30 sept 2023	30 juin 2023	31 mars 2023	31 déc 2022
					retraité ⁽¹⁾	retraité ⁽¹⁾	retraité ⁽¹⁾	retraité ⁽¹⁾
Écart d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 356	1 354	1 349	1 352	1 331	1 339	1 351	1 352
Immobilisations aéronautiques	12 607	12 197	11 646	11 501	11 296	10 957	10 954	10 614
Autres immobilisations corporelles	1 500	1 456	1 438	1 431	1 379	1 389	1 372	1 375
Droits d'utilisation	6 652	6 479	5 902	5 956	5 596	5 480	5 304	5 428
Titres mis en équivalence	240	134	134	129	127	121	122	120
Autres actifs financiers, hors titres disponibles à la vente, valeurs mobilières de placement, ICNE et dépôts liés aux dettes financières	218	211	214	219	191	190	169	169
Provisions, hors retraites, litige cargo et restructuration	-4 553	-4 700	-4 523	-4 346	-4 481	-4 248	-4 255	-4 347
Fonds de roulement ⁽²⁾	-7 422	-8 222	-8 284	-6 981	-7 804	-8 917	-8 696	-7 213
Capitaux employés sur le bilan	10 598	8 909	7 876	9 261	7 635	6 311	6 321	7 498
Capitaux employés moyens (A)		9 161				6 941		
Résultat d'exploitation courant		1 148				1 902		
Dividendes reçus		-1				-2		
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		13				18		
(Charge)/produit d'impôt normatif		-300				-495		
Résultat ajusté après impôt (B)		860				1 423		
ROCE sur 12 mois glissants (B/A)		9,4 %				20,5 %		

(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

	Troisième trimestre		Neuf mois	
	2024	2023	2024	2023
Coût d'exploitation total (en m€)	7 798	7 317	22 377	20 844
Quotas de CO ₂ (en m€)	-66	-57	-191	-139
Total autres chiffre d'affaires (en m€)	-795	-704	-2 320	-1 961
Coût net (en m€)	6 937	6 556	19 866	18 744
Capacités produites exprimées en SKO	87 811	84 754	241 903	232 481
Coût net à l'SKO (en centimes d'€ par SKO)	7,90	7,74	8,21	8,06
Variation brute		2,2%		2,1 %
Effet change sur les coûts nets (en m€)		21		-4
Variation à change constant		1,9%		2,1 %
Effet prix du carburant (en m€)		-102		-208
Coût unitaire à l'SKO à change et prix du carburant constants (en centimes d'€ par SKO)	7,98	7,71	8,21	7,97
Variation à change et prix du carburant constants et hors ETS		3,4 %		3,0 %

Coût unitaire au SKO hors prix du carburant et ETS vs T3 2023 : +5,3% et vs 9m 2023 : +4,1%

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

Flotte du Groupe au 30 septembre 2024

Type d'appareil	AF (dont HOP) ⁴	KL (dont KLC & MP) ⁴	Transavia	Propriété	Crédit-bail	Location	Total	En exploit.	Ecart vs 31/12/23
B777-300	43	16		21	14	24	59	59	
B777-200	18	15		28	2	3	33	33	
B787-9	10	13		4	7	12	23	23	
B787-10		10		1	9		10	10	
A380-800	3			2		1	3		
A350-900	35			4	12	19	35	35	9
A330-300		5				5	5	5	
A330-200	15	6		12		9	21	21	
Total Long-Haul	124	65	0	72	44	73	189	186	9
B737-900		5		5			5	5	
B737-800		31	110	36	8	97	141	141	
B737-700		6	4	7		3	10	10	
A321NEO		2	6	3		5	8	8	7
A321	15			8		7	15	15	
A320	36			4	3	29	36	36	-1
A320NEO			6			6	6	6	6
A319	10			6		4	10	10	-3
A318	6			4		2	6	6	
A220-300	37			24	2	11	37	37	5
Total Medium-Haul	104	44	126	97	13	164	274	274	14
Canadair Jet 1000	1			1			1		
Embraer 195 E2		18				18	18	15	-3
Embraer 190	23	28		17	4	30	51	50	
Embraer 175		17		3	14		17	17	
Embraer 170	13			10		3	13	13	
Total Regional	37	63	0	31	18	51	100	95	-3
B747-400ERF		3		3			3	3	
B747-400BCF		1		1			1	1	
B777-F	2					2	2	2	
Total Cargo	2	4	0	4	0	2	6	6	0
Total	267	176	126	204	75	290	569	561	20

⁴ Hors Transavia

TRAFIC 2024

Activité réseaux passage

Total activité réseaux passage	Troisième trimestre			Neuf mois		
	2024	2023	variation	2024	2023	variation
Passagers transportés (milliers)	20 499	19 836	+3,3 %	56 261	54 366	+3,5 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	65 526	63 511	+3,2 %	180 744	174 778	+3,4 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	73 465	71 028	+3,4 %	206 270	199 689	+3,3 %
Coefficient d'occupation (%)	89,2 %	89,4 %	-0,2pt	87,6 %	87,5 %	+0,1pt
Long-Courrier						
Passagers transportés (milliers)	7 192	6 936	+3,7 %	19 910	19 245	+3,5 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	53 328	51 516	+3,5 %	148 658	143 395	+3,7 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	59 185	56 883	+4,0 %	168 131	162 204	+3,7 %
Coefficient d'occupation (%)	90,1 %	90,6 %	-0,5pt	88,4 %	88,4 %	0,0pt
Amérique du nord						
Passagers transportés (milliers)	2 898	2 731	+6,1 %	7 367	6 975	+5,6 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	20 394	19 270	+5,8 %	52 156	49 577	+5,2 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	22 647	21 278	+6,4 %	59 461	56 371	+5,5 %
Coefficient d'occupation (%)	90,1 %	90,6 %	-0,5pt	87,7 %	87,9 %	-0,2pt
Amérique latine						
Passagers transportés (milliers)	859	878	-2,2 %	2 543	2 630	-3,3 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	8 131	8 355	-2,7 %	24 168	24 978	-3,2 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	8 867	8 984	-1,3 %	26 710	27 476	-2,8 %
Coefficient d'occupation (%)	91,7 %	93,0 %	-1,3pt	90,5 %	90,9 %	-0,4pt
Asie / Moyen Orient						
Passagers transportés (milliers)	1 510	1 392	+8,5 %	4 530	3 877	+16,8 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	12 119	11 017	+10,0 %	35 927	30 246	+18,8 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	13 400	12 244	+9,4 %	40 546	34 407	+17,8 %
Coefficient d'occupation (%)	90,4 %	90,0 %	+0,5pt	88,6 %	87,9 %	+0,7pt
Afrique						
Passagers transportés (milliers)	1 060	1 089	-2,7 %	2 961	3 124	-5,2 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	6 469	6 697	-3,4 %	18 264	19 177	-4,8 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	7 211	7 538	-4,3 %	21 126	22 277	-5,2 %
Coefficient d'occupation (%)	89,7 %	88,8 %	0,9pt	86,5 %	86,1 %	+0,4pt
Caraïbes-Océan Indien						
Passagers transportés (milliers)	866	846	+2,4 %	2 509	2 639	-4,9 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	6 214	6 177	+0,6 %	18 143	19 417	-6,6 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	7 060	6 839	+3,2 %	20 288	21 673	-6,4 %
Coefficient d'occupation (%)	88,0 %	90,3 %	-2,3pt	89,4 %	89,6 %	-0,2pt
Court et Moyen-Courrier						
Passagers transportés (milliers)	13 306	12 900	+3,2 %	36 351	35 121	+3,5 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	12 198	11 995	+1,7 %	32 086	31 383	+2,2 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	14 280	14 145	+1,0 %	38 139	37 485	+1,7 %
Coefficient d'occupation (%)	85,4 %	84,8 %	+0,6pt	84,1 %	83,7 %	+0,4pt

Activité Transavia

Transavia	Troisième trimestre			Neuf mois		
	2024	2023	variation	2024	2023	variation
Passagers transportés (milliers)	7 356	7 068	+4,1 %	18 208	16 853	+8,0 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	12 841	12 502	+2,7 %	31 826	29 637	+7,4 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	14 330	13 716	+4,5 %	35 591	32 753	+8,7 %
Coefficient d'occupation (%)	89,6 %	91,2 %	-1,5pt	89,4 %	90,5 %	-1,1pt

Activité totale Groupe passage

Total Groupe	Troisième trimestre			Neuf mois		
	2024	2023	variation	2024	2023	variation
Passagers transportés (milliers)	27 855	26 904	+3,5 %	74 470	71 218	+4,6 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	78 367	76 013	+3,1 %	212 570	204 415	+4,0 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	87 795	84 744	+3,6 %	241 861	232 442	+4,1 %
Coefficient d'occupation (%)	89,3 %	89,7 %	-0,4pt	87,9 %	87,9 %	-0,1pt

Activité Cargo

Total Groupe	Troisième trimestre			Neuf mois		
	2024	2023	variation	2024	2023	variation
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	1 687	1 636	+3,1 %	4 936	4 779	+3,3 %
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	3 707	3 654	+1,5 %	10 724	10 501	+2,1 %
Coefficient d'occupation (%)	45,5 %	44,8 %	+0,7pt	46,0 %	45,5 %	+0,5pt

Air France

Total activité réseaux passage	Troisième trimestre			Neuf mois		
	2024	2023	variation	2024	2023	variation
Passagers transportés (milliers)	11 670	11 455	+1,9 %	31 502	31 744	-0,8 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	40 441	38 677	+4,6 %	108 966	105 074	+3,7 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	45 788	43 366	+5,6 %	125 000	120 074	+4,1 %
Coefficient d'occupation (%)	88,3 %	89,2 %	-0,9pt	87,2 %	87,5 %	-0,3pt
Long courrier						
Passagers transportés (milliers)	4 671	4 382	+6,6 %	12 625	11 967	+5,5 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	33 789	31 854	+6,1 %	91 950	87 001	+5,7 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	37 859	35 352	+7,1 %	104 630	98 517	+6,2 %
Coefficient d'occupation (%)	89,2 %	90,1 %	-0,9pt	87,9 %	88,3 %	-0,4pt
Court et moyen-courrier						
Passagers transportés (milliers)	6 999	7 073	-1,1 %	18 877	19 778	-4,6 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	6 652	6 823	-2,5 %	17 016	18 073	-5,8 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	7 929	8 014	-1,1 %	20 371	21 556	-5,5 %
Coefficient d'occupation (%)	83,9 %	85,1 %	-1,2pt	83,5 %	83,8 %	-0,3pt
Activité Cargo						
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	839	818	+2,5 %	2 445	2 397	+2,0 %
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	2 190	2 101	+4,2 %	6 210	5 940	+4,6 %
Coefficient d'occupation (%)	38,3 %	39,0 %	-0,7pt	39,4 %	40,4 %	-1,0pt

KLM

Total activité réseaux passage	Troisième trimestre			Neuf mois		
	2024	2023	variation	2024	2023	variation
Passagers transportés (milliers)	8 829	8 380	+5,4 %	24 759	22 621	+9,5 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	25 084	24 836	+1,0 %	71 777	69 705	+3,0 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	27 677	27 660	+0,1 %	81 271	79 614	+2,1 %
Coefficient d'occupation (%)	90,6 %	89,8 %	+0,8pt	88,3 %	87,6 %	+0,8pt
Long-courrier						
Passagers transportés (milliers)	2 522	2 554	-1,3 %	7 285	7 278	+0,1 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	19 538	19 664	-0,6 %	56 708	56 395	+0,6 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	21 326	21 529	-0,9 %	63 502	63 686	-0,3 %
Coefficient d'occupation (%)	91,6 %	91,3 %	+0,3pt	89,3 %	88,6 %	+0,7pt
Court et Moyen-courrier						
Passagers transportés (milliers)	6 307	5 827	+8,3 %	17 474	15 343	+13,9 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	5 546	5 172	+7,2 %	15 070	13 310	+13,2 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	6 352	6 131	+3,6 %	17 769	15 928	+11,6 %
Coefficient d'occupation (%)	87,3 %	84,4 %	+3,0pt	84,8 %	83,6 %	+1,2pt
Activité Cargo						
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	848	818	+3,8 %	2 491	2 382	+4,6 %
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	1 517	1 553	-2,3 %	4 514	4 561	-1,0 %
Coefficient d'occupation (%)	55,9 %	52,6 %	+3,3pt	55,2 %	52,2 %	+3,0pt