

## DEUXIEME TRIMESTRE 2024

25 juillet 2024

---

### Résultat d'exploitation de 513 millions d'euros, marge opérationnelle à 6.5% impactés par le coût unitaire et un prix du carburant plus élevé

---

- Capacité du Groupe en hausse de 4,1% par rapport à l'année précédente et coefficient de remplissage à 88%
- Chiffre d'affaires du Groupe porté à 7,9 mds€, en hausse de 4,3% par rapport à l'année précédente
- Coût unitaire à +1,7% par rapport à 2023
- Résultat d'exploitation à 513 m€, avec une marge opérationnelle à 6,5%. Impact lié aux Jeux Olympiques de 40 m€
- Cash flow d'exploitation libre ajusté récurrent du premier semestre positif à 134 m€
- Liquidités à 9,6 mds€ et ratio Dette nette/EBITDA de 1,6x

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

*"Le deuxième trimestre 2024 a confirmé l'émergence d'un environnement de plus en plus difficile pour l'aviation, avec une hausse des prix du carburant et une pression continue sur les coûts. Dans ce contexte, KLM et Transavia ont enregistré une performance stable bien que peu dynamique, tandis qu'Air France a été impactée par des événements exceptionnels, notamment l'effet négatif des Jeux Olympiques en juin.*

*Le Groupe a déjà pris des mesures fortes pour s'adapter à cette situation, avec notamment un gel des embauches et la réduction de coûts supplémentaires. Nous préservons en revanche nos investissements majeurs en matière de renouvellement de la flotte, qui constitue un levier stratégique pour améliorer nos performances financières et environnementales.*

*Dans les mois à venir, nous continuerons à mettre en œuvre notre stratégie et à mener à bien notre plan de transformation.*

*Notre modèle économique est robuste et résilient, et nous restons confiants dans notre capacité à atteindre nos objectifs à moyen et long terme, notamment en tirant parti de nos solides atouts et de notre position concurrentielle unique."*

## Recette unitaire du deuxième trimestre stable

	Deuxième Trimestre			Premier semestre		
	2024	variation	variation change constant	2024	variation	variation change constant
Passagers Groupe (milliers)	25 743	+4,4 %		46 615	+5,2 %	
Capacité Groupe (millions de SKO)	81 348	+4,1 %		154 066	+4,3 %	
Trafic (millions de PKT)	71 357	+4,1 %		134 203	+4,5 %	
Coefficient de remplissage Passage Groupe	87,7 %	0,0pt		87,1 %	+0,2pt	
Recette unitaire Passage au SKO (€ cts)	8,30	-0,2 %	+0,2 %	7,90	+0,3 %	+1,0 %

	Deuxième Trimestre			Premier semestre		
	2024	variation	variation change constant	2024	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires (m€)	7 949	+4,3 %	+4,6 %	14 603	+4,7%	+5,3%
EBITDA (m€)	1 170	-158	-122	1 345	-269	-206
Résultat d'exploitation (m€)	513	-220	-184	24	-402	-339
Marge opérationnelle (%)	+6,5 %	-3,1pt	-2,7pt	+0,2%	-2,9pt	-2,5pt
Résultat net (m€)	165	-447		-314	-589	
Recette unitaire Groupe au SKO (cts€)	8,87	-0,8 %	-0,4 %	8,49	-1,2 %	-0,6 %
Coût unitaire Groupe à carburant, change constants et hors ETS	8,24		+1,7 %	8,47		+2,8 %

	30 juin 2024	31 décembre 2023
Cash flow d'exploitation libre (m€)	-44	
Cash flow d'exploitation libre ajusté récurrent	134	
Dettes Nette (m€)	6 192	5 041
EBITDA sur les 12 derniers mois (m€)	3 940	4 208
Ratio de dette nette / EBITDA	1,6x	1,2x

\*Cash flow d'exploitation libre IFRS corrigé du paiement des charges sociales et impôts sur les salaires différés ainsi que du paiement de la dette de location et des intérêts

## Deuxième Trimestre 2024 : Résultat d'exploitation à 513 m€

Au deuxième trimestre 2024, Air France-KLM a accueilli 25,7 millions de passagers soit 4,4 % de plus que l'année précédente. La capacité ayant augmenté de 4,1 % et le trafic de 4,1 %, le coefficient de remplissage a été stable par rapport à l'année précédente à 88%.

La recette unitaire Passage du Groupe au SKO était en hausse de +0,2 % à change constant par rapport à l'année précédente, malgré la diminution du trafic international à destination de Paris en raison des Jeux Olympiques.

Le résultat d'exploitation était en baisse de 220 millions d'euros par rapport à celui de l'année précédente, s'établissant à 513 millions d'euros, et a été principalement impacté par une augmentation des coûts unitaires hors carburant (109 millions d'euros), une augmentation des coûts unitaires du carburant et des ETS (73 millions d'euros) et une diminution de la recette unitaire Cargo (21 millions d'euros).

Le coût unitaire du Groupe au SKO<sup>1</sup> a enregistré une hausse de 1,7 % par rapport à l'année précédente, légèrement mieux que les perspectives présentées lors de la présentation des résultats du premier trimestre 2024 (variation annuelle de +2%). Cette hausse provient principalement d'une masse salariale plus élevée en raison des négociations annuelles chez Air France et KLM, et d'un coût lié aux vols plus élevé dû à des augmentations des tarifs aéroportuaires à Schiphol. Les coûts de perturbation opérationnelle sont en baisse par rapport à l'année dernière grâce à une stabilisation des opérations de KLM.

## Cash

Le Groupe a reporté un cash flow avant variation du besoin en fonds de roulement positif, et un besoin en fonds de roulement positif, impacté néanmoins par le paiement du report des charges sociales, retraites et impôts sur les salaires lié à la pandémie, et des dépenses d'investissements nets de 1,7 milliard d'euros (sur une perspective annuelle de dépenses d'investissements nets de 3 milliards d'euros). Par conséquent, le cash flow libre d'exploitation s'est établi à -44 millions d'euros au premier semestre.

Ces reports correspondent au paiement exceptionnel précédemment communiqué 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 par trimestre.

Le cash flow libre d'exploitation ajusté récurrent, hors charges sociales différées et impôts sur les salaires et y compris le paiement de la dette de location et des intérêts, s'est établi à +134 millions d'euros.

En mai, Air France-KLM a totalement remboursé les 48 millions d'euros restants d'obligations convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes arrivant à échéance le 25 mars 2026 (les "OCEANE 2026").

Au cours du même mois, le Groupe a placé avec succès de nouvelles obligations pour un montant nominal total de 650 millions d'euros avec une échéance à cinq ans et un coupon de 4,625% sous son programme *Medium Term Note* à 4,5 milliards d'euros. Les nouvelles émissions d'obligations sont notées BBB- par Fitch et BB+ par S&P. La forte demande des investisseurs, avec un carnet d'ordres de plus de 2,8 milliards d'euros, a couvert l'offre par un facteur d'environ 4,3x.

453 millions d'euros du produit de cette opération ont été utilisés pour rembourser partiellement les obligations suivantes :

- Janvier 2025 (coupon 1,875%, 750m€) pour 235 millions d'euros
- Juillet 2026 (coupon 3,875%, 500m€) pour 218 millions d'euros

Les liquidités à fin juin s'élevaient à 9,6 milliards d'euros, soit une baisse de 0,9 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 lié à la pandémie. Le ratio Dette Nette / EBITDA s'est établi à 1,6x, contre 1,2x en décembre 2023.

---

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

Après la clôture du trimestre, Air France-KLM et Air France ont annoncé avoir renégocié avec succès leur ligne de crédit renouvelable liée au développement durable, avec notamment une augmentation du nombre de banques de 16 à 17, une augmentation du montant de 115 millions d'euros à 1,4 milliard d'euros, non tiré à ce jour, des conditions financières optimisées et une extension de son échéance à juillet 2028.

## 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

**Renouvellement de la flotte :** Air France-KLM s'engage à renouveler sa flotte avec des avions plus économes en carburant et moins bruyants. Fin juin 2024, 23% de sa flotte était composée d'avions de nouvelle génération, contre 18% fin juin 2023. Le Groupe prévoit d'augmenter ce ratio jusqu'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%, l'Airbus A320neo de 15% et l'Airbus A350 de 25%.

Depuis la fin du mois de décembre 2023, les avions de nouvelle génération suivants ont été mis en service progressivement : cinq Airbus A350, trois A320 Neo, cinq A321 Neo et quatre A220. Au cours de la même période, les avions d'ancienne génération suivants ont été retirés du service : un Boeing 737-800, deux A319 et un CRJ-1000.

	30 juin 2024	30 juin 2023	Variation
Flotte de nouvelle génération <sup>2</sup>	23 %	18 %	+5pt

**Carburants d'aviation durables (SAF) :** le 23 juillet 2024 Air France-KLM est devenu co-investisseur dans un fonds de financement de carburant d'aviation durable (SAF), aux côtés d'Airbus et six autres entreprises.

Ce fonds de financement vise à accélérer la disponibilité de SAF en investissant principalement dans des projets de production de SAF technologiquement matures, utilisant par exemple des matières premières issues de l'économie circulaire.

Air France-KLM et ses partenaires auront la possibilité de conclure en priorité des contrats avec les différents projets dans lesquels le fonds investira, leur permettant de sécuriser des volumes de SAF.

Déjà premier utilisateur mondial de carburant d'aviation durable (SAF) en 2022 et 2023, Air France-KLM s'est fixé pour objectif d'incorporer au moins 10% de SAF sur tous ses vols d'ici 2030.

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

Le Groupe a mis en place une politique d'approvisionnement stricte, s'engageant à acheter du SAF de deuxième génération qui n'entre pas en concurrence avec la chaîne alimentaire humaine ou animale, qui sont certifiés RSB ou ISCC+ pour leur durabilité, et qui ne sont pas produits à partir d'huile de palme. Par rapport au carburant conventionnel, le SAF utilisé par Air France-KLM permet de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> jusqu'à 75 % sur l'ensemble du cycle de vie du carburant.

## 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. *(Précédemment le Groupe avait annoncé +5% par rapport à 2023).*

### Coût unitaire<sup>3</sup>

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

Pour l'ensemble de l'année 2024, le Groupe prévoit une évolution du coût unitaire de +2% par rapport à 2023 *(le Groupe avait précédemment annoncé une hausse de +1-2% par rapport à 2023)*, contenu par le plan d'action ci-dessous :

- Accélération des projets de transformation 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
- Renouvellement de la flotte pour réduire le coût unitaire
- Réduction des coûts marketing
- 20% de réduction des coûts discrétionnaires

### Dépenses d'investissement

Les investissements nets pour l'année 2024 seront davantage optimisés et devraient désormais être inférieurs à 3 milliards d'euros. *(Précédemment le Groupe avait annoncé 3 milliards d'euros).*

---

<sup>3</sup> à prix de carburant constant, taux de change constant et hors ETS

## Revue d'activité

## Résultat Réseaux

Réseaux	Deuxième Trimestre			Premier semestre		
	2024	variation	variation change constant	2024	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires Passage (m€)	6 363	+1,7%		11 759	+1,5%	
<b>Chiffre d'affaires total (m€)</b>	<b>6 632</b>	<b>+1,6 %</b>		<b>12 295</b>	<b>+1,5%</b>	
Frais de personnel (m€)	-1 673	+7,6 %		-3 278	+8,3%	
Carburant avions (m€)	-1 591	+8,2 %		-3 114	+0,4%	
Autres charges d'exploitation (m€)	-2 422	+3,2 %		-4 815	+7,0%	
EBITDA (m€)	946	-18,0 %		1 088	-26,6%	
Dépréciations & Amortissements (m€)	-501	+8,5 %		-998	+6,3%	
<b>Résultat d'exploitation (m€)</b>	<b>446</b>	<b>-247</b>	<b>-210</b>	<b>90</b>	<b>-452</b>	<b>-387</b>
Marge d'exploitation (%)	6,7 %	-3,9 pt		0,7 %	-3,7 pt	

Par rapport au deuxième trimestre 2023, le chiffre d'affaires total a augmenté de +1,6 % à 6 632 millions d'euros. Cette croissance des recettes a été portée par le réseau Passage tandis que les recettes Cargo ont enregistré une baisse par rapport à l'année précédente. Le résultat d'exploitation s'est établi à 446 millions d'euros, soit une baisse de 247 millions d'euros par rapport à l'année dernière sous l'effet d'une augmentation des frais de personnel, du prix du carburant et des autres charges d'exploitation. Le coût des perturbations a quant à lui diminué par rapport à l'année précédente. Les recettes unitaires du deuxième trimestre 2024 pour Air France ont été impactées en juin par les Jeux Olympiques en France.

## Recette unitaire Réseaux Passage stable

Réseaux passage	Deuxième Trimestre			Premier semestre		
	2024	variation	variation change constant	2024	variation	variation change constant
Passagers (en milliers)	19 097	+1,9%		35 762	+3,6%	
Capacité (millions de SKO)	68 541	+2,8%		132 805	+3,2%	
Trafic (millions de PKT)	59 873	+2,7%		115 218	+3,6%	
Coefficient de remplissage	87,4%	-0,1pt		86,8%	+0,3pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	6 080	+2,8 %	+3,2 %	11 176	+3,3%	+4,0%
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	5 901	+2,3 %	+2,7 %	10 855	+3,2%	+3,9%
Recette unitaire au SKO (cts €)	8,61	-0,5 %	-0,1 %	8,17	0,0%	+0,7%

Au cours du deuxième trimestre 2024, la capacité en Sièges-Kilomètres Offerts (SKO) a été en croissance de 2,8 % par rapport à l'année précédente. La croissance du trafic (+2,7 %) a été proche de celle de la capacité et a permis de conserver un coefficient de remplissage globalement stable à 87,4 %, tandis que le yield à change constant est resté stable se traduisant par une recette unitaire au SKO quasiment stable.

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

### **Atlantique Nord**

La capacité du deuxième trimestre a augmenté de +6% par rapport à l'année dernière, bien que le trafic ne suivait pas complètement cette tendance, se traduisant par une diminution du coefficient de remplissage de 1,7 point à 88%, tandis que le yield était globalement stable à -0,2%. La capacité proposée par l'ensemble des acteurs du secteur a connu une croissance à deux chiffres au cours de la même période.

### **Amérique latine**

La capacité a baissé de -4,7% en raison d'une référence 2023 élevée et d'une croissance de la capacité proposée par l'ensemble des acteurs du secteur. Le coefficient de remplissage a légèrement augmenté pour atteindre 90%, tandis que le yield a baissé de 2% par rapport aux yields significativement élevés de l'année dernière.

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

La capacité au deuxième trimestre a augmenté de manière significative (+13,9%) par rapport à 2023, portée par l'Asie, tandis que la capacité au Moyen-Orient a baissé d'un pourcentage à un chiffre. Malgré une forte croissance de la capacité, le coefficient de remplissage a augmenté de près de deux points par rapport à l'année dernière, alors que le yield a diminué de 3%. Dans l'ensemble, la zone a contribué de manière significative à la croissance du chiffre d'affaires du Groupe.

### **Caraïbes et Océan Indien**

Au second trimestre la capacité a été réduite par rapport à 2023 (-6,5%) en raison du redéploiement de la flotte vers d'autres zones long-courrier. Cette baisse de la capacité a permis d'augmenter le coefficient de remplissage de 1,5 point à 90% et au yield de s'améliorer de 5,7%.

### **Afrique**

La performance a été résiliente bien que la situation politique au Sahel continue d'impacter Air France. La capacité du Groupe a diminué de 6% tandis que les recettes unitaires ont progressé grâce à une augmentation du yield de 4,6% par rapport à 2023. Le coefficient de remplissage est resté stable à 85%.

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

La capacité proposée par l'ensemble des acteurs du secteur a connu une croissance principalement sous l'impulsion des compagnies aériennes concurrentes à bas coûts, ce qui a exercé une pression sur le yield et les volumes. La capacité du Groupe a augmenté de 2,4%, avec des dynamiques différentes entre Air France et KLM. Cette dernière a augmenté ses capacités de 12% par rapport à l'année précédente, en raison d'une référence plus faible en 2023. Le coefficient de remplissage et le yield ont été presque stables par rapport à l'année dernière.

## Cargo : baisse des recettes unitaires au deuxième trimestre à l'exception du mois de juin

Cargo	Deuxième Trimestre			Premier Semestre		
	2024	variation	variation change constant	2024	variation	variation change constant
Tonnage (milliers)	218	+2,6%		435	+3,1 %	
Capacité (millions de TKO)	3 567	+0,2%		7 017	+2,5%	
Trafic (millions de TKT)	1 627	+2,7%		3 249	+3,4 %	
Coefficient de remplissage	45,6%	+1,1pt		46,3%	+0,4pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	546	-10,0%	-9,2%	1 108	-13,4%	-12,4%
Chiffre d'affaires transport de fret (m€)	462	-5,2%	-4,4%	903	-15,1%	-14,2%
Recette unitaire par TKO (cts€)	12,98	-5,2%	-4,4%	12,88	-17,1%	-16,2%

Comme mentionné lors de la présentation des résultats du premier trimestre, la période de baisse significative de la recette unitaire est derrière nous dans l'activité Cargo. Le Groupe a connu une réduction limitée de la recette unitaire de -4,4 % par rapport au second trimestre de l'année dernière. Le début du deuxième trimestre a de nouveau été légèrement impacté par le déploiement complexe d'un système informatique au Cargo comprenant la suspension des réservations en avril et mai (impact au T2 : 15m€), tandis que le mois de juin a montré une amélioration de la recette unitaire de 3%. L'Asie, en particulier, enregistre de bons résultats, stimulée par le e-commerce et les perturbations en mer Rouge. En réponse aux dynamiques de marché, une partie de la capacité totale de fret du Groupe est redéployée vers l'Asie. De plus, un accord de bloc a été signé avec China Cargo Airlines, marquant une nouvelle étape dans la coopération et renforçant notre présence dans le marché majeur du fret aérien.

### Transavia : Marge opérationnelle positive au deuxième trimestre grâce à une évolution viable de la recette unitaire

Transavia	Deuxième Trimestre		Premier Semestre	
	2024	variation	2024	variation
Passagers (en milliers)	6 646	+12,2%	10 853	+10,9%
Capacité (millions de SKO)	12 807	+12,1%	21 261	+11,7%
Trafic (millions de PKT)	11 484	+12,0%	18 985	+10,8%
Coefficient d'occupation	89,7%	-0,1pt	89,3%	-0,7pt
Recette unitaire au SKO (cts €)	6,66	+4,5%	6,20	+6,4%
Coût unitaire au SKO (cts €)	6,46	+1,2 %	6,86	+1,8 %
<b>Chiffre d'affaires total (m€)</b>	<b>843</b>	<b>+18,4%</b>	<b>1 305</b>	<b>+19,8%</b>
Frais de personnel (m€)	-188	+12,6 %	-345	+15,7%
Carburant avions (m€)	-219	+15,1 %	-370	+9,2%
Autres charges d'exploitation (m€)	-334	+17,0 %	-585	+14,1%
EBITDA (m€)	102	+48,2 %	+6	nm
Dépréciations & Amortissements (m€)	-76	+9,5 %	-145	+30,0%
<b>Résultat d'exploitation (m€)</b>	<b>26</b>	<b>+27</b>	<b>-139</b>	<b>+33</b>
Marge d'exploitation	3,1 %	+3,2pt	-10,7 %	+5,1pt

La recette unitaire a augmenté de 4,5%, malgré l'augmentation de la capacité en sièges-kilomètres offerts de Transavia de 12,1 %, tandis que le coefficient de remplissage est resté globalement stable. Le lancement des bagages cabine payants a porté ses fruits et a déjà rapporté plus de 20 millions d'euros de recettes unitaires. Cette initiative a par ailleurs contribué à la stabilisation des opérations. Le résultat d'exploitation s'est élevé à 26 millions d'euros par rapport au point d'équilibre de l'année dernière, porté par des revenus plus élevés. Transavia France a été impacté en juin par les Jeux Olympiques tandis que Transavia Pays-Bas a amélioré ses opérations par rapport à l'année précédente.

## Activité maintenance : Poursuite de la croissance du chiffre d'affaires des tiers

Maintenance	Deuxième trimestre 2024		Premier semestre 2024	
		Change		Change
<b>Chiffre d'affaires total (m€)</b>	<b>1 202</b>	<b>+14,0%</b>	<b>2 425</b>	<b>+22,4%</b>
<i>Dont Chiffre d'affaires externe (m€)</i>	471	+22,6%	1 001	+32,8%
Dépenses externes (m€)	-795	+17,1%	-1 603	-26,4%
Frais de personnel (m€)	-296	+9,5%	-591	+11,0%
EBITDA (m€)	111	+5,5%	232	+23,8%
Dépréciations & Amortissements (m€)	-73	+24,8%	-166	+32,2%
<b>Résultat d'exploitation (m€)</b>	<b>37</b>	<b>-9</b>	<b>66</b>	<b>+4</b>
Marge d'exploitation (%)	3,1 %	-1,3pt	2,7 %	-0,4pt

L'activité maintenance a poursuivi sa croissance au deuxième trimestre 2024. Le chiffre d'affaires total a progressé de 14,0 % par rapport à l'année précédente, tandis que le chiffre d'affaires lié à des tiers a enregistré une hausse de +22,6 % confirmant une forte reprise, notamment pour l'activité moteurs.

Au cours du deuxième trimestre, les perturbations sur la chaîne d'approvisionnement ont continué d'impacter fortement les opérations. En particulier, AFI KLM E&M a été contrainte de prêter des pièces et des moteurs de rechange pour pouvoir assurer la maintenance de ses clients. Cette situation explique pourquoi, malgré une performance forte du chiffre d'affaires, la marge est en baisse.

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

Après la clôture du trimestre, Air France et Airbus ont signé les accords permettant l'établissement d'une *joint venture* pour la fourniture au niveau mondial de services de maintenance des composants de l'Airbus A350 (gestion de la chaîne d'approvisionnement, réparations et création d'un *pool* mondial de composants d'avions).

La coopération prendrait la forme d'une *joint venture* à 50-50 entre Air France et Airbus et impliquerait le transfert de certains composants de l'A350, y compris les composants d'avions appartenant aux deux partenaires, dans le *pool* de la coentreprise. La mise en place de cette JV est conforme à toutes les exigences en matière de conformité et soumise à l'approbation de toutes les autorités compétentes. La clôture est prévue fin 2024, ou début 2025.

**Croissance du chiffre d'affaires au deuxième trimestre, compensée par une augmentation des coûts****Groupe Air France**

	Deuxième Trimestre 2024		Premier Semestre 2024	
		Variation		Variation
Chiffre d'affaires (en m€)	4 802	+2,9%	8 834	+2,8%
Frais de personnel (en m€)	-1 385	+10,3 %	-2 626	+9,2 %
Carburant d'avion (en m€)	-1 072	+10,7 %	-2 057	+0,4 %
Autres charges d'exploitation (en m€)	-1 738	+8,6 %	-3 380	+9,8 %
EBITDA (en m€)	607	-237	771	-287
Dépréciations & Amortissements (en m€)	-412	+13,5 %	-825	+8,9 %
Résultat d'exploitation* (en m€)	195	-286	-54	-355
Marge d'exploitation (%)	4,1%	-6,3pt	-0,6%	-4,1pt

\*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 d'Air France était en hausse de +2,9 %, porté par l'activité Passage, bien qu'impacté en juin par les Jeux Olympiques (40m€). Le résultat d'exploitation s'est établi à 195 millions d'euros soit 286 millions d'euros de moins que l'année dernière, principalement en raison d'une augmentation des salaires suite aux négociations annuelles, d'une augmentation du prix du carburant, d'une augmentation des tarifs aéroportuaires à Paris et de l'absence des résultats de Flying Blue qui étaient inclus l'année dernière.

**Impact des Jeux Olympiques au T3**

Le Groupe anticipe un impact négatif sur ses recettes unitaires provenant des Jeux Olympiques 2024 à Paris compris entre 150 millions d'euros et 170 millions d'euros.

Résultat d'exploitation stable au deuxième trimestre grâce à la stabilisation des opérations

Groupe KLM

	Deuxième Trimestre 2024		Premier Semestre 2024	
		Variation		Variation
Chiffre d'affaires (en m€)	3 268	+5,0%	6 003	+6,6%
Frais de personnel (en m€)	-964	+7,7 %	-1 963	+12,0 %
Carburant d'avion (en m€)	-739	+6,5 %	-1 428	+1,9 %
Autres charges d'exploitation (en m€)	-1 061	+2,7%	-2 147	+11,8%
EBITDA (en m€)	504	+15	465	-93
Dépréciations & Amortissements (en m€)	-244	5,2 %	-496	15,5 %
Résultat d'exploitation* (en m€)	260	+3	-31	-160
Marge d'exploitation (%)	8,0%	-0,3pt	-0,5%	-2,8pt

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

Les mesures entreprises par KLM pour stabiliser les opérations commencent à porter leurs fruits. Le chiffre d'affaires a augmenté de +5,0 %, tandis que les coûts ont augmenté dans une large mesure au même rythme que les recettes. Les coûts liés aux compensations clients ont été inférieurs à ceux de l'année dernière. La marge d'exploitation s'est maintenue au même niveau que l'année dernière à 8,0 %.

Dynamique positive pour Flying Blue Miles

	Deuxième Trimestre 2024		Premier Semestre 2024	
		change		change
Chiffre d'affaires (en m€)	208	n.a.	404	n.a.
Résultat d'exploitation (en m€)	54	n.a.	101	n.a.
Marge d'exploitation (%)	26,0%	n.a.	25,0%	n.a.

A la fin de l'année 2023, Air France-KLM a créé une filiale détenant les contrats de partenariats commerciaux liés au programme de fidélité commun d'Air France-KLM ("Flying Blue"), ainsi que le droit exclusif d'émettre des "Miles" pour les compagnies aériennes et leurs partenaires.

Au cours du deuxième trimestre, l'activité de Flying Blue Miles a généré 208 millions d'euros de revenus totaux, incluant les revenus générés par des partenaires tiers, aériens et non aériens. La marge d'exploitation s'est élevée à 26,0 %.

Flying Blue continue de recruter des membres actifs, qui utilisent le programme en gagnant et en dépensant des Miles :

- +9% d'inscriptions au S1 2024 par rapport à l'année dernière avec la poursuite d'une tendance positive
- L'activité *Gain & Dépense* de miles a augmenté de 16% par rapport à 2023

Air France-KLM et Uber ont récemment signé un nouveau partenariat qui permet aux membres de Flying Blue de gagner des miles sur toutes leurs courses en France et aux Pays-Bas. Flying Blue a par ailleurs étendu son partenariat avec Revolut.

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

**Groupe Air France-KLM**

**Deuxième Trimestre 2024**

\*\*\*\*\*

La présentation des résultats est disponible sur [www.airfranceklm.com](http://www.airfranceklm.com) le 25 juillet 2024 à partir de 8h15 (heure de Paris).

**Service de Presse Air France-KLM**

+33 1 41 56 5600 – [mail.mediarelations@airfranceklm.com](mailto:mail.mediarelations@airfranceklm.com) - @AirFranceKLM

## Compte de résultat

(en millions d'euros)	Deuxième trimestre			Premier semestre		
	2024	2023	Variation	2024	2023	Variation
<b>Produits des activités ordinaires</b>	<b>7 949</b>	<b>7 624</b>	<b>4 %</b>	<b>14 603</b>	<b>13 953</b>	<b>5 %</b>
Carburant avions	-1 811	-1 662	9 %	-3 485	-3 442	1 %
Quotas de CO <sub>2</sub>	-63	-50	26 %	-125	-81	54 %
Affrètements aéronautiques	-124	-153	(19 %)	-247	-243	2 %
Redevances aéronautiques	-523	-506	3 %	-976	-919	6 %
Commissariat	-232	-207	12 %	-434	-393	10 %
Achat d'assistance en escale	-510	-468	9 %	-974	-894	9 %
Achats et consommations d'entretien aéronautique	-790	-597	32 %	-1 598	-1 245	28 %
Frais commerciaux et de distribution	-275	-259	6 %	-553	-516	7 %
Autres frais	-503	-458	10 %	-993	-916	8 %
Frais de personnel	-2 351	-2 156	9 %	-4 596	-4 164	10 %
Impôts et taxes hors impôt sur le résultat	-39	-38	3 %	-96	-93	3 %
Production capitalisée	361	253	43 %	728	534	36 %
Autres produits et charges d'exploitation courants	81	5	nm	91	33	176 %
<b>EBITDA</b>	<b>1 170</b>	<b>1 328</b>	<b>-12 %</b>	<b>1 345</b>	<b>1 614</b>	<b>-17 %</b>
Amortissements, dépréciations et provisions	-657	-595	10 %	-1 321	-1 188	11 %
<b>Résultat d'exploitation courant</b>	<b>513</b>	<b>733</b>	<b>-30 %</b>	<b>24</b>	<b>426</b>	<b>-94 %</b>
Cessions de matériels aéronautiques	-4	23	nm	15	28	-46 %
Autres produits et charges non courants	-116	17	nm	-118	15	nm
<b>Résultat des activités opérationnelles</b>	<b>393</b>	<b>773</b>	<b>-49 %</b>	<b>-79</b>	<b>469</b>	<b>nm</b>
Charges d'intérêts	-154	-138	12 %	-314	-296	6 %
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	78	59	32 %	170	108	57 %
<b>Coût de l'endettement financier net</b>	<b>-76</b>	<b>-79</b>	<b>-4 %</b>	<b>-144</b>	<b>-188</b>	<b>-23 %</b>
Autres produits et charges financiers	-103	-22	nm	-213	14	nm
<b>Résultat avant impôts des entreprises intégrées</b>	<b>214</b>	<b>672</b>	<b>-68 %</b>	<b>-436</b>	<b>295</b>	<b>nm</b>
Impôts	-49	-61	-20 %	119	-21	nm
<b>Résultat net des entreprises intégrées</b>	<b>165</b>	<b>611</b>	<b>-73 %</b>	<b>-317</b>	<b>274</b>	<b>nm</b>
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	-	1	nm	3	1	200 %
<b>Résultat net</b>	<b>165</b>	<b>612</b>	<b>-73 %</b>	<b>-314</b>	<b>275</b>	<b>nm</b>
Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle	44	8	nm	86	15	nm
<b>Résultat net : Propriétaires de la société mère</b>	<b>121</b>	<b>604</b>	<b>-80 %</b>	<b>-400</b>	<b>260</b>	<b>nm</b>

## Bilan consolidé

Actif	30 juin 2024	31 décembre 2023
<i>(en millions d'euros)</i>		
Goodwill	225	224
Immobilisations incorporelles	1 129	1 128
Immobilisations aéronautiques	12 197	11 501
Autres immobilisations corporelles	1 456	1 431
Droits d'utilisation	6 479	5 956
Titres mis en équivalence	134	129
Actifs de retraite	75	45
Autres actifs financiers non courants	1 232	1 262
Actifs financiers dérivés non courants	191	148
Impôts différés	813	698
Autres actifs non courants	116	153
<b>Actif non courant</b>	<b>24 047</b>	<b>22 675</b>
Autres actifs financiers courants	1 181	1 292
Actifs financiers dérivés courants	231	122
Stocks et en-cours	916	853
Créances clients	2 510	2 152
Autres actifs courants	1 452	1 120
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 288	6 194
Actifs détenus en vue de la vente	76	82
<b>Actif courant</b>	<b>11 654</b>	<b>11 815</b>
<b>Total actif</b>	<b>35 701</b>	<b>34 490</b>

<b>Passif et capitaux propres</b>	<b>30 juin 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	1 051	1 076
Réserves et résultat	-11 149	-10 925
<b>Capitaux propres - Part attribuable aux propriétaires de la société mère</b>	<b>-2 300</b>	<b>-2 051</b>
Titres subordonnés à durée indéterminée	2 607	2 524
Réserves et résultat	30	27
<b>Capitaux propres - Participations ne donnant pas le contrôle</b>	<b>2 637</b>	<b>2 551</b>
<b>Capitaux propres</b>	<b>337</b>	<b>500</b>
Provisions retraite	1 674	1 685
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants	4 030	3 805
Passifs financiers non courants	7 027	7 538
Dettes de loyers non courantes	4 042	3 581
Passifs financiers dérivés non courants	13	56
Impôts différés	3	—
Autres passifs non courants	1 174	1 376
<b>Passif non courant</b>	<b>17 963</b>	<b>18 041</b>
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions courants	1 184	1 079
Passifs financiers courants	1 761	1 664
Dettes de loyers courantes	879	848
Passifs financiers dérivés courants	51	139
Dettes fournisseurs	2 598	2 447
Titres de transport émis et non utilisés	5 524	3 858
Programme de fidélisation	887	899
Autres passifs courants	4 507	5 002
Concours bancaires	10	13
<b>Passif courant</b>	<b>17 401</b>	<b>15 949</b>
<b>Total capitaux propres et passifs</b>	<b>35 701</b>	<b>34 490</b>

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

Période du 1 janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2024	2023 retraité*
Résultat net	-314	275
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	1 321	1 188
Dotations nettes aux provisions financières	141	100
Coût de la dette nette	144	188
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels	-21	-49
Résultat sur cessions de filiales et participations	-2	-
Résultats non monétaires sur instruments financiers	6	-5
Écart de change non réalisé	28	-73
Résultats des sociétés mises en équivalence	-3	-1
Impôts différés	-153	19
Pertes de valeur	—	2
Autres éléments non monétaires	17	-36
<b>Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement</b>	<b>1 164</b>	<b>1 608</b>
(Augmentation) / diminution des stocks	-62	-33
(Augmentation) / diminution des créances clients	-325	-167
Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs	124	115
Augmentation / (diminution) des billets émis non utilisés	1 661	1 757
Variation des autres actifs et autres passifs	-912	-50
<b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>	<b>486</b>	<b>1 622</b>
<b>FLUX DE TRESORERIE LIES A L'EXPLOITATION</b>	<b>1 650</b>	<b>3 230</b>
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	-3	-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	-2 067	-1 396
Produits de cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	373	211
Intérêts reçus	156	91
Dividendes reçus	1	2
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois	131	-52
<b>FLUX DE TRESORERIE LIES AUX OPERATIONS D'INVESTISSEMENT</b>	<b>-1 401</b>	<b>-1 146</b>
Achat d'intérêts minoritaires sans changement de contrôle	-1	—
Paievements pour acquérir des actions d'autocontrôle	—	-1
Émission de titres subordonnés	—	728
Remboursement de titres subordonnés	—	-595
Coupons sur titres subordonnés	-62	-52
Émission de nouveaux emprunts	936	1 558
Remboursement d'emprunts	-1 260	-2 969
Paievements de dettes de loyers	-442	-421
Nouveaux prêts	-11	-306
Remboursement des prêts	56	104
Intérêts payés	-386	-475
Dividendes versés	—	-90
<b>FLUX DE TRESORERIE LIES AUX OPERATIONS DE FINANCEMENT</b>	<b>-1 170</b>	<b>-2 519</b>
Effets des variations de change et des reclassements sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants	18	-25
<b>Variation de la trésorerie nette</b>	<b>-903</b>	<b>-460</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	<b>5 278</b>	6 163

\* 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.

## Dette nette

(en millions d'euros)	30 juin 2024	31 décembre 2023
Passifs financiers courants et non courants	8 788	9 202
Dettes de loyers courantes et non courantes	4 921	4 429
Intérêts courus non échus	-80	-138
Dépôts relatifs aux passifs financiers	-100	-107
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	-100	-100
Impact des dérivés devise/dettes	-23	-1
<b>Passifs financiers (I)</b>	<b>13 406</b>	<b>13 285</b>
Trésorerie et équivalent trésorerie	5 288	6 194
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	968	1 097
Obligations	968	966
Concours bancaires courant	-10	-13
<b>Liquidités nettes (II)</b>	<b>7 214</b>	<b>8 244</b>
<b>Dette nette (I-II)</b>	<b>6 192</b>	<b>5 041</b>

## Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté

(en millions d'euros)	Deuxième trimestre		Premier semestre	
	2024	2023 retraité *	2024	2023 retraité *
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	881	1 440	1 650	3 230
Investissements corporels et incorporels	-1 413	-617	-2 067	-1 396
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	348	80	373	211
<b>Flux de trésorerie libre d'exploitation</b>	<b>-184</b>	<b>903</b>	<b>-44</b>	<b>2 045</b>
Paiements exceptionnels réalisés/(reçus) (1)	120	67	850	119
Intérêts payés et reçus	-172	-144	-230	-384
Paiements de dettes de loyers	-223	-202	-442	-421
<b>Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté</b>	<b>-459</b>	<b>624</b>	<b>134</b>	<b>1 359</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)

	30 juin 2024	31 mars 2024	31 déc 2023	30 sept 2023	30 juin 2023	31 mars 2023	31 déc 2022	30 sept 2022
					retraité <sup>(1)</sup>	retraité <sup>(1)</sup>	retraité <sup>(1)</sup>	retraité <sup>(1)</sup>
Écart d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 354	1 349	1 352	1 331	1 339	1 351	1 352	1 350
Immobilisations aéronautiques	12 197	11 646	11 501	11 296	10 957	10 954	10 614	10 298
Autres immobilisations corporelles	1 456	1 438	1 431	1 379	1 389	1 372	1 375	1 349
Droits d'utilisation	6 479	5 902	5 956	5 596	5 480	5 304	5 428	5 536
Titres mis en équivalence	134	134	129	127	121	122	120	111
Autres actifs financiers, hors titres disponibles à la vente, valeurs mobilières de placement, ICNE et dépôts liés aux dettes financières	211	214	219	191	190	169	169	164
Provisions, hors retraits, litige cargo et restructuration	-4 700	-4 523	-4 346	-4 481	-4 248	-4 255	-4 347	-4 792
Fonds de roulement <sup>(2)</sup>	-8 222	-8 284	-6 981	-7 804	-8 917	-8 696	-7 213	-7 609
<b>Capitaux employés sur le bilan</b>	<b>8 909</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>Capitaux employés moyens (A)</b>		<b>8 420</b>				<b>6 634</b>		
Résultat d'exploitation courant		1 310				1 584		
Dividendes reçus		-1				-2		
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		8				15		
(Charge)/produit d'impôt normatif		-340				-412		
<b>Résultat ajusté après impôt (B)</b>		<b>977</b>				<b>1 185</b>		
<b>ROCE sur 12 mois glissants (B/A)</b>		<b>11,6 %</b>				<b>17,9 %</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

	Deuxième Trimestre		Premier Semestre	
	2024	2023	2024	2023
Coût d'exploitation total (en m€)	7 435	6 891	14 579	13 526
Quotas de CO <sub>2</sub> (en m€)	-63	-50	-125	-81
Total autres chiffre d'affaires (en m€)	-732	-637	-1 525	-1 257
<b>Coût net (en m€)</b>	<b>6 640</b>	<b>6 204</b>	<b>12 929</b>	<b>12 188</b>
Capacités produites exprimées en SKO	81 365	78 144	154 092	147 727
<b>Coût net à l'SKO (en centimes d'€ par SKO)</b>	<b>8,16</b>	<b>7,94</b>	<b>8,39</b>	<b>8,25</b>
Variation brute		2,9%		2,0 %
Effet change sur les coûts nets (en m€)		9		-25
Variation à change constant		2,8%		2,2 %
Effet prix du carburant (en m€)		60		-105
<b>Coût unitaire à l'SKO à change et prix du carburant constants (en centimes d'€ par SKO)</b>	<b>8,16</b>	<b>8,03</b>	<b>8,39</b>	<b>8,16</b>
<b>Variation à change et prix du carburant constants et hors ETS</b>		<b>+1,7 %</b>		<b>+2,8 %</b>

Coût unitaire au SKO hors prix du carburant et ETS vs T2 2023 : +2,1% ; et vs S1 2023 : +3,5%

Définition: Coût unitaire = (coût d'exploitation total - carburant - quotas de CO<sub>2</sub> - total autre chiffre d'affaires) / Capacité en SKO

## Flotte du Groupe au 30 juin 2024

Type d'appareil	AF (dont HOP) <sup>4</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		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		2	8		10	10	
A380-800	4			3		1	4		
A350-900	32			3	12	17	32	32	6
A330-300		5				5	5	5	
A330-200	15	6		12		9	21	21	
<b>Total Long-Haul</b>	122	65	0	73	43	71	187	183	6
B737-900		5		5			5	5	
B737-800		31	110	36	7	98	141	141	
B737-700		6	4	7		3	10	10	
A321NEO			6	2		4	6	6	5
A321	15			8		7	15	15	
A320	37			4	3	30	37	36	-1
A320NEO			4			4	4	4	4
A319	11			7		4	11	10	-3
A318	6			4		2	6	6	
A220-300	36			25		11	36	36	4
<b>Total Medium-Haul</b>	105	42	124	98	10	163	271	269	9
Canadair Jet 1000	1			1			1		
Embraer 195 E2		18				18	18	16	-2
Embraer 190	22	29		17	4	30	51	50	
Embraer 175		17		3	14		17	17	
Embraer 170	13			10		3	13	13	
<b>Total Regional</b>	36	64	0	31	18	51	100	96	-2
B747-400ERF		3		3			3	3	
B747-400BCF		1		1			1	1	
B777-F	2					2	2	2	
<b>Total Cargo</b>	2	4	0	4	0	2	6	6	0
<b>Total</b>	265	175	124	206	71	287	564	554	13

<sup>4</sup> Hors Transavia

## TRAFIC 2024

### Activité réseaux passage

Total activité réseaux passage	Deuxième trimestre			Premier Semestre		
	2024	2023	variation	2024	2023	variation
Passagers transportés (milliers)	19 097	18 742	+1,9 %	35 762	34 530	+3,6 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	59 873	58 307	+2,7 %	115 218	111 267	+3,6 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	68 541	66 700	+2,8 %	132 805	128 661	+3,2 %
Coefficient d'occupation (%)	87,4 %	87,4 %	-0,1pt	86,8 %	86,5 %	+0,3pt
<b>Long-Courrier</b>						
Passagers transportés (milliers)	6 522	6 370	+2,4 %	12 717	12 309	+3,3 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	48 735	47 370	+2,9 %	95 330	91 879	+3,8 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	55 324	53 788	+2,9 %	108 946	105 321	+3,4 %
Coefficient d'occupation (%)	88,1 %	88,1 %	0,0pt	87,5 %	87,2 %	+0,3pt
<b>Amérique du nord</b>						
Passagers transportés (milliers)	2 565	2 459	+4,3 %	4 469	4 244	+5,3 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	18 178	17 455	+4,1 %	31 762	30 307	+4,8 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	20 684	19 481	+6,2 %	36 814	35 093	+4,9 %
Coefficient d'occupation (%)	87,9 %	89,6 %	-1,7pt	86,3 %	86,4 %	-0,1pt
<b>Amérique latine</b>						
Passagers transportés (milliers)	814	859	-5,2 %	1 684	1 751	-3,8 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	7 767	8 130	-4,5 %	16 037	16 623	-3,5 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	8 677	9 102	-4,7 %	17 843	18 492	-3,5 %
Coefficient d'occupation (%)	89,5 %	89,3 %	+0,2pt	89,9 %	89,9 %	0,0pt
<b>Asie / Moyen Orient</b>						
Passagers transportés (milliers)	1 465	1 280	+14,5 %	3 020	2 485	+21,5 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	11 664	10 019	+16,4 %	23 808	19 229	+23,8 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	13 165	11 556	+13,9 %	27 146	22 163	+22,5 %
Coefficient d'occupation (%)	88,6 %	86,7 %	+1,9pt	87,7 %	86,8 %	+0,9pt
<b>Afrique</b>						
Passagers transportés (milliers)	927	994	-6,7 %	1 901	2 034	-6,6 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	5 676	6 038	-6,0 %	11 795	12 480	-5,5 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	6 712	7 143	-6,0 %	13 915	14 739	-5,6 %
Coefficient d'occupation (%)	84,6 %	84,5 %	0,0pt	84,8 %	84,7 %	+0,1pt
<b>Caraïbes-Océan Indien</b>						
Passagers transportés (milliers)	751	778	-3,4 %	1 644	1 794	-8,4 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	5 451	5 728	-4,8 %	11 929	13 240	-9,9 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	6 086	6 506	-6,5 %	13 228	14 834	-10,8 %
Coefficient d'occupation (%)	89,6 %	88,0 %	+1,5pt	90,2 %	89,3 %	+0,9pt
<b>Court et Moyen-Courrier</b>						
Passagers transportés (milliers)	12 575	12 373	+1,6 %	23 045	22 221	+3,7 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	11 138	10 937	+1,8 %	19 888	19 388	+2,6 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	13 217	12 912	+2,4 %	23 859	23 340	+2,2 %
Coefficient d'occupation (%)	84,3 %	84,7 %	-0,4pt	83,4 %	83,1 %	+0,3pt

## Activité Transavia

Transavia	Deuxième trimestre			Premier Semestre		
	2024	2023	variation	2024	2023	variation
Passagers transportés (milliers)	6 646	5 921	+12,2 %	10 853	9 785	+10,9 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	11 484	10 255	+12,0 %	18 985	17 134	+10,8 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	12 807	11 429	+12,1 %	21 261	19 037	+11,7 %
Coefficient d'occupation (%)	89,7 %	89,7 %	-0,1pt	89,3 %	90,0 %	-0,7pt

## Activité totale Groupe passage

Total Groupe	Deuxième trimestre			Premier Semestre		
	2024	2023	variation	2024	2023	variation
Passagers transportés (milliers)	25 743	24 664	+4,4 %	46 615	44 315	+5,2 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	71 357	68 562	+4,1 %	134 203	128 401	+4,5 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	81 348	78 129	+4,1 %	154 066	147 698	+4,3 %
Coefficient d'occupation (%)	87,7 %	87,8 %	0,0pt	87,1 %	86,9 %	+0,2pt

## Activité Cargo

Total Groupe	Deuxième trimestre			Premier Semestre		
	2024	2023	variation	2024	2023	variation
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	1 627	1 584	+2,7 %	3 249	3 143	+3,4 %
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	3 567	3 559	+0,2 %	7 017	6 847	+2,5 %
Coefficient d'occupation (%)	45,6 %	44,5 %	+1,1pt	46,3 %	45,9 %	+0,4pt

## Air France

Total activité réseaux passage	Deuxième trimestre			Premier Semestre		
	2024	2023	variation	2024	2023	variation
Passagers transportés (milliers)	10 638	10 831	-1,8 %	19 832	20 289	-2,3 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	35 709	34 422	+3,7 %	68 525	66 398	+3,2 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	41 134	39 411	+4,4 %	79 211	76 708	+3,3 %
Coefficient d'occupation (%)	86,8 %	87,3 %	-0,5pt	86,5 %	86,6 %	0,0pt
<b>Long courrier</b>						
Passagers transportés (milliers)	4 094	3 888	+5,3 %	7 954	7 584	+4,9 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	29 854	28 186	+5,9 %	58 162	55 148	+5,5 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	34 099	32 025	+6,5 %	66 770	63 166	+5,7 %
Coefficient d'occupation (%)	87,6 %	88,0 %	-0,5pt	87,1 %	87,3 %	-0,2pt
<b>Court et moyen-courrier</b>						
Passagers transportés (milliers)	6 544	6 944	-5,8 %	11 878	12 705	-6,5 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	5 855	6 236	-6,1 %	10 364	11 250	-7,9 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	7 035	7 386	-4,8 %	12 442	13 542	-8,1 %
Coefficient d'occupation (%)	83,2 %	84,4 %	-1,2pt	83,3 %	83,1 %	+0,2pt
<b>Activité Cargo</b>						
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	811	788	+2,9 %	1 606	1 579	+1,7 %
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	2 049	1 979	+3,5 %	4 020	3 839	+4,7 %
Coefficient d'occupation (%)	39,6 %	39,8 %	-0,2pt	39,9 %	41,1 %	-1,2pt

## KLM

<b>Total activité réseaux passage</b>	<b>Deuxième trimestre</b>			<b>Premier Semestre</b>		
	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>variation</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>variation</b>
Passagers transportés (milliers)	8 459	7 911	+6,9 %	15 930	14 241	+11,9 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	24 165	23 885	+1,2 %	46 693	44 869	+4,1 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	27 408	27 290	+0,4 %	53 594	51 954	+3,2 %
Coefficient d'occupation (%)	88,2 %	87,5 %	+0,6pt	87,1 %	86,4 %	+0,8pt
<b>Long-courrier</b>						
Passagers transportés (milliers)	2 428	2 482	-2,2 %	4 764	4 724	+0,8 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	18 883	19 183	-1,6 %	37 170	36 731	+1,2 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	21 225	21 764	-2,5 %	42 176	42 157	0,0 %
Coefficient d'occupation (%)	89,0 %	88,1 %	+0,8pt	88,1 %	87,1 %	+1,0pt
<b>Court et Moyen-courrier</b>						
Passagers transportés (milliers)	6 031	5 429	+11,1 %	11 167	9 517	+17,3 %
Passager kilomètre transporté (m de PKT)	5 283	4 702	+12,4 %	9 524	8 138	+17,0 %
Siège kilomètre offert (m de SKO)	6 182	5 525	+11,9 %	11 417	9 797	+16,5 %
Coefficient d'occupation (%)	85,5 %	85,1 %	+0,4pt	83,4 %	83,1 %	+0,4pt
<b>Activité Cargo</b>						
Tonne kilomètre transportée (m de TKT)	816	796	+2,5 %	1 643	1 564	+5,0 %
Tonne kilomètre offerte (m de TKO)	1 518	1 581	-4,0 %	2 997	3 008	-0,4 %
Coefficient d'occupation (%)	53,8 %	50,4 %	+3,4pt	54,8 %	52,0 %	+2,8pt