

**PREMIER TRIMESTRE 2022**  
**EBITDA positif à 221 millions d'euros, supérieur aux prévisions**  
**Un cash-flow libre d'exploitation ajusté nettement positif à 630 millions d'euros grâce à des ventes de billets particulièrement dynamiques en mars****Premier trimestre :**

- EBITDA positif à 221 millions d'euros
- Un résultat net de -552 millions d'euros, soit une amélioration de 930 millions d'euros par rapport au même trimestre de l'année précédente, soutenu par une forte hausse des recettes à 4 445 millions d'euros, soit 2 284 millions d'euros de plus que l'année précédente.
- Cash-flow libre d'exploitation ajusté positif à 630 millions d'euros grâce à des ventes de billets dynamiques. Le cash-flow libre d'exploitation ajusté s'est amélioré de 1 974 millions d'euros par rapport au premier trimestre de 2021.
- Dette nette de 7,7 milliards d'euros en baisse de 0,6 milliards d'euros par rapport aux niveaux de fin 2021 grâce au cash-flow libre d'exploitation ajusté positif.

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

*"La performance du Groupe Air France-KLM au premier trimestre 2022 confirme que la reprise est là. Malgré un contexte difficile, avec l'effet du variant Omicron, la situation en Ukraine et la forte hausse des prix du carburant, le Groupe affiche une nouvelle fois un EBITDA positif et a engrangé un volume important de réservations pour les trimestres à venir. Le mois de mars a notamment été très encourageant avec une augmentation significative de la demande pour le trafic à motif affaires et premium, complétant la demande déjà forte pour le trafic de loisirs (tourisme) et les visites aux proches (VFR) sur l'ensemble de notre réseau mondial. Cela ouvre la voie à une saison estivale réussie pour toutes nos activités, que nous continuons à renforcer grâce à notre vaste plan de transformation."*

**Perspectives :****Contexte**

Le variant Omicron a eu un impact négatif sur le début du premier trimestre, affectant principalement les vols court et moyen courriers, tandis que le déclenchement de la guerre en Ukraine a entraîné une hausse des prix du carburant et un ralentissement des réservations sur une très courte période.

La reprise s'est accélérée en mars avec des réservations très dynamiques pour la saison estivale.

**Capacité**

Dans ce contexte de reprise, le Groupe prévoit une capacité en sièges-kilomètres offerts pour l'activité passagers du réseau Air France-KLM à un indice de l'ordre de :

- 80 % à 85 % au deuxième trimestre de 2022
- 85 % à 90 % au troisième trimestre de 2022

Ces indices sont à comparer à la même période en 2019.

La capacité en sièges-kilomètres offerts pour Transavia est attendue à un indice supérieur à 100 pour les deuxième et troisième trimestres 2022 par rapport à 2019.

**Yield**

Un environnement favorable au yield est attendu pour le reste de l'année 2022 avec une forte demande estivale entraînant des niveaux de yield supérieurs à 2019.

**Résultat d'exploitation attendu**

- A l'équilibre au deuxième trimestre 2022
- Nettement positif au troisième trimestre 2022

## Liquidités

Au 31 mars 2022, le Groupe dispose d'un niveau de liquidités et de lignes de crédit suffisant, à 10,8 milliards d'euros.

Les investissements nets pour l'année 2022 sont estimés à environ 2,5 milliards d'euros, dont 80 % liés à la flotte et 20 % à l'informatique et aux activités au sol.

## Air France-KLM a progressé sur les mesures de renforcement des fonds propres

Grâce à la bonne performance de KLM, sa RCF garantie par l'Etat a été partiellement remboursée le 3 mai à hauteur de 311 millions d'euros. En outre, KLM prévoit de renforcer son bilan grâce à des résultats positifs. D'autres mesures de fonds propres sont envisagées au cours de l'année à venir.

Des progrès ont été réalisés pour refinancer jusqu'à 500 millions d'euros d'actifs d'Air France, principalement par le biais d'instruments de quasi-fonds propres pour rembourser l'aide de l'Etat français. Air France est actuellement engagée dans des discussions avancées avec différents partenaires.

Le Groupe travaille sur des mesures de renforcement du capital telles qu'une augmentation de capital avec maintien du droit préférentiel de souscription pour les actionnaires, ainsi que l'émission d'instruments de quasi-fonds propres tels que des obligations perpétuelles simples et convertibles, afin de restaurer davantage les fonds propres et d'accélérer le remboursement des aides d'Etat.

Au total, ces mesures, y compris le refinancement des actifs d'Air France, pourraient représenter jusqu'à 4,0 milliards d'euros. Le calendrier et le dimensionnement de chaque transaction dépendront des conditions du marché et restent soumis à l'approbation de la Commission européenne ainsi qu'aux autorisations légales et réglementaires.

## Groupe Air France-KLM : les résultats du T1 sont prometteurs et augurent un bel été

| Groupe Air France-KLM  | Premier trimestre |                   |                             |
|--|-------------------|-------------------|-----------------------------|
|  | 2022              | Variation vs 2021 | Variation constant currency |
| Passagers (milliers)   | 14 577            | +201,4%           |                             |
| Capacité (SKO m)   | 58 064            | +67,8%            |                             |
| Trafic (PKT m)   | 43 134            | +207,8%           |                             |
| Recette unitaire Passage au SKO (cts €)                          | 5,39              | +86,2%            | +83,2%                      |
| Recette unitaire Groupe au SKO (cts €)                           | 6,76              | +33,7%            | +31,1%                      |
| Coût unitaire Groupe au SKO à carburant constant (cts €)         | 7,36              | -13,1%            | -18,9%                      |
| Chiffre d'affaires total (m€)                                    | 4 445             | +105,7%           | +104,4%                     |
| EBITDA (m€)  | 221               | 849               | 864                         |
| Résultat d'exploitation (m€)                                     | -350              | 830               | 844                         |
| Marge d'exploitation(%)  | -7,9%             | +46,7 pt          | +47,0 pt                    |
| Résultat net, part du Groupe (m€)                                | -552              | +930              |                             |
| Cash-flow libre d'exploitation ajusté (m€)                       | 630               | +1 974            |                             |
| Dette nette en fin de la période (millions d'euros) <sup>1</sup> | 7 655             | -561              |                             |

Au premier trimestre 2022, le Groupe Air France-KLM a enregistré un EBITDA positif de 221 millions d'euros, en hausse de 864 millions d'euros à taux de change constant par rapport à l'année dernière, grâce à l'augmentation des capacités et à la réduction des coûts unitaires. En parallèle, la hausse du coefficient d'occupation et du yield a généré une augmentation de la recette unitaire.

Le résultat net s'est élevé à -552 millions d'euros au premier trimestre 2022, soit une augmentation de 930 millions d'euros par rapport à l'année dernière.

<sup>1</sup> Variation par rapport au 31 décembre 2021

## Grâce aux programmes de transformation, le coût unitaire diminue alors que la capacité du Groupe est inférieure de 23 % à celle de 2019.

Malgré une capacité inférieure de 23% à celle de 2019, le coût unitaire a baissé de 0,1 % à prix du carburant et à taux de change constants par rapport au premier trimestre 2019 grâce aux programmes de transformation qui continuent.

Par rapport à décembre 2019, le nombre d'équivalents temps plein (ETP) d'Air France hors Transavia a diminué de 16% et celui de KLM de 14%. Au premier trimestre, Air France hors Transavia a réduit ses effectifs de 400 ETP et 300 autres ETP quitteront l'entreprise cette année. La réduction totale des ETP pour Air France hors Transavia France, sera alors de 17% par rapport à décembre 2019.

Au premier trimestre, les coûts de personnel ont diminué de 23% par rapport au même trimestre en 2019 grâce à la réduction des ETP et au soutien du gouvernement sur les salaires. Corrigé de l'aide gouvernementale sur les salaires, les coûts de personnel ont diminué de 12 %.

## Revue d'activités

### Réseau : Amélioration significative du résultat d'exploitation

| Réseaux                                  | Premier trimestre |                   |                           |
|--|-------------------|-------------------|---------------------------|
|  | 2022              | Variation vs 2021 | Variation change constant |
| Chiffre d'affaires total (m€)            | 3 894             | +109,6%           | +105,9%                   |
| Chiffre d'affaires Réseaux régulier (m€) | 3 675             | +114,6%           | +110,3%                   |
| Résultat d'exploitation (m€)             | -309              | +751              | +760                      |

Le chiffre d'affaires du premier trimestre 2022 a augmenté de 105,9 % à taux de change constant pour atteindre 3 894 millions d'euros. Le résultat d'exploitation est négatif et s'élève à -309 millions d'euros, soit une augmentation de 760 millions d'euros à taux de change constant par rapport à l'année dernière.

### Réseau passage : Augmentation des recettes unitaires soutenue par le coefficient d'occupation et le yield

| Réseaux passage                          | Premier trimestre |                   |                           |
|--|-------------------|-------------------|---------------------------|
|  | 2022              | Variation vs 2021 | Variation change constant |
| Passagers (en milliers)                  | 11 942            | +167,3%           |                           |
| Capacité (millions de SKO)               | 52 570            | +56,5%            |                           |
| Trafic (millions de PKT)                 | 38 866            | +189,3%           |                           |
| Coefficient occupation                   | 73,9%             | +33,9 pt          |                           |
| Chiffre d'affaires total (m€)            | 2 983             | +192,8%           | +189,7%                   |
| Chiffre d'affaires passage régulier (m€) | 2 879             | +198,5%           | +193,6%                   |
| Recette unitaire au SKO (cts €)          | 5,48              | +90,7%            | +87,6%                    |

Au premier trimestre 2022, la capacité en sièges-kilomètres offerts (SKO) était supérieure de 56,5 % à celle de l'année dernière. A 75 % du niveau du premier trimestre 2019, elle se situait au milieu de la fourchette des prévisions du Groupe fournie lors de la présentation des résultats du quatrième trimestre 2021.

Le début du premier trimestre a été affecté par la propagation du variant Omicron et les restrictions supplémentaires sur les voyages, les liaisons court et moyen-courriers étant les plus touchées. La réouverture des frontières et la suppression progressive des contraintes de voyage ont permis au Groupe d'afficher de bons résultats en mars.

En réponse à la hausse du prix du carburant et d'autres coûts externes, le Groupe a procédé à différentes augmentations tarifaires au cours du premier trimestre sur tous ses vols long-courriers. Le

montant de la hausse varie selon la destination et la classe de voyage, et s'applique aux vols opérés par Air France et KLM. Le yield du premier trimestre 2022 est supérieur à celui de 2019 grâce à une forte demande et à la mise en œuvre rapide d'ajustements tarifaires.

Le résultat du premier trimestre est dû à une forte performance dans les zones Caraïbes et océan Indien, Afrique et Amérique du Sud :

- Atlantique Nord : La plupart des restrictions de voyage ont été levées courant février/mars avec une forte augmentation de la capacité depuis mi-janvier.
- L'Amérique du Sud a connu des tendances très positives au cours du premier trimestre, ce qui s'est traduit par une augmentation des capacités, des coefficients de remplissage de 85 % et un yield supérieur à 2019.
- Les routes asiatiques ont continué d'afficher de performances contrastées en fonction des régions. La Chine et le Japon sont plutôt restés fermés au cours du premier trimestre tandis que l'Asie du Sud-Est et l'Inde ont affiché des résultats positifs, sans pour autant parvenir à limiter l'impact négatif de la Chine et du Japon sur le réseau.
- Caraïbes et Océan Indien : La tendance positive s'est poursuivie au premier trimestre, avec un environnement tarifaire très favorable et un fort trafic.
- L'Afrique : le début de l'année a été compliqué avec le variant Omicron. L'Afrique du Sud s'est rapidement redressée et le Groupe a observé une bonne performance sur l'Afrique de l'Ouest, Centrale et de l'Est.
- La région du Moyen-Orient est restée forte.
- Moyen-courrier : La propagation d'Omicron a conduit à une forte réduction de capacité en début d'année. Le yield est au niveau de 2019, aidé par les contraintes de capacité. Le trafic corporate a progressivement augmenté au cours du trimestre.
- Court-courrier : Le trafic et le yield ont été affectés par certaines restrictions et un manque de trafic corporate au début de l'année. Le mois de mars a vu une bonne amélioration du trafic corporate.

Au cours du premier trimestre, trois Airbus A350-900, deux Airbus A220-300 et un Embraer 190 ont rejoint la flotte d'Air France. Dans le même temps la compagnie a progressivement sorti de sa flotte un Boeing B777-200, un Airbus A320, trois Airbus A319, deux Airbus A318 et deux Embraer 145. KLM a intégré deux Embraer 195 E2 et a retiré un Embraer 190 de sa flotte. Le Groupe continuera d'intégrer des appareils de nouvelle génération dans sa flotte afin d'améliorer ses performances économiques et environnementales.

### Cargo : l'augmentation des recettes du cargo a été entraînée par l'augmentation du yield

| Cargo                                     | Premier trimestre |                   |                           |
|---|-------------------|-------------------|---------------------------|
|   | 2022              | Variation vs 2021 | Variation change constant |
| Tonnage (en milliers)                     | 236               | -11,9%            |                           |
| Capacité (millions de TKO)                | 2 974             | +10,7%            |                           |
| Trafic (millions de TKT)                  | 1 766             | -14,9%            |                           |
| Coefficient d'occupation                  | 59,4%             | -17,8 pt          |                           |
| Chiffre d'affaires total (m€)             | 910               | +8,5%             | +5,8%                     |
| Chiffre d'affaires transport de fret (m€) | 796               | +6,4%             | +3,9%                     |
| Recette unitaire par TKO (cts €)          | 26,78             | -3,8%             | -6,1%                     |

Comparée à celle du premier trimestre 2021, la capacité en tonnes-kilomètres disponibles a augmenté de 10,7%, en raison principalement de l'augmentation de la capacité en soute, tandis que le trafic a diminué de 14,9%, entraînant une baisse du coefficient d'occupation de 17,8 points. Cette baisse du coefficient d'occupation, partiellement compensée par l'augmentation du yield, a entraîné une baisse de la recette unitaire par tonne-kilomètre disponible de 6,1% à taux de change constant.

La capacité de fret au premier trimestre est encore inférieure de 14% à celle du premier trimestre 2019 alors que la demande reste élevée, ce qui se traduit par des recettes totales supérieures de 66 % à celles du premier trimestre 2019. Cette hausse des revenus est entièrement due à un yield plus élevé grâce à l'accent mis sur les livraisons pharmaceutiques et express, tandis que le coefficient de

remplissage a retrouvé les niveaux de 2019. Le yield en Asie du Nord a augmenté de manière significative en raison de la fermeture de l'espace aérien russe.

Le Groupe a commandé quatre Airbus 350 full freighter pour renforcer sa présence sur le marché du fret et a signé un contrat avec DHL portant sur la fourniture de carburant d'aviation durable.

### Transavia : Capacité avoisinant les niveaux d'avant crise avec un coefficient d'occupation proche de 80%

| Transavia                       | Premier trimestre |                   |
|---------------------------------|-------------------|-------------------|
|                                 | 2022              | Variation vs 2021 |
| Passagers (en milliers)         | 2 581             | +633,2%           |
| Capacité (millions de SKO)      | 5 494             | +443,1%           |
| Trafic (millions de PKT)        | 4 268             | +632,6%           |
| Coefficient d'occupation        | 77,7%             | +20 1 pt          |
| Chiffre d'affaires total (m€)   | 249               | +572,7%           |
| Recette unitaire au SKO (cts €) | 4,57              | +24,0%            |
| Coût unitaire au SKO (cts €)    | 6,24              | -59,9%            |
| Résultat d'exploitation (m€)    | -92               | +28               |

La tendance observée au second semestre 2021 s'est maintenue au premier trimestre 2022, avec une nouvelle reprise de la demande du trafic loisirs en Europe et en Afrique du Nord. Par rapport à l'année dernière, la capacité au premier trimestre a augmenté de 443,1% tandis que le trafic a augmenté de 632,6% et le nombre de passagers de 633,2%. L'année dernière, le premier trimestre avait été fortement impacté par les mesures de confinement en France et aux Pays-Bas.

Le résultat d'exploitation est négatif à 92 millions d'euros, malgré une amélioration de 28 millions d'euros par rapport au premier trimestre de 2021.

La capacité au premier trimestre était proche du niveau du premier trimestre 2019 et les recettes unitaires étaient même supérieures à celles du premier trimestre 2019, principalement grâce à une forte amélioration du yield.

La flotte de Transavia s'approche des 100 appareils pour mieux capter la forte demande du trafic loisirs en Europe.

### Maintenance : Marge opérationnelle supérieure au niveau de 2019

| Maintenance                                | Premier trimestre |                   |                           |
|--|-------------------|-------------------|---------------------------|
|  | 2022              | Variation vs 2021 | Variation change constant |
| Total des revenus (millions d'euros)       | 831               | +33,6%            |                           |
| Revenus des tiers (millions d'euros)       | 297               | +15,1%            | +24,4%                    |
| Résultat d'exploitation (millions d'euros) | 43                | 51                | 56                        |
| Marge opérationnelle (%)                   | 5,2%              | +6,5 pt           | +7,3 pt                   |

Le résultat d'exploitation s'est élevé à 43 millions d'euros au premier trimestre, soit une augmentation de 56 millions d'euros à taux de change constant par rapport au premier trimestre 2021. Bien que le résultat du premier trimestre 2022 ait encore été affecté par la crise du Covid-19, le résultat d'exploitation s'améliore grâce à une augmentation de l'activité et à une amélioration opérationnelle.

Le chiffre d'affaires total a augmenté de 33,6% au premier trimestre tandis que le chiffre d'affaires externe a augmenté de 15,1% donnant des signes encourageants de reprise. La hausse du chiffre d'affaires interne est cohérente avec l'augmentation de l'activité des compagnies aériennes d'Air France-KLM par rapport au premier trimestre 2021.

La marge opérationnelle s'est établie à 5,2%, soit 1,3 point de plus que les résultats opérationnels du premier trimestre 2019.

Air France-KLM est entré en négociation exclusive avec CFM International pour la motorisation de sa future flotte d'appareils de la famille Airbus A320neo.

## Les ventes importantes réalisées au cours du premier trimestre ont généré un cash-flow libre d'exploitation ajusté positif, permettant une réduction de la dette nette de 550 millions d'euros

| En millions €   | Premier trimestre |                   |
|---|-------------------|-------------------|
|   | 2022              | Variation vs 2021 |
| Cash-flow avant variation du BFR et plans de départs volontaires, activités poursuivies | 112               | +857              |
| Paiements liés aux plans de départs volontaires   | -56               | -11               |
| Variation du Besoin en Fonds de Roulement (BFR)   | 1 325             | +1 417            |
| <b>Cash-flow net provenant de l'exploitation</b>  | <b>1 381</b>      | <b>2 263</b>      |
| Investissements nets *  | -533              | -287              |
| <b>Cash-flow libre d'exploitation</b>   | <b>848</b>        | <b>+1 976</b>     |
| Remboursement des dettes de loyer   | -218              | -2                |
| <b>Cash-flow libre d'exploitation ajusté **</b>   | <b>630</b>        | <b>+1 974</b>     |

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

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

Au premier trimestre 2022, le Groupe a généré un cash-flow libre d'exploitation ajusté de 630 millions d'euros, soit une augmentation de 1 974 millions d'euros par rapport à l'année dernière, principalement grâce à une variation positive du besoin en fonds de roulement de 1 325 millions d'euros avec d'importantes ventes de billets au premier trimestre. C'est le quatrième trimestre consécutif où le cash-flow libre d'exploitation ajusté est positif.

| En millions d'euros                                | 31 mars 2022 | 31 décembre 2021 |
|--|--------------|------------------|
| Dette nette  | 7 655        | 8 216            |
| EBITDA sur les 12 derniers mois                    | 1 595        | 745              |
| <b>Dette nette/EBITDA sur les 12 derniers mois</b> | <b>4,8 x</b> | <b>11,0 x</b>    |

## Le résultat d'exploitation des deux compagnies aériennes s'est considérablement amélioré

|  | Premier trimestre |                   |
|--|-------------------|-------------------|
|  | 2022              | Variation vs 2021 |
| <b>Résultat d'exploitation Groupe Air France (En millions d'euros)</b> | -363              | +478              |
| <i>Marge d'exploitation (%)</i>  | -13,5%            | +49,2 pt          |
| <b>Résultat d'exploitation Groupe KLM (En millions d'euros)</b>        | 3                 | +340              |
| <i>Marge d'exploitation (%)</i>  | 0,2%              | +36,4 pt          |

- Amélioration significative du résultat d'exploitation pour les deux compagnies aériennes
- Air France a été plus affectée par le variant Omicron en janvier
- Résultat d'exploitation positif pour KLM grâce à une forte amélioration du coefficient de remplissage
- Différentes aides gouvernementales sur le plan salarial

\*\*\*\*\*

Les comptes du premier trimestre 2022 n'ont pas été audités par les commissaires aux comptes.

La présentation des résultats est disponible sur [www.airfranceklm.com](http://www.airfranceklm.com) le 5 mai 2022 à partir de 7h15 CET.

Une conférence téléphonique organisée par M. Smith (CEO) et M. Zaat (CFO) aura lieu le 5 mai 2022 à 08h30 CET.

Pour vous connecter à la conférence téléphonique, veuillez composer le numéro suivant :

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

Pays-Bas : Local +31 (0) 20 703 8211

Royaume-Uni : Local +44 (0)330 165 3655

Etats-Unis : Local +1 323-701-0160

Code de confirmation : 8173232

**Relations investisseurs**

**Frederic Kahane**

+33 1 49 89 52 59

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

**Michiel Klinkers**

+33 1 49 89 52 60

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

**Presse**

+33 1 41 56 56 00

## Compte de résultat

| <i>En millions euros</i>                                   | Premier trimestre |               |                |
|--|-------------------|---------------|----------------|
|  | 2022              | 2021*         | Variation      |
| <b>Produit des activités ordinaires</b>                    | <b>4 445</b>      | <b>2 161</b>  | <b>+105,7%</b> |
| Carburant avions   | -996              | -463          | +115,1%        |
| Affrètements aéronautiques                                 | -101              | -69           | +46,4%         |
| Redevances aéronautiques                                   | -348              | -215          | +61,9%         |
| Commissariat   | -142              | -58           | +144,8%        |
| Achats d'assistance en escale                              | -320              | -191          | +67,5%         |
| Achats et consommations d'entretien aéronautiques          | -515              | -345          | +49,3%         |
| Frais commerciaux et de distribution                       | -154              | -59           | +161,0%        |
| Autres frais   | -333              | -298          | +11,7%         |
| Frais de personnel   | -1 522            | -1 167        | +30,4%         |
| Impôts et taxes  | -47               | -41           | +14,6%         |
| Autres produits et charges                                 | 254               | 117           | +117,1%        |
| <b>EBITDA</b>  | <b>221</b>        | <b>-628</b>   | <b>nm</b>      |
| Amortissements, dépréciations et provisions                | -571              | -552          | +3,4%          |
| <b>Résultat d'exploitation</b>                             | <b>-350</b>       | <b>-1 180</b> | <b>-70,3%</b>  |
| Cessions de matériels aéronautiques                        | 0                 | -3            | -100,0%        |
| Autres produits et charges non courants                    | -6                | -4            | +50,0%         |
| <b>Résultat des activités opérationnelles</b>              | <b>-356</b>       | <b>-1 187</b> | <b>-70,0%</b>  |
| Coût de l'endettement financier brut                       | -141              | -189          | -25,4%         |
| Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie     | -2                | 1             | nm             |
| <b>Coût de l'endettement financier net</b>                 | <b>-143</b>       | <b>-188</b>   | <b>-23,9%</b>  |
| Autres produits et charges financiers                      | -47               | -90           | -47,8%         |
| <b>Résultat avant impôt des entreprises intégrées</b>      | <b>-546</b>       | <b>-1 465</b> | <b>-62,7%</b>  |
| Impôts   | -4                | -11           | -63,6%         |
| <b>Résultat net des entreprises intégrées</b>              | <b>-550</b>       | <b>-1 476</b> | <b>-62,7%</b>  |
| Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence | -2                | -7            | -71,4%         |
| <b>Résultat net des activités poursuivies</b>              | <b>-552</b>       | <b>-1 483</b> | <b>-62,8%</b>  |
| Intérêts minoritaires                                      | 0                 | -1            | nm             |
| <b>Résultat de l'exercice</b>                              | <b>-552</b>       | <b>-1 482</b> | <b>-62,8%</b>  |

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

## Bilan consolidé

| <b>Actif</b>  | <b>31 mars 2022</b> | <b>31 décembre 2021*</b> |
|---|---------------------|--------------------------|
| <i>En millions euros</i>  |                     |                          |
| Goodwill  | 222                 | 222                      |
| Immobilisations incorporelles   | 1 251               | 1 235                    |
| Immobilisations aéronautiques   | 10 537              | 10 466                   |
| Autres immobilisations corporelles  | 1 378               | 1 402                    |
| Droit d'utilisation   | 5 205               | 5 148                    |
| Titres mis en équivalence   | 107                 | 109                      |
| Autres actifs financiers non courants   | 1 026               | 951                      |
| Actifs financiers dérivés non courants  | 190                 | 143                      |
| Impôts différés   | 223                 | 278                      |
| <b>Actif non courant</b>  | <b>20 139</b>       | <b>19 954</b>            |
| Actifs détenus en vue de la vente   | 76                  | 74                       |
| Autres actifs financiers courants   | 487                 | 484                      |
| Actifs financiers dérivés courants  | 747                 | 469                      |
| Stocks et en-cours  | 620                 | 567                      |
| Créances clients  | 1 952               | 1 511                    |
| Autres actifs courants  | 1 126               | 966                      |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie   | 7 219               | 6 658                    |
| <b>Actif courant</b>  | <b>12 227</b>       | <b>10 729</b>            |
| <b>Total actif</b>  | <b>32 366</b>       | <b>30 683</b>            |
| <b>Passif et capitaux propres</b>   |                     |                          |
| <i>En millions euros</i>  |                     |                          |
| Capital   | 643                 | 643                      |
| Primes d'émission et de fusion  | 4 949               | 4 949                    |
| Actions d'autocontrôle  | -25                 | -25                      |
| Titres subordonnés à durée indéterminée   | 3 205               | 3 151                    |
| Réserves et résultat  | -12 996             | -12 542                  |
| <b>Capitaux propres (Part attribuable aux propriétaires de la société mère)</b> | <b>-4 224</b>       | <b>-3 824</b>            |
| Participations ne donnant pas le contrôle                                       | 8                   | 8                        |
| <b>Capitaux propres</b>   | <b>-4 216</b>       | <b>-3 816</b>            |
| Provisions retraite   | 1 937               | 1 939                    |
| Passifs de restitution et autres provisions non courants                        | 4 100               | 4 055                    |
| Passifs financiers non courants   | 11 438              | 11 274                   |
| Dettes de loyers non courantes  | 3 021               | 2 924                    |
| Passifs financiers dérivés non courants   | 11                  | 25                       |
| Impôts différés   | 4                   | 1                        |
| Autres passifs non courants   | 2 538               | 2 555                    |
| <b>Passif non courant</b>   | <b>23 049</b>       | <b>22 773</b>            |
| Passifs de restitution et autres provisions courants                            | 851                 | 885                      |
| Passifs financiers courants   | 1 068               | 1 215                    |
| Dettes de loyers courantes  | 826                 | 825                      |
| Passifs financiers dérivés courants   | 37                  | 46                       |
| Dettes fournisseurs   | 2 329               | 1 850                    |
| Titres de transport émis et non utilisés  | 3 903               | 2 644                    |
| Programme de fidélisation   | 873                 | 888                      |
| Autres passifs courants   | 3 643               | 3 369                    |
| Concours bancaires  | 3                   | 4                        |
| <b>Passif courant</b>   | <b>13 533</b>       | <b>11 726</b>            |
| <b>Total des capitaux propres et du passif</b>                                  | <b>32 366</b>       | <b>30 683</b>            |

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

## Tableau des flux de trésorerie consolidés du 1er janvier au 31 mars 2022

| <i>En millions euros</i>   | 31 mar 2022  | 31 mar 2021*  |
|--|--------------|---------------|
| Résultat net des activités poursuivies   | -552         | -1 483        |
| Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation  | 571          | 553           |
| Dotations nettes aux provisions financières  | 35           | 27            |
| Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels  | 0            | 3             |
| Résultats non monétaires sur instruments financiers  | -5           | -41           |
| Ecart de change non réalisé  | 31           | 125           |
| Pertes de valeur   | 5            | 8             |
| Autres éléments non monétaires   | -32          | 4             |
| Résultats des sociétés mises en équivalence  | 2            | 7             |
| Impôts différés  | 1            | 7             |
| <b>Capacité d'autofinancement</b>  | <b>56</b>    | <b>-790</b>   |
| (Augmentation) / diminution des stocks   | -48          | 8             |
| (Augmentation) / diminution des créances clients   | -411         | -72           |
| Augmentation / (diminution) des dettes fournisseurs  | 492          | -85           |
| Augmentation / (diminution) des billets émis non utilisés  | 1 245        | -153          |
| Variation des autres débiteurs et créditeurs   | 47           | 210           |
| <b>Variation du besoin en fonds de roulement</b>   | <b>1 325</b> | <b>-92</b>    |
| <b>Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation</b>  | <b>1 381</b> | <b>-882</b>   |
| Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées                                       | 0            | -4            |
| Investissements corporels et incorporels   | -704         | -466          |
| Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles   | 171          | 220           |
| Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois   | 5            | 1             |
| <b>Flux net de trésorerie lié aux opérations d'investissement</b>  | <b>-528</b>  | <b>-249</b>   |
| Emission de nouveaux emprunts  | 291          | 302           |
| Remboursement d'emprunts   | -304         | -331          |
| Remboursement de dettes de loyers  | -218         | -216          |
| Nouveaux prêts   | -87          | -18           |
| Remboursement des prêts  | 22           | 20            |
| <b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>   | <b>-296</b>  | <b>-243</b>   |
| Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée) | 5            | 7             |
| <b>Variation de la trésorerie nette</b>  | <b>562</b>   | <b>-1 367</b> |
| Trésorerie équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture   | 6 654        | 6 422         |
| Trésorerie équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture  | 7 216        | 5 055         |

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

## Retour sur capitaux employés (ROCE)

| <i>En millions d'euros</i>  | 31<br>mars<br>2022 | 31<br>décembre<br>2021 | 30<br>septembre<br>2021* | 30<br>juin<br>2021* | 31<br>mars<br>2021* | 31<br>décembre<br>2020* | 30<br>septembre<br>2020* | 30 juin<br>2020* |
|---|--------------------|------------------------|--------------------------|---------------------|---------------------|-------------------------|--------------------------|------------------|
| Ecart d'acquisition et immobilisations incorporelles  | 1 473              | 1 457                  | 1 456                    | 1 464               | 1 479               | 1 445                   | 1 470                    | 1 500            |
| Immobilisations aéronautiques   | 10 537             | 10 466                 | 10 478                   | 10 645              | 10 800              | 11 031                  | 11 009                   | 10 919           |
| Autres immobilisations corporelles  | 1 378              | 1 402                  | 1 418                    | 1 453               | 1 476               | 1 548                   | 1 535                    | 1 551            |
| Droits d'utilisations   | 5 205              | 5 148                  | 5 061                    | 5 033               | 4 795               | 4 678                   | 4 789                    | 4 938            |
| Titres mis en équivalence   | 107                | 109                    | 172                      | 166                 | 223                 | 230                     | 224                      | 267              |
| Autres actifs financiers hors valeurs mobilières de placement et dépôts liés aux dettes financières | 158                | 157                    | 147                      | 147                 | 146                 | 146                     | 135                      | 133              |
| Provisions hors retraites litige cargo et restructuration   | -4 239             | -4 173                 | -4 180                   | -4 033              | -4 083              | -3 922                  | -4 002                   | -4 132           |
| BFR, hors valeur de marché des instruments dérivés  | -9 589             | -8 262                 | -7 995                   | -7 745              | -6 410              | -6 505                  | -6 894                   | -6 779           |
| <b>Capitaux employés au bilan</b>   | <b>5 030</b>       | <b>6 304</b>           | <b>6 557</b>             | <b>7 130</b>        | <b>8 426</b>        | <b>8 651</b>            | <b>8 266</b>             | <b>8 397</b>     |
| <b>Capitaux employés moyens (A)</b>   |                    | <b>6 255</b>           |                          |                     |                     | <b>8 435</b>            |                          |                  |
| Résultat d'exploitation   |                    | -795                   |                          |                     |                     | -4 919                  |                          |                  |
| - Dividendes reçus  |                    | 0                      |                          |                     |                     | 0                       |                          |                  |
| - Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence                                      |                    | -22                    |                          |                     |                     | -56                     |                          |                  |
| - Impôt normatif  |                    | 217                    |                          |                     |                     | 1 406                   |                          |                  |
| <b>Résultat ajusté après impôt (B)</b>  |                    | <b>-600</b>            |                          |                     |                     | <b>-3 569</b>           |                          |                  |
| <b>ROCE 12 mois glissants (B/A)</b>   |                    | <b>-9,6%</b>           |                          |                     |                     | <b>-42,3%</b>           |                          |                  |

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

## Dettes nettes

| <i>En millions euros</i>                                      | Bilan au      |                  |
|---|---------------|------------------|
|   | 31 mars 2022  | 31 décembre 2021 |
| Passifs financiers courants et non courants                   | 12 506        | 12 489           |
| Dettes de loyers courantes et non courantes                   | 3 847         | 3 749            |
| Intérêts courus non échus                                     | -162          | -128             |
| Dépôts relatifs aux passifs financiers                        | -101          | -99              |
| Dépôts relatifs aux dettes de loyers                          | -89           | -85              |
| Impact des dérivés devise / dettes                            | -18           | -14              |
| <b>Passifs financiers (A)</b>                                 | <b>15 983</b> | <b>15 912</b>    |
| Trésorerie et équivalents de trésorerie                       | 7 219         | 6 658            |
| Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois              | 185           | 189              |
| Liquidités nanties  | 323           | 324              |
| Obligations Triple A  | 604           | 529              |
| Concours bancaires courant                                    | -3            | -4               |
| <b>Liquidités nettes hors lignes de crédit non tirées (B)</b> | <b>8 328</b>  | <b>7 696</b>     |
| <b>Dettes nettes (A) – (B)</b>                                | <b>7 655</b>  | <b>8 216</b>     |

## Cash-flow libre d'exploitation ajusté

| <i>En millions euros</i>   | Premier trimestre |               |
|--|-------------------|---------------|
|  | 2022              | 2021          |
| Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation                 | 1 381             | -882          |
| Investissements corporels et incorporels                           | -704              | -466          |
| Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles | 171               | 220           |
| <b>Cash-flow libre d'exploitation</b>                              | <b>848</b>        | <b>-1 129</b> |
| Remboursement des dettes de loyers                                 | -218              | -216          |
| <b>Cash-flow libre d'exploitation ajusté</b>                       | <b>630</b>        | <b>-1 344</b> |

## EBITDA - Capacité d'autofinancement

|   | Premier trimestre |             |
|---|-------------------|-------------|
|   | 2022              | 2021*       |
| <b>EBITDA</b>   | <b>221</b>        | <b>-628</b> |
| Provisions CO2 et autres  | 11                | 42          |
| Rectifications d'inventaires  | 1                 | 1           |
| Dotations provisions retraites  | 32                | 76          |
| Reprises de provisions retraites (cash-out)                                 | -13               | -43         |
| Cessions d'immobilisations corporelles et incorporelles (hors aéronautique) | 0                 | -39         |
| <b>Résultat d'exploitation - part monétaire</b>                             | <b>252</b>        | <b>-591</b> |
| Charges de restructuration  | -56               | -45         |
| Autres produits et charges non courants                                     | -1                | 0           |
| Coût monétaire de l'endettement financier                                   | -144              | -168        |
| Produits monétaires de la trésorerie  | -5                | -4          |
| Change réalisé  | 14                | 27          |
| Débouclages d'instruments de trading - cash                                 | 0                 | -6          |
| Impôt courant   | -4                | -3          |
| <b>Capacité d'autofinancement</b>   | <b>56</b>         | <b>-790</b> |

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

## Coût unitaire à l'SKO

|  | Premier trimestre |               |
|--|-------------------|---------------|
|  | 2022              | 2021*         |
| Chiffre d'affaires (en m€)   | 4 445             | 2 161         |
| Résultat d'exploitation courant (en m€) -/-  | 350               | 1 180         |
| Coût d'exploitation total (en m€)  | 4 795             | 3 341         |
| Activité réseaux passage – autres recettes (en m€)   | -105              | -55           |
| Activité cargo – autres recettes fret (en m€)  | -114              | -91           |
| Chiffre d'affaires externe de la maintenance (en m€)   | -297              | -259          |
| Transavia - autres recettes (en m€)  | 2                 | 0             |
| Chiffre d'affaires externe des autres activités (en m€)  | -6                | -7            |
| <b>Coût net (en m€)</b>  | <b>4 276</b>      | <b>2 931</b>  |
| Capacités produites exprimées en SKO <sup>1</sup>  | 58 064            | 34 598        |
| <b>Coût net à l'SKO (en centimes d'€ par SKO)</b>  | <b>7,36</b>       | <b>8,47</b>   |
| <i>change brute</i>  |                   | -13,1%        |
| Effet change sur les coûts nets (en m€)  |                   | -48           |
| <i>Variation à change constant</i>   |                   | -14,5%        |
| Effet prix du carburant (en m€)  |                   | 162           |
| <b>Coût unitaire à l'SKO à change et prix du carburant constants (en centimes d'€ par SKO)</b> | <b>7,36</b>       | <b>9,08</b>   |
| <b><i>Variation à change et prix du carburant constants</i></b>                                |                   | <b>-18,9%</b> |

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

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

## Résultats du Groupe

### Groupe Air France

|  | Premier trimestre |           |
|--|-------------------|-----------|
|  | 2022              | Variation |
| Chiffre d'affaires (en m€)   | 2 681             | +100,0%   |
| EBITDA (en m€)   | -23               | +491      |
| Résultat d'exploitation (en m€)  | -363              | +478      |
| <i>Marge d'exploitation (%)</i>  | -13,5%            | +49,2 pt  |
| Cash-flow d'exploitation avant variation du BFR et paiements liés aux plans de départs volontaires (en m€) | -88               | +534      |
| <i>Marge du cash-flow d'exploitation (avant variation du BFR et plans de départs volontaires)</i>          | -3,3%             | +43,1 pt  |

### Groupe KLM

|  | Premier trimestre |           |
|--|-------------------|-----------|
|  | 2022              | Variation |
| Chiffre d'affaires (en m€)   | 1 903             | +104,7%   |
| EBITDA (en m€)   | 234               | +346      |
| Résultat d'exploitation (en m€)  | 3                 | +340      |
| <i>Marge d'exploitation (%)</i>  | 0,2%              | +36,4 pt  |
| Cash-flow d'exploitation avant variation du BFR et paiements liés aux plans de départs volontaires (en m€) | 198               | +311      |
| <i>Marge du cash-flow d'exploitation (avant variation du BFR et plans de départs volontaires)</i>          | 10,4%             | +22,6 pt  |

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

## Flotte du Groupe au 31 mars 2022

| Type d'appareil             | AF (dont HOP) | KLM (dont KLC & MP) | Transavia | Propriété  | Crédit-bail | Location   | Total      | En exploit. | Ecart 31/12/21 |
|-----------------------------|---------------|---------------------|-----------|------------|-------------|------------|------------|-------------|----------------|
| B777-300                    | 43            | 16                  |           | 18         | 17          | 24         | 59         | 59          |                |
| B777-200                    | 20            | 15                  |           | 27         |             | 8          | 35         | 33          | -3             |
| B787-9                      | 10            | 13                  |           | 5          | 6           | 12         | 23         | 23          |                |
| B787-10                     |               | 6                   |           | 2          | 4           |            | 6          | 5           |                |
| A380-800                    | 8             |                     |           | 4          | 1           | 3          | 8          |             |                |
| A350-900                    | 15            |                     |           | 3          | 6           | 6          | 15         | 15          | 3              |
| A330-300                    |               | 5                   |           |            |             | 5          | 5          | 5           | 1              |
| A330-200                    | 15            | 6                   |           | 11         |             | 10         | 21         | 21          |                |
| <b>Total long-courrier</b>  | <b>111</b>    | <b>61</b>           | <b>0</b>  | <b>70</b>  | <b>34</b>   | <b>68</b>  | <b>172</b> | <b>161</b>  | <b>1</b>       |
| B737-900                    |               | 5                   |           | 5          |             |            | 5          | 5           |                |
| B737-800                    |               | 31                  | 94        | 31         | 10          | 84         | 125        | 120         | 4              |
| B737-700                    |               | 10                  | 4         | 7          |             | 7          | 14         | 14          |                |
| A321                        | 19            |                     |           | 11         |             | 8          | 19         | 19          |                |
| A320                        | 42            |                     |           | 4          | 4           | 34         | 42         | 40          | -2             |
| A319                        | 28            |                     |           | 12         |             | 16         | 28         | 25          | -3             |
| A318                        | 12            |                     |           | 6          |             | 6          | 12         | 12          |                |
| A220-300                    | 8             |                     |           | 5          |             | 3          | 8          | 8           | 2              |
| <b>Total moyen-courrier</b> | <b>109</b>    | <b>46</b>           | <b>98</b> | <b>81</b>  | <b>14</b>   | <b>158</b> | <b>253</b> | <b>243</b>  | <b>1</b>       |
| Canadair Jet 1000           | 14            |                     |           | 14         |             |            | 14         | 10          | -1             |
| Canadair Jet 700            |               |                     |           |            |             |            |            |             |                |
| Embraer 195 E2              |               | 9                   |           |            |             | 9          | 9          | 9           | 2              |
| Embraer 190                 | 19            | 30                  |           | 16         | 5           | 28         | 49         | 49          | 2              |
| Embraer 175                 |               | 17                  |           | 3          | 14          |            | 17         | 17          |                |
| Embraer 170                 | 15            |                     |           | 10         |             | 5          | 15         | 13          | -2             |
| Embraer 145                 | 3             |                     |           | 3          |             |            | 3          |             |                |
| <b>Total régional</b>       | <b>51</b>     | <b>56</b>           | <b>0</b>  | <b>46</b>  | <b>19</b>   | <b>42</b>  | <b>107</b> | <b>98</b>   | <b>1</b>       |
| B747-400ERF                 |               | 3                   |           | 3          |             |            | 3          | 3           |                |
| B747-400BCF                 |               | 1                   |           | 1          |             |            | 1          | 1           |                |
| B777-F                      | 2             |                     |           |            |             | 2          | 2          | 2           |                |
| <b>Cargaison totale</b>     | <b>2</b>      | <b>4</b>            | <b>0</b>  | <b>4</b>   | <b>0</b>    | <b>2</b>   | <b>6</b>   | <b>6</b>    | <b>0</b>       |
| <b>Total</b>                | <b>273</b>    | <b>167</b>          | <b>98</b> | <b>201</b> | <b>67</b>   | <b>270</b> | <b>538</b> | <b>508</b>  | <b>3</b>       |

## TRAFIC DU PREMIER TRIMESTRE 2022

### Activité réseaux passage \*

| Total activité réseaux passage*          | Q1     |        |           |
|--|--------|--------|-----------|
|  | 2022   | 2021   | Variation |
| Passagers transportés (milliers)         | 11 942 | 4 467  | 167,3%    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 38 866 | 13 431 | 189,4%    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 52 570 | 33 586 | 56,5%     |
| Coefficient d'occupation (%)             | 73,9%  | 40,0%  | 33,9      |
| <b>Long-Courrier</b>                     |        |        |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 4 384  | 1 569  | 179,5%    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 32 326 | 10 964 | 194,8%    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 43 240 | 29 326 | 47,4%     |
| Coefficient d'occupation (%)             | 74,8%  | 37,4%  | 37,4      |
| <b>Amérique du nord</b>                  |        |        |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 1 241  | 274    | 352,8%    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 9 056  | 2 030  | 346,2%    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 13 152 | 7 063  | 86,2%     |
| Coefficient d'occupation (%)             | 68,9%  | 28,7%  | 40,1      |
| <b>Amérique latine</b>                   |        |        |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 675    | 195    | 246,9%    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 6 511  | 1 863  | 249,4%    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 7 657  | 5 293  | 44,7%     |
| Coefficient d'occupation (%)             | 85,0%  | 35,2%  | 49,8      |
| <b>Asie / Moyen Orient</b>               |        |        |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 634    | 275    | 130,7%    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 4 392  | 1 848  | 137,7%    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 7 219  | 7 244  | (0,3%)    |
| Coefficient d'occupation (%)             | 60,8%  | 25,5%  | 35,3      |
| <b>Afrique</b>                           |        |        |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 816    | 417    | 95,8%     |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 4 792  | 2 266  | 111,5%    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 6 298  | 4 801  | 31,2%     |
| Coefficient d'occupation (%)             | 76,1%  | 47,2%  | 28,9      |
| <b>Caraïbes-Océan Indien</b>             |        |        |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 1 018  | 408    | 149,4%    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 7 575  | 2 957  | 156,2%    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 8 914  | 4 926  | 81,0%     |
| Coefficient d'occupation (%)             | 85,0%  | 60,0%  | 25,0      |
| <b>Court et Moyen-Courrier</b>           |        |        |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 7 557  | 2 899  | 160,7%    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 6 541  | 2 467  | 165,1%    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 9 331  | 4 260  | 119,1%    |
| Coefficient d'occupation (%)             | 70,1%  | 57,9%  | 12,2      |

\* Air France et KLM

### Activité de Transavia

| Transavia                                | Q1    |       |           |
|--|-------|-------|-----------|
|  | 2022  | 2021  | Variation |
| Passagers transportés (milliers)         | 2 581 | 352   | 633,2%    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 4 268 | 583   | 632,6%    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 5 494 | 1 011 | 443,2%    |
| Coefficient d'occupation (%)             | 77,7% | 57,6% | 20,1      |

### Activité totale des Groupes de passagers\*\*

| Total Groupe**                           | Q1     |        |           |
|--|--------|--------|-----------|
|  | 2022   | 2021   | Variation |
| Passagers transportés (milliers)         | 14 522 | 4 819  | 201,3%    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 43 134 | 14 014 | 207,8%    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 58 064 | 34 598 | 67,8%     |
| Coefficient d'occupation (%)             | 74,3%  | 40,5%  | 33,8      |

\*\* Air France, KLM et Transavia

### Activité cargo

| Total Groupe                           | Q1    |       |           |
|--|-------|-------|-----------|
|  | 2022  | 2021  | Variation |
| Tonne kilomètre transportée (m de TKT) | 1 766 | 2 074 | (14,9%)   |
| Tonne kilomètre offerte (m de TKO)     | 2 974 | 2 688 | 10,6%     |
| Coefficient de remplissage (%)         | 59,4% | 77,2% | (17,8)    |

## Activité d'Air France

|  | Q1     |        |           |
|--|--------|--------|-----------|
|  | 2022   | 2021   | Variation |
| <b>Total activité réseaux passage</b>    |        |        |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 7 105  | 3 046  | 133,3%    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 23 087 | 8 568  | 169,5%    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 30 871 | 16 415 | 88,1%     |
| Coefficient d'occupation (%)             | 74,8%  | 52,2%  | 22,6      |
| <b>Long-Courrier</b>                     |        |        |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 2 770  | 1 048  | 164,2%    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 19 452 | 6 993  | 178,2%    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 25 733 | 13 915 | 84,9%     |
| Coefficient d'occupation (%)             | 75,6%  | 50,3%  | 25,3      |
| <b>Court et Moyen-Courrier</b>           |        |        |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 4 335  | 1 997  | 117,0%    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 3 635  | 1 575  | 130,8%    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 5 137  | 2 499  | 105,5%    |
| Coefficient d'occupation (%)             | 70,8%  | 63,0%  | 7,8       |
| <b>Activité cargo</b>                    |        |        |           |
|  |        |        |           |
| Tonne kilomètre transportée (m de TKT)   | 907    | 906    | 0,2%      |
| Tonne kilomètre offerte (m de TKO)       | 1 657  | 1 333  | 24,3%     |
| Coefficient de remplissage (%)           | 54,7%  | 67,9%  | (13,2)    |

## Activité de KLM

|  | Q1     |        |           |
|--|--------|--------|-----------|
|  | 2022   | 2021   | Variation |
| <b>Total activité réseaux passage</b>    |        |        |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 4 837  | 1 422  | 240,2%    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 15 780 | 4 863  | 224,5%    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 21 700 | 17 171 | 26,4%     |
| Coefficient d'occupation (%)             | 72,7%  | 28,3%  | 44,4      |
| <b>Long-Courrier</b>                     |        |        |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 1 614  | 520    | 210,3%    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 12 874 | 3 971  | 224,2%    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 17 506 | 15 411 | 13,6%     |
| Coefficient d'occupation (%)             | 73,5%  | 25,8%  | 47,8      |
| <b>Court et Moyen-Courrier</b>           |        |        |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 3 222  | 901    | 257,5%    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 2 906  | 893    | 225,5%    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 4 194  | 1 760  | 138,2%    |
| Coefficient d'occupation (%)             | 69,3%  | 50,7%  | 18,6      |
| <b>Activité cargo</b>                    |        |        |           |
|  |        |        |           |
| Tonne kilomètre transportée (m de TKT)   | 859    | 1 168  | (26,5%)   |
| Tonne kilomètre offerte (m de TKO)       | 1 317  | 1 355  | (2,8%)    |
| Coefficient de remplissage (%)           | 65,2%  | 86,2%  | (21,0)    |