

Rapport Financier Semestriel

1^{er} Janvier 2026 – 30 Juin 2026

SOMMAIRE

RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITÉ	2
RAPPORT FINANCIER	21
INFORMATION ET CONTRÔLE	68



01

Rapport semestriel d'activité

1.1	Activité	3
1.1.1	Stratégie	3
1.1.2	Les activités	5
1.1.3	La flotte	9
1.1.4	Faits marquants	12
1.1.5	Perspectives et événements post clôture	15
1.1.6	Facteurs de risque	13
1.1.7	Parties liées	15
1.2	Gouvernement d'entreprise	16
1.2.1	Conseil d'administration	16
1.2.2	Comité exécutif Groupe	18
1.2.3	CEO Committee	18
1.2.4	Capital et actionariat	19



1.1 ACTIVITÉ

1.1.1 STRATÉGIE

Croissance économique

Croissance du PIB réel (%)	2025	2026
Monde	3,5	3,0
Zone euro	1,4	0,9
<i>Dont France</i>	0,9	0,6
<i>Dont Pays-Bas</i>	1,8	1,0
Amérique latine et Caraïbes	2,4	2,4
Afrique subsaharienne	4,5	4,3
États-Unis	2,1	2,3
Chine	5,0	4,6
Japon	1,2	0,6

Source ⁽¹⁾

Au cours du premier semestre 2026, le déclenchement d'un conflit au Moyen-Orient fin février a affecté l'économie mondiale. Ce conflit a impacté les marchés de matières premières, les anticipations d'inflation et les conditions financières, et a finalement pesé sur la croissance mondiale.

Selon les prévisions de référence du FMI, la croissance mondiale devrait s'établir à 3,0 % en 2026, soit moins que celle de 2025, qui était d'environ 3,5 %.

La croissance des économies des pays avancés devrait atteindre 1,7 % en 2026, soit 0,2 point de moins qu'en 2025. Aux États-Unis, elle devrait cependant atteindre 2,3 %, soit 0,2 point de plus qu'en 2025. Dans la zone euro, la croissance devrait s'établir à 0,9 % en 2026, un niveau inférieur à celui de 2025 (1,4 %).

La croissance des marchés émergents et des économies en développement devrait ralentir, passant de 4,5 % en 2025 à 3,8 % en 2026, celle de la Chine diminuant de 5,0 % en 2025 à 4,6 % en 2026.

Prix du Pétrole

Brent (en dollar par baril)	T1 2025	T2 2025	T3 2025	T4 2025	T1 2026	T2 2026
Cours moyen du Brent	75,8	68,0	69,0	63,6	80,2	103,3
Cours moyen du kérosène	93,5	84,0	89,0	89,3	111,9	152,8

Source ⁽²⁾

Au premier semestre 2026, les prix du Brent et du kérosène ont fortement augmenté, suite à l'intensification des tensions géopolitiques au Moyen-Orient et les inquiétudes concernant l'approvisionnement depuis cette région, particulièrement affectée par le blocage prolongé du détroit d'Ormuz au deuxième trimestre 2026.

Le Brent est passé de 63,6 USD le baril au quatrième trimestre 2025 à 103,3 USD au deuxième trimestre 2026, tandis que le kérosène a lui augmenté en même temps de 89,3 USD à 152,8 USD le baril. L'écart de prix entre le Brent et le kérosène, qui affichait une hausse constante depuis le deuxième trimestre 2025, a continué de progresser de manière plus marquée, la zone du Golfe arabo-persique étant le principal exportateur de kérosène.

⁽¹⁾ Source : Perspectives de l'économie mondiale, FMI, juin 2026 (<https://www.imf.org/en/publications/weo/issues/2026/07/08/world-economic-outlook-update-july-2026>)

⁽²⁾ Source : Prix du carburant et du kérosène, Administration américaine d'information sur l'énergie (EIA), 7 juillet 2026 (https://www.eia.gov/dnav/pet/pet_pri_spt_s1_m.htm)

Taux de Change

Pour un euro (moyenne)	T1 2025	T2 2025	T3 2025	T4 2025	T1 2026	T2 2026
USD	1,05	1,13	1,17	1,16	1,17	1,16
GBP	0,84	0,85	0,87	0,88	0,87	0,87
CHF	0,95	0,94	0,94	0,93	0,92	0,92
CNY	7,66	8,20	8,36	8,25	8,10	7,91
JPY	160,5	163,8	172,3	179,2	183,6	185,3

Source ⁽¹⁾

L'évolution des taux de change de l'euro par rapport aux principales devises a été diverse : l'euro est resté globalement stable par rapport à la livre sterling et au franc suisse, et a connu quelques turbulences par rapport au dollar américain et au yuan chinois, tandis que le yen japonais s'est déprécié.

Contexte industriel

Plusieurs événements ont affecté le secteur aérien en 2025 et au premier semestre 2026. L'instabilité géopolitique persistante a contraint les compagnies aériennes à modifier leurs itinéraires de vol et/ou à les suspendre. Les défaillances des chaînes d'approvisionnement ont continué de peser sur les livraisons de nouveaux appareils et sur la disponibilité opérationnelle. Par ailleurs, diverses tentatives de fusion-acquisition à travers le monde ont contribué à une dynamique de consolidation en 2026.

Évènements géopolitiques

Le conflit russo-ukrainien en cours continue d'affecter le transport aérien, notamment sur les liaisons Europe-Asie. L'espace aérien russe étant inaccessible à de nombreuses compagnies aériennes, des itinéraires plus longs et des fermetures de lignes sont constatées.

La crise au Moyen-Orient persiste, marquée par de multiples conflits simultanés. En particulier, le conflit dans la région du Golfe a entraîné la fermeture de l'espace aérien et une forte baisse du trafic passagers au premier semestre 2026. Parallèlement, les prix du pétrole brut et du kérosène ont augmenté en raison des perturbations des infrastructures pétrolières liées au conflit armé et à la fermeture du détroit d'Ormuz. Les tarifs aériens pour voyager d'Europe en Asie du Sud, en Asie du Sud-Est et au delà ont augmenté du fait du conflit dans le Golfe.

Chaîne d'approvisionnement

Fin juin 2026, 1 429 avions à réaction destinés au transport de passagers ou de fret ont été livrés au cours des douze derniers mois, un chiffre certes supérieur à celui de 2024 (1 214) ou de 2019 (1 318), mais bien inférieur à celui de l'année record de 2018 (qui était de 1 722)⁽²⁾. Parallèlement, le carnet de commandes de nouveaux avions à réaction dépassait les 17 855 à fin juin 2026, un niveau record pour le secteur⁽³⁾.

De plus, l'industrie aéronautique est confrontée à une pénurie de pièces détachées, due à des problèmes d'approvisionnement, à

une demande accrue et à des retards de production, ce qui entraîne l'immobilisation d'avions et des perturbations des opérations de maintenance. Le problème des moteurs Pratt & Whitney a été l'un des plus importants, impactant directement la livraison de plusieurs Airbus.

Consolidation

Les tentatives de consolidation sont manifestes à travers le monde en 2026 : en Asie, la marque Asiana devrait disparaître d'ici la fin de l'année suite à sa fusion avec Korean Air ; en Amérique du Nord, Spirit a cessé ses activités ; en Amérique latine, Abra, issue de la fusion entre Avianca, Gol et l'espagnole Wamos Air, a annoncé son intention de finaliser le rachat de la compagnie aérienne low-cost chilienne SKY, en attente des dernières autorisations réglementaires.

Des efforts de consolidation ont également été déployés en Europe : le groupe Lufthansa a annoncé son intention de porter sa participation dans ITA Airways de 41 % à 90 % ; IAG a renoncé à poursuivre son acquisition d'une participation minoritaire dans TAP Air Portugal, laissant ainsi Air France-KLM et le groupe Lufthansa comme seuls acquéreurs potentiels.

Offre et trafic mondiaux

Le transport aérien de passagers, au cours des cinq premiers mois de 2026, mesuré en passagers-kilomètres transportés (PKT), a augmenté de 1,1 %. Sur la même période, l'offre de transport de passagers, mesurée en sièges-kilomètres offerts (SKO), a enregistré une légère hausse de 0,3 % en glissement annuel, ce qui a entraîné une augmentation de 0,7 point du coefficient de remplissage des avions.⁽⁴⁾ Le fret aérien, au cours des cinq premiers mois de 2026, mesuré en tonnes-kilomètres de fret transportées (TKT), a progressé de 4,1 % par rapport à la même période de l'année précédente. Dans le même temps, l'offre mondiale de fret, mesurée en tonnes-kilomètres de fret offertes (TKO), a augmenté de 1,5 % par rapport à l'année précédente, un rythme nettement inférieur à celui de la demande, entraînant des coefficients de remplissage supérieurs à ceux de 2025.⁽⁵⁾

⁽¹⁾ Source : Portail de données de la BCE, BCE, juillet 2026.
⁽²⁾ Source : Cirium, requête de tous les avions à réaction (régionaux, mono et bi-couloirs), passagers ou fret de moins d'un an au 30 juin 2026
⁽³⁾ Source : Cirium, requête de tous les avions à réaction (régionaux, mono et bi-couloirs), passagers ou fret en commande au 30 juin 2026
⁽⁴⁾ Source : Air Passenger Market Analysis May 2026, IATA (<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-passenger-market-analysis-may-2026/>)
⁽⁵⁾ Source : Air Cargo Market Analysis May 2026, IATA (<https://www.iata.org/en/iata-repository/publications/economic-reports/air-cargo-market-analysis-may-2026/>)

1.1.2 LES ACTIVITÉS

Résultat Réseaux

Réseaux	Deuxième Trimestre			Premier Semestre		
	2026	variation	variation change constant	2026	variation	variation change constant
Chiffre d'affaires Réseaux (m€)	7 297	9,3 %		13 301	7,0 %	
Chiffre d'affaires Passage	6 692	7,9 %		12 192	6,6 %	
Chiffre d'affaires Cargo	604	27,6 %		1 109	11,5 %	
Chiffre d'affaires total (m€)	7 606	9,7 %		13 907	7,1 %	
Frais de personnel (m€)	-1 797	4,0 %		-3 517	3,1 %	
Carburant avions hors ETS (m€)	-2 028	45,4 %		-3 241	14,4 %	
Autres charges d'exploitation (m€)	-2 763	4,9 %		-5 418	4,2 %	
Dépréciations & Amortissements (m€)	-552	8,3 %		-1 102	5,8 %	
Résultat opérationnel ajusté (m€)	466	-204	-134	629	+134	+159
Marge opérationnelle (%)	6,1 %	-3,5 pt		4,5 %	+0,7 pt	

Le chiffre d'affaires total a augmenté de 9,7% par rapport au deuxième trimestre 2025, s'établissant à 7,6 milliards d'euros. Le résultat opérationnel ajusté s'est élevé à 466 millions d'euros, soit 134 millions d'euros de moins par rapport à l'année précédente à taux de change constant. La baisse s'explique entièrement par l'augmentation du coût unitaire et des coûts des ETS. En raison du contexte géopolitique au Moyen-Orient, le prix du carburant a fortement augmenté en mars, en raison du décalage des prix, cette hausse n'a été visible qu'au deuxième trimestre. Grâce à la gestion efficace du yield du réseau Passage et une demande plus importante observée principalement sur les liaisons directes

vers l'Asie, l'Inde et l'Afrique de l'Est, en raison de l'évitement des hubs du Golfe, la hausse des prix du carburant a été intégralement compensée pour l'activité Réseau.

L'activité cargo a enregistré une progression de sa recette unitaire par rapport à l'année précédente, soutenue par une forte demande du secteur et par la hausse des billets consécutive à l'augmentation du prix du carburant. La marge opérationnelle de l'activité Réseau s'est établie à 6,1%, en baisse de 3,5 points par rapport au deuxième trimestre de 2025.

La demande soutenue sur les cabines premium et long-courrier a continué de soutenir le yield

Réseaux Passage	Deuxième Trimestre			Premier Semestre		
	2026	variation	variation change constant	2026	variation	variation change constant
Passagers (en milliers)	19 811	0,3 %		37 036	0,1 %	
Capacité (millions de SKO)	71 681	1,7 %		139 364	2,2 %	
Trafic (millions de PKT)	62 298	1,1 %		120 738	2,1 %	
Taux de remplissage	86,9%	-0,5pt		86,6%	-0,1pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	6 895	+8,2 %	+10,7 %	12 593	6,8 %	9,4 %
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	6 692	+7,9 %	+10,5 %	12 192	6,6 %	9,3 %
Recette unitaire au SKO (cts €)	9,34	+6,2 %	+8,7 %	8,75	4,3 %	7,0 %

Au cours du deuxième trimestre de 2026, la capacité en Sièges-Kilomètres Offerts (SKO) a augmenté de 1,7 % par rapport à l'année précédente. La croissance du trafic de 1,1 % s'est traduite par un léger recul du taux de remplissage, à 86,9 %. À taux de change constant, le yield a enregistré une hausse de 9,2%, entraînant une progression de 8,7 % de la recette unitaire sur un an. La progression du yield a été principalement portée par les cabines avant, La Première et Business, qui ont enregistré une croissance à deux chiffres, ainsi que par la cabine Premium dont

le Yield a progressé de 9,1%. Le yield en Economy a augmenté de 6,1%.

Au cours du deuxième trimestre, les tendances suivantes ont été observées par zone :

Atlantique Nord

Les recettes unitaires sont en hausse, soutenue par une forte progression du yield de 8,9 %. Les performances ont été

particulièrement solides dans les cabines premium malgré une forte augmentation des capacités.

Amérique Latine

La capacité a augmenté de 4,5 % tandis que les recettes unitaires ont progressé grâce à une évolution favorable du yield (+5,5 %) et à un taux de remplissage globalement stable.

Asie Et Moyen-orient

La capacité du Groupe vers le Moyen-Orient a été réduite de 80%, tandis que la capacité vers l'Asie a enregistré une croissance modérée de près de 4 % se traduisant par une baisse globale de capacité de 4 %. L'Asie a bénéficié de l'évitement des hubs du Golfe, en particulier en ce qui concerne l'Inde. Cet effet tend toutefois à s'atténuer, les compagnies du Golfe étant revenues à un niveau d'activité se rapprochant de leurs niveaux d'avant-guerre. Le Yield a progressé 20,3 % par rapport à l'année précédente.

Caraïbes Et Océan Indien

Le yield dans cette région a progressé de 11 %, soutenu par l'attractivité de certaines destinations. Le taux de remplissage a également bénéficié de cette dynamique, en hausse de 1 point par rapport à l'année précédente.

Afrique

La performance est restée solide, portée par une hausse du yield de 8,6 %. Le taux de remplissage a toutefois reculé de 2,2 points. Les liaisons vers l'Afrique de l'Est et l'Afrique australe ont bénéficié de l'évitement des hubs du Golfe.

Court Et Moyen-courrier

Le contexte géopolitique a continué de soutenir un trafic de correspondance long-courrier à forte contribution économique. Cette dynamique a été complétée par une demande locale soutenue sur les réservations de dernière minute sur les lignes européennes et domestiques d'Air France. Les initiatives stratégiques ont également contribué de manière significative, notamment le transfert réussi d'une partie des capacités court-courrier d'Orly vers Paris-Charles de Gaulle, soutenu à la fois par le trafic en correspondance long-courrier et par une forte demande de voyage d'affaire.

Cargo : une progression remarquable de la recette unitaire

Réseaux Passage	Deuxième Trimestre			Premier Semestre		
	2026	variation	variation change constant	2026	variation	variation change constant
Passagers (en milliers)	19 811	0,3 %		37 036	0,1 %	
Capacité (millions de SKO)	71 681	1,7 %		139 364	2,2 %	
Trafic (millions de PKT)	62 298	1,1 %		120 738	2,1 %	
Taux de remplissage	86,9%	-0,5pt		86,6 %	-0,1pt	
Chiffre d'affaires total (m€)	6 895	+8,2 %	+10,7 %	12 593	6,8 %	9,4 %
Chiffre d'affaires passage régulier (m€)	6 692	+7,9 %	+10,5 %	12 192	6,6 %	9,3 %
Recette unitaire au SKO (cts €)	9,34	+6,2 %	+8,7 %	8,75	4,3 %	7,0 %

A la fin du deuxième trimestre, la capacité mondiale du fret aérien a commencé à revenir à la normale, à mesure que les perturbations au Moyen-Orient s'atténuaient, que les capacités des hubs du Golfe étaient rétablies et que les pressions opérationnelles diminuaient. Cependant, la demande a continué de croître plus rapidement que la capacité sur plusieurs axes clés, maintenant un marché relativement tendu. Au deuxième trimestre 2026, l'activité Cargo du Groupe a enregistré une forte progression de la recette unitaire par TKO à taux de change constant de 26,7 %. Depuis le début du conflit au Moyen-Orient, la réduction des capacités du secteur et la forte demande, portée notamment par les expéditions de semi-conducteurs et d'équipements liés à l'intelligence artificielle, ont soutenu le yield du Groupe, en hausse de 17,2 %, ainsi que le taux de remplissage, en progression de 3,7pt pour atteindre 49,2 %

et non programmées, tandis que le trafic a progressé de 11,3 % par rapport à l'année précédente.

Le Cargo a transporté 237 millions de tonnes de fret, soit une hausse de 8,9 % par rapport à l'année précédente. La capacité a augmenté de 2,9 % malgré des limitations de capacité de la flotte tout cargo liées à des opérations de maintenance programmées

Transavia : une progression de la recette unitaire insuffisante pour compenser la hausse du prix du carburant

Transavia	Deuxième Trimestre		Premier Semestre	
	2026	variation	2026	variation
Passagers (en milliers)	8 506	13,3 %	13 583	12,5 %
Capacité (millions de SKO)	15 312	7,3 %	26 194	9,7 %
Trafic (millions de PKT)	13 965	9,3 %	23 326	10,6 %
Taux de remplissage	91,2 %	+1,7pt	89,1 %	+0,7pt
Recette unitaire au SKO (cts €)	6,97	1,6 %	6,27	-0,7 %
Coût unitaire au SKO (cts €) ¹	6,93	-2,5 %	7,28	-15,5 %
Chiffre d'affaires total (m€)	1 057	11,7 %	1 628	10,6 %
Frais de personnel (m€)	-231	+9,4 %	-436	8,6 %
Carburant avions hors ETS (m€)	-306	+50,1 %	-448	25,1 %
Autres charges d'exploitation (m€)	-430	+7,2 %	-772	11,0 %
Dépréciations & Amortissements (m€)	-125	+10,7 %	-237	19,5 %
Résultat opérationnel ajusté (m€)	-35	-52	-265	-84
Marge opérationnelle (%)	-3,3 %	-5,2pt	-16,3 %	-4,0pt

Au deuxième trimestre, la capacité de Transavia en sièges-kilomètres offerts a augmenté de 7,3 %, tandis que le trafic a progressé de 9,3% entraînant une hausse du taux de remplissage de 1,7 point. Le yield est resté globalement stable, entraînant une hausse de 1,6% de la recette unitaire.

La croissance de la capacité de Transavia s'accompagne d'actions ciblées visant à réduire les coûts unitaires à améliorer la rentabilité du réseau, dans un environnement très concurrentiel. Transavia France et Transavia Pays-Bas sont actuellement en transition de flotte, en passant du B737 à la famille A320neo.

Transavia a annulé ses vols à destination et en provenance d'Israël, du Liban et de l'Arabie saoudite, et a observé une baisse des réservations vers les pays environnants tels que l'Égypte, Chypre et la Turquie.

Les résultats de Transavia en France sont temporairement affectés par la reprise des opérations d'Air France à Orly, finalisée à la fin du premier trimestre.

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

Maintenance	Deuxième Trimestre		Premier Semestre	
	2026	variation	2026	variation
Chiffre d'affaires total (m€)	1 418	2,9 %	2 807	0,7 %
<i>Dont Chiffre d'affaires externe (m€)</i>	<i>615</i>	<i>9,5 %</i>	<i>1 224</i>	<i>6,2 %</i>
Dépenses externes (m€)	-905	0,9 %	-1 823	(0,3 %)
Frais de personnel (m€)	-336	9,5 %	-663	4,6 %
Dépréciations & Amortissements (m€)	-116	12,5 %	-202	(0,7 %)
Résultat opérationnel ajusté (m€)	61	+1	120	-3
Marge opérationnelle (%)	4,3 %	0,0pt	4,3 %	-0,1pt

Au deuxième trimestre, le chiffre d'affaires externe a augmenté de 9,5%, tandis que le chiffre d'affaires total a légèrement s'est amélioré de 2,9%. La chaîne d'approvisionnement reste fortement perturbée, notamment en raison des difficultés liées aux moteurs GE90 et au contexte géopolitique, ce qui freine l'amélioration de la marge. Le résultat opérationnel ajusté et la

marge opérationnelle sont restés stable comparé à l'année précédente.

Joint-venture entre Air France-KLM et AerCap

Air France Industries KLM Engineering & Maintenance et AerCap Holdings N.V. ont annoncé la signature d'un accord en vue de la création d'une joint-venture à 50/50 dédiée à la location de

⁽¹⁾ à prix de carburant et change constants et hors ETS

moteurs LEAP, afin de répondre à la demande croissante de moteurs LEAP. Cette joint-venture fait suite au protocole d'accord annoncé lors du Salon du Bourget en 2025 et reste soumise à l'obtention des autorisations nécessaires auprès des autorités compétentes.

Elle fournira des solutions de moteurs aux clients d'AFI KLM E&M exploitant des appareils équipés de moteurs LEAP dans le monde entier et devrait acquérir, dans un premier temps, environ 40 nouveaux moteurs de rechange CFM LEAP-1A et LEAP-1B. Les livraisons sont prévues jusqu'en 2032, les quatre premiers moteurs LEAP devant être mis à disposition des clients d'AFI KLM E&M au début de l'année 2027.

1. RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITÉ SUITE

1.1.3 LA FLOTTE

Au 30 juin 2026, la flotte du groupe Air France-KLM (ci-après, sauf mention contraire, la « Flotte ») comprend 599 avions, dont 593 avions en exploitation, contre, respectivement, 596 et 586 avions au 31 décembre 2025.

La « flotte principale » se compose de tous les avions du groupe Air France-KLM, à l'exclusion des avions de la flotte régionale de HOP! et de celle de KLM Cityhopper.

Au 30 juin 2026, la « flotte principale en exploitation » comprend 501 avions (contre 493 avions au 31 décembre 2025) :

- 188 avions long-courriers (contre 189 au 31 décembre 2025),

- 6 avions cargo (également 6 au 31 décembre 2025),
- 307 avions moyen-courriers (contre 298 au 31 décembre 2025) dont 149 avions dans la flotte du groupe Transavia (contre 138 avions au 31 décembre 2025).

Au 30 juin 2026, la « flotte régionale en exploitation » comprend 92 avions (contre 93 avions au 31 décembre 2025).

Au 30 juin 2026, la Flotte comporte 226 avions de nouvelle génération, soit 38,0 % de sa flotte en service.

Age de la Flotte

Au 30 juin 2026, l'âge moyen de la Flotte en exploitation est de 11,3 ans qui se répartit comme suit :

- 13,1 ans pour la flotte long-courrier,
- 10,1 ans pour la flotte moyen-courrier,
- 23,3 ans pour la flotte cargo,
- 10,6 ans pour la flotte régionale.

A titre de comparaison, au 31 décembre 2025, l'âge moyen de la flotte en exploitation était de 11,5 ans dont 12,9 ans pour la flotte long-courrier, 10,8 ans pour la flotte moyen-courrier, 22,8 ans pour la flotte cargo et 10,5 ans pour la flotte régionale.

Propriété de la Flotte

Au 30 juin 2026 :

- 34,6 % de la Flotte totale du Groupe est détenue en pleine propriété (contre 33,9 % au 31 décembre 2025),
- 15,2 % en crédit-bail (contre 14,6 % au 31 décembre 2025),
- 50,3 % en location opérationnelle (contre 51,5 % au 31 décembre 2025).

Commandes et options

Au 30 juin 2026, le nombre d'avions en commande ferme, hors locations opérationnelles, s'élève à 190 appareils, après la livraison de 18 appareils en pleine propriété du Groupe. Le nombre d'options s'élève à 113 appareils.

auprès des constructeurs. Ces options ou droits d'acquisition complémentaires peuvent être convertis en commandes fermes selon les termes contractuels et sont donc un élément important de flexibilité dans la gestion à moyen terme de la Flotte du Groupe.

Les options (ou droits d'acquisition complémentaires) accompagnent les contrats de commandes fermes signés

Évolution du portefeuille de commandes du groupe Air France-KLM ⁽¹⁾	31 décembre 2025	Livraisons au cours de la période	Nouvelles commandes	Conversion d'options	30 juin 2026
Flotte principale	205	18	–	–	187
Flotte régionale	10	–	-7	–	3
TOTAL	215	18	-7	–	190

(1) Hors locations opérationnelles.

Évolution du portefeuille d'options du groupe Air France-KLM ⁽¹⁾	31 décembre 2025	Exercice au cours de la période	Options annulées ou expirées	Nouvelles options	30 juin 2026
Flotte principale	113	–	–	–	113
Flotte régionale	–	–	–	–	–
TOTAL	113	–	–	–	113

(1) Hors locations opérationnelles, y-compris droit d'achat. Une option peut, si elle est exercée, se transformer en une commande ferme.

Gestion de la Flotte

Air France-KLM poursuit une politique active de renouvellement et de modernisation de sa Flotte, participant ainsi à l'amélioration

de l'efficacité énergétique de sa Flotte et à la réduction de son empreinte environnementale.

Les mouvements au 1er semestre de 2026

Air France :

- réception d'un Airbus A350-900 et de cinq Airbus A220-300,
- sortie de six Airbus de la famille A320 ainsi que de deux Airbus A330.

HOP! :

- intégration d'un Embraer 190,
- sortie de deux Embraer 190 et de deux Embraer 170.

Transavia France:

- réception de sept Airbus A320neo,
- sortie d'un Boeing 737-800.

KLM :

- intégration d'un Boeing 787-10 et de quatre Airbus A321neo,
- sortie de deux Boeing 737-800 et d'un Airbus A330-200.

KLM Cityhopper :

- sortie de trois Embraer 190.

Transavia Pays-Bas :

- réception de quatre Airbus A321neo,
- sortie d'un Boeing 737-800.

Le premier semestre 2026 a été marqué par la livraison de 22 avions neufs de nouvelle génération pour l'ensemble du groupe Air France-KLM. Cette modernisation ambitieuse de flotte se poursuivra au 2ème semestre de 2026 et, pendant les années suivantes, avec la réception d'Airbus A321neo, A320neo et A220 pour renouveler la flotte moyen-courrier, d'Embraer 195-E2 pour renouveler la flotte régionale et d'Airbus A350 pour renouveler la flotte long-courrier.

1. RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITÉ SUITE

La flotte d'Air France-KLM au 30 juin 2026

	AF (incl. HOP!)	KL (incl. KLC & Martinair)	Transavia France	Transavia Pays-Bas	Total	Propriété	Crédit-bail	Location d'exploita- tion
Long-courrier	119	69	–	–	188	82	41	65
777-300	43	16	–	–	59	34	8	17
777-200	18	15	–	–	33	29	1	3
A350-900	42	–	–	–	42	3	14	25
787-10	–	15	–	–	15	1	12	2
787-9	10	13	–	–	23	5	6	12
A330-300	–	5	–	–	5	–	–	5
A330-200	6	5	–	–	11	10	–	1
Moyen-courrier	106	55	97	52	310	91	34	185
737-900	–	5	–	–	5	5	–	–
737-800	–	28	67	34	129	34	7	88
737-700	–	6	–	–	6	6	–	–
A321	8	–	–	–	8	4	–	4
A320	36	–	–	–	36	4	3	29
A319	1	–	–	–	1	1	–	–
A318	4	–	–	–	4	4	–	–
A220-300	57	–	–	–	57	22	14	21
A320neo	–	–	30	–	30	4	1	25
A321neo	–	16	–	18	34	7	9	18
Régional	36	59	–	–	95	30	16	49
Embraer 190	26	17	–	–	43	17	2	24
Embraer 175	–	17	–	–	17	3	14	–
Embraer 170	10	–	–	–	10	10	–	–
Embraer 195 E2	–	25	–	–	25	–	–	25
Cargo	2	4	–	–	6	4	–	2
747-400BCF	–	1	–	–	1	1	–	–
747-400ERF	–	3	–	–	3	3	–	–
777-F	2	–	–	–	2	–	–	2
TOTAL AF-KLM	263	187	97	52	599	207	91	301

1.1.4 FAITS MARQUANTS

26 mars 2026 - Lucie Muniesa est nommée Directrice générale adjointe, Secrétaire générale d'Air France-KLM

Air France-KLM annonce la nomination de Lucie Muniesa au poste de Directrice générale adjointe, Secrétaire générale du groupe Air France-KLM, avec effet au 1er avril 2026.

À ce titre, Lucie Muniesa siégera au comité exécutif du groupe Air France-KLM. Elle reportera directement à Benjamin Smith, Directeur général d'Air France-KLM.

En tant que Secrétaire générale, Lucie Muniesa supervisera la direction juridique, les affaires publiques et la conformité du Groupe. Elle sera chargée d'assurer la protection juridique du Groupe, de coordonner les relations institutionnelles aux niveaux national et international, et de piloter la conformité réglementaire du Groupe. Elle assurera également la gestion du secrétariat du Conseil d'administration et de ses différents comités.

Benjamin Smith, Directeur Général d'Air France-KLM, a déclaré : « Je suis très heureux d'accueillir Lucie Muniesa au sein du groupe Air France-KLM. Elle apporte une riche expérience acquise tant dans le secteur public que dans le secteur privé, où elle a su exercer au plus haut niveau dans des environnements économiques et réglementaires complexes. »

A propos de Lucie Muniesa :

Lucie Muniesa possède plus de 28 ans d'expérience dans les domaines des politiques publiques, de la finance et du droit. Tout au long de sa carrière, elle a occupé plusieurs postes de haut niveau au sein de l'administration française et de grandes institutions économiques, notamment celui de Directrice générale adjointe de l'Agence des Participations de l'État (APE) au Ministère de l'Économie et des Finances.

Elle rejoint Air France-KLM après avoir travaillé au sein du groupe Paprec, où elle occupait le poste de Directrice générale adjointe chargée du développement durable, de la conformité et des affaires institutionnelles, et siégeait au comité exécutif du Groupe.

Lucie Muniesa est diplômée de l'ENSAE Paris (administratrice de l'INSEE) et titulaire d'un DEA en économie industrielle et microéconomie de l'université Paris Panthéon-Sorbonne.

02 avril 2026 - Air France-KLM soumet une offre non contraignante pour l'acquisition d'une participation minoritaire dans le capital de TAP Air Portugal

Air France-KLM a franchi aujourd'hui une nouvelle étape dans le processus de privatisation de TAP Air Portugal ("TAP") en soumettant une offre non contraignante (NBO : Non Binding Offer).

Benjamin Smith, Directeur général du groupe Air France-KLM, a déclaré : « Nous reconnaissons la valeur de ce que TAP a construit au cours des 81 dernières années : un hub solide à Lisbonne, une marque forte et une offre unique qui fait la fierté de millions de

Portugais en leur offrant une connectivité de qualité. Nous sommes convaincus que le prochain chapitre de l'histoire de la compagnie doit s'écrire au sein d'Air France-KLM, en s'appuyant sur cet héritage pour permettre à TAP de franchir un nouveau cap. TAP s'intègre naturellement dans la stratégie multi-hubs d'Air France-KLM et notre ambition est de renforcer les opérations à Lisbonne tout en développant les liaisons au départ d'autres villes du pays, notamment Porto. Nous attendons avec intérêt les prochaines étapes du processus de privatisation. »

Grâce à sa position géographique idéale, Lisbonne deviendrait le hub unique du Groupe en Europe du Sud, offrant une connectivité étendue, notamment vers les Amériques – dont le Brésil qui est un marché clé pour TAP et Air France-KLM, ainsi que vers l'Afrique.

TAP bénéficierait de son intégration au sein d'une organisation commerciale mondiale regroupant Air France, KLM et Transavia, ainsi que de relations étroites avec Delta Air Lines et Virgin Atlantic, partenaires d'Air France-KLM au sein d'une coentreprise transatlantique. Ceci permettrait à TAP de concrétiser sa vision de s'« ouvrir au monde » (Embrace the World). Les réseaux de TAP et d'Air France-KLM étant largement complémentaires, le Portugal dans son ensemble bénéficierait d'une connectivité aérienne renforcée.

L'approche unique d'Air France-KLM en matière de consolidation repose sur la coopération dans un cadre clair, conçu pour maximiser les synergies économiques et opérationnelles. Ce modèle permettrait à TAP de tirer pleinement parti de son intégration au sein d'un groupe robuste de premier plan. Les économies d'échelle et la présence mondiale dont bénéficieraient la compagnie renforceraient sa compétitivité. Cette coopération s'étendrait à tous les domaines d'activité et inclurait un pilier dédié à la décarbonation, une priorité stratégique pour Air France-KLM.

Air France-KLM possède une solide expérience dans le développement et la valorisation de marques historiques et entend permettre à TAP de rester fidèle à son héritage portugais pour faire de son identité un atout à l'échelle mondiale. Air France-KLM souhaite ainsi renforcer la croissance durable et le développement régional de TAP, tout en préservant la connectivité de la diaspora portugaise, conformément aux exigences du gouvernement portugais.

Air France-KLM dispose également d'une riche expérience de coopération avec des actionnaires étatiques et considère de tels partenariats comme une reconnaissance de l'importance stratégique de l'aviation pour une nation.

L'offre non contraignante a été soumise à Parpública le 2 avril 2026. Elle confirme l'intérêt soutenu et continu du Groupe pour TAP.

03 juin 2026 - Disponibilité de carburant : Air France, KLM et Transavia seront en mesure de transporter tous leurs clients cet été

Pour offrir plus de flexibilité à leurs clients, les compagnies du Groupe Air France-KLM lancent dès le 3 juin 2026 une campagne

1. RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITÉ SUITE

promotionnelle inédite pour des voyages au départ de France avec des billets modifiables sans frais (1).

Les compagnies du Groupe Air France-KLM (Air France, KLM et Transavia) préparent activement le pic estival et accompagnent les clients n'ayant pas encore réservé leurs vacances.

Alors que des questions sur la disponibilité de carburant ont occupé l'espace médiatique depuis le printemps, les informations relevées à date permettent aux compagnies du Groupe de confirmer qu'elles seront en mesure d'assurer leur programme de vols cet été.

Benjamin Smith, Directeur général – Air France-KLM a déclaré : « Air France, KLM et Transavia transporteront tous leurs clients cet été. Nous suivons en permanence la disponibilité de carburant dans les escales que nous desservons et comme relevé par les gouvernements français et néerlandais ces dernières semaines, les signaux sont au vert pour le pic estival de juillet et août. Pendant cette période, nos compagnies assureront près de 2 200 vols par jour vers plus de 320 destinations à travers le monde. Nos équipes sont pleinement mobilisées pour accueillir nos clients, qui ont déjà massivement voyagé en mai à l'occasion des différents ponts en France et aux Pays-Bas ».

En parallèle de ces annonces, et pour offrir plus de flexibilité à leurs clients, Air France, KLM et Transavia lancent à compter du 3 juin 2026 (2) une campagne promotionnelle pour des voyages au départ de France, avec des billets modifiables sans frais, quel que soit le tarif sélectionné ou la cabine de voyage (Economy, Premium ou Business pour Air France et KLM). Une flexibilité inédite, proposée par l'ensemble des compagnies du Groupe. Par ailleurs, pour tous les billets réservés pendant la campagne pour des voyages long-courrier en cabine Economy sur des vols opérés par Air France, les miles Flying Blue seront doublés(3).

Une campagne similaire sera lancée par KLM et Transavia dans les prochains jours pour des voyages au départ des Pays-Bas.

Quelle que soit la date d'achat, et sans que cela ne soit lié à la campagne promotionnelle mentionnée ci-dessus, Air France, KLM et Transavia s'engagent à ne pas demander de réajustement tarifaire en cas d'augmentation des coûts du carburant pour les réservations déjà confirmées et réglées. Les clients peuvent donc réserver leurs billets en toute confiance, sans craindre de mauvaise surprise.

[1] Billets modifiables une fois. Informations et conditions sur airfrance.fr, klm.com et transavia.com

[2] Campagne Air France du 3 au 17 juin 2026, campagne Transavia France du 3 au 9 juin 2026.

[3] Voir conditions sur airfrance.fr

05 juin 2026 - Air France-KLM : principales décisions prises lors de l'Assemblée Générale du 3 juin 2026

L'Assemblée générale des actionnaires d'Air France-KLM s'est réunie le mercredi 3 juin 2026 à 14h30 à l'hôtel Hilton Paris CDG Airport, 8 rue de Rome, 93290 Tremblay-en-France. Elle a été diffusée en direct via webcast sur le site internet d'Air France-

KLM. Il est également possible de la visionner à tout moment en différé via le lien suivant : <https://voda.akamaized.net/airfrance/ag-2026-fr/>

Au cours de cette Assemblée générale mixte, où plus de 6367 actionnaires étaient présents ou représentés, l'ensemble des résolutions proposées ont été adoptées. Outre l'approbation des comptes de l'exercice clos le 31 décembre 2025 et l'affectation du résultat, l'Assemblée Générale a notamment pris les décisions suivantes :

Nominations/renouvellements :

Mme Florence Parly, Présidente du Conseil d'administration d'Air France-KLM, a été renouvelée en qualité d'administratrice pour une durée de quatre ans (résolution n°5) ;

M. Michel Delli-Zotti a été renouvelé en qualité d'administrateur représentant les salariés actionnaires (catégorie des pilotes de ligne et anciens pilotes de ligne actionnaires) pour une durée de quatre ans (résolution n°6) ;

M. Nicolas Foretz a été renouvelé en qualité d'administrateur représentant les salariés actionnaires (catégorie des salariés et anciens salariés personnel au sol et personnel navigant commercial actionnaires) pour une durée de quatre ans (résolution n°7) ;

Constatation de l'expiration du mandat du cabinet KPMG SA en qualité de Commissaire aux comptes en charge de la certification des comptes et nomination du cabinet Deloitte & Associés en qualité de Commissaire aux comptes en charge de la certification des comptes (résolution n°8) ;

Constatation de l'expiration du mandat du cabinet KPMG SA en qualité de Commissaire aux comptes en charge de la certification des informations en matière de durabilité et nomination du cabinet Deloitte & Associés en qualité de Commissaire aux comptes en charge de la certification des informations en matière de durabilité (résolution n°9) ;

Approbation d'une convention et engagement réglementé relatif à la conclusion d'un avenant à l'accord de coopération commerciale entre Air France-KLM, Air France, KLM, Delta Air Lines Inc. et Virgin Atlantic Airways Ltd (résolution 4) ;

Rémunération :

Approbation des informations sur la rémunération 2025 de chacun des mandataires sociaux requises par l'article L.22-10-9 I du Code de commerce (résolution n°10) ;

Approbation des éléments de rémunération versés ou attribués au cours de l'exercice 2025 à Mme Anne-Marie Couderc, en qualité de Présidente du Conseil d'administration jusqu'au 4 juin 2025, à Mme Florence Parly en qualité de Présidente du Conseil d'administration à compter du 4 juin 2025, et au Directeur général (résolutions n°11, 12 et 13) ;

Approbation des politiques de rémunération 2026 des mandataires sociaux non dirigeants, de la Présidente du Conseil d'administration et du Directeur général (résolutions n°14 à 16).

Autorisations/délégations financières :

Autorisation donnée au Conseil d'administration, avec faculté de subdélégation, de mettre en œuvre le programme de rachat d'actions dans les limites et conditions fixées dans la résolution y afférant (résolution n°17) ;

Adoption des délégations autorisant des augmentations de capital réservées aux salariés du Groupe dans la limite de 3% du capital social (résolutions n°18 et 19) ;

Autorisation donnée au Conseil d'administration de réduire le capital par annulation des actions auto-détenues (résolution n°20).

Modification statutaire :

Ratification de la modification statutaire du paragraphe 4 de l'article 30 relatif aux Assemblées générales, à l'effet de le mettre en conformité avec les nouvelles dispositions réglementaires (résolution 21) ;

Le résultat détaillé des votes ainsi que l'ensemble des documents relatifs à l'Assemblée générale sont disponibles sur le site internet de la Société (<https://www.airfranceklm.com/fr/finance/actionnaires/assemblee-generale>).

17 juin 2026 - Air France-KLM annonce la signature d'une nouvelle ligne de crédit multi-usages de 1 milliard d'euros avec un syndicat de 12 banques internationales

Air France-KLM a signé une nouvelle ligne de crédit multi-usages (Multi-purpose facility) d'un montant de 1 milliard d'euros avec un syndicat de 12 banques internationales. Cette ligne, qui peut être tirée et remboursée à l'entière discrétion de l'émetteur, a une maturité initiale en juin 2028 et comprend une option d'extension d'un an à la discrétion des prêteurs, pouvant porter l'échéance à juin 2029.

Cette ligne a pour objet de refinancer des instruments financiers existants, y compris des instruments liés à l'activité de fusions-acquisitions du Groupe (sous réserve des conditions de réalisation applicables), susceptibles de se matérialiser à partir du second semestre 2026.

Cette opération renforce encore la flexibilité financière d'Air France-KLM et complète les ressources de liquidité existantes du Groupe ainsi que la diversification de sa structure de financement.

Le Groupe poursuivra sa stratégie de financement au moyen d'émissions obligataires afin de couvrir ses remboursements annuels de dette et d'instruments hybrides, avec pour objectif de réduire son stock d'instruments hybrides et de simplifier son bilan. En combinant cette ligne multi-usages avec des émissions obligataires, le Groupe peut diversifier ses sources de financement, tout en optimisant le calendrier et le coût des différentes opérations en fonction des fenêtres de marché les plus favorables.

Cette ligne bénéficie de conditions attractives, reflétant la confiance des partenaires bancaires du Groupe dans le profil de crédit actuel d'Air France-KLM et dans sa trajectoire financière.

Cette nouvelle ligne de crédit n'aura pas d'impact sur la dette brute du Groupe ni sur le ratio Dette nette / EBITDA courant, qui s'établissait à 1,5x à fin mars, conformément à l'ambition du Groupe de maintenir un levier compris entre 1,5x et 2,0x.

Natixis et Société Générale ont agi en qualité de coordinateurs globaux, Natixis assurant également le rôle d'agent de la documentation. ABN AMRO Bank N.V, Banco Santander S.A, BNP Paribas, Commerzbank Aktiengesellschaft, Crédit Agricole Corporate and Investment Bank, Crédit Industriel et Commercial, HSBC Continental Europe, Industrial and Commercial Bank of China Europe S.A Paris Branch, ING Bank N.V, La Banque Postale, Natixis et Société Générale ont agi en qualité de MLA et de teneurs de livre pour cette ligne.

25 juin 2026 - Air France-KLM annonce le succès de son émission obligataire senior de 500 millions d'euros dans le cadre de son programme EMTN

Dans le cadre de son programme EMTN (Euro Medium Term Notes), Air France-KLM a placé aujourd'hui avec succès 500 millions d'euros d'obligations seniors non garanties (senior unsecured), d'une maturité de 5 ans, assorties d'un coupon fixe annuel de 4.250% (pour un rendement à maturité de 4.318%).

Le produit de l'émission sera affecté aux besoins généraux du Groupe. Cette opération de refinancement contribue à l'optimisation du bilan d'Air France-KLM, en simplifiant sa structure de capital, en réduisant ses coûts de financement et en augmentant la proportion de dette senior au sein de cette structure.

Le succès de cette opération reflète, une fois de plus, la qualité de crédit d'Air France-KLM et la confiance des investisseurs dans son modèle économique et son orientation stratégique.

La dette à long terme du Groupe est notée BB+ par Standard & Poor's et BBB- par Fitch Ratings.

BNP Paribas, Citi et Crédit Agricole CIB ont agi en qualité de coordinateurs globaux aux côtés de Deutsche Bank, Goldman Sachs, ICBC, Santander et SMBC, intervenus en tant que chefs de file associés et teneurs de livre.

1.1.5 PERSPECTIVES ET ÉVÈNEMENTS POST CLÔTURE

Perspectives

Perspectives 2026 révisées en termes de capacité, et inchangées en termes de coût unitaire

Pour 2026, le Groupe conserve une approche agile et prévoit :

- Une capacité en hausse de +2 % à +3 % par rapport à 2025 (précédemment +2 % à +4%)
- Une augmentation du coût unitaire¹ comprise entre 0 % et +2 %, dont +0,5% lié à la premiumisation (inchangé).
- Des dépenses d'investissements nettes inférieures à 3 milliards d'euros (inchangé)
- Un levier d'endettement compris entre 1,5x et 2,0x (inchangé).

La facture carburant attendue devrait atteindre 8,9 milliards de dollars US² sur l'exercice 2026, contre une estimation de 9,3 milliards de dollars US au trimestre précédent. Cette nouvelle estimation reflète une hausse de 2,0 milliards de dollars US par rapport à 2025.

Information comptable

Le Groupe a appliqué par anticipation la norme IFRS 18. En conséquence, les données de l'exercice précédent ont été retraitées afin d'être présentées de manière comparable à celles de l'exercice en cours conformément à IFRS 18

Événements post clôture

07 juillet 2026 - Flying Blue récompensé aux Freddie Awards 2026 avec quatre distinctions majeures

Après avoir été nommé Meilleur Programme de Fidélité au monde pour la deuxième année consécutive par Point.me, Flying Blue, le programme de fidélité du groupe Air France-KLM s'est à nouveau distingué lors de la remise des prix des Freddie Awards 2026, référence mondiale dans le secteur de la fidélisation des voyageurs. Flying Blue a ainsi remporté quatre prix majeurs, dont celui de programme de l'année pour la zone Europe/Afrique.

Chaque année, les Freddie Awards récompensent les meilleurs programmes de fidélité des compagnies aériennes et des chaînes hôtelières à travers le monde.

Pour la région Europe/Afrique, Flying Blue s'est ainsi illustré en décrochant la première et seconde place dans les catégories suivantes :

- Programme de l'année (Program of the Year)
- Meilleur programme Elite (Best Elite Program)

- Meilleure possibilité d'utilisation des Miles (Best Redemption Ability)
- Meilleur service client (Best Customer Service)
- Médaille d'argent pour la campagne « Turning Miles into Memories for 20 years » (Best Promotion)

Cette reconnaissance revêt une importance toute particulière, puisqu'elle émane directement des voyageurs eux-mêmes. En 2026, plus de 4,2 millions de voyageurs fréquents ont participé au vote des Freddie Awards, un chiffre record qui témoigne à la fois de la légitimité et de la portée internationale de ces distinctions.

Dans un marché particulièrement concurrentiel, cette consécration confirme la position de Flying Blue comme une référence européenne en matière de programme de fidélité aérien et salue aussi l'engagement du groupe Air France-KLM à placer l'innovation et l'expérience client au cœur de sa stratégie de fidélisation.

Cette dynamique se reflète notamment dans les initiatives récemment lancées pour ancrer durablement Flying Blue dans le quotidien de ses membres. Parmi elles, le nouveau dispositif proposé dans le cadre du partenariat avec Apple permet désormais aux membres Flying Blue de cumuler des Miles lors de l'achat de certains appareils Apple, puis de les utiliser pour de futurs achats ou expériences. Au total, plus de 100 partenaires commerciaux avec des acteurs de premier plan comme Uber, Booking ou encore SNCF sont désormais actifs, traduisant le dynamisme du programme.

À propos de Flying Blue :

Flying Blue, le programme de fidélité du groupe Air France-KLM, accompagne plus de 35 millions de membres dans leurs voyages et leur quotidien. Grâce à un réseau de plus de 40 compagnies aériennes partenaires et 100 partenaires commerciaux, il ouvre l'accès à plus de 1 000 destinations à travers le monde. Les membres peuvent cumuler et utiliser leurs Miles aussi bien lors de leurs déplacements que dans la vie de tous les jours, à travers des fonctionnalités pensées pour répondre à leurs besoins : mise en commun familiale des Miles, Promo Rewards mensuelles, possibilité de gagner des Miles ou de contribuer à l'achat de carburant d'aviation durable, ainsi qu'un système de statut basé sur les Experience Points, et non uniquement sur les dépenses. Élu meilleur programme de fidélité au monde par Point.me pendant deux années consécutives, Flying Blue se distingue par une approche centrée sur ce que les membres attendent vraiment : plus de flexibilité, une portée étendue et des récompenses réellement attractives.

09 juillet 2026 - Bilan semestriel et résiliation du contrat de liquidité signé entre Air France-KLM et Rothschild Martin Maurel

Air France-KLM (Euronext Paris : FR001400J770 AF.PA) annonce avoir mis fin au contrat de liquidité conclu le 31 juillet 2025 avec Rothschild Martin Maurel. La résiliation a pris effet le 30 juin 2026 après bourse.

⁽¹⁾ à prix de carburant et change constants et hors ETS

⁽²⁾ Sur la base des instruments de couverture en vigueur et de la courbe à terme au 27 Juillet, sous réserve de modifications liées aux incertitudes géopolitiques.

Il est rappelé que lors de sa mise en œuvre au 1er août 2025, les moyens suivants figuraient au compte de liquidité :

- 0 Titre
- 10 000 000 €

À la date de résiliation de ce contrat, à la date du 30 juin 2026, les moyens suivants figuraient au compte de liquidité :

- 0 Titre
- 10 009 392 €

Au titre du contrat de liquidité confié par la société Air France-KLM à Rothschild Martin Maurel, Sur la période du 1er janvier 2026 au 30 juin 2026, il a été négocié un total de :

	Nombre de transactions effectuées	Nombre de titres échangés	Montant en € des transactions
Achat	3 024	650 575	7 532 191,78
Vente	3 221	650 575	7 494 963,15

Il est rappelé que les moyens suivants figuraient au compte de liquidité au 31 décembre 2025 :

- 0 Titre
- 9 942 376 €

29 juillet 2026 - Air France-KLM soumet une offre engageante (Binding Offer) en vue de l'acquisition d'une participation pouvant atteindre 49,9% du capital de TAP Air Portugal

Air France-KLM annonce aujourd'hui avoir remis à Parpública une offre engageante (binding offer) en vue de l'acquisition d'une participation comprise entre 44,9 % et 49,9 % du capital de TAP Air Portugal, marquant une étape clé dans le processus de privatisation de la compagnie.

L'offre du Groupe s'appuie sur un plan stratégique couvrant l'ensemble des activités de TAP — transport de passagers, fret, programme de fidélité et maintenance aéronautique (MRO) — afin de soutenir la mise en œuvre de la stratégie de TAP et de contribuer au développement du secteur aérien portugais.

Dans le cadre de ce plan stratégique, Air France-KLM entend notamment développer les activités de maintenance aéronautique (MRO) au Portugal aux côtés de TAP Maintenance & Engineering, son partenaire depuis plus de 20 ans. Cette initiative favoriserait le développement technologique, créerait des emplois hautement qualifiés au Portugal et soutiendrait les ambitions économiques du pays.

Delta Air Lines, partenaire d'Air France-KLM au sein de la joint-venture transatlantique, soutient et est aligné avec cette offre, et partage l'ambition de renforcer encore la connectivité du Portugal, en particulier de et vers l'Atlantique Nord.

Air France-KLM annonce aujourd'hui avoir remis à Parpública une offre engageante (binding offer) en vue de l'acquisition d'une participation comprise entre 44,9 % et 49,9 % du capital de TAP Air Portugal, marquant une étape clé dans le processus de privatisation de la compagnie. Cette offre s'appuie sur un plan

stratégique global, destiné à accompagner le développement de TAP, assorti de projections détaillées en matière de création d'emplois et de valeur pour l'ensemble du Portugal.

Delta Air Lines, partenaire de joint-venture et actionnaire d'Air France-KLM, soutient et est aligné avec cette offre. Celle-ci reflète une ambition partagée en cas d'entrée de TAP dans le Groupe Air France-KLM : renforcer encore la connectivité internationale du Portugal, notamment sur l'Atlantique Nord.

Benjamin Smith, Directeur général du groupe Air France-KLM, a déclaré :

« Depuis trois ans, nos équipes travaillent en étroite collaboration avec les parties prenantes portugaises pour élaborer la meilleure proposition possible pour TAP. Ce que nous soumettons aujourd'hui ne se résume pas à une offre financière pour une compagnie aérienne. C'est un projet stratégique ambitieux, de long terme pour TAP et pour le Portugal dans son ensemble. C'est aussi une vision de l'avenir de cette compagnie nationale emblématique, qui s'appuie sur l'héritage exceptionnel construit par les équipes de TAP depuis 81 ans. Nous sommes également heureux de pouvoir compter sur le soutien et l'alignement de notre partenaire de longue date, Delta Air Lines. Notre ambition est d'accompagner la croissance de TAP sur le long terme, non seulement à Lisbonne, mais aussi à Porto et dans d'autres villes du Portugal, au sein d'un groupe international solide, déterminé à créer de la valeur dans chacun des pays où ses compagnies sont implantées. À travers cette offre, Air France-KLM réaffirme son ambition de contribuer à l'émergence d'un champion européen du transport aérien de dimension mondiale, au service de la souveraineté européenne. »

Ed Bastian, Directeur général de Delta Air Lines, a déclaré :

« Delta soutient le projet d'investissement dans TAP de notre partenaire de joint-venture Air France-KLM. Ce projet permettrait d'élargir l'offre de voyage transatlantique et de renforcer le positionnement du Portugal comme destination de premier plan, aussi bien pour les déplacements professionnels que pour les voyages de loisirs. Nous nous réjouissons de voir Air France-KLM et TAP poursuivre leur développement de part et d'autre de l'Atlantique dans les années à venir, en offrant aux voyageurs davantage de choix, une meilleure connectivité et un réseau renforcé.»

Une stratégie de long terme pour renforcer TAP et la connectivité du Portugal

Si son offre était retenue, Air France-KLM ferait de Lisbonne son hub unique en Europe du Sud, renforçant ainsi le réseau mondial du Groupe et sa connectivité vers des marchés clés, en particulier les Amériques et l'Afrique. La position de premier plan de TAP sur les liaisons stratégiques vers le Brésil viendrait renforcer de manière significative le portefeuille de destinations d'Air France-KLM, elles-mêmes connectées à un vaste réseau domestique au Brésil grâce à un partenariat de longue date entre le Groupe et la compagnie brésilienne GOL.

Si TAP venait à rejoindre Air France-KLM, la compagnie intégrerait le réseau commercial mondial du Groupe, aux côtés d'Air France, KLM et Transavia. Dès la désignation d'Air France-KLM comme investisseur retenu dans le cadre de la privatisation

1. RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITÉ SUITE

de TAP, Delta engagerait des discussions avec TAP en vue de conclure un accord commercial stratégique, incluant notamment des accords de partage de codes ainsi que des avantages réciproques liés aux programmes de fidélité. Delta partagerait également ses meilleures pratiques afin d'optimiser l'expérience proposée aux clients communs. Ce renforcement du partenariat commercial se traduirait par des bénéfices concrets pour les passagers, avec davantage de choix, une meilleure connectivité et un réseau transatlantique renforcé.

L'approche d'Air France-KLM en matière de consolidation repose sur une logique de coopération, dans un cadre clair visant à maximiser les synergies économiques et opérationnelles, au bénéfice de toutes les parties, avec une attention soutenue au dialogue social. TAP tirerait pleinement parti d'une intégration fluide au sein d'un groupe plus vaste et robuste, bénéficiant d'économies d'échelle et d'une présence mondiale, permettant de renforcer durablement sa position concurrentielle. Cette coopération couvrirait l'ensemble des activités et accorderait également une place centrale à la décarbonation, priorité stratégique pour Air France-KLM comme pour TAP.

Soutenir le développement des activités de maintenance aéronautique au Portugal aux côtés de TAP Maintenance & Engineering

Dans le cadre de l'offre engageante soumise aujourd'hui, Air France-KLM a présenté son projet visant à développer de nouvelles activités de maintenance aéronautique (MRO) au Portugal, en complément du développement continu de ses propres activités en France et aux Pays-Bas. Ce projet serait mis en œuvre en étroite coopération entre les divisions MRO d'Air France-KLM et de TAP, partenaires historiques depuis plus de 20 ans.

La feuille de route envisagée inclurait l'ouverture de nouveaux sites de maintenance dans des zones stratégiques au Portugal, dédiées à la maintenance des avions et moteurs de dernière génération, un domaine d'expertise clé pour les deux partenaires. Ces investissements permettraient de créer des emplois hautement qualifiés, au bénéfice de l'économie portugaise.

TAP accéderait également à de nouvelles opportunités commerciales ainsi qu'aux technologies innovantes du groupe Air France-KLM, notamment dans les domaines du digital et de l'intégration de l'intelligence artificielle appliquée au MRO.

Air France Industries KLM Engineering & Maintenance figure parmi les principaux acteurs mondiaux du MRO, avec plus de 3 000 appareils entretenus pour le compte de plus de 200 clients à travers le monde. Le Groupe investit en continu dans les capacités de nouvelle génération afin de renforcer sa position sur ce marché en forte croissance.

Préserver et renforcer les actifs stratégiques de TAP

L'offre d'Air France-KLM répond pleinement aux exigences définies par le gouvernement portugais. Elle vise à maximiser les synergies dans l'ensemble des activités, tout en préservant et en valorisant les actifs stratégiques de TAP, notamment son équipe dirigeante, sa marque, son réseau et son siège social au Portugal, ainsi que son hub de Lisbonne.

Dans le cadre du processus de privatisation, des représentants d'Air France-KLM, y compris des membres de la direction générale, ont rencontré les principales parties prenantes au Portugal afin de mieux comprendre leurs attentes et leurs priorités. Fort de son expérience aux côtés d'actionnaires publics, le Groupe considère la connectivité aérienne comme un enjeu vital et stratégique pour un pays, à même de soutenir son développement économique et son rayonnement international.

L'offre engageante a été déposée auprès de Parpública le 29 juillet 2026. Elle confirme l'intérêt constant et résolu du Groupe pour TAP Air Portugal.

1.1.6 FACTEURS DE RISQUE

Les facteurs de risques auxquels est exposé le groupe Air France-KLM sont décrits dans le Document d'Enregistrement Universel 2025 déposé le 24 mars 2026 sous le numéro D.26-0138 auprès de l'AMF (Chapitre 3 "Facteurs de risque"). A l'exception de ce qui suit, la nature de ces risques n'a pas connu d'évolution significative au cours du premier semestre de l'exercice 2026 :

3.1.1.3 Risques liés à la volatilité des prix du carburant et à la disponibilité de l'approvisionnement

Description du risque

La facture de carburant est l'un des postes de coûts les plus importants pour les compagnies aériennes, ce qui fait de la volatilité des prix du pétrole un risque important pour le secteur du transport aérien :

- une forte hausse du prix du pétrole peut avoir un impact négatif considérable sur la rentabilité des compagnies aériennes, notamment si l'environnement économique ne leur permet pas d'ajuster leurs stratégies de tarification ;
- de même, une forte baisse du prix du carburant est généralement favorable à la rentabilité des compagnies aériennes. Toutefois, la manière dont les compagnies aériennes répercutent une forte baisse du prix du carburant sur leurs tarifs est un facteur d'incertitude considérable ;
- Le raffinage du Kérosène est concentré dans seulement quelques régions au niveau mondial, ce qui pourrait entraîner des perturbations d'approvisionnement affectant les hubs et escales d'Air France-KLM

L'adoption de carburants d'aviation durable ("SAF") est une des solutions dans la feuille de route pour la décarbonation du secteur aérien et les mandats de SAF sont progressivement introduits à travers l'Europe. La disponibilité de SAF deviendra un enjeu crucial dans les années à venir puisqu'il aura une incidence sur la capacité à réduire les émissions de carbone et d'assurer les objectifs de durabilité.

Pour plus d'information sur les politiques, actions, cibles et les indicateurs de performance liés à l'énergie, veuillez-vous référer à la section 4.2.1 « Changement climatique (ESRS E1) ».

Impact

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, la facture de carburant s'est élevée à (6 180) millions d'euros, soit une baisse de (8,3 %) par rapport à l'exercice précédent et qui s'explique par la baisse du prix du carburant sur l'année 2025 par rapport à l'année 2024 et ce malgré la croissance du trafic constatée sur 2025.

Le groupe Air France-KLM a couvert son exposition au risque lié au prix du carburant. Au 3 juillet 2026, l'exposition du groupe Air France-KLM au prix du carburant pour l'année 2026 s'élève à 8 294 millions de dollars américains (après couverture), sur la base des prix des contrats à terme au 3 juillet 2026 (79,7 dollars américains le baril pour l'ensemble de l'année 2026).

La section 3.1.1.3 Risques liés aux variations des prix du pétrole et du carburant a été modifiée comme suit :

Sur la base de la courbe des prix des contrats à terme au 3 juillet 2026 :

- une augmentation de 10 dollars américains sur le baril en 2026 donnerait un prix moyen de 84,6 dollars américains le baril et conduirait à une augmentation de 205 millions de dollars américains de la facture de carburant après couverture, soit une facture de carburant totale de 8.528 millions de dollars américains pour le groupe Air France-KLM en 2026 ;
- symétriquement, une baisse de 10 dollars américains sur le baril sur 2026 donnerait un prix moyen de 75,9 dollars américains le baril et conduirait à une réduction de 223 millions de dollars américains de la facture de carburant après couverture, soit une charge totale de 8.100 millions de dollars américains en 2026.

Une insuffisance de production et de distribution de SAF à grande échelle entre 2026 et 2030 ainsi que la concurrence exercée par d'autres secteurs eux-mêmes en transition énergétique peuvent entraîner des coûts plus élevés. De plus, une pénurie de SAF peut nuire à la réputation d'une compagnie aérienne, compromettre la confiance de ses clients en son engagement envers la durabilité et menacer la réalisation de ses ambitions de durabilité. La disponibilité en SAF est donc essentielle pour soutenir la croissance du secteur aérien, tout en réduisant son impact environnemental.

Plan d'atténuation

Dans la mesure du possible, le Groupe cherche à se prémunir contre toute nouvelle hausse du prix du pétrole, tout en restant protégé contre les risques baissiers, et adapte ses tarifs lorsque cela s'avère nécessaire pour réduire l'impact de la hausse du prix du carburant.

Au-delà des ajustements tarifaires et des efforts permanents de réduction de la consommation de carburant, le Groupe a mis en place une politique de couverture systématique du risque du prix du carburant, définie par le Comité de gestion des risques (le « Risk Management Committee » ou « RMC ») et présentée au Comité d'audit et au Conseil d'administration du Groupe.

La stratégie de couverture définit :

- la durée des couvertures ;
- les objectifs de ratios de couverture à atteindre pour les trimestres à venir ; et
- les instruments financiers (swaps, contrats à terme ou à base d'options) éligibles à la couverture selon les normes comptables en vigueur.

Au titre de l'application de la norme IFRS 9, la couverture par composants est mise en œuvre depuis le 1^{er} janvier 2018. Les achats de carburant du Groupe étant fortement corrélés à l'indice *Jet Kerosene Cargoes CIF NWE*, des composants spécifiques à ce risque carburant sont utilisés (Brent ICE, Gasoil ICE, Jet CIF NWE) pour aligner plus efficacement la comptabilisation de la couverture du prix de carburant et la politique de gestion des risques du Groupe. Dans le cadre d'une approche dynamique du contrôle des risques, le Groupe suit les indicateurs suivants :

- perte maximale : plafonner la perte maximale potentielle ;
- gain maximal : valeur du portefeuille entraînant sa restructuration ; et
- valeur à risque : la mesure et le suivi de la valeur du portefeuille dans les situations de risque extrême. Le niveau de cet indicateur est calculé et analysé régulièrement et peut également déclencher une restructuration du portefeuille.

Afin de mieux couvrir le risque lié au découplage entre les indices reflétant le prix du pétrole brut (Brent ICE) et les indices reflétant le prix des produits raffinés (Gasoil ICE et Jet CIF NWE), le groupe Air France-KLM intègre des instruments de couverture sur les *crack spreads*.

La politique de couverture du prix du carburant, qui prévalait depuis le premier trimestre 2024, a été actualisée fin 2025 et est entrée en vigueur au premier trimestre 2026. La stratégie de couverture, jusqu'alors sur 18 mois glissants, a été allongée pour atteindre 24 mois. Le portefeuille de couverture représente désormais 87 % de la consommation annuelle de carburant contre 68% précédemment. Cette extension de la maturité du portefeuille de couverture permettra au groupe Air France-KLM d'avoir une meilleure visibilité sur l'évolution de sa facture de carburant.

Air France-KLM a pleinement bénéficié de cette décision d'ajuster sa stratégie de couverture et est entrée dans la crise au Moyen-Orient avec un portefeuille de couverture solide.

Le Risk Management Committee a néanmoins décidé, au cours du mois de mars, de suspendre la mise en œuvre de la stratégie de couverture du Groupe, en raison de l'incertitude significative entourant l'issue du conflit et ses conséquences sur les prix futurs du jet fuel.

À la fin du mois de juin, à la suite d'un apaisement des tensions et d'une baisse des prix du jet fuel, le Risk Management Committee a décidé de reprendre partiellement la mise en œuvre de la stratégie de couverture ; le Comité continue de suivre la situation de près, s'étant réuni deux fois par mois depuis le début du conflit.

Le portefeuille de couverture d'Air France-KLM, au 3 juillet, était le suivant :

(en millions de dollars US)	2026	2027	2028
Dépense brute avant couverture	9465	7870	7659
Pourcentage de couverture	0.67	0.40	0.05
Gain/(perte) sur couverture	1171	207	5
Dépense nette après couverture	8294	7663	7654

En outre : le Groupe assure un suivi continu de la disponibilité du carburant dans les hubs et escales critiques, tout en renforçant la coordination avec les principaux fournisseurs de carburant et les exploitants aéroportuaires afin d'anticiper et de gérer de manière proactive les risques potentiels de rupture d'approvisionnement.

Pour faire face au risque de difficultés d'approvisionnement en SAF, Air France-KLM a initié très en amont une collaboration avec des fournisseurs potentiels et a conclu un premier contrat (non lié à un vol d'essai) en 2015.

Le Groupe gère un portefeuille de consortiums, de projets et d'initiatives, y compris des accords d'achat à long terme assortis de diverses options afin de garantir les volumes de SAF qui seront nécessaires à la réalisation de son ambition pour 2030.

Air France-KLM travaille avec les gouvernements et les organisations industrielles pour accroître la disponibilité et la stabilité de la chaîne d'approvisionnement en SAF.

Enfin, le Groupe soutient le développement de normes et de processus de certification sectoriels pour le SAF, afin d'accroître la confiance et favoriser l'émergence de cette nouvelle industrie. Pour s'assurer que les projets SAF sélectionnés en direct aient un impact environnemental minimal, Air France-KLM vérifie, avec toutes les diligences nécessaires, la durabilité des sources de SAF et ne sélectionne que des SAF certifiés RSB ou ISCC.

1.1.7 PARTIES LIÉS

Les informations concernant les parties liées font l'objet de la Note 31 aux comptes consolidés.

1.2 GOUVERNEMENT D'ENTREPRISE

1.2.1 CONSEIL D'ADMINISTRATION

Composition du Conseil d'administration au 30 juin 2026

- Au 30 juin 2026, le Conseil d'administration comprend dix-neuf membres dont :
- seize administrateurs nommés par l'Assemblée générale¹,
 - un représentant de l'État français nommé par arrêté ministériel² et
 - deux représentants des salariés dont un nommé par le Comité de Groupe Français et l'autre par le Comité d'entreprise européen³.

Au cours du premier semestre 2026, la composition du Conseil d'administration a évolué comme suit :

Départ	Nomination	Renouvellement
Céline Fornaro ⁽¹⁾ 29 mai 2026	Arthur Faust ⁽²⁾ 29 mai 2026	Florence Parly ⁽³⁾ 3 juin 2026
		Michel Delli-Zotti ⁽⁴⁾ 3 juin 2026
		Nicolas Foretz ⁽⁵⁾ 3 juin 2026

⁽¹⁾ Le mandat d'administratrice de Mme Céline Fornaro a pris fin le 29 mai 2026.

⁽²⁾ M. Arthur Faust a été nommé en qualité d'administrateur représentant l'Etat français, par arrêté ministériel du 29 mai 2026, en remplacement de Mme Céline Fornaro.

⁽³⁾ Le mandat d'administratrice de Mme Florence Parly a été renouvelé par l'Assemblée générale d'Air France-KLM du 3 juin 2026 pour une durée de quatre ans. Le Conseil d'administration, lors de sa réunion du 5 novembre 2025, avait décidé de confirmer Mme Florence Parly dans ses fonctions de Présidente du Conseil d'administration pour la durée de son mandat sous réserve de l'approbation de son renouvellement par l'Assemblée générale.

⁽⁴⁾ Le mandat de M. Michel Delli-Zotti, administrateur représentant les salariés actionnaires (catégorie des pilotes de ligne et anciens pilotes de ligne actionnaires), a été renouvelé par l'Assemblée générale du 3 juin 2026 pour une durée de quatre ans.

⁽⁵⁾ Le mandat de M. Nicolas Foretz, administrateur représentant les salariés actionnaires (catégorie des salariés et anciens salariés personnel au sol et personnel navigant commercial), a été renouvelé par l'Assemblée générale du 3 juin 2026 pour une durée de quatre ans.

⁽¹⁾ Dont deux administrateurs nommés sur proposition de l'Etat français, un administrateur nommé sur proposition de l'Etat néerlandais, la société Delta Air Lines (représentée par M. Alain Bellemare), un administrateur nommé sur proposition de China Eastern Airlines et deux administrateurs représentant les salariés actionnaires.

⁽²⁾ Conformément à l'article 4 de l'ordonnance n°2014-948 du 20 août 2014 relative à la gouvernance et aux opérations sur le capital des sociétés à participation publique.

⁽³⁾ En application des dispositions des articles L. 22-10-7 et L. 225-27-1 du Code de commerce et de l'article 17-3 des statuts.

Composition du Conseil d'administration au 30 juin 2026

Administrateurs	Informations personnelles			Expérience		Position au sein du Conseil			Participation à des Comités			
	Genre	Nationalité	Âge	Nombre d'actions détenues	Nombre de mandat dans des sociétés cotées	Date d'entrée	Date d'échéance du mandat	Ancienneté au Conseil	Comité d'audit	Comité de rémunération	Comité de nomination et de gouvernance	Comité de développement durable et de conformité
ADMINISTRATEURS ÉLUS PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE												
◉ Florence Parly	Femme	Française	63	110	2	07/12/2023	AG 2030	2 ans			Présidente	
Benjamin Smith	Homme	Canadien	54	174 086	1	05/12/2018	AG 2027	7 ans				
◉ Gwenaëlle Huet	Femme	Française	46	350	2	26/05/2021	AG 2027	5 ans	▴	▴		
◉ Leni M.T. Boeren	Femme	Néerlandaise	62	1 600	1	16/05/2017	AG 2029	9 ans	▴			▴
◉ Isabelle Guichot	Femme	Française	61	100	2	04/06/2025	AG 2029	1 an	Présidente	▴		
Delta Air Lines (représentée par Alain Belemarre)	N/A	Américaine	N/A	7 340 118	2	03/10/2017	AG 2029	8 ans		▴		
Wiebe Draijer	Homme	Néerlandais	60	110	2	05/06/2024	AG 2028	2 ans				▴
Dirk Jan Van Den Berg	Homme	Néerlandais	72	400	1	26/05/2020	AG 2028	6 ans				▴
◉ Anne-Marie Idrac	Femme	Française	74	100	1	02/11/2017	AG 2027	8 ans				Présidente
◉ Véronique Penchienati-Bosetta	Femme	Française	59	500	2	04/06/2025	AG 2029	1 an				▴
Qingchao Wan	Homme	Chinois	53	110	2	04/06/2025	AG 2029	1 an				
◉ Alexander R. Wynaendts	Homme	Néerlandais	65	100	3	19/05/2016	AG 2028	10 ans		Président	▴	
ADMINISTRATEURS ÉLUS PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE SUR PROPOSITION DE L'ÉTAT												
Yann Leriche	Homme	Française	53	N/A	2	07/06/2023	AG 2027	3 ans				
Pascal Bouchiat	Homme	Française	66	N/A	2	03/10/2022	AG 2027	3 ans				▴
ADMINISTRATEURS ÉLUS PAR L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE REPRÉSENTANTS DES SALARIÉS ACTIONNAIRES												
Nicolas Foretz	Homme	Française	47	319	1	27/07/2023	AG 2030	3 ans	▴			
Michel Delli-Zotti	Homme	Française	62	777	1	5/24/2022	AG 2030	4 ans	▴			
ADMINISTRATEUR REPRÉSENTANT DE L'ÉTAT NOMMÉ PAR ARRÊTÉ MINISTÉRIEL												
Arthur Faust	Homme	Française	34	N/A	2	29/05/2026	N/A	1 mois	▴	▴	▴	
ADMINISTRATEUR REPRÉSENTANT LES SALARIÉS NOMMÉ PAR LE COMITÉ DE GROUPE FRANÇAIS												
Pierre Lichon	Homme	Française	63	N/A	1	04/06/2025	AG 2027	1 an				▴
ADMINISTRATEUR REPRÉSENTANT LES SALARIÉS NOMMÉ PAR LE COMITÉ D'ENTREPRISE EUROPÉEN												
Terence Tilgenkamp	Homme	Néerlandais	43	N/A	1	03/12/2021	AG 2027	4 ans		▴		

◉ Administrateurs indépendants

1.2.2 COMITÉ EXÉCUTIF GROUPE

Présidé par le Directeur général d'Air France-KLM, le Comité exécutif du Groupe est composé de douze (12) membres et d'un secrétaire du Comité exécutif.

Membres au 30 juin 2026

Benjamin Smith

Directeur général, Air France-KLM

Steven Zaat

Directeur Financier, Air France-KLM

Marjan Rintel

Directrice générale et Présidente du Directoire, KLM

Anne Rigail

Directrice générale, Air France

Oltion Carkaxhija

Directeur général adjoint Opérations, Air France-KLM

Adriaan den Heijer

Directeur général adjoint Commercial, Air France-KLM

Pierre-Olivier Bandet

Directeur général adjoint Cargo, Air France-KLM

Lucie Muniesa⁽¹⁾

Directrice générale adjointe, Secrétaire générale, Air France-KLM

Anne Brachet

Directrice générale adjointe Engineering & Maintenance, Air France-KLM

Caroline Hadrbolec

Directrice générale adjointe Ressources Humaines, Air France-KLM

Henri de Peyrelongue

Directeur général adjoint, Intégration de SAS, Air France-KLM

Olivier Piette⁽²⁾

Directeur général adjoint, Stratégie et CEO Office, Air France-KLM

⁽¹⁾ Mme Lucie Muniesa a été nommé Directrice générale adjointe, Secrétaire générale, avec effet au 1er avril 2026.

⁽²⁾ M. Olivier Piette a été nommé Directeur général adjoint Stratégie et CEO Office, avec effet au 1er février 2026.

Le secrétariat du Comité exécutif du Groupe est assuré par le Directeur de cabinet du Directeur général d'Air France-KLM.

1.2.3 CEO COMMITTEE

Le CEO Committee est dirigé par le Directeur général d'Air France-KLM, M. Benjamin Smith, et comprend trois autres membres : Mme Anne Rigail (Directrice générale d'Air France), Mme Marjan Rintel (Directrice générale et Présidente du Directoire de KLM), M. Steven Zaat (Directeur Financier d'Air France-KLM).

Le CEO Committee définit l'orientation stratégique de l'ensemble des compagnies aériennes et unités opérationnelles du Groupe.

1.2.4 CAPITAL ET ACTIONNARIAT

Le capital social

Les actions sont entièrement libérées sous forme nominative ou au porteur au choix du titulaire. Depuis le 3 avril 2016, en application de la loi, les actionnaires détenant leurs actions au nominatif depuis plus de deux ans bénéficient d'un droit de vote double. Il n'existe pas de droits particuliers attachés aux

actions. Par ailleurs, il n'existe pas de titres non représentatifs de capital.

Au 30 juin 2026, le capital social est resté inchangé avec 262 769 869 actions d'une valeur nominale de 1 euro.

Exercice clos le	Montant du capital (en euros)	Nombre d'actions	Nombre de droits de vote théoriques	Nombre de droits de vote exerçables
30 juin 2025	262 769 869	262 769 869	370 049 931	369 790 085
30 juin 2026	262 769 869	262 769 869	375 181 682	374 951 359

Évolution de l'actionnariat

Le tableau ci-dessous présente l'évolution de l'actionnariat de La Société au 30 juin 2026 par rapport au 31 décembre 2025 :

	% du capital		% des droits de votes exerçables ⁽¹⁾		% des droits de votes théoriques ⁽²⁾	
	30/06/2026	30/06/2025	30/06/2026	30/06/2025	30/06/2026	30/06/2025
Nombre d'actions ou droits de vote	262 769 869	262 769 869	374 951 359	374 999 734	375 181 682	375 259 580
État français	28,0 %	28,0 %	28,9 %	28,9 %	28,9 %	28,9 %
État néerlandais	9,1 %	9,1 %	12,8 %	12,8 %	12,8 %	12,8 %
CMA CGM	8,8 %	8,8 %	12,3 %	12,3 %	12,3 %	12,3 %
China Eastern Airlines ⁽³⁾	4,6 %	4,6 %	6,4 %	6,4 %	6,4 %	6,4 %
Salariés (FCPE)	3,0 %	3,0 %	4,1 %	4,2 %	4,1 %	4,2 %
Delta Air Lines, Inc ⁽⁴⁾	2,8 %	2,8 %	3,9 %	3,9 %	3,9 %	3,9 %
Spaak	0,9 %	0,9 %	1,2 %	1,2 %	1,2 %	1,2 %
Auto contrôle	0,1 %	0,1 %	— %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Autres	42,8 %	42,8 %	30,3 %	30,3 %	30,4 %	30,3 %

(1) Les droits de vote exerçables ne comprennent pas les droits de vote attachés aux actions autodétenues et autocontrôlées ou privées de droits de vote du fait d'une déclaration de franchissement de seuil tardive notamment.

(2) Le calcul des droits de vote théoriques prend en compte l'ensemble des droits de vote y compris les droits de vote doubles.

(3) Par l'intermédiaire de Eastern Airlines Industry Investment (Luxembourg) Company Limited.

(4) Agissant en qualité de General Partner du partnership de droit néerlandais DAL Foreign Holdings, C.V. la société Delta Air Lines, Inc. contrôle DAL Foreign Holdings, C.V. et, en tant que General Partner de DAL Foreign Holdings, C.V., est le porteur légal des actions Air France-KLM.

Évolution boursière

L'action Air France – KLM est cotée à la bourse de Paris et d'Amsterdam (Euronext Paris et Amsterdam) sous le code ISIN FR001400J770. Elle figure dans le SBF 120. Depuis février 2008, le programme d'ADR (American Deposit Receipt) d'Air France–KLM est sur le marché hors cote OTC Marketplace où il apparaît sous le code AFLVY. Le code Reuters du titre est AIRF.PA ou AIRF.AS et le code Bloomberg est AF FP.

Sur le premier semestre 2026, le cours de l'action Air France-KLM a augmenté de 18,15 % (sur la base d'un cours de bourse au 31 décembre 2025 de 11,57 €).

Conformément à l'article 222-1 du Règlement général de l'Autorité des marchés financiers (l'AMF), Air France–KLM ayant son siège situé en France, son État membre d'origine, au sens de la Directive 2004/109/CE du 15 décembre 2004 telle que modifiée (la Directive Transparence), est la France et, en conséquence, l'autorité compétente pour le contrôle du respect de ses obligations en matière d'information réglementée est l'AMF.

1. RAPPORT SEMESTRIEL D'ACTIVITÉ SUITE

Remarque : les valeurs mentionnées ci-dessous sont celles du cours de clôture :

	Janvier-juin 2026	Janvier-juin 2025
Cours le plus haut (<i>en euros</i>)	13,98	14,93
Cours le plus bas (<i>en euros</i>)	8,56	7,05
Nombre de titres en circulation	262 769 869,00	262 769 869
Capitalisation boursière au 30 juin (<i>en milliards d'euros</i>)	3 592 064 109	3 124 333 808

02

Rapport financier

2.1	Commentaires sur la situation financière	22
2.1.1	Résultats consolidés au 30 juin 2026	22
2.1.2	Investissements	25
2.1.3	Financement	26
2.1.4	Structure et profil de remboursement de la dette	27
2.1.5	Principaux ratios financiers du Groupe	27
2.1.6	Capitaux propres consolidés au 30 juin 2026	30
2.1.7	Résultats sociaux de la société Air France-KLM	30
2.2	États financiers consolidés	31
2.2.1	Compte de résultat consolidé	31
2.2.2	État du résultat global consolidé	32
2.2.3	Bilan consolidé	33
2.2.4	Variation des capitaux propres consolidés	35
2.2.5	Tableau des flux de trésorerie consolidé	36
2.3	Notes aux états financiers consolidés	38



2.1 COMMENTAIRES SUR LA SITUATION FINANCIÈRE

2.1.1 RÉSULTATS CONSOLIDÉS AU 30 JUIN 2026

Périmètre au 30 juin 2026

Au 30 juin 2026, le périmètre comprend 82 sociétés consolidées, 23 sociétés mises en équivalence et une activité conjointe. Air France et KLM, les deux principales filiales, représentent 87 % du chiffre d'affaires et 66 % du bilan. Les autres filiales exercent principalement des activités de transport aérien (HOP!, KLM Cityhopper), de maintenance ou de transport loisirs (Transavia).

Autant que possible, des variations à données comparables ont été estimées hors effets de change.

(en millions d'euros)	2026	2025 retraité ⁽¹⁾	Variation
Produits des activités ordinaires	16 756	15 608	1 148
Résultat opérationnel ajusté	478	431	47
Résultat opérationnel	343	944	(601)
Résultat avant financement et impôts sur le résultat	511	875	(364)
Résultat avant impôts	(58)	577	(635)
Résultat net	(61)	401	(462)
Résultat net – part Groupe	(133)	314	(447)
Résultat net – part du Groupe par action de base (en euros)	(0,62)	1,09	(1,71)

(1) Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Produits des activités ordinaires

Le chiffre d'affaires consolidé de la période s'élève à 16,8 milliards d'euros, en hausse de 7,4 %, et 9,8 % à données comparables (hors change). En 2026, le chiffre d'affaires a augmenté sur l'ensemble des activités. Le chiffre d'affaires de l'activité Réseau a augmenté de 7,1 %, celui de l'activité Maintenance a augmenté de 0,7 %, le chiffre d'affaires de l'activité Maintenance externe a augmenté de 6,2 %. Enfin, le chiffre d'affaires de Transavia a augmenté de 10,6 %.

En terme d'activité Air France-KLM a augmenté sa capacité globale de 3,3 % (SKO). Ainsi Air France-KLM a augmenté ses capacités en termes de transport passagers de 2,2 % (SKO) et ses capacités en termes de transport de fret de 2,9 % (TKO). Les capacités de Transavia ont augmenté de 9,7 % (SKO).

L'exercice 2026 a été marqué par une solide progression de la recette unitaire (RASK), en hausse de 6,3 % par rapport à 2025 à

Les charges externes se répartissent de la façon suivante :

Coûts de carburant et charges liées aux émissions de CO₂

(en millions d'euros)	2026	2025 retraité ⁽¹⁾	Variation (en %)	Variation à change constant (en %)
Carburant avions	(4 212)	(2 983)	41,2 %	24.5%
Gains / (pertes) de couverture carburant	643	(91)	nm	
SAF	(121)	(118)	2,5 %	
Quotas de CO ₂	(197)	(151)	30,5 %	32,5 %
TOTAL	(3 887)	(3 343)	16,3 %	1,7 %

(1) Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

taux de change constants. Cette performance s'explique par la bonne dynamique des activités Passenger Network (RASK : +7,0 %) et Cargo (+12,6 %), qui ont bénéficié de la montée en gamme de l'offre (premiumization), de la réduction des capacités résultant du conflit au Moyen-Orient ainsi que de la mise en œuvre des surcharges tarifaires appliquées par la compagnie.

À l'inverse, la recette unitaire de Transavia a reculé de 0,7 %, sous l'effet d'une hausse des capacités et d'une pression concurrentielle accrue.

Charges opérationnelles

Les charges opérationnelles ont augmenté de 7,3 % et s'établissent à (16,3) milliards d'euros.

Charges externes

(en millions d'euros)

	2026	2025 retraité ⁽¹⁾	Variation (en %)	Variation à change constant (en %)
Affrètements aéronautiques	(182)	(232)	(21,6) %	(17,7) %
Redevances aéronautiques	(1 143)	(1 116)	2,4 %	3,7 %
Commissariat	(479)	(471)	1,7 %	3,8 %
Achat d'assistance en escale	(1 157)	(1 041)	11,1 %	13,0 %
Achats et consommations d'entretien aéronautique	(1 742)	(1 824)	(4,5) %	2,9 %
Frais commerciaux et de distribution	(606)	(568)	6,7 %	9,4 %
Autres frais	(1 061)	(1 013)	4,7 %	7,8 %
TOTAL	(6 370)	(6 265)	1,7 %	2,9 %

(1) Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

La performance financière du groupe demeure exposée à certains facteurs exogènes, en particulier l'évolution des prix de l'énergie et des taux de change. Ces expositions font l'objet d'un suivi régulier et de politiques de couverture visant à en limiter la volatilité.

Les principales variations sont les suivantes :

- carburant aéronautique : la charge de carburant de l'exercice a augmenté de 41,2 % par rapport à 2025, soit une hausse de 24,5 % à taux de change constants. Cette évolution s'explique principalement par la situation géopolitique au Moyen-Orient, qui a entraîné une forte hausse des prix du pétrole ;
- SAF : ces charges correspondent au SAF acheté notamment dans le cadre du mandat français d'incorporation de SAF et des contrats de SAF proposés aux clients Entreprises pour leur trafic passage et cargo ;
- quotas de CO₂ : ces charges correspondent à l'achat de quotas d'émission de CO₂. La hausse de 30,5 % s'explique par l'augmentation des coûts, la croissance des capacités ainsi que par la suppression des quotas d'émission gratuits alloués au titre du Système d'échange de quotas d'émission de l'Union européenne (EU ETS) ;
- affrètements aéronautiques : il s'agit des coûts engagés pour louer des capacités à d'autres compagnies aériennes. Les coûts ont fortement diminué en 2026 (-21,6 %) par rapport à 2025. Cette évolution s'explique par la diminution des contrats de location avec équipage par rapport à 2025 ;
- redevances aéronautiques : les redevances aéronautiques sont versées dans le cadre de l'utilisation des espaces aériens et de l'utilisation des aéroports. Ils ont augmenté de 2,4 % par rapport à 2025, sous l'effet de la hausse du trafic et de l'inflation ;
- commissariat : les dépenses de commissariat correspondent aux prestations fournies à bord des avions du groupe Air France-KLM pour son propre compte. Elles ont augmenté de 1,7% par rapport à l'année dernière en raison des augmentations de capacité, des pressions inflationnistes et de la montée en gamme des produits ;

- achats d'assistance en escale : les achats d'assistance en escale correspondent principalement aux frais d'assistance des avions au sol et à la prise en charge des passagers pour le Groupe et pour une faible part, pour le compte de clients tiers. La hausse de ce poste (+11,1 %) s'explique principalement par la hausse de capacité et par la tension inflationniste ;
- achats d'entretien : ils comprennent les achats et consommations d'entretien aéronautique, pour les avions du Groupe et pour l'activité tiers. À taux de change constants, leur hausse est liée à la progression des activités internes et des activités réalisées pour le compte de tiers ;
- coûts commerciaux et de distribution : ces coûts ont augmenté de 6,7% en raison de la hausse des commissions de cartes de crédit liée à l'augmentation des prix des billets ;
- autres frais : les autres charges comprennent principalement les frais de télécommunication, les charges d'assurances et charges d'honoraires.

Les salaires et charges associées sont en hausse de 3,5 % à (5,0) milliards d'euros, contre (4,8) milliards d'euros en 2025. Cela est principalement dû à l'augmentation des capacités et des salaires.

Les impôts et taxes se sont élevés à (107) millions d'euros en 2026 contre (102) millions en 2025, soit une hausse de 4,9 %.

La production capitalisée et les autres produits liés à l'activité s'élèvent à 704 millions d'euros au 30 juin 2026 (contre 855 millions d'euros au 30 juin 2025) et sont principalement composés de la production capitalisée pour 600 millions d'euros (contre 755 millions d'euros au 30 juin 2025). En 2025 et 2026, les « autres produits » incluent notamment des indemnités transactionnelles reçues de fournisseurs visant à compenser les dommages opérationnels supportés par le Groupe.

EBITDA ajusté

L'EBITDA ajusté s'élève à 2 034 millions d'euros (contre 1 888 millions d'euros au 30 juin 2025).

La contribution à l'EBITDA ajusté par secteur d'activité est la suivante :

(en millions d'euros)	2026	2025 retraité ⁽¹⁾	% ch.
Réseau	1 731	1 536	12,7 %
Maintenance	321	326	(1,5 %)
Transavia	(28)	18	nm
Autres	10	8	25,0 %
TOTAL	2 034	1 888	7,7 %

(1) Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Amortissements, dépréciations et provisions

Les amortissements, dépréciations et provisions ressortent à (1556) millions d'euros en 2026 contre (1457) millions d'euros en 2025.

Résultat opérationnel ajusté

Le résultat opérationnel ajusté représente un gain de 478 millions d'euros (contre 431 millions d'euros au 30 juin 2025).

La contribution au chiffre d'affaires et au résultat opérationnel ajusté par secteur d'activité est la suivante :

(en millions d'euros)	2026		2025 retraité ⁽¹⁾	
	Chiffre d'affaires externe	Résultat opérationnel ajusté	Chiffre d'affaires externe	Résultat opérationnel ajusté
Réseau	13 890	629	12 965	495
Maintenance	1 224	120	1 153	123
Transavia	1 626	(265)	1 472	(181)
Autres	16	(6)	18	(6)
TOTAL	16 756	478	15 608	431

(1) Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Le coût unitaire nominal au SKO a augmenté de 3,7 %, intégrant un effet de change favorable de 2,4 % ainsi qu'une hausse du prix du carburant de 5,0 %. Au total, cela représente un coût unitaire hors change, hors effet du prix du carburant, excluant ETS de 0,8 %.

Résultat opérationnel

Le résultat opérationnel est de 343 millions d'euros contre 944 millions d'euros en 2025.

Sur l'exercice 2026, le résultat opérationnel inclut notamment l'impact des cessions-bail ("Sales and Leasback") qui représente une perte de 1 million d'euros (contre un produit de 2 millions d'euros en 2025).

Ces opérations sont décrites dans la Note 13 « Cessions de matériels aéronautiques et produits et charges non-récurrents » de l'annexe aux états financiers consolidés.

Enfin et au 30 juin 2026, le résultat de change latent (avec sous-jacent opérationnel) de (138) millions d'euros est composé principalement d'une perte de (134) millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US.

Au 30 juin 2025, le résultat de change latent de 518 millions d'euros incluait principalement :

- un gain de 483 millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US ;
- un gain de 37 millions d'euros sur les autres actifs et passifs des comptes de ressource en fonds de roulement principalement lié au dollar US.

Résultat avant financement et impôts sur le résultat

La part dans les résultats des sociétés mises en équivalence est de (15) millions d'euros en 2026 contre (11) millions d'euros l'exercice précédent. Il s'agit principalement du résultat de SAS AB.

Résultat avant impôts

Au 30 juin 2026, le résultat de change sur les activités de financement inclut un gain de change latent de 57 millions d'euros composé principalement d'un gain de 122 millions d'euros sur le franc suisse compensé par une perte de change réalisé du même montant lié au remboursement par KLM de l'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses émis en 1986 (voir note 2.1 « Événements significatifs intervenus au cours de la période » et la Note 27 "Passifs financiers"), d'une perte de 44 millions d'euros sur le dollar US et d'une perte de 16 millions d'euros sur le yen japonais.

Au 30 juin 2025, le résultat de change sur les activités de financement incluait un gain de change latent de 198 millions d'euros composé principalement d'un gain de 207 millions d'euros sur le dollar US et d'un gain de 19 millions d'euros sur le yen japonais.

2.1.2 INVESTISSEMENTS

(en millions d'euros)	2026	2025 retraité ⁽¹⁾
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	(16)	(11)
Investissements corporels et incorporels	(1 910)	(2 315)
Produits liés aux cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	465	573
Intérêts reçus	84	88
Dividendes reçus	1	9
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois	255	13
Nouveaux prêts	(105)	(146)
Remboursement des prêts	356	87
Écarts de change réalisés sur les activités d'investissement	24	(68)
FLUX NET DE TRÉSORERIE LIÉ AUX OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT	(846)	(1 770)

(1) Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Les principales opérations suivantes ont eu lieu au cours de l'exercice 2026 impactant les flux de trésorerie liés aux activités d'investissement :

Investissements aéronautiques

Les investissements aéronautiques incluent les acomptes et soldes à la livraison des achats d'avion, les modifications capitalisables réalisées sur les avions, l'achat de pièces détachées et les coûts de maintenance capitalisables. Les investissements incorporels sont des achats de logiciels informatiques et la capitalisation des développements informatiques. Les autres investissements corporels incluent principalement les achats d'équipements industriels pour les opérations aériennes, la maintenance et l'informatique.

Au cours de l'exercice 2026, les investissements corporels et incorporels du groupe Air France-KLM se sont élevés à (1 910) millions d'euros et les produits de cession à 465 millions d'euros.

Les investissements réalisés contribuent à la modernisation de la flotte du Groupe dans le cadre de son Plan de transition, et à sa préparation aux évolutions réglementaires et climatiques à venir.

Résultat net – part du Groupe

L'impôt représente une charge de (3) millions d'euros en 2026 contre une charge de (176) millions d'euros en 2025.

Le résultat net consolidé part du Groupe est une perte de (133) millions d'euros en 2026 contre un bénéfice de 314 millions d'euros en 2025. La contribution au résultat net consolidé part du Groupe par trimestre est respectivement de (251) millions d'euros au 31 mars 2026 et de 190 millions d'euros au 30 juin 2026.

Le résultat net de base par action s'élève à (0,62) euro au 30 juin 2026 contre 1,09 euro au 30 juin 2025.

Accord avec Schiphol concernant le déplacement de plusieurs sites de KLM à Schiphol Centre

Le 29 mai 2026, KLM et Schiphol ont signé un accord portant sur le futur déplacement de plusieurs sites de KLM situés à Schiphol Centre, notamment les bâtiments de fret, le bâtiment de restauration ainsi que le bâtiment du siège "Topside" KLM, vers d'autres emplacements à Schiphol.

Cet accord s'inscrit dans le cadre du renouvellement de l'aéroport tel que prévu dans le Plan directeur de Schiphol. Pour KLM, cela crée une opportunité de développer des environnements de travail plus modernes pour l'avenir.

La compensation versée par Schiphol à KLM s'élève à environ 0,5 milliard d'euros, dont 0,3 milliard d'euros a déjà été reçu à ce jour selon les conditions convenues dans l'accord. Ce produit différé est présenté dans la ligne des "autres passifs financiers" au bilan au 30 juin 2026 et le paiement reçu dans la ligne des "produits liés aux cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles" du tableau de flux de trésorerie.

Les 0,2 milliard d'euros restants seront versés à KLM lorsque certains jalons du projet et certaines conditions auront été atteints.

2.1.3 FINANCEMENT

(en millions d'euros)	2026	2025 retraité ⁽¹⁾
Paiement pour acquérir des actions d'autocontrôle	(1)	(1)
Émission de titres subordonnés	–	494
Coupons sur titres subordonnés	(55)	(65)
Émission de nouveaux emprunts	1 130	314
Remboursement d'emprunts	(1 440)	(1 152)
Paiements de dettes de loyers	(479)	(487)
Intérêts payés	(469)	(418)
Dividendes distribués	(1)	(1)
Écarts de change réalisés sur les activités de financement	(111)	12
FLUX NET DE TRÉSORERIE LIÉ AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	(1 426)	(1 304)

(1) Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Les principales opérations suivantes ont eu lieu au cours de l'exercice 2026 impactant les flux de trésorerie liés aux activités de financement :

Emission d'obligations pour un montant de 650 millions d'euros dans le cadre du programme EMTN

Air France-KLM a placé le 8 janvier 2026, 650 millions d'euros d'obligations seniors non garanties avec une maturité de 5 ans au coupon fixe annuel de 3,875 % (rendement à maturité de 4,033 %) dans le cadre du programme EMTN du Groupe.

Remboursement par KLM de l'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses émis en 1986

Le 15 mai 2026, KLM a procédé au remboursement intégral de l'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses émis en 1986 pour un montant de 270 millions de francs suisses (soit environ 300 millions d'euros). La tranche émise en 1985 demeure comptabilisée au sein des passifs financiers non-courants.

Remboursement anticipé des obligations liées au développement durable émises en 2023 pour 500 millions d'euros

Air France-KLM a procédé au remboursement anticipé de l'intégralité des obligations liées au développement durable émises le 16 janvier 2023 et venant à échéance le 31 mai 2026 au taux de 7,250 % le 30 avril 2026 pour un montant total de 500 millions d'euros auquel se sont ajoutés les intérêts courus et le paiement de la prime de remboursement de 750 euros par obligation. Ce remboursement est intervenu conformément à la condition 7.2.4 des modalités contractuelles.

Remboursement anticipé des obligations émises en 2021 pour 282 millions d'euros

Air France-KLM a procédé au remboursement anticipé de l'intégralité des obligations émises le 1^{er} juillet 2021 et venant à échéance le 1^{er} juillet 2026 au taux de 3,875 % le 04 mai 2026 pour un montant total de 282 millions d'euros auquel se sont ajoutés les intérêts courus. Ce remboursement est intervenu conformément à la condition 5.c des modalités contractuelles.

Nouvelle ligne de crédit multi-usages de 1 milliard d'euros avec un syndicat de 12 banques internationales

Air France-KLM a signé une ligne de crédit multi-usages ("Multi-purpose facility") d'un montant de 1 milliard d'euros avec un syndicat de 12 banques internationales. Cette ligne, qui peut être tirée et remboursée à l'entière discrétion de l'émetteur, a une maturité initiale en juin 2028 et comprend une option d'extension d'un an à la discrétion des prêteurs, pouvant porter l'échéance à juin 2029.

Elle n'est pas tirée au 30 juin 2026.

Liquidités nettes

Ainsi et au 30 juin 2026, les liquidités nettes du Groupe s'élèvent à 6,8 milliards d'euros, dont 0,7 milliard d'euros de valeurs de placement immobilisées ayant une maturité supérieure à trois mois et 0,9 milliard d'euros en obligations. En outre, le Groupe dispose de lignes de crédit à hauteur de 3,5 milliards d'euros disponibles au 30 juin 2026.

Dettes nettes

La dette nette s'établit à 8,4 milliards d'euros (8,4 milliards d'euros au 31 décembre 2025). Le détail du calcul de la dette

nette se trouve à la Note 6.3 de l'annexe aux états financiers consolidés.

2.1.4 STRUCTURE ET PROFIL DE REMBOURSEMENT DE LA DETTE

Structure de la dette

Les dettes financières brutes du Groupe s'élèvent à 8,8 milliards d'euros au 30 juin 2026.

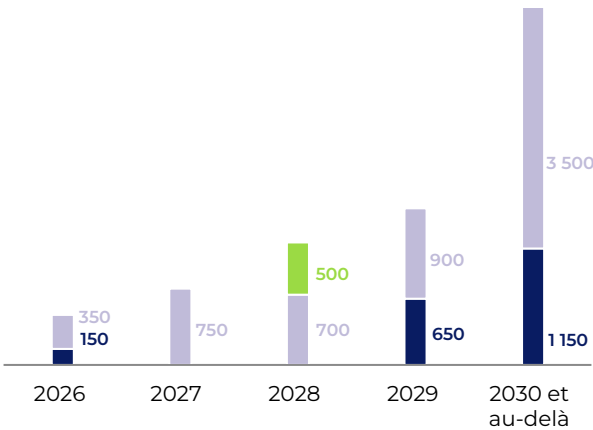
La structure de la dette est la suivante au 30 juin 2026 :

- financements de marché (emprunts obligataires et emprunt subordonné perpétuel) : 2,6 milliards d'euros;

- emprunts de location financement avec option d'achat : 4,5 milliards d'euros;
- autres emprunts dont emprunts bancaires et intérêts courus non échus : 1,7 milliard d'euros.

Profil de remboursement de la dette et des titres subordonnés en millions d'euros ⁽¹⁾

Les remboursements de dette se font de façon progressive dans le temps.



Air France-KLM obligations senior

décembre 2026 : AFKL 4,35 % (145 M\$)

mai 2029 : AFKL 4,625% (650 M€)

août 2030 : AFKL 3,75% (500 M€)

janvier 2031 : AFKL 3,875% (650 M€)

Autres dettes à long terme émises par Air France et KLM

Principalement sécurisées par leurs actifs

Obligations liées au développement durable

mai 2028 : 8,125 % (500 M€)

(1) Excluant les paiements de dettes de loyers, les emprunts perpétuels de KLM, les quasi fonds propres perpétuels, les intérêts courus.

2.1.5 PRINCIPAUX RATIOS FINANCIERS DU GROUPE

Ratios de couverture

Ratio dette nette/EBITDA ajusté	2026	2025
Dette nette	8 376	8 392
EBITDA ajusté	5 204	5 058
DETTE NETTE/EBITDA AJUSTE	1,6	1,7

Retour sur capitaux employés (ROCE)

Le retour sur capitaux employés est un indicateur de rentabilité qui rapporte un résultat après impôt à la valeur des capitaux employés. La méthodologie de calcul est la suivante :

- le calcul des capitaux employés s'appuie sur une méthode additive en identifiant les postes du bilan concerné. Les capitaux employés sur l'année sont obtenus en prenant la moyenne des capitaux employés sur chaque bilan trimestriel;

- le résultat ajusté après impôt correspond à la somme du résultat d'exploitation ajusté des dividendes reçus et de la part dans le résultat des entreprises mises en équivalence.

RAPPORT FINANCIER SUITE

(en millions d'euros)	30 juin 2026	31 mars 2026	31 décembre 2025	30 septembre 2025
Écart d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 444	1 434	1 422	1 390
Immobilisations aéronautiques	14 398	13 951	13 651	13 772
Autres immobilisations corporelles	1 792	1 745	1 679	1 617
Droits d'utilisation	9 205	9 237	9 452	8 619
Titres mis en équivalence	235	247	246	257
Actifs financiers (créances et autres prêts)	234	228	228	212
Provisions pour maintenance des avions loués et provisions pour quotas de CO ₂	(5 604)	(5 414)	(5 214)	(4 689)
Fonds de roulement ⁽¹⁾	(9 496)	(9 513)	(8 051)	(8 124)
Capitaux employés sur le bilan	12 208	11 915	13 413	13 054
Capitaux employés moyens (A)		12 648		
Résultat opérationnel ajusté ⁽²⁾		2 117		
Dividendes reçus		(1)		
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		10		
(Charge)/produit d'impôt normatif		(549)		
Résultat ajusté après impôt (B)		1 577		
ROCE (B/A)		12,5 %		

(en millions d'euros)	30 juin 2025	31 mars 2025	31 décembre 2024	30 septembre 2024
Écart d'acquisition et immobilisations incorporelles	1 390	1 377	1 375	1 356
Immobilisations aéronautiques	13 392	12 835	12 347	12 607
Autres immobilisations corporelles	1 587	1 554	1 533	1 500
Droits d'utilisation	8 479	8 030	7 592	6 652
Titres mis en équivalence	205	212	216	240
Actifs financiers (créances et autres prêts)	214	217	217	232
Provisions pour maintenance des avions loués et provisions pour quotas de CO ₂	(4 934)	(5 007)	(4 990)	(4 358)
Fonds de roulement ⁽¹⁾	(8 749)	(8 983)	(7 469)	(7 422)
Capitaux employés sur le bilan	11 584	10 235	10 821	10 807
Capitaux employés moyens (A)		10 862		
Résultat opérationnel ajusté ⁽²⁾		2 022		
Dividendes reçus		(1)		
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		(33)		
(Charge)/produit d'impôt normatif		(513)		
Résultat ajusté après impôt (B)		1 475		
ROCE (B/A)		13,6 %		

(1) À l'exclusion du report des charges sociales et fiscales accordé suite au Covid.

(2) Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Coût net au SKO

Pour analyser la performance de coût de chaque activité de transport, le Groupe divise le coût net de cette activité par les capacités produites, exprimées en SKO pour le passage ou Transavia, et en TKO pour le cargo. Pour analyser la performance de coût globale de l'entreprise, le Groupe utilise le coût net au SKO. Ce coût net est obtenu en divisant le coût net total par les capacités produites exprimées en siège-kilomètre offert (SKO). Le

coût net est calculé en retirant des coûts d'exploitation totaux le chiffre d'affaires autre que celui réalisé dans les trois activités de transport (passage, cargo, Transavia), hors quotas de CO₂. La capacité produite par les deux activités de transport passagers est calculée en sommant les capacités de l'activité passage (en SKO) et les capacités de Transavia (en SKO).

		2026	2025 retraité ⁽¹⁾
Charges d'exploitation (en M€)	A	16 278	15 177
Quotas de CO ₂ (en M€)	B	197	151
Chiffre d'affaires autres (en M€)	C	1 813	1 666
Coût net excl ETS (en M€)	D=A-B-C	14 268	13 360
Capacités produites exprimées en SKO		165 552	160 297
Coût net/SKO (en cts d'€)		8,62	8,33
Variation brute			3,4 %
Effet de change sur les coûts nets (en M€)			(308)
Variation à change constant			5,8 %
Effet prix du carburant (en M€)			656
COÛT NET AU SKO À CHANGE ET PRIX DU CARBURANT CONSTANTS HORS ETS		8,62	8,55
Variation à change et prix du carburant constants et hors ETS			0,8 %

2.1.6 CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS AU 30 JUIN 2026

Les capitaux propres consolidés s'élèvent à 2 787 millions d'euros au 30 juin 2026, contre 2 364 millions d'euros au 31 décembre 2025. La hausse de 423 millions s'explique principalement par :

- un résultat net négatif de (61) millions d'euros ;
- l'impact des coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée pour un montant total de (21) millions d'euros (net de l'effet impôt);

- l'impact positif de 506 millions sur les autres éléments du résultat global (principalement dû à la variation de juste valeur des couvertures carburants).

2.1.7 RÉSULTATS SOCIAUX DE LA SOCIÉTÉ AIR FRANCE-KLM

Les produits de la Holding proviennent des redevances perçues au titre de l'utilisation du logo Air France-KLM par les deux sociétés opérationnelles et des prestations de services facturées à Air France et KLM. Ses charges comprennent essentiellement les frais de communication financière, les honoraires des Commissaires aux comptes, les rémunérations des mandataires sociaux ainsi que le personnel mis à disposition par Air France et KLM.

Le résultat net ressort positif à 80 millions d'euros, essentiellement du fait du boni d'intégration fiscale.

Au 30 juin 2026, le résultat opérationnel ressort en perte de (8) millions d'euros (contre un gain de 6 millions d'euros en 2025).

2.2 ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

2.2.1 COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin (en millions d'euros)	Notes	2026	2025 retraité ⁽¹⁾
Chiffre d'affaires lié au transport	7.2	14 943	13 942
Chiffre d'affaires autres	7.1	1 813	1 666
Produits des activités ordinaires	7.1	16 756	15 608
Carburants et coûts des émissions de CO ₂	8	(3 887)	(3 343)
Charges externes	8	(6 370)	(6 265)
Charges de personnel	9	(5 012)	(4 841)
Impôts et taxes hors impôts sur le résultat		(107)	(102)
Production capitalisée et autres produits liés à l'activité	10	704	855
Autres charges liées à l'activité		(45)	(25)
Amortissements et dépréciations	11	(1 641)	(1 564)
Reprises (dotations) de provisions (restitution des avions loués et autres)	11	85	107
Gains (pertes) de change (opérationnel) après couvertures	12	(146)	526
Cessions de matériels aéronautiques	13	13	(2)
Produits et charges non récurrents	13	(7)	(10)
Résultat opérationnel		343	944
Résultat des sociétés mises en équivalence		(15)	(11)
Produits de la trésorerie		102	102
Gains (pertes) de change (investissements) et autres	14	81	(160)
Résultat avant financement et impôts sur le résultat		511	875
Charges d'intérêt liées à la dette financière	15	(175)	(161)
Charges d'intérêt liées à la dette de loyers		(169)	(159)
Effets de la désactualisation des provisions	16	(174)	(173)
Gains (pertes) de change (financier) après couvertures et autres	17	(51)	195
Résultat avant impôts		(58)	577
Impôts sur le résultat	18	(3)	(176)
Résultat net		(61)	401
Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle		72	87
Résultat net : Propriétaires de la société mère		(133)	314
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
• De base	19	(0,62)	1,09
• Dilué	19	(0,62)	1,04

⁽¹⁾ Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Les Notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

2.2.2 ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin (en millions d'euros)	Notes	2026	2025
Résultat net		(61)	401
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures et coût de couverture portée en autres éléments du résultat global ⁽¹⁾		1 299	99
Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat ⁽²⁾		(655)	75
Écart de change résultant de la conversion		10	(25)
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global		(167)	(43)
Éléments recyclables du résultat global des sociétés mises en équivalence, nets d'impôts		5	21
Total des autres éléments recyclables du résultat global		492	127
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	25	24	40
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global		7	1
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global		(3)	3
Éléments non recyclables du résultat global des sociétés mises en équivalence, nets d'impôts		(14)	(3)
Total des autres éléments non recyclables du résultat global		14	41
Total des autres éléments du résultat global, après impôts		506	168
RÉSULTAT GLOBAL		445	569
• Propriétaires de la société mère		371	482
• Participations ne donnant pas le contrôle		73	87

⁽¹⁾ Dont 1 341 millions au titre des couvertures carburants au 30 juin 2026.

⁽²⁾ Dont (643) millions au titre des couvertures carburants au 30 juin 2026 (voir Note 8 "Carburants, coûts des émissions de CO₂ et charges externes").

Les Notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

2.2.3 BILAN CONSOLIDÉ

ACTIF (en millions d'euros)	Notes	30 juin 2026	31 décembre 2025
Goodwill		224	223
Immobilisations incorporelles		1 220	1 199
Immobilisations aéronautiques	20	14 398	13 651
Autres immobilisations corporelles	20	1 792	1 679
Droits d'utilisation	22	9 205	9 452
Titres mis en équivalence		235	246
Actifs de retraite	25	68	57
Autres actifs financiers non courants		1 312	1 267
Actifs financiers dérivés non courants		221	118
Impôts différés		604	713
Autres actifs non courants		396	278
Actif non courant		29 675	28 883
Autres actifs financiers courants		872	1 360
Actifs financiers dérivés courants		684	33
Stocks et en-cours		1 064	992
Créances clients		2 783	2 216
Autres actifs courants		1 407	1 224
Trésorerie et équivalents de trésorerie	23	5 091	4 714
Actifs détenus en vue de la vente		31	23
Actif courant		11 932	10 562
TOTAL ACTIF		41 607	39 445

Les Notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

Bilan consolidé (suite)

PASSIF ET CAPITAUX PROPRES	Notes	30 juin 2026	31 décembre 2025
(en millions d'euros)			retraité ⁽¹⁾
Capital		263	263
Primes d'émission et de fusion		7 560	7 560
Actions d'autocontrôle		(27)	(27)
Titres subordonnés à durée indéterminée	24.2	1 268	1 281
Réserves et résultat		(8 413)	(8 779)
Capitaux propres – Part attribuable aux propriétaires de la société mère		651	298
Titres subordonnés à durée indéterminée	24.2	2 094	2 026
Réserves et résultat		42	40
Capitaux propres – Participations ne donnant pas le contrôle		2 136	2 066
CAPITAUX PROPRES		2 787	2 364
Provisions retraite	25	1 679	1 654
Passifs de restitution pour avions loués non courants	22	4 837	4 554
Autres provisions non courantes	26	352	264
Passifs financiers non courants	27	7 911	7 265
Dettes de loyers non courantes	22	5 548	5 487
Passifs financiers dérivés non courants		89	199
Impôts différés		1	–
Autres passifs non courants	28	709	545
Passif non courant		21 126	19 968
Passifs de restitution pour avions loués courants	22	258	334
Autres provisions courantes	26	506	808
Passifs financiers courants	27	937	1 803
Dettes de loyers courantes	22	977	958
Passifs financiers dérivés courants		92	255
Dettes fournisseurs		3 022	2 723
Titres de transport émis et non utilisés		5 838	4 264
Programme de fidélisation		927	921
Autres passifs courants	28	5 136	5 047
Concours bancaires	23	1	–
Passif courant		17 694	17 113
TOTAL PASSIF		38 820	37 081
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIF		41 607	39 445

⁽¹⁾ Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Les Notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

2.2.4 VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(en millions d'euros)	Part attribuable aux propriétaires de la société mère							Participations ne donnant pas le contrôle			Total Capitaux propres
	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto-contrôle	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Sous-Total	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Sous-Total	
31 décembre 2024	262 769 869	263	7 560	(27)	1 078	(10 638)	(1 764)	2 530	33	2 563	799
Autres éléments du résultat global	–	–	–	–	–	168	168	–	–	–	168
Résultat de la période	–	–	–	–	–	314	314	–	87	87	401
Résultat global	–	–	–	–	–	482	482	–	87	87	569
Achat d'actions propres	–	–	–	(1)	–	–	(1)	–	–	–	(1)
Païement fondé sur des actions	–	–	–	1	–	1	2	–	–	–	2
Dividendes payés	–	–	–	–	–	–	–	–	(1)	(1)	(1)
Titres subordonnés à durée indéterminée	–	–	–	–	500	(6)	494	(524)	–	(524)	(30)
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	–	–	–	–	(24)	(41)	(65)	83	(83)	–	(65)
Impôts sur coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	–	–	–	–	–	38	38	–	–	–	38
Autres	–	–	–	–	–	(2)	(2)	(1)	1	–	(2)
30 juin 2025	262 769 869	263	7 560	(27)	1 554	(10 166)	(816)	2 088	37	2 125	1 309

(en millions d'euros)	Part attribuable aux propriétaires de la société mère							Participations ne donnant pas le contrôle			Total Capitaux propres
	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto-contrôle	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Sous-Total	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Sous-Total	
31 décembre 2025	262 769 869	263	7 560	(27)	1 281	(8 779)	298	2 026	40	2 066	2 364
Autres éléments du résultat global	–	–	–	–	–	505	505	–	1	1	506
Résultat de la période	–	–	–	–	–	(133)	(133)	–	72	72	(61)
Résultat global	–	–	–	–	–	372	372	–	73	73	445
Achat d'actions propres	–	–	–	(1)	–	–	(1)	–	–	–	(1)
Païement fondé sur des actions	–	–	–	1	–	1	2	–	–	–	2
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	–	–	–	–	(13)	(42)	(55)	68	(68)	–	(55)
Impôts sur coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	–	–	–	–	–	34	34	–	–	–	34
Autres	–	–	–	–	–	1	1	–	(3)	(3)	(2)
30 juin 2026	262 769 869	263	7 560	(27)	1 268	(8 413)	651	2 094	42	2 136	2 787

Les Notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

2.2.5 TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin (en millions d'euros)	Notes	2026	2025 retraité ⁽¹⁾
Résultat opérationnel		343	944
Amortissements, dépréciations et provisions	11	1 556	1 457
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(13)	2
Valorisation de dérivés opérationnels (non monétaire)		3	(7)
Écart de change non réalisé		138	(518)
Autres éléments non monétaires		(327)	(7)
Produit / (charge) d'impôt courant		(51)	(73)
Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement		1 649	1 798
Augmentation (Diminution) du fonds de roulement	29	969	1 297
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS À L'EXPLOITATION		2 618	3 095
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		(16)	(11)
Investissements corporels et incorporels	21	(1 910)	(2 315)
Produits liés aux cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	13 & 28	465	573
Intérêts reçus		84	88
Dividendes reçus		1	9
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		255	13
Nouveaux prêts		(105)	(146)
Remboursement des prêts		356	87
Écarts de change réalisés sur les activités d'investissement		24	(68)
FLUX NET DE TRÉSORERIE LIÉ AUX OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT		(846)	(1 770)
Paiement pour acquérir des actions d'autocontrôle		(1)	(1)
Émission de titres subordonnés		-	494
Coupons sur titres subordonnés	24.2	(55)	(65)
Émission de nouveaux emprunts	27	1 130	314
Remboursement d'emprunts	27	(1 440)	(1 152)
Paiements de dettes de loyers		(479)	(487)
Intérêts payés		(469)	(418)
Dividendes distribués		(1)	(1)
Écarts de change réalisés sur les activités de financement		(111)	12
FLUX NET DE TRÉSORERIE LIÉ AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		(1 426)	(1 304)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		30	(30)
Variation de la trésorerie nette		376	(9)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	23	4 714	4 829
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	23	5 090	4 820

⁽¹⁾ Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Les Notes annexes font partie intégrante de ces états financiers consolidés.

2.3 NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Note 1	Description de l'activité	38
Note 2	Événements significatifs	38
Note 3	Règles et méthodes comptables	40
Note 4	Mise en place d'IFRS 18 et retraitement des comptes 2025	40
Note 5	Évolution du périmètre de consolidation	44
Note 6	"Management-defined performance measures" et Indicateurs alternatifs de performance	45
Note 7	Informations sectorielles	47
Note 8	Carburants, coûts des émissions de CO2 et charges externes	50
Note 9	Frais de personnel et effectifs	51
Note 10	Autres produits liés à l'activité	51
Note 11	Amortissements, dépréciations et provisions	52
Note 12	Gains (pertes) de change (opérationnel) après couvertures	52
Note 13	Cessions de matériels aéronautiques et produits et charges non-récurrents	53
Note 14	Gains (pertes) de change (investissement) et autres	53
Note 15	Intérêt sur dettes financières	54
Note 16	Effets de la désactualisation des provisions	54
Note 17	Gains (pertes) de change (financier) après couvertures et autres	54
Note 18	Impôts	55
Note 19	Résultat net – part du Groupe par action	55
Note 20	Immobilisations corporelles	56
Note 21	Investissements corporels et incorporels	57
Note 22	Droits d'utilisation, dettes de loyers et passifs de restitution pour avions loués	57
Note 23	Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	58
Note 24	Capitaux propres	58
Note 25	Actifs et provisions de retraites	59
Note 26	Autres provisions	60
Note 27	Passifs financiers	63
Note 28	Autres passifs	65
Note 29	Variation du fonds de roulement	66
Note 30	Commande de matériels aéronautiques	67
Note 31	Parties liées	67

NOTE 1 DESCRIPTION DE L'ACTIVITÉ

Le terme « Air France-KLM » utilisé ci-après fait référence à la société holding Air France-KLM S.A. régie par le droit français. Le terme « Groupe » concerne l'ensemble économique composé d'Air France-KLM et de ses filiales. Le Groupe dont le siège social est situé en France, constitue un des plus grands groupes aériens mondiaux.

Son activité principale Réseau se compose du transport aérien de passagers sur vols réguliers et du cargo. Les activités du Groupe incluent également la maintenance aéronautique, le transport de passagers sur vols « Loisirs » (Transavia) et toute autre activité en relation avec le transport aérien.

La société anonyme Air France-KLM, domiciliée au 7, rue du Cirque 75008 Paris – France, est l'entité consolidante du groupe Air France-KLM. Air France-KLM est cotée à Paris (Euronext) et Amsterdam (Euronext).

La monnaie de présentation du Groupe, qui est également la monnaie fonctionnelle d'Air France-KLM, est l'euro.

NOTE 2 ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

2.1 Événements significatifs intervenus au cours de la période

Emission d'obligations pour un montant de 650 millions d'euros dans le cadre du programme EMTN

Air France-KLM a placé le 8 janvier 2026, 650 millions d'euros d'obligations seniors non garanties avec une maturité de 5 ans au coupon fixe annuel de 3,875 % (rendement à maturité de 4,033 %) dans le cadre du programme EMTN du Groupe (se référer à la Note 27 "Passifs financiers").

Litige en matière de droit de la concurrence dans le secteur du fret aérien

Air France-KLM a pris acte de l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne rejetant le pourvoi formé contre l'arrêt du Tribunal de l'Union européenne, confirmant la décision de la Commission européenne du 17 mars 2017 à l'encontre de 13 opérateurs de fret, dont les sociétés du Groupe, Air France, KLM et Martinair, pour des pratiques passées, considérées comme anticoncurrentielles dans le secteur du fret aérien.

Les pratiques dont il est question remontent à plus de 20 ans et ont fait l'objet d'une procédure administrative devant les juridictions européennes, aboutissant à une décision désormais définitive.

Air France, KLM et Martinair ont ainsi payé, en mars 2026, un montant total de 368 millions d'euros (incluant les intérêts). Une provision courante de 366 millions d'euros était comptabilisée dans les états financiers du Groupe (se référer à la Note 26 "Passifs et provisions de restitution").

Ce paiement a été retraité du flux de trésorerie libre d'exploitation pour le calcul du flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté dans la ligne des "paiements exceptionnels réalisés/(reçus)" (se référer à la Note 6.2 "Flux de trésorerie libre d'exploitation").

Remboursement par KLM de l'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses émis en 1986

Le 15 mai 2026, KLM a procédé au remboursement intégral de l'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses émis en 1986 pour un montant de 270 millions de francs suisses (soit environ 300 millions d'euros). La tranche émise en 1985 demeure comptabilisée au sein des passifs financiers non-courants (se référer à la Note 27 "Passifs financiers" et à la Note 17 "Gains (pertes) de change (opérationnel) après couvertures et autres").

Situation au Moyen-Orient

Depuis le 28 février 2026, la guerre au Moyen-Orient a des répercussions sur l'activité du Groupe. Cela s'est traduit dans un premier temps par la suspension de vols à destination de Beyrouth, Dammam, Dubaï, Djeddah, Médine, Riyad et Tel Aviv. En outre, la fermeture de vastes portions de l'espace aérien dans la zone de conflit avait entraîné un allongement des temps de vol sur plusieurs routes desservies par le Groupe.

Air France et KLM procèdent ainsi à des réallocations de capacité sur certaines routes en fonction de la demande. KLM et Transavia France adaptent également leurs programmes de vols et ont procédé à l'annulation de plusieurs vols prévus aux mois de mai et juin.

Au-delà de l'impact de ces suspensions d'activité et des adaptations nécessaires de son réseau, la principale conséquence de cette crise pour le Groupe réside dans le risque qu'elle fait peser sur l'évolution du prix du jet fuel. Air France, KLM et Transavia ont ainsi procédé à des hausses de tarifs pour les billets émis à compter du 11 mars 2026, en réponse à la hausse de ces prix et le Groupe a ainsi ajusté sa politique de couverture.

A ce stade et compte tenu des incertitudes qui pèsent toujours quant à l'issue du conflit, le Groupe n'est pas en mesure de chiffrer l'impact de l'instabilité actuelle sur son activité et ses résultats financiers. Dans ce contexte, le Groupe a engagé des mesures de réductions de coûts.

Remboursement anticipé des obligations liées au développement durable émises en 2023 pour 500 millions d'euros

Air France-KLM a procédé au remboursement anticipé de l'intégralité des obligations liées au développement durable émises le 16 janvier 2023 et venant à échéance le 31 mai 2026 au taux de 7,250 % le 30 avril 2026 pour un montant total de 500 millions d'euros auquel se sont ajoutés les intérêts courus et le paiement de la prime de remboursement de 750 euros par obligation. Ce remboursement est intervenu conformément à la condition 7.2.4 des modalités contractuelles (se référer à la Note 27 "Passifs financiers").

Remboursement anticipé des obligations émises en 2021 pour 282 millions d'euros

Air France-KLM a procédé au remboursement anticipé de l'intégralité des obligations émises le 1^{er} juillet 2021 et venant à échéance le 1^{er} juillet 2026 au taux de 3,875 % le 04 mai 2026 pour un montant total de 282 millions d'euros auquel se sont ajoutés les intérêts courus. Ce remboursement est intervenu conformément à la condition 5.c des modalités contractuelles (se référer à la Note 27 "Passifs financiers").

Nouvelle ligne de crédit multi-usages de 1 milliard d'euros avec un syndicat de 12 banques internationales

Air France-KLM a signé une ligne de crédit multi-usages ("Multi-purpose facility") d'un montant de 1 milliard d'euros avec un syndicat de 12 banques internationales. Cette ligne, qui peut être tirée et remboursée à l'entière discrétion de l'émetteur, a une maturité initiale en juin 2028 et comprend une option d'extension d'un an à la discrétion des prêteurs, pouvant porter l'échéance à juin 2029.

Elle n'est pas tirée au 30 juin 2026 (se référer à la Note 27 "Passifs financiers").

Accord avec Schiphol concernant le déplacement de plusieurs sites de KLM à Schiphol Centre

Le 29 mai 2026, KLM et Schiphol ont signé un accord portant sur le futur déplacement de plusieurs sites de KLM situés à Schiphol Centre, notamment les bâtiments de fret, le bâtiment de restauration ainsi que le bâtiment du siège "Topside" KLM, vers d'autres emplacements à Schiphol.

Cet accord s'inscrit dans le cadre du renouvellement de l'aéroport tel que prévu dans le Plan directeur de Schiphol Centre. Pour KLM, cela crée une opportunité de développer des environnements de travail plus modernes pour l'avenir.

La compensation versée par Schiphol à KLM s'élève à environ 0,5 milliard d'euros, dont 0,3 milliard d'euros a déjà été reçu à ce jour selon les conditions convenues dans l'accord. Ce produit différé est présenté dans la ligne des "autres passifs financiers" au bilan au 30 juin 2026 (voir Note 28 "Autres passifs") et le paiement reçu dans la ligne des "produits liés aux cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles" du tableau de flux de trésorerie.

Les 0,2 milliard d'euros restants seront versés à KLM lorsque certains jalons du projet et certaines conditions auront été atteints.

2.2 Événements postérieurs à la clôture

Emission d'obligations pour un montant de 500 millions d'euros dans le cadre du programme EMTN

Air France-KLM a placé le 25 juin 2026, 500 millions d'euros d'obligations seniors non garanties avec une maturité de 5 ans au coupon fixe annuel de 4,250 % (rendement à maturité de 4,318 %) dans le cadre du programme EMTN du Groupe.

Le produit de l'émission reçu le 1^{er} juillet 2026 sera comptabilisé au sein des "passifs financiers non-courants". Cette opération n'aura pas d'impact sur la dette nette.

KLM et Gategroup parviennent à un accord sur le projet d'acquisition de KLM Catering Services

En mars 2026, KLM et Gategroup sont parvenus à un accord concernant le projet d'acquisition de KLM Catering Services (KCS) par Gategroup. La transaction a été finalisée le 1^{er} juillet 2026 et Gategroup détient désormais une participation de 75 % dans KCS, tandis que KLM conserve une participation de 25 %. Cette étape crée des opportunités d'investissement pour l'avenir de KCS, tout en garantissant que KLM reste étroitement impliquée dans les services à bord destinés à ses passagers.

Compte tenu de la date de finalisation de la transaction, cette cession est sans incidence sur les états financiers consolidés du Groupe au 30 juin 2026.

Notification de remboursement des titres super subordonnés 2023 d'un montant de 498 millions d'euros

Air France a notifié à la société Apollo le 8 juillet sa décision (irrévocable) de procéder au remboursement le 27 juillet des titres super subordonnés émis en juillet 2023 pour 498 millions d'euros.

Ces titres demeurent comptabilisés au sein des titres subordonnés à durée indéterminée au 30 juin 2026, la notification étant intervenue à une date postérieure à la clôture (se référer à la Note 24.2 "Titres subordonnés à durée indéterminée"). La finalisation de la transaction le 27 juillet 2026 réduira les capitaux propres et augmentera la dette nette.

NOTE 3 RÈGLES ET MÉTHODES COMPTABLES

En application du règlement européen n°1606 / 2002 du 19 juillet 2002, les états financiers consolidés du groupe Air France-KLM au 31 décembre 2025 ont été établis conformément aux normes IFRS (International Financial Reporting Standards) telles qu'adoptées par l'Union européenne à la date de clôture de ces états financiers consolidés et qui étaient d'application obligatoire à cette date.

Les états financiers consolidés semestriels résumés au 30 juin 2026 ont été préparés en conformité avec la norme IAS 34 « Information financière intermédiaire ».

Les principes comptables appliqués pour les états financiers consolidés semestriels résumés au 30 juin 2026 sont conformes à ceux retenus pour les états financiers consolidés de l'exercice 2025, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables à compter du 1er janvier 2026.

En outre, le Groupe applique par anticipation IFRS 18 « Présentation et informations à fournir dans les états financiers »

aux états financiers consolidés semestriels résumés de la période close le 30 juin 2026. IFRS 18 a été appliquée de manière rétrospective aux informations comparatives présentées, conformément à IAS 8 (se référer à la note 4 « Mise en place d'IFRS 18 et retraitements des comptes 2025 »).

Les amendements ou normes IFRS applicables de façon obligatoire à compter du 1er janvier 2026 sont considérés comme non applicables ou sans impact significatif sur les états financiers du groupe Air France-KLM.

Les états financiers consolidés intermédiaires résumés au 30 juin 2026 ont été revus par le Conseil d'administration le 29 juillet 2026.

NOTE 4 MISE EN PLACE D'IFRS 18 ET RETRAITEMENT DES COMPTES 2025

IFRS 18, Présentation et informations à fournir dans les états financiers

Le 9 avril 2024, l'International Accounting Standards Board (IASB) a publié sa nouvelle norme IFRS 18 « Présentation et informations à fournir dans les états financiers » visant à améliorer l'utilité des informations présentées dans les états financiers primaires et les notes annexes permettant aux investisseurs de disposer d'informations plus transparentes et comparables.

IFRS 18 vient remplacer la norme IAS 1 « Présentation des états financiers » et amender d'autres normes, principalement la norme IAS 7 « Tableau des flux de trésorerie ».

Les principaux changements concernent :

- l'amélioration de la comparabilité de l'état du compte de résultat en introduisant trois nouvelles catégories distinctes de produits et de charges (exploitation, investissement et financement) et en imposant de nouveaux sous-totaux dont le résultat opérationnel ;
- l'amélioration de la transparence des indicateurs de performance définis par la direction ;
- l'introduction de règles et d'indications sur la manière d'agréger et de désagréger l'information financière tant dans les états financiers primaires que dans les notes annexes.

La norme IFRS 18 entre en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 1er janvier 2027 avec une application anticipée possible au 1er janvier 2026. Elle a été adoptée par l'Union Européenne le 13 février 2026.

Le Groupe a décidé d'adopter par anticipation la mise en place d'IFRS 18 dès le 30 juin 2026.

L'application de la norme a conduit à des changements au niveau du compte de résultat, du bilan, du tableau de flux de trésorerie et des notes associées.

Retraitement des comptes 2025

Tous les changements de présentation tels que détaillés ci-dessous ont été appliqués de manière rétrospective permettant la comparabilité des états financiers sur les périodes comparatives conformément à IAS 8 « Méthodes comptables, changements d'estimations comptables et erreurs ».

Impacts sur le compte de résultat consolidé

Les principaux éléments qui modifient la structure et la présentation du compte de résultat consolidé sont les suivants :

- le coût financier net des engagements de retraite à prestations définies, précédemment comptabilisé dans la ligne des « frais de personnel » est désormais présenté dans la ligne « effets de la désactualisation des provisions », au sein du résultat avant impôts ;
- le résultat de change et les impacts sur instruments dérivés, précédemment comptabilisés dans la ligne des « autres produits et charges financiers » sont désormais affectés à l'agrégat auquel ils se rapportent, au sein des trois catégories distinctes du compte de résultat. S'agissant des principaux postes significatifs du passif, le résultat de change provenant des dettes de loyers est classé au sein de la partie financement du compte de résultat et celui provenant des passifs de restitution est classé dans la partie opérationnelle de ce dernier ;

- le résultat des sociétés mises en équivalence, précédemment présenté sur une ligne distincte après le "Résultat net des entreprises intégrées" est désormais inclus dans les activités d'investissement, au sein du "Résultat avant financement et impôts", toujours sur une ligne dédiée ;
- le coût de l'endettement net anciennement présenté de manière agrégée fait désormais l'objet d'une ventilation entre les catégories "investissement" et "financement" du compte de résultat ;
- les dividendes reçus, précédemment présentés dans les "produits des activités ordinaires" sont désormais classés au sein de la ligne "Gains (pertes) de change, sur instruments dérivés et autres (investissement)". Compte tenu de leur caractère non significatif, ils ne font pas l'objet d'une présentation sur une ligne distincte au compte de résultat.

Par ailleurs, la direction a évalué les caractéristiques communes des produits et charges afin de déterminer le niveau approprié d'agrégation et de désagrégation conformément aux principes

d'IFRS 18. Ainsi, certaines rubriques significatives du compte de résultat font l'objet d'une présentation plus détaillée :

- les "carburants et les coûts des émissions de CO₂" sont isolés des "charges externes" ;
- la "production capitalisée et les autres produits d'exploitation" sont séparés des autres charges opérationnelles ;
- les "reprises (dotations) de provisions (restitution des avions loués et autres)" sont distinguées des "dotations et reprises aux amortissements et dépréciations" ;
- la "charge d'intérêt liée à la dette financière" est distinguée des "charges d'intérêt liées à la dette de loyers".

Le Groupe continue de présenter son compte de résultat par nature.

Ainsi et compte tenu des éléments présentés ci-dessus, les impacts sur le compte de résultat consolidé du 30 juin 2025 s'établissent comme suit :

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin 2025	Engagements de retraites	Résultat de change et dérivés	Résultat des sociétés mises en équivalence	Dividendes reçus	Autres reclassements et désagrégation	2025	
(en millions d'euros)	Publié					Retraité	
Produits des activités ordinaires	15 608	–	–	–	–	15 608	Produits des activités ordinaires
		–	–	–	–	(3 343)	Carburants et coûts des émissions de CO ₂
Charges externes	(9 608)	–	–	–	–	3 343	Charges externes
Charges de personnel	(4 867)	26	–	–	–	(4 841)	Charges de personnel
Impôts et taxes hors impôts sur le résultat	(102)	–	–	–	–	(102)	Impôts et taxes hors impôts sur le résultat
Autres produits et charges d'exploitation	835	–	(6)	–	–	26	Production capitalisée et autres produits liés à l'activité
		–	–	–	–	(26)	Autres charges liées à l'activité
Amortissements, dépréciations et provisions	(1 457)	–	–	–	–	(107)	Amortissements et dépréciations
		–	–	–	–	107	Reprises (dotations) de provisions (restitution des avions loués et autres)
		–	527	–	–	527	Gains (pertes) de change (opérationnel) après couvertures
Cessions de matériels aéronautiques	(2)	–	–	–	–	(2)	Cessions de matériels aéronautiques
Autres produits et charges non récurrents	(10)	–	–	–	–	(10)	Produits et charges non récurrents
Résultat des activités opérationnelles	397	26	521	–	–	944	Résultat opérationnel

RAPPORT FINANCIER SUITE

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin 2025		Engage- ments de retraites	Résultat de change et dérivés	Résultat des sociétés mises en équivalence	Dividendes reçus	Autres reclasse- ments et désagréga- tion	2025	
(en millions d'euros)	Publié						Retraité	
		–	–	(11)	–	–	(11)	Résultat des sociétés mises en équivalence
		–	(161)	–	–	–	(161)	Gains (pertes) de change (investissements) et autres
Charges d'intérêts	(309)	–	–	–	–	309		
Produits de la trésorerie	102	–	–	–	–	–	102	Produits de la trésorerie
		26	360	(11)	–	309	874	Résultat avant financement et impôts sur le résultat
		–	–	–	–	(161)	(161)	Charge d'intérêt liées à la dette financière
		–	–	–	–	(159)	(159)	Charges d'intérêt liées à la dette de loyers
		(26)	–	–	–	(147)	(173)	Effets de la désactualisation des provisions
			185	–	–	11	196	Gains (pertes) de change (financier) après couvertures et autres
Autres produits et charges financiers	398	–	(545)	–	–	147		
Résultat avant impôts	588	–	–	(11)	–	–	577	Résultat avant impôts
Impôts sur le résultat	(176)	–	–	–	–	–	(176)	Impôts sur le résultat
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	(11)	–	–	11	–	–		
Résultat net	401	–	–	–	–	–	401	Résultat net

Impacts sur le tableau des flux de trésorerie consolidé

Le tableau des flux de trésorerie suit désormais une structure mixte, débutant par le résultat opérationnel, duquel sont déduits les éléments sans incidence sur la trésorerie et auxquels sont ajoutés les éléments aval ayant une incidence sur la trésorerie, afin d'aboutir aux flux de trésorerie liés aux activités opérationnelles.

Les normes apportent par ailleurs des précisions sur la classification de certains flux de trésorerie qui, sous IAS 7, faisaient l'objet d'interprétations :

- les intérêts reçus sont classés dans les activités d'investissement, tandis que les intérêts payés sont classés dans les activités de financement ;
- les dividendes reçus sont classés dans les activités d'investissement, tandis que les dividendes versés sont classés dans les activités de financement.

Les normes précisent ainsi les rubriques dans lesquelles ces flux doivent être présentés afin de renforcer la comparabilité. Cette approche avait déjà été anticipée par le Groupe et n'entraîne donc aucun changement.

Les impacts sur le tableau des flux de trésorerie du 30 juin 2025 s'établissent comme suit :

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	2025	Modifications induites par le nouveau point de départ (résultat d'exploitation)	Reclassements des effets de change et divers	2025	
(en millions d'euros)	Publié			Retraité	
Résultat net	401	475	68	944	Résultat opérationnel
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	1 457	–	–	1 457	Amortissements, dépréciations et provisions
Dotations nettes aux provisions financières	150	(150)	–	–	
Coût de la dette nette	206	(206)	–	–	
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels	2	–	–	2	Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels
Résultats non monétaires sur instruments financiers	(2)	(5)	–	(7)	Valorisation de dérivés opérationnels (non monétaire)
Écart de change non réalisé	(616)	98	–	(518)	Écart de change non réalisé
Résultats des sociétés mises en équivalence	11	(11)	–	–	
Impôts différés	103	(176)	–	(73)	Impôts sur le résultat
Autres éléments non monétaires	18	(25)		(7)	Autres éléments non monétaires
Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement	1 730	–	68	1 798	Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement
Augmentation (Diminution) du fonds de roulement	1 297	–	–	1 297	Augmentation (Diminution) du fonds de roulement
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS À L'EXPLOITATION	3 027	–	68	3 095	FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS À L'EXPLOITATION
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	(11)	–	–	(11)	Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées
Investissements corporels et incorporels	(2 315)	–	–	(2 315)	Investissements corporels et incorporels
Produits liés aux cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	573	–	–	573	Produits liés aux cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles
Intérêts reçus	88	–	–	88	Intérêts reçus
Dividendes reçus	9	–	–	9	Dividendes reçus
		–	(146)	(146)	Nouveaux prêts
		–	87	87	Remboursement des prêts
		–	(68)	(68)	Écarts de change réalisés sur les activités d'investissement
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois	14	–	–	13	Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois
FLUX NET DE TRÉSORERIE LIÉ AUX OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT	(1 642)	–	(127)	(1 770)	FLUX NET DE TRÉSORERIE LIÉ AUX OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT

Paiement pour acquérir des actions d'autocontrôle	(1)	–	–	(1)	Paiement pour acquérir des actions d'autocontrôle
Émission de titres subordonnés	494	–	–	494	Émission de titres subordonnés
Coupons sur titres subordonnés	(65)	–	–	(65)	Coupons sur titres subordonnés
Émission de nouveaux emprunts	314	–	–	314	Émission de nouveaux emprunts
Remboursement d'emprunts	(1 152)	–	–	(1 152)	Remboursement d'emprunts
Paiements de dettes de loyers	(487)	–	–	(487)	Paiements de dettes de loyers
Nouveaux prêts	(146)	–	146		
Remboursement des prêts	87	–	(87)		
		–	10	10	Écarts de change réalisés sur les activités de financement
Intérêts payés	(407)	–	(10)	(418)	Intérêts payés
Dividendes distribués	(1)	–	–	(1)	Dividendes distribués
FLUX NET DE TRÉSORERIE LIÉ AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT	(1 364)	–	59	(1 304)	FLUX NET DE TRÉSORERIE LIÉ AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)	(30)	–	–	(30)	Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)
Variation de la trésorerie nette	(9)	–	–	(9)	Variation de la trésorerie nette
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	4 829	–	–	4 829	Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	4 820	–	–	4 820	Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture

Impacts sur le bilan consolidé

Air France-KLM a décidé d'isoler, sur une ligne dédiée du bilan consolidé, les "passifs de restitution et les provisions pour avions loués", compte tenu de leur montant significatif. L'application d'IFRS 18 n'a pas entraîné d'autres changements significatifs dans la présentation de l'état de la situation financière consolidé.

Mesures de performance utilisées et communiquées par le Groupe

S'agissant des mesures de performances utilisées et communiquées par le Groupe, "l'EBITDA ajusté" et le "résultat opérationnel ajusté" remplacent respectivement "l'EBITDA

courant" et le "résultat opérationnel courant". Ils restent comparables en termes de contenu, les reclassements effectués n'ayant par ailleurs pas d'incidence significative sur ces agrégats.

Ces deux agrégats ne sont pas présentés sur le compte de résultat du Groupe mais constituent des "Indicateurs de performance définis par la direction" ("Management-defined performance measures (MPM)"). La réconciliation de ces deux agrégats avec le résultat opérationnel est présentée dans la Note 6.1 "Management-defined performance measures".

NOTE 5 ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Aucune acquisition ni cession significative n'a eu lieu au cours de la période close le 30 juin 2025 et le 30 juin 2026.

NOTE 6 "MANAGEMENT-DEFINED PERFORMANCE MEASURES" ET INDICATEURS ALTERNATIFS DE PERFORMANCE

6.1 "Management-defined performance measures"

Les MPM retenues par le Groupe sont l'EBITDA ajusté et le résultat opérationnel ajusté. Ces mesures sont utilisées dans les communications publiques du Groupe et traduisent la vision du management sur la performance opérationnelle du Groupe dans son ensemble, en excluant notamment les cessions de matériels aéronautiques et produits et charges non-récurrents (voir Note 13 "Cessions de matériels aéronautiques et autres produits et charges non-récurrents") et le résultat de change latent ayant un sous-jacent opérationnel.

Elles ne sont pas nécessairement comparables à des mesures portant des libellés similaires présentées par d'autres Groupes. Pour chaque MPM, le Groupe présente ci-dessous la méthode de calcul, une réconciliation avec le résultat opérationnel, sous-total IFRS le plus directement comparable, ainsi que l'effet d'impôt et l'effet sur les participations ne donnant pas le contrôle de chaque élément de rapprochement.

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin		2026				2025	
						retraité ⁽¹⁾	
	Notes	Montant hors effet impôt et hors part revenant aux minoritaires	Effet impôt associé ⁽²⁾	Part revenant aux minoritaires ⁽³⁾	Montant hors effet impôt et hors part revenant aux minoritaires	Effet impôt associé ⁽²⁾	Part revenant aux minoritaires ⁽³⁾
(en millions d'euros)							
EBITDA Ajusté		2 034			1 888		
Amortissements et dépréciations	Note 11	(1 641)	423	–	(1 564)	403	(2)
Reprises (dotations) de provisions (restitution des avions loués et autres)	Note 11	85	(22)	–	107	(28)	–
Gains (pertes) de change latent (opérationnel) ⁽⁴⁾	Note 12	(138)	35	–	518	(134)	–
Inefficacité des instruments financiers (opérationnel)	Note 12	(3)	1	–	7	2	–
Cessions de matériels aéronautiques	Note 13	13	(3)	–	(2)	1	–
Produits et charges non récurrents	Note 13	(7)	2	–	(10)	3	–
Résultat opérationnel	Compte de résultat	343			944		

⁽¹⁾ Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

⁽²⁾ Le taux d'impôt de droit commun en vigueur dans les différentes juridictions a été appliqué à la contribution de chacune des entités légales aux différents agrégats qui composent cette réconciliation.

⁽³⁾ Le pourcentage d'intérêt correspondant au périmètre de consolidation a été appliqué à la contribution de chacune des entités légales aux différents agrégats qui composent la réconciliation.

⁽⁴⁾ Cet agrégat génère une volatilité temporelle notamment liée à la variation du cours euro/dollar qui ne présage pas de l'impact monétaire final au moment de la réalisation effective des coûts.

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin		2026				2025	
						retraité ⁽¹⁾	
	Notes	Montant hors effet impôt et hors part revenant aux minoritaires	Effet impôt associé ⁽²⁾	Part revenant aux minoritaires ⁽³⁾	Montant hors effet impôt et hors part revenant aux minoritaires	Effet impôt associé ⁽²⁾	Part revenant aux minoritaires ⁽³⁾
(en millions d'euros)							
Résultat opérationnel Ajusté		478			431		
Gains (pertes) de change latent (opérationnel) ⁽⁴⁾	Note 12	(138)	35	–	518	(134)	–
Inefficacité des instruments financiers (opérationnel)	Note 12	(3)	1	–	7	(2)	–
Cessions de matériels aéronautiques	Note 13	13	(3)	–	(2)	1	–
Produits et charges non récurrents	Note 13	(7)	2	–	(10)	3	–
Résultat opérationnel	Compte de résultat	343			944		

⁽¹⁾ Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

⁽²⁾ Le taux d'impôt de droit commun en vigueur dans les différentes juridictions a été appliqué à la contribution de chacune des entités légales aux différents agrégats qui composent cette réconciliation.

⁽³⁾ Le pourcentage d'intérêt correspondant au périmètre de consolidation a été appliqué à la contribution de chacune des entités légales aux différents agrégats qui composent la réconciliation.

⁽⁴⁾ Cet agrégat génère une volatilité temporelle notamment liée à la variation du cours euro/dollar qui ne présage pas de l'impact monétaire final au moment de la réalisation effective des coûts.

6.2 Flux de trésorerie libre d'exploitation

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin (en millions d'euros)	Notes	2026	2025 retraité ⁽¹⁾
Flux net de trésorerie liés à l'exploitation	Tableau des flux de trésorerie	2 618	3 095
Investissements corporels et incorporels	Tableau des flux de trésorerie	(1 910)	(2 315)
Produits liés aux cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	Tableau des flux de trésorerie	465	573
Flux de trésorerie libre d'exploitation		1 173	1 353
Intérêts payés	Tableau des flux de trésorerie	(469)	(418)
Intérêts reçus	Tableau des flux de trésorerie	84	88
Paievements de dettes de loyers	Tableau des flux de trésorerie	(479)	(487)
Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté		309	536
Paievements exceptionnels réalisés/(reçus) ⁽²⁾		619	244
Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté		928	780

⁽¹⁾ Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

⁽²⁾ 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 les salaires différés pendant la période du Covid-19, ainsi qu'au paiement de l'amende Cargo (voir Note 2.1 "Événements significatifs intervenus au cours de la période").

6.3 Dette nette

(en millions d'euros)	Notes	Au 30 juin 2026	Au 31 décembre 2025
Passifs financiers courants et non courants	27	8 848	9 068
Dettes de loyers courantes et non courantes	22	6 525	6 445
Intérêts courus non échus	22 & 27	(82)	(142)
Dépôts relatifs aux passifs financiers		(79)	(85)
Dépôts relatifs aux dettes de loyers		(81)	(80)
Impact des dérivés devise/dettes		12	44
Passifs financiers (I)		15 143	15 250
Trésorerie et équivalent trésorerie	23	5 091	4 714
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois		733	988
Obligations	23	944	1 156
Concours bancaires courant	23	(1)	–
Liquidités nettes (II)		6 767	6 858
DETTE NETTE (I-II)		8 376	8 392

Au 30 juin 2026, les liquidités nettes comprennent 58 millions d'euros (contre 426 millions d'euros au 31 décembre 2025) nantis ou bloqués. La variation s'explique par la fin du nantissement relatif au litige en matière de droit de la concurrence dans le secteur du fret aérien (Voir Note 2.1 « Événements significatifs intervenus au cours de la période »).

Par ailleurs, le Groupe s'est engagé à maintenir un niveau de trésorerie dans certaines filiales opérationnelles. Au 30 juin 2026, cela représente un montant total de 700 millions d'euros (inchangé par rapport au 31 décembre 2025).

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin (en millions d'euros)	Notes	2026 retraité (1)
Dette nette à l'ouverture		8 392
Flux de trésorerie libre d'exploitation	6.2	(1 173)
Intérêts payés	Tableau des flux de trésorerie	469
Intérêts reçus	Tableau des flux de trésorerie	(84)
Coupons payés sur titres subordonnés	Tableau des flux de trésorerie	55
Nouveaux/modifications contrats de location		386
Effet du change latent sur la dette de loyer avions enregistrée en résultat global		122
Effet des dérivés sur la dette nette		(31)
Effet du change sur la dette nette		(1)
Variation des prêts et dépôts		11
Financement d'avions sans impact sur la trésorerie	27	218
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées	Tableau des flux de trésorerie	16
Dividendes reçus	Tableau des flux de trésorerie	(1)
Autres variations non monétaires de la dette nette		(3)
DETTE NETTE À LA CLÔTURE		8 376

(1) Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Le coût de l'endettement financier net s'établit comme suit:

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin (en millions d'euros)	Notes	2026	2025
Produits de la trésorerie		102	102
Charges d'intérêt liées à la dette financière	15	(175)	(161)
Charges d'intérêt liées à la dette de loyers		(169)	(159)
Coût de l'endettement financier net		(242)	(218)

NOTE 7 INFORMATIONS SECTORIELLES

Information par secteur d'activité (Note 7.1)

L'information sectorielle est établie sur la base des données de gestion interne communiquées au Comité exécutif, principal décideur opérationnel du Groupe.

Le Groupe est organisé autour des secteurs suivants :

- Réseau : Les revenus de ce secteur qui comprend le passage réseau et le cargo proviennent essentiellement des services de transport de passagers sur vols réguliers ayant un code des compagnies aériennes du Groupe hors Transavia, ce qui inclut les vols opérés par d'autres compagnies aériennes dans le cadre de contrats de partage de codes. Ils incluent également les revenus des partages de codes, les recettes d'excédent de bagages, les revenus de l'assistance aéroportuaire fournie par le Groupe aux compagnies aériennes tierces et des services liés aux systèmes d'information, ainsi que les opérations de transport de marchandises réalisées sous code des compagnies aériennes du Groupe, incluant le transport effectué par des partenaires dans le cadre de contrat de partage de codes. Les autres recettes du cargo correspondent essentiellement à la vente de capacité à d'autres transporteurs et aux transports de

marchandises effectués pour le Groupe par des compagnies aériennes tierces. Le management suit la performance du passage réseau et du cargo de manière conjointe, les deux activités étant intrinsèquement liées principalement du fait du poids significatif des volumes transportés dans les soutes des avions passagers.

- Maintenance : Les revenus externes proviennent des services de maintenance fournis à d'autres compagnies aériennes et clients dans le monde.
- Transavia : Les revenus de ce secteur proviennent de l'activité de transport « loisir » de passagers réalisée par Transavia.
- Autres : Les revenus de ce secteur proviennent de diverses prestations fournies par le Groupe, non couvertes par les trois autres secteurs précités.

Les résultats alloués aux secteurs d'activité correspondent à ceux qui sont affectables de façon directe ou qui peuvent être alloués de façon raisonnable à ces segments d'activité. Les montants répartis dans les secteurs d'activité correspondent principalement à l'EBITDA ajusté, au résultat opérationnel ajusté et au résultat opérationnel. Les autres éléments du compte de résultat sont regroupés dans la colonne « non répartis ».

RAPPORT FINANCIER SUITE

Les transactions intersecteurs sont effectuées et valorisées à des conditions normales de marché.

Information par secteur géographique (Note 7.2)

Activité par zone de destination

Le chiffre d'affaires externe du transport aérien du Groupe par zones de destination est ventilé en sept secteurs géographiques :

- France métropolitaine ;
- Europe (hors France) et Afrique du Nord ;

- Antilles, Caraïbes, Guyane et océan Indien ;
- Afrique (hors Afrique du Nord), Moyen-Orient ;
- Amérique du Nord, Mexique et Polynésie française ;
- Amérique du Sud (hors Mexique) ;
- Asie et Nouvelle-Calédonie.

7.1 Informations par secteur d'activité

Période close au 30 juin 2026

(en millions d'euros)	Notes	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Ajustements de consolidation	Total
Chiffre d'affaires transport de passagers	7.2	12 192	–	1 642	–	–	–	13 834
Chiffre d'affaires transport de fret	7.2	1 109	–	–	–	–	–	1 109
Chiffre d'affaires autres ⁽¹⁾		589	1 224	(16)	16	–	–	1 813
Chiffre d'affaires externe		13 890	1 224	1 626	16	–	–	16 756
Chiffre d'affaires intersecteurs		16	1 583	2	140	–	(1 741)	–
Produits des activités ordinaires		13 906	2 807	1 628	156	–	(1 741)	16 756
Carburants et coûts des émissions de CO ₂		(3 373)	(2)	(512)	–	–	–	(3 887)
Frais de Personnel		(3 517)	(663)	(436)	(406)	–	10	(5 012)
Autres		(5 285)	(1 821)	(708)	260	–	1 731	(5 823)
EBITDA ajusté	6.1	1 731	321	(28)	10	–	–	2 034
Amortissements, dépréciations et provisions		(1 102)	(201)	(237)	(16)	–	–	(1 556)
Résultat opérationnel ajusté	6.1	629	120	(265)	(6)	–	–	478
Gains (pertes) de change latent (opérationnel) après couvertures		(93)	(1)	(46)	(1)	–	–	(141)
Cessions de matériels aéronautiques et autres produits et charges non récurrents		7	–	–	(1)	–	–	7
Résultat opérationnel		543	119	(311)	(8)	–	–	343
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		(18)	2	–	1	–	–	(15)
Autres produits et charges des activités d'investissement		–	–	–	–	183	–	183
Résultat avant financement et impôts sur le résultat		–	–	–	–	–	–	511
Produits et charges des activités de financement		–	–	–	–	(569)	–	(569)
Résultat avant impôts		–	–	–	–	–	–	(58)
Impôts		–	–	–	–	(3)	–	(3)
RÉSULTAT NET		–	–	–	–	–	–	(61)

⁽¹⁾ Cette ligne inclut les indemnisations versées aux clients conformément au règlement CE261.

Période close au 30 juin 2025 retraité ⁽¹⁾

(en millions d'euros)	Notes	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Ajustements de consolidation	Total
Chiffre d'affaires transport de passagers	7.2	11 441	–	1 507	–	–	–	12 948
Chiffre d'affaires transport de fret	7.2	994	–	–	–	–	–	994
Chiffre d'affaires autres ⁽²⁾		530	1 153	(35)	18	–	–	1 666
Chiffre d'affaires externe		12 965	1 153	1 472	18	–	–	15 608
Chiffre d'affaires intersecteurs		13	1 636	1	132	–	(1 782)	–
Produits des activités ordinaires		12 978	2 789	1 473	150	–	(1 782)	15 608
Carburants et coûts des émissions de CO ₂		(2 934)	(1)	(408)	–	–	–	(3 343)
Frais de Personnel		(3 412)	(634)	(402)	(402)	–	9	(4 841)
Autres		(5 096)	(1 828)	(645)	261	–	1 773	(5 535)
EBITDA ajusté	6.1	1 536	326	18	8	–	–	1 888
Amortissements, dépréciations et provisions		(1 041)	(203)	(199)	(14)	–	–	(1 457)
Résultat opérationnel ajusté	6.1	495	123	(181)	(6)	–	–	431
Gains (pertes) de change latent (opérationnel) après couvertures		335	11	148	31	–	–	525
Cessions de matériels aéronautiques et autres produits et charges non récurrents		(10)	(2)	–	–	–	–	(12)
Résultat opérationnel		820	132	(33)	25	–	–	944
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		2	(8)	–	(5)	–	–	(11)
Autres produits et charges des activités d'investissement		–	–	–	–	(58)	–	(58)
Résultat avant financement et impôts sur le résultat		–	–	–	–	–	–	875
Produits et charges des activités de financement		–	–	–	–	(297)	–	(297)
Résultat avant impôts		–	–	–	–	–	–	577
Impôts		–	–	–	–	(176)	–	(176)
RÉSULTAT NET		–	–	–	–	–	–	401

⁽¹⁾ Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

⁽²⁾ Cette ligne inclut les indemnités versées aux clients conformément au règlement CE261.

7.2 Informations par secteur géographique

Activité par zone de destination

CHIFFRE D'AFFAIRES EXTERNE DU TRANSPORT AÉRIEN PAR DESTINATION

Période close au 30 juin 2026

(en millions d'euros)	Notes	France métropolitaine	Europe (hors France), Afrique du Nord	Antilles Caraïbes, Guyane, Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord), Moyen-Orient	Amérique du Nord, Mexique, Polynésie française	Amérique du Sud (hors Mexique)	Asie, Nouvelle-Calédonie	Total
Passage	7.1	495	2 877	923	1 299	3 236	1 305	2 057	12 192
Cargo	7.1	122	206	24	134	152	131	340	1 109
Transavia	7.1	104	1 441	–	97	–	–	–	1 642
TOTAL TRANSPORT		721	4 524	947	1 530	3 388	1 436	2 397	14 943

RAPPORT FINANCIER SUITE

Période close au 30 juin 2025

(en millions d'euros)	Notes	France métropolitaine	Europe (hors France), Afrique du Nord	Antilles Caraïbes, Guyane, Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord), Moyen- Orient	Amérique du Nord, Mexique, Polynésie française	Amérique du Sud (hors Mexique)	Asie, Nouvelle- Calédonie	Total
Passage	7.1	545	2 735	899	1 365	3 001	1 185	1 711	11 441
Cargo	7.1	108	192	19	133	144	120	278	994
Transavia	7.1	61	1 336	–	110	–	–	–	1 507
TOTAL TRANSPORT		714	4 263	918	1 608	3 145	1 305	1 989	13 942

NOTE 8 CARBURANTS, COÛTS DES ÉMISSIONS DE CO₂ ET CHARGES EXTERNES

Coûts de carburant et charges liées aux émissions de CO₂

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2026	2025 retraité ⁽¹⁾
Carburant avions	(4 212)	(2 983)
Gains / (pertes) de couverture carburant	643	(91)
SAF	(121)	(118)
Quotas de CO ₂	(197)	(151)
TOTAL	(3 887)	(3 343)

⁽¹⁾ Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Charges externes

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2026	2025 retraité ⁽¹⁾
Affrètements aéronautiques	(182)	(232)
Redevances aéronautiques	(1 143)	(1 116)
Commissariat	(479)	(471)
Achat d'assistance en escale	(1 157)	(1 041)
Achats et consommations d'entretien aéronautique	(1 742)	(1 824)
Frais commerciaux et de distribution	(606)	(568)
Autres frais	(1 061)	(1 013)
TOTAL	(6 370)	(6 265)

⁽¹⁾ Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Une partie des charges externes (notamment les coûts de carburant avions, achats et consommations d'entretien aéronautique) est soumise à la variation du cours du dollar US. Les couvertures associées sont présentées en Note 12 « Gains (pertes) de change (opérationnel) après couvertures ».

NOTE 9 FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

FRAIS DE PERSONNEL

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	2026	2025
(en millions d'euros)		retraité ⁽¹⁾
Salaires & traitements	(3 506)	(3 389)
Charges sociales	(686)	(631)
Charges de retraite - plans à cotisations définies	(524)	(508)
Charges de retraites - plans à prestations définies - coûts des services	(50)	(53)
Coûts du personnel intérimaire	(135)	(132)
Charges d'intéressement et de participation	(58)	(64)
Charges relatives au paiement fondé sur des actions	(1)	(1)
Autres	(52)	(63)
TOTAL	(5 012)	(4 841)

⁽¹⁾ Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Charges de retraite à cotisations définies

Le Groupe verse des cotisations pour un régime de retraite multi-employeurs en France, la CRPN (Caisse de retraite du personnel navigant). Ce plan multi-employeur étant assimilé à un plan d'État, il est comptabilisé en tant que régime à cotisations définies en « charges de retraite à cotisations définies ».

Tous les principaux régimes de retraite de KLM aux Pays-Bas sont qualifiés de régimes à cotisations définies.

ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN DE LA PÉRIODE ⁽¹⁾

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	2026	2025
Pilotes	9 580	9 347
Personnel navigant commercial	23 506	22 755
Personnel au sol	47 308	46 924
Personnel intérimaire	2 320	2 361
TOTAL	82 714	81 387

⁽¹⁾ Les calculs sont effectués selon la méthode de la double pondération (temps de présence sur la période et temps de travail).

NOTE 10 AUTRES PRODUITS LIÉS À L'ACTIVITÉ

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	2026	2025
(en millions d'euros)		retraité ⁽¹⁾
Production capitalisée	600	755
Autres produits	104	100
TOTAL	704	855

⁽¹⁾ Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

En 2025 et 2026, la ligne « Autres produits » inclut notamment des indemnités transactionnelles reçues de fournisseurs visant à compenser les dommages opérationnels supportés par le Groupe.

NOTE 11 AMORTISSEMENTS, DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	2026	2025
(en millions d'euros)		
AMORTISSEMENTS ET DÉPRÉCIATIONS		
Immobilisations incorporelles	(82)	(89)
Immobilisations aéronautiques	(674)	(657)
Autres immobilisations corporelles	(99)	(94)
Droits d'utilisation	(786)	(724)
Sous total	(1 641)	(1 564)
PROVISIONS		
Stocks	(7)	–
Créances	(1)	26
Provisions	93	81
Sous total	85	107
TOTAL	(1 556)	(1 457)

En 2025 et en 2026, les variations des provisions s'expliquaient principalement par des reprises liées à des restitutions d'avions.

Le Groupe a décidé d'étendre la durée d'amortissement de sa flotte de Airbus A350, Airbus A320/A321neo et Boeing B787 (pour KLM uniquement) de 20 à 25 ans au cours du premier semestre 2026 considérant que cela représente la durée d'utilisation la plus probable de ces avions, générant une réduction de la charge d'amortissement de 24 millions d'euros sur la période close au 30 juin 2026.

NOTE 12 GAINS (PERTES) DE CHANGE (OPÉRATIONNEL) APRÈS COUVERTURES

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	2026	2025
(en millions d'euros)		retraité ⁽¹⁾
Résultat de change réalisé	2	(4)
Résultat de change latent	(138)	518
Débouclages des couvertures de change	(7)	5
Inefficacité des instruments financiers	(3)	7
TOTAL	(146)	526

⁽¹⁾ Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Résultat de change

Au 30 juin 2026, le résultat de change latent de (138) millions d'euros est composé principalement d'une perte de (134) millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US.

Au 30 juin 2025, le résultat de change latent de 518 millions d'euros incluait principalement :

- un gain de 483 millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US ;
- un gain de 37 millions d'euros sur les autres actifs et passifs des comptes de ressource en fonds de roulement principalement lié au dollar US.

NOTE 13 CESSIONS DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES ET PRODUITS ET CHARGES NON-RÉCURRENTS

Les cessions de matériels aéronautiques et produits et charges non-récurrents comprennent les éléments inhabituels comme des produits ou des charges non récurrents par leur fréquence, leur nature et/ou leur montant. Ces éléments sont les suivants :

- ventes de matériel aéronautique et cessions significatives d'autres actifs (y compris opérations de cessions-bail) ;
- sortie anticipée d'appareils ;
- résultats de cession de filiales et participations ;
- coûts de restructuration lorsque ceux-ci sont significatifs ;
- modification des plans de retraite ;
- éléments significatifs et peu fréquents tels que la reconnaissance au compte de résultat d'un écart d'acquisition négatif, l'enregistrement d'une perte de valeur sur goodwill et les provisions significatives sur litiges.

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	2026	2025
(en millions d'euros)		retraité ⁽¹⁾
Cessions-bail	(1)	2
Autres cessions aéronautiques	14	(4)
Cessions de matériels aéronautiques	13	(2)
Autres produits et charges non courants	(7)	(10)

⁽¹⁾ Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Période close au 30 juin 2026

Cessions-bail

L'impact des cessions-bail sur avions (« Sales and Leaseback ») s'est traduit par une charge de 1 million d'euros en compte de résultat et un produit de cession en tableau des flux de trésorerie de 115 millions d'euros au 30 juin 2026.

Période close au 30 juin 2025

Cessions-bail

L'impact des cessions-bail sur avions (« Sales and Leaseback ») s'était traduit par un produit de 2 millions d'euros en compte de résultat et un produit de cession en tableau des flux de trésorerie de 558 millions d'euros au 30 juin 2025.

NOTE 14 GAINS (PERTES) DE CHANGE (INVESTISSEMENT) ET AUTRES

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	2026	2025
(en millions d'euros)		retraité ⁽¹⁾
Résultat de change réalisé	23	(68)
Résultat de change latent	59	(100)
Inefficacité des instruments financiers	(1)	8
TOTAL	81	(160)

⁽¹⁾ Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Résultat de change

Le résultat de change latent provient principalement de la trésorerie et des équivalents de trésorerie libellés en dollars US.

NOTE 15 INTÉRÊT SUR DETTES FINANCIÈRES

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2026	2025 retraité ⁽¹⁾
Intérêts sur dettes financières brutes	(174)	(164)
Intérêts capitalisés	29	32
Autres éléments non monétaires	(13)	(13)
Débouclage des couvertures de taux d'intérêt	4	13
Autres	(21)	(29)
TOTAL	(175)	(161)

⁽¹⁾ Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

NOTE 16 EFFETS DE LA DÉSACTUALISATION DES PROVISIONS

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2026	2025 retraité ⁽¹⁾
Effet de la désactualisation des provisions maintenance	(146)	(147)
Coût d'intérêt net des plans de retraites à prestations définies	(28)	(26)
TOTAL	(174)	(173)

⁽¹⁾ Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Désactualisation des provisions

Le taux utilisé pour désactualiser les passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants s'élève à 6,3 % en 2026 contre 6,8 % en 2025.

Les hypothèses actuarielles concernant la réévaluation des plans de retraite sont présentées dans la note 25 « Actifs et provisions retraites ».

NOTE 17 GAINS (PERTES) DE CHANGE (FINANCIER) APRÈS COUVERTURES ET AUTRES

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2026	2025 retraité ⁽¹⁾
Résultat de change réalisé, après couvertures	(112)	10
Résultat de change latent, après couvertures	57	198
Inefficacité des instruments financiers	6	(10)
Autres	(2)	(3)
TOTAL	(51)	195

⁽¹⁾ Voir Note 4 de l'annexe aux comptes consolidés.

Résultat de change

Au 30 juin 2026, le résultat de change sur les activités de financement inclut un gain de change latent de 57 millions d'euros composé principalement d'un gain de 122 millions d'euros sur le franc suisse compensé par une perte de change réalisé du même montant lié au remboursement par KLM de l'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses émis en 1986 (voir note 2.1 « Événements significatifs intervenus au cours de la période » et la Note 27 "Passifs financiers"), d'une perte de 44 millions d'euros sur le dollar US et d'une perte de 16 millions d'euros sur le yen japonais.

Au 30 juin 2025, le résultat de change sur les activités de financement incluait un gain de change latent de 198 millions d'euros composé principalement d'un gain de 207 millions d'euros sur le dollar US et d'un gain de 19 millions d'euros sur le yen japonais.

NOTE 18 IMPÔTS

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2026	2025
(Charge)/Produit total d'impôt au compte de résultat	(3)	(176)
Impôts sur éléments comptabilisés en capitaux propres ⁽¹⁾	(136)	(2)

⁽¹⁾ Incluant 34 millions d'euros d'impôts sur coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée au 30 juin 2026 (38 millions d'euros au 30 juin 2025).

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2026	2025
Résultat avant impôt des sociétés intégrées globalement	(43)	588
(Charge)/Produit total d'impôt au compte de résultat	(3)	(176)
Taux d'impôt effectif	(7 %)	30 %

Taux d'impôt effectif au 30 juin 2026

Le taux d'impôt effectif du Groupe Air France-KLM s'établit à (7) % au 30 juin 2026.

Il intègre la contribution exceptionnelle sur les bénéfices des grandes entreprises pour le Groupe fiscal français (la loi de finances pour 2026 ayant prorogé d'un an la contribution exceptionnelle sur les bénéfices des grandes entreprises instaurée dans le cadre de la loi de finances 2025). La part 2026 assise sur l'impôt 2025 représente une charge de 11 millions d'euros, intégrée dans le taux effectif d'impôt du groupe au 30 juin 2026. En revanche, il n'intègre pas de reconnaissance additionnelle d'impôt différé actif sur pertes reportables notamment compte tenu des incertitudes qui pèsent toujours sur l'issue du conflit au Moyen-Orient et des potentiels impacts pour le Groupe.

Le taux d'impôt effectif théorique pour le Groupe fiscal néerlandais demeure à 25,8 %.

Législation du modèle Pilier 2 de l'OCDE

Le groupe Air France-KLM est soumis aux règles Pilier 2 de l'OCDE suite à leur transposition en droit français et son entrée en vigueur pour les exercices ouverts à compter du 31 décembre 2023. En vertu de cette législation, le Groupe est tenu de payer un impôt complémentaire pour la différence entre son taux d'imposition effectif GloBE (TEI GloBE) dans chaque juridiction et le taux minimum de 15 %.

Des régimes de protection temporaire ont été instaurés pour trois exercices maximum et permettent de différer l'application des règles. Ces régimes consistent en des tests simplifiés par rapport aux règles Pilier 2, calculés par juridiction et à la fin de chaque exercice.

Au 31 décembre 2025, le Groupe avait estimé qu'il pouvait bénéficier des régimes de protection temporaire dans presque toutes les juridictions où il opère, sauf dans les juridictions France et Grande-Bretagne en raison de la reconnaissance/déreconnaissance des impôts différés principalement et dans quelques juridictions non significatives, qui doivent ainsi effectuer un calcul complet de TEI GloBE selon la loi en vigueur et les recommandations OCDE disponibles.

Le calcul complet du TEI GloBE pour les juridictions concernées dépassait le taux minimum. En conséquence, aucune charge d'impôt complémentaire n'avait été comptabilisée au 31 décembre 2025.

Le Groupe n'a pas identifié d'évènement remettant en cause les calculs effectués au 31 décembre 2025 et n'anticipe pas de charge d'impôt complémentaire à comptabiliser au titre de l'exercice 2026. Par conséquent, le taux d'imposition effectif prévu pour l'exercice 2026 n'est pas affecté par la législation Pilier 2 au 30 juin 2026.

NOTE 19 RÉSULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION

RÉSULTATS RETENUS POUR LE CALCUL DU RÉSULTAT DE BASE PAR ACTION

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin (en millions d'euros)	2026	2025
Résultat net – part du groupe	(133)	314
Coupons sur titres subordonnés nets de l'effet d'impôt	(29)	(28)
Résultat net de base – part du groupe	(162)	286

RAPPORT FINANCIER SUITE

RÉSULTATS RETENUS POUR LE CALCUL DU RÉSULTAT DILUÉ PAR ACTION

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	2026	2025
(en millions d'euros)		
Résultat net de base – part du groupe	(162)	286
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat : intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôts)	–	7
Résultat net – part du groupe (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	(162)	293

RAPPROCHEMENT DU NOMBRE D'ACTIONS UTILISÉ POUR LE CALCUL DES RÉSULTATS PAR ACTION

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	2026	2025
Nombre moyen pondéré :		
• d'actions ordinaires émises	262 769 869	262 769 869
• d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat et autres actions propres achetées	(178 006)	(157 547)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	262 591 863	262 612 322
Nombre d'actions potentiellement dilutives	–	19 996 070
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	262 591 863	282 608 392

Le 24 novembre 2025, Air France-KLM a remboursé les porteurs d'obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes. Il n'existe donc plus aucune action potentiellement dilutive au 30 juin 2026.

Pour rappel, le nombre d'actions potentiellement dilutives lié aux obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions existantes s'établissait à 19 996 070 actions au

30 juin 2025. La conversion potentielle de cet instrument et ces effets sur le résultat ont été pris en compte au 30 juin 2025 pour déterminer le résultat dilué par action.

Au 30 juin 2026, compte tenu des éléments présentés ci-dessus, le résultat net de base par action ressort à (0,62) euro et le résultat net dilué par action ressort à (0,62) euro.

NOTE 20 IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(en millions d'euros)	Immobilisations aéronautiques				Autres immobilisations corporelles					Total
	Avions en pleine propriété	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total	
VALEUR BRUTE										
31 décembre 2025	19 026	2 707	3 352	25 085	2 984	1 163	349	1 130	5 626	30 711
30 juin 2026	19 774	2 806	3 439	26 019	3 012	1 192	459	1 130	5 793	31 812
AMORTISSEMENTS										
31 décembre 2025	(10 415)	–	(1 019)	(11 434)	(2 159)	(861)	–	(927)	(3 947)	(15 381)
30 juin 2026	(10 548)	–	(1 073)	(11 621)	(2 188)	(881)	–	(932)	(4 001)	(15 622)
VALEUR NETTE										
31 décembre 2025	8 611	2 707	2 333	13 651	825	302	349	203	1 679	15 330
30 juin 2026	9 226	2 806	2 366	14 398	824	311	459	198	1 792	16 190

Les immobilisations aéronautiques comprennent notamment 218 millions d'euros de nouveaux avions en pleine propriété, sans mouvement de trésorerie au cours de l'exercice 2026 (voir Note 27 "passifs financiers").

NOTE 21 INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS

Les investissements corporels et incorporels figurant dans le tableau des flux de trésorerie consolidé se ventilent comme suit :

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin	2026	2025
(en millions d'euros)		
Acquisition d'immobilisations aéronautiques	1 636	2 059
Acquisition d'autres immobilisations corporelles	144	151
Acquisition d'immobilisations incorporelles	107	108
Variation des passifs sur immobilisations	23	(3)
TOTAL	1 910	2 315

NOTE 22 DROITS D'UTILISATION, DETTES DE LOYERS ET PASSIFS DE RESTITUTION POUR AVIONS LOUÉS

Le tableau ci-dessous présente les droits d'utilisation par catégorie :

(en millions d'euros)	Avion	Maintenance	Terrains & constructions	Autres	Total
VALEUR NETTE					
31 décembre 2025	5 266	3 431	688	67	9 452
30 juin 2026	5 152	3 304	676	73	9 205

Le tableau ci-dessous présente les dettes de loyers par catégories :

(en millions d'euros)	Au 30 juin 2026			Au 31 décembre 2025		
	Non Courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Dettes de loyers – Avions	4 704	771	5 475	4 632	744	5 376
Dettes de loyers – Recharges aéronautiques	86	43	129	92	48	140
Dettes de loyers – Immobilier	695	122	817	704	122	826
Dettes de loyers – Autres	63	17	80	59	17	76
Intérêts courus non échus	–	24	24	–	27	27
TOTAL – DETTES DE LOYERS	5 548	977	6 525	5 487	958	6 445

Le tableau ci-dessous présente les passifs de restitution pour avions loués:

(en millions d'euros)	Passifs de restitution sur avions loués	Maintenance sur avions loués	Total
Montant au 1^{er} janvier 2025	4 572	169	4 741
<i>Dont : non courant</i>	4 163	153	4 316
<i>courant</i>	409	16	425
Montant au 31 décembre 2025	4 701	186	4 887
<i>Dont : non courant</i>	4 381	173	4 554
<i>courant</i>	321	13	334
Montant au 30 juin 2026	4 937	159	5 096
<i>Dont : non courant</i>	4 683	154	4 837
<i>courant</i>	253	5	258

Le taux d'actualisation utilisé pour le calcul de ces passifs et provisions est de 6,3 % au 30 juin 2026 contre 6,8 % au 30 juin 2025 (voir Note 16 « Effets de la désactualisation des provisions »).

Les provisions couvrant des coûts en euros et en dollar, le taux d'actualisation est pondéré dans les mêmes proportions entre les deux taux sans risque : 2,29% pour l'euro et 3,69% pour le dollar. A cela, s'ajoute un spread de 3,08%.

NOTE 23 TRÉSORERIE, ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

(en millions d'euros)	Au 30 juin 2026		Au 31 décembre 2025	
	Total	Dont nantis ou bloqués	Total	Dont nantis ou bloqués
SICAV (actifs – instruments de dettes)	1 299	2	1 203	7
Dépôts (actifs – instruments de dettes) et comptes à termes	1 389	–	1 526	–
Caisses et banques	2 403	–	1 985	–
Trésorerie et équivalents de trésorerie	5 091	2	4 714	7
Concours bancaires	1	–	–	–
TRÉSORERIE, ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE ET CONCOURS BANCAIRES	5 090	2	4 714	7

NOTE 24 CAPITAUX PROPRES

24.1 Capital et primes d'émission

Au 30 juin 2026, le capital social est composé de 262 769 869 actions, entièrement libérées, d'une valeur nominale de 1 euro et le capital social du groupe Air France-KLM s'élève à 263 millions d'euros.

Chaque action confère un droit de vote. Cependant, depuis le 3 avril 2016, tout porteur détenant des actions nominatives depuis au moins deux ans dispose d'un droit de vote double.

Répartition du capital et des droits de vote

Le capital et les droits de vote se répartissent de la façon suivante :

	En % du capital		En % des droits de vote	
	Au 30 juin 2026	Au 31 décembre 2025	Au 30 juin 2026	Au 31 décembre 2025
État français	28,0	28,0	28,9	28,9
État néerlandais	9,1	9,1	12,8	12,8
CMA CGM	8,8	8,8	12,3	12,3
China Eastern Airlines	4,6	4,6	6,4	6,4
Salariés et anciens salariés	3,0	3,0	4,1	4,2
Delta Air Lines	2,8	2,8	3,9	3,9
SPAAG ⁽¹⁾	0,9	0,9	1,2	1,2
Actions détenues par le groupe	0,1	0,1	–	–
Public	42,8	42,8	30,4	30,3
TOTAL	100	100	100	100

⁽¹⁾ Stichting Piloten Aandelen Air France-KLM.

La ligne « Salariés et anciens salariés » regroupe les titres détenus par le personnel et les anciens salariés dans des fonds communs de placement d'entreprise (FCPE).

Au 30 juin 2026, tous les titres ont été émis et payés.

24.2 Titres subordonnés à durée indéterminée

(en millions d'euros)		31 décembre 2025	Rembour- sement Nominal	Émission Nominal	Variation monétaire – Coupons	Variation non monétaire	30 juin 2026
Titres Super Subordonnés 2023	Nominal	727	–	–	–	–	727
	Coupons	44	–	–	(55)	27	16
Obligations subordonnées de dernier rang 2025	Nominal	500	–	–	–	–	500
	Coupons	10	–	–	–	15	25
TOTAL TITRES SUBORDONNÉS À DURÉE INDÉTERMINÉE – PART ATTRIBUABLE AUX PROPRIÉTAIRES DE LA SOCIÉTÉ MÈRE		1 281	–	–	(55)	42	1 268
Titres Super Subordonnés Juillet 2023 ⁽¹⁾	Nominal	498	–	–	–	–	498
	Coupons	17	–	–	–	18	35
Titres Super Subordonnés Novembre 2023	Nominal	1 493	–	–	–	–	1 493
	Coupons	18	–	–	–	50	68
TOTAL TITRES SUBORDONNÉS – PARTICIPATIONS NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE		2 026	–	–	–	68	2 094
Total des flux de trésorerie			–	–	(55)	–	–

(1) Air France a notifié à la société Apollo le 8 juillet sa décision (irrévocable) de procéder au remboursement le 27 juillet des titres super subordonnés émis en juillet 2023 pour 498 millions d'euros (se référer à la Note 2.1 "Événements significatifs").

NOTE 25 ACTIFS ET PROVISIONS DE RETRAITES

Au 30 juin 2026, les taux d'actualisation utilisés par les sociétés du Groupe pour le calcul des engagements de retraite à prestations définies sont les suivants :

	Au 30 juin 2026	Au 31 décembre 2025
Zone euro – Duration 8 à 15 ans	3,91 %	3,75 %
Royaume-Uni – Duration 13 ans	5,95 %	5,55 %

Les taux d'inflation utilisés sont les suivants :

	Au 30 juin 2026	Au 31 décembre 2025
Zone euro – Duration 8 à 15 ans	2,10 %	2,00 %
Royaume-Uni – Duration 13 ans	2,95 %	2,95 %

Le taux de duration de huit à quinze ans concerne essentiellement les régimes situés en France.

Au 30 juin 2026, la réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies, comptabilisée au sein du résultat global, est composée de (avant impôts) :

Au 30 juin	2026	2025
Produit (charge) lié au changement de taux d'actualisation	40	46
Produit (charge) lié au changement de taux d'inflation	(16)	11
Écart entre le rendement attendu et réel des actifs	–	(17)
TOTAL	24	40

Après impôts, la réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies s'élève à 18 millions d'euros.

L'impact de la variation des taux d'actualisation sur les engagements a été calculé en utilisant les analyses de sensibilité de l'engagement de retraite à prestations définies. Celles-ci sont mentionnées dans la note 29.2 aux états financiers consolidés de l'exercice clos au 31 décembre 2025.

NOTE 26 AUTRES PROVISIONS

(en millions d'euros)	Restructuration	Litiges	Provision pour restitution de quotas de CO ₂ ⁽¹⁾	Autres	Total
Montant au 1^{er} janvier 2025	87	464	250	132	933
<i>Dont : non courant</i>	–	69	–	108	177
<i>courant</i>	87	395	250	24	756
Montant au 31 décembre 2025	104	472	326	171	1 073
<i>Dont : non courant</i>	–	72	43	149	264
<i>courant</i>	104	400	283	21	808
Montant au 30 juin 2026	94	96	509	158	857
<i>Dont : non courant</i>	–	72	143	137	352
<i>courant</i>	94	24	366	22	506

⁽¹⁾ Les dotations et reprises sont présentées dans la variation de ressources en fonds de roulement dans le tableau de flux de trésorerie voir note Note 29 « Détail de la variation de la ressource en fonds de roulement »

Les mouvements de provision pour litiges ainsi que des autres provisions pour risques et charges impactant le compte de résultat sont enregistrés, selon leur nature, dans les différentes rubriques correspondantes du compte de résultat.

26.1 Provisions

26.1.1 Provisions pour restructuration

Les mouvements de provision pour restructuration impactant le compte de résultat sont enregistrés en « Autres produits et charges non récurrents » lorsque les effets sont significatifs (voir Note 13 « Cessions de matériels aéronautiques et produits et charges non-récurrents »).

26.1.2 Provisions pour litiges avec les tiers

Dans le cours normal de ses activités, le groupe Air France-KLM et ses filiales Air France et KLM (et leurs filiales) sont impliqués dans divers litiges dont certains peuvent avoir un caractère significatif.

Une évaluation des risques de litiges avec les tiers a été effectuée avec le concours des avocats du Groupe et des provisions ont été enregistrées lorsque les circonstances les rendaient nécessaires.

Les provisions pour litiges comprennent également des provisions pour risques fiscaux qui n'entrent dans le champ d'IAS 12. De telles provisions sont constituées lorsque le Groupe estime, dans le cadre de contrôles fiscaux, que l'administration fiscale pourrait être amenée à remettre en cause une position fiscale prise par le Groupe ou l'une de ses filiales.

26.1.3 Litiges en matière de droit de la concurrence dans les secteurs du fret aérien

Air France, KLM et Martinair, filiale entièrement détenue par KLM depuis le 1^{er} janvier 2009, ont été impliqués depuis février 2006 avec vingt-cinq autres compagnies aériennes dans des enquêtes diligentées par certaines autorités de la concurrence dans le monde concernant des allégations d'entente ou de pratiques concertées dans le secteur du fret aérien.

Au 31 décembre 2021, la plupart des procédures ouvertes avaient donné lieu à des accords transactionnels conclus entre les trois sociétés du groupe et les autorités compétentes et au paiement d'amendes qui avaient mis fin à ces procédures, à l'exception de celle initiée par la Commission Européenne qui est toujours en cours.

En Europe, la décision de la Commission Européenne de 2010 à l'encontre de 11 opérateurs de fret aérien, incluant les compagnies du Groupe Air France, KLM et Martinair, a été annulée par le Tribunal de l'Union européenne le 16 décembre 2015 parce qu'elle contenait une contradiction concernant le périmètre exact des pratiques sanctionnées. La Commission Européenne a adopté le 17 mars 2017 une nouvelle décision à l'encontre des opérateurs susvisés, dont Air France, KLM et Martinair. Le montant total des amendes imposées au titre de cette décision au niveau de groupe Air France-KLM est de 339 millions d'euros. Ce montant a été légèrement réduit de 15,4 millions d'euros par rapport à la première décision en raison du niveau inférieur de l'amende de Martinair pour des raisons techniques. Les entités du Groupe ont formé un recours contre cette décision devant le Tribunal de l'Union Européenne les 29 et 30 mai 2017. Les audiences devant le Tribunal ont eu lieu en juin et juillet 2019.

La décision du Tribunal en mars 2022 a confirmé les amendes infligées aux sociétés du groupe Air France-KLM. Les sociétés du Groupe ont formé des pourvois devant la Cour de justice de l'Union Européenne. Les audiences se sont tenues en 2024. L'avocat général a rendu ses conclusions en septembre 2024 et préconisé le rejet des pourvois. L'arrêt de la Cour de justice de l'Union Européenne a été rendu le 26 février 2026 et a rejeté les pourvois formés par les sociétés du Groupe ainsi que ceux des autres compagnies aériennes concernées, confirmant la décision de la Commission Européenne de 2017. Le montant total des amendes prononcées pour les sociétés du Groupe est de 368 millions d'euros, incluant les intérêts.

Le Groupe avait maintenu une provision des 366 millions d'euros pour le montant total des amendes (incluant les intérêts), provision qui a été consommée dans sa totalité par le paiement complet des amendes en Mars 2026.

26.1.4 Litige engagé à l'encontre de KLM par (d'anciens) pilotes de fret de Martinair

En 2015, une plainte a été déposée contre KLM par 152 (anciens) pilotes de la compagnie aérienne Martinair, ci-après désignés « Vrachtyliegers ». En 2016 et 2018, le tribunal de première instance et la Cour d'appel ont statué en faveur de KLM et rejeté toutes les demandes des plaignants. Cependant, en novembre 2019, la Cour Suprême a jugé que le jugement de la Cour d'appel n'était pas suffisamment motivé et a renvoyé l'affaire devant une autre Cour d'appel. Le 8 juin 2021, cette Cour d'appel a rendu son arrêt en faveur des plaignants, les anciens pilotes de Martinair, jugeant que le transfert du département cargo est qualifié de transfert d'entreprise.

Selon cette décision les droits et obligations découlant des contrats de travail de 116 pilotes de Martinair sont automatiquement transférés à KLM à compter du 1^{er} janvier 2014. En revanche, la Cour d'appel a rejeté la demande des plaignants de transférer également les droits relatifs à l'ancienneté accumulés chez Martinair.

Le 8 août 2021, les Vrachtyliegers ont déposé des plaintes auprès de la Cour suprême, réclamant que les droits relatifs à l'ancienneté accumulés chez Martinair soient transférés à KLM. Le 24 juin 2022, l'avocat général a conseillé à la Cour suprême de rejeter les plaintes. Le 20 janvier 2023, la Cour suprême a rejeté cette demande.

Les pilotes ont également déposé une nouvelle plainte au sujet de la mise en place par KLM de ce transfert. L'audience s'est tenue le 15 novembre 2023. Le tribunal a rendu une décision le 11 janvier 2024, dans laquelle toutes les demandes ont été rejetées, à l'exception du respect de l'ancienneté accumulée au sein de Martinair en cas de licenciement (ce qui est conforme à la législation en vigueur). La majorité (232 personnes) des Vrachtyliegers ont interjeté appel contre la décision. L'audience a eu lieu le 21 avril 2026 devant la Cour d'appel d'Amsterdam (Hof Amsterdam). La Cour a indiqué qu'elle rendrait son verdict le 18 août.

Au 30 juin 2026, la provision s'établit à 22 millions d'euros (sans changement par rapport au 30 juin 2025).

26.1.5 Autres provisions

Les autres provisions comprennent principalement des provisions pour contrats déficitaires et des provisions pour démantèlement de bâtiments construits sur le sol d'autrui.

26.2 Passifs éventuels

Le Groupe est impliqué dans des procédures gouvernementales, judiciaires ou d'arbitrages pour lesquelles dans certains cas, il n'a pas été constitué de provisions dans ses états financiers, en conformité avec les règles comptables applicables.

En effet, à ce stade des procédures, le Groupe n'est pas en mesure d'apprécier de manière fiable les risques financiers liés à certains de ces litiges.

Par ailleurs le Groupe estime que toute information supplémentaire divulguée pourrait nuire à la position juridique dans les procédures.

26.2.1 Litiges en matière de droit de la concurrence dans les secteurs du fret aérien

À la suite de l'ouverture en février 2006 des enquêtes de plusieurs autorités de la concurrence et de la décision initiale de la Commission européenne de 2010, plusieurs actions civiles individuelles ou collectives ont été engagées par des transitaires et des expéditeurs de fret aérien dans plusieurs pays à l'encontre d'Air France, de KLM et de Martinair ainsi que des autres opérateurs de fret devant différentes juridictions civiles.

Dans le cadre de ces actions civiles, les transitaires et expéditeurs de fret aérien sollicitent l'attribution de dommages et intérêts pour compenser un prétendu surcoût causé par les pratiques anti-concurrentielles alléguées.

Pour Air France, KLM et Martinair, certaines actions civiles sont toujours en cours aux Pays-Bas et en Norvège.

26.2.2 Autres litiges

Vol AF447 Rio-Paris

Air France a été mis en examen avec Airbus, le 28 mars 2011, pour homicides involontaires sur les 228 victimes décédées lors de l'accident du vol AF447 Rio-Paris du 1^{er} juin 2009.

Une ordonnance de non-lieu en faveur d'Air France et d'Airbus a été rendue le 4 septembre 2019 par les juges d'instruction du tribunal de grande instance.

Le ministère public et la plupart des parties civiles (dont des associations et syndicats pilotes) ont fait appel de cette décision. La Cour d'appel de Paris s'est prononcée le 12 mai 2021 en renvoyant Airbus et Air France devant le tribunal correctionnel. Le procès pénal a eu lieu du 10 octobre au 8 décembre 2022 devant le tribunal correctionnel de Paris. Après un réquisitoire de relaxe du Ministère public, le tribunal a rendu un jugement de relaxe le 17 avril 2023 fondée sur l'absence de lien de causalité entre les fautes retenues et l'accident. Le 27 avril 2023, le Parquet général a fait appel de la relaxe du constructeur Airbus et de la compagnie Air France.

Au terme de la procédure d'appel qui s'est déroulée devant la Cour d'appel de Paris du 29 septembre au 27 novembre 2025, les avocats généraux ont requis l'infirmité du jugement de première instance et la condamnation d'Air France et d'Airbus pour homicide involontaire en raison de la caractérisation de fautes pénales ayant de manière indirecte mais certaine contribué à l'accident.

L'arrêt de la Cour d'appel de Paris a été rendu le 21 mai 2026 et a suivi les réquisitions de l'avocat général, en infirmant la décision du Tribunal correctionnel. Air France et Airbus ont chacune été déclarées pénalement responsables du chef d'homicide involontaire et, en conséquence, condamnées chacune au paiement de la somme de 225 000 euros.

Immédiatement après cet arrêt, Airbus a annoncé sa décision de se pourvoir en cassation devant la Cour de cassation. Air France a fait connaître la même décision peu après.

Ce pourvoi a un effet suspensif sur les sanctions pénales prononcées par la Cour d'appel de Paris. La décision de la Cour de cassation est attendue dans un délai compris entre 12 et 18 mois à compter de la date du pourvoi en cassation déposé en Mai 2026.

Litiges sur les aides d'État

En 2020, la mise en œuvre des mesures visant à renforcer la liquidité du Groupe (à savoir (i) un prêt garanti par l'État français (PGE) d'un montant de 4 milliards d'euros et un prêt de 3 milliards d'euros de l'Etat français, ainsi qu' (ii) une facilité de crédit renouvelable de 2,4 milliards d'euros garantie par l'État néerlandais et un prêt de 1 milliard d'euros de l'État néerlandais) a été approuvée par la Commission européenne en vertu des règles relatives aux aides d'État Covid 19 (décisions respectivement du 4 mai 2020 et du 13 juillet 2020), cette dernière décision ayant été remplacée, après annulation pour défaut de motivation, par une décision du 16 juillet 2021).

Le 6 avril 2021, le Groupe a annoncé la première partie de son plan de recapitalisation global. Certaines mesures de ce plan contenaient une aide d'État (le programme dit de « recapitalisation Covid 19 »), qui ont été notifiées par les autorités françaises à la Commission européenne, cette dernière les ayant approuvées dans sa décision du 5 avril 2021. Cette décision a subordonné l'approbation des mesures à un certain nombre d'engagements pris par l'État français, notamment à l'attribution par Air France de créneaux de décollage et d'atterrissage à une compagnie tierce désignée à l'aéroport d'Orly.

Comme pour la plupart des décisions concernant les compagnies aériennes bénéficiant d'une aide d'État Covid 19, les décisions de la Commission européenne accordant les mesures de soutien à Air France et à KLM ont fait l'objet de procédures d'annulation engagées par Ryanair. Le 20 décembre 2023 et le 7 février 2024, le Tribunal de l'Union européenne a annulé les décisions de la Commission européenne mentionnées ci-dessus. Ces annulations se sont faites sur l'unique motif d'une détermination erronée du bénéficiaire de ces aides, celui-ci devant être, d'après l'arrêt du Tribunal, le Groupe. Air France-KLM, Air France, KLM et la Commission européenne ont formé des pourvois en annulation devant la Cour de justice de l'Union européenne contre les arrêts du Tribunal. La Cour de justice de l'Union européenne doit encore se prononcer sur ces pourvois.

L'incertitude persiste quant aux conséquences juridiques et financières de l'annulation des décisions d'approbation des aides d'État jusqu'à l'obtention d'un arrêt définitif des juridictions de l'Union.

Il est rappelé que le Groupe a procédé au cours des exercices 2022 et 2023 et en vertu du cadre juridique applicable, au remboursement de l'intégralité des aides d'État susmentionnées dont les mesures de recapitalisation qui étaient grevées des engagements et contraintes précitées (engagements, mesures comportementales, application des intérêts). En conséquence, Air France-KLM, Air France et KLM sont donc totalement libérées, depuis avril 2023, des engagements et contraintes précitées qui étaient liés à ces aides de recapitalisation Covid-19.

La Commission européenne a approuvé, à nouveau, le 10 juillet 2024, les aides au renforcement de la liquidité du Groupe dans une décision unique, adressée aux États français et néerlandais, confirmant leur compatibilité avec le droit de l'Union. Cette décision a été à nouveau contestée devant le Tribunal de l'Union européenne par Ryanair le 14 avril 2025. Air France-KLM, Air France et KLM sont intervenus, aux côtés des États français et néerlandais, au soutien de la défense de la Commission européenne. Le Tribunal de l'Union européenne doit encore se prononcer sur ce recours.

Par ailleurs, comme elle l'a fait dans des cas similaires, la Commission européenne peut également décider, le cas échéant, d'entamer une procédure formelle d'examen sur les mesures de recapitalisation au cours de laquelle le Groupe veillera à défendre au mieux ses intérêts.

En janvier 2025, le Groupe a été informé du dépôt par Ryanair d'un recours devant le Tribunal administratif de Paris contre l'État français à la suite des arrêts d'annulation précités de 2023 et 2024 du Tribunal de l'Union européenne. La demande de Ryanair vise à ce que l'État récupère tout avantage accordé par l'État dont il est allégué qu'il n'aurait pas encore été remboursé et auquel s'ajouteraient des intérêts d'illégalité. Air France-KLM et Air France se sont constitués parties, le 3 juillet 2025, pour répondre en défense à ce recours aux côtés de l'État français. Ils contestent toute récupération compte tenu notamment du respect des règles par les États qui ont notifié les aides et les ont mises en œuvre sur approbations de la Commission. La procédure est en cours.

En avril 2025, le Groupe a également été informé d'une procédure similaire diligentée par Ryanair contre les autorités néerlandaises s'agissant de la décision relative à l'aide accordée à KLM en 2020. Le ministère des Finances néerlandais a rejeté ce recours qui est contesté à présent devant le Tribunal administratif de La Haye. La procédure est en cours.

Compte tenu de la nouvelle approbation précitée de juillet 2024 s'agissant des aides de liquidité, ces recours ne pourraient donner lieu qu'au paiement d'intérêts dits « d'illégalité » pour la période entre l'octroi de ces aides et leur nouvelle approbation en juillet 2024 (le montant principal des aides de liquidité ne pouvant plus faire l'objet d'une quelconque récupération), sous réserve de l'issue d'un arrêt à intervenir du Tribunal de l'Union européenne sur le nouveau recours de Ryanair d'avril 2025 contre cette décision de juillet 2024. S'agissant des mesures de recapitalisation, une récupération d'un montant à déterminer pourrait s'ajouter aux montants ayant déjà fait l'objet d'un remboursement.

Si la Cour de justice de l'Union européenne annulait les arrêts précités du Tribunal de l'Union européenne, ces recours de Ryanair deviendraient sans objet.

Hormis les points indiqués aux paragraphes 26.1 et 26.2, la Société n'a pas connaissance de litige, de procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage (y compris toute procédure dont l'émetteur a connaissance, qui est en suspens ou dont il est menacé) qui pourrait avoir ou a eu récemment des effets significatifs sur la situation financière, le résultat, le patrimoine ou la rentabilité de l'entreprise, pour une période couvrant au moins les douze derniers mois.

NOTE 27 PASSIFS FINANCIERS

(en millions d'euros)

	30 juin 2026			31 décembre 2025		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	108	–	108	109	–	109
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	114	–	114	402	–	402
Obligations liées au développement durable	500	–	500	500	500	1 000
Autres emprunts obligataires	1 800	127	1 927	1 150	406	1 556
Dettes de location avec option d'achat avantageuse	4 003	537	4 540	3 759	585	4 344
Autres emprunts	1 385	216	1 601	1 344	198	1 542
Intérêts courus non échus	1	57	58	1	114	115
TOTAL – PASSIFS FINANCIERS	7 911	937	8 848	7 265	1 803	9 068

VARIATION DU PASSIF FINANCIER

(en millions d'euros)

	31 décembre 2025	Émission de nouveaux emprunts	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres ⁽¹⁾	30 juin 2026
Emprunts à durée indéterminée en yens et francs suisses	511	–	(167)	(122)	–	222
Obligations liées au développement durable	1 000	–	(500)	–	–	500
Autres emprunts obligataires	1 556	650	(282)	3	–	1 927
Dettes de location avec option d'achat avantageuse	4 344	432	(386)	35	115	4 540
Autres emprunts	1 542	48	(105)	–	116	1 601
Intérêts courus non échus	115	–	–	1	(58)	58
TOTAL	9 068	1 130	(1 440)	(83)	173	8 848

⁽¹⁾ La colonne « Autres » comprend notamment 218 millions d'euros correspondant au financement en pleine propriété d'avions sans mouvement de trésorerie (se référer à la Note 20 "Immobilisations corporelles").

Émission d'obligations pour 650 millions d'euros

Le 08 janvier 2026, Air France-KLM a réalisé l'émission d'obligation d'un montant nominal de 650 millions d'euros avec une maturité de cinq ans portant intérêt au taux de 3,875 % par an dans le cadre de son programme Euro Medium Term Notes.

Remboursement par KLM de l'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses émis en 1986

Le 15 mai 2026, KLM a procédé au remboursement intégral de l'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses émis en 1986 pour un montant de 270 millions de francs suisses (soit environ 300 millions d'euros - se référer à la Note 17 "Gains (pertes) de change (financier) après couvertures et autres").

Remboursement anticipé des obligations liées au développement durable émises en 2023 pour 500 millions d'euros

Air France-KLM a procédé au remboursement anticipé de l'intégralité des obligations liées au développement durable émises le 16 janvier 2023 et venant à échéance le 31 mai 2026 au taux de 7,250 % le 30 avril 2026 pour un montant total de 500 millions d'euros auquel se sont ajoutés les intérêts courus et le paiement de la prime de remboursement de 750 euros par obligation.

Remboursement anticipé des obligations émises en 2021 pour 282 millions d'euros

Air France-KLM a procédé au remboursement anticipé de l'intégralité des obligations émises le 1^{er} juillet 2021 et venant à échéance le 1^{er} juillet 2026 au taux de 3,875 % le 04 mai 2026 pour un montant total de 282 millions d'euros auquel se sont ajoutés les intérêts courus.

Analyse par échéance

Les échéances des passifs financiers se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	30 juin 2026	31 décembre 2025
Échéances en		
Fin année N	523	—
N+1	758	1 803
N+2	1 206	723
N+3	1 526	1 152
N+4	1 207	1 479
Au delà de 4 ans	3 628	3 911
TOTAL	8 848	9 068

Le 15 mai 2026, KLM a procédé au remboursement intégral de l'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses émis en 1986 pour un montant de 270 millions de francs suisses (soit environ 294 millions d'euros).

La tranche émise en 1985 demeure comptabilisée au sein des passifs financiers non-courants. Au 30 juin 2026, Les emprunts subordonnés à durée indéterminée non remboursables de KLM sont inclus dans la ligne « Au-delà de 4 ans ».

Lignes de crédit multi-usages

Le 17 juin 2026, Air France-KLM a signé une nouvelle ligne de crédit multi-usages (Multi-purpose facility) d'un montant de 1 milliard d'euros avec un syndicat de 12 banques internationales. Cette ligne, qui peut être tirée et remboursée à l'entière discrétion de l'émetteur, a une maturité initiale en juin 2028 et comprend une option d'extension d'un an à la discrétion des prêteurs, pouvant porter l'échéance à juin 2029.

En outre, certains covenants financiers sont également applicables à cette ligne de crédit :

- Le ratio de couverture des intérêts (ICR), défini comme le rapport entre l'EBITDA consolidé et le coût net consolidé de la dette financière. L'ICR est calculé sur une période de 12 mois se terminant à la date du test. L'ICR doit être supérieur à 2,5 ;
- La couverture des actifs (AS), définie comme le rapport entre les actifs non garantis consolidés et la dette nette non garantie consolidée. Le calcul de l'AS ne doit pas être compris entre 0 et 1 ;
- Tout nouveau financement non sécurisé levé par une filiale du groupe ne doit pas représenter plus de 30 % de la dette non sécurisée du groupe..
- Le montant total des liquidités du Groupe (c'est-à-dire la trésorerie et les équivalents de trésorerie du Groupe sur une base consolidée) doit être au moins égal à 2 milliards d'euros (hors toute utilisation au titre de la convention de crédit existante, de la ligne de crédit renouvelable KLM et de la présente ligne de crédit).

Lignes de crédit de soutien

Le 18 avril 2023, Air France-KLM, Air France et KLM ont précédemment signé deux lignes de crédit renouvelables liées au développement durable avec un regroupement d'institutions

financières internationales, pour un montant total de 2,2 milliards d'euros.

Pour chaque ligne de crédit, un ensemble d'indicateurs de performance en matière de développement durable a été intégré au coût de financement. Ceux-ci sont conformes à l'engagement d'Air France-KLM et de ses compagnies aériennes en faveur du développement durable et d'une décarbonation progressive de leurs activités. Les deux lignes de crédit comprennent un mécanisme d'ajustement de la marge de crédit (à la hausse ou à la baisse) conditionné par l'atteinte de chacun de ces indicateurs de performance (la réduction des émissions unitaires de CO₂, l'augmentation de la part du carburant d'aviation durable, entre autres).

Air France-KLM et Air France

Air France-KLM et Air France, en qualité de co-emprunteurs, ont signé une ligne de crédit liée au développement durable de 1,2 milliard d'euros. Cette ligne incluait une option d'augmentation en accordéon qui a été exercée sur le premier trimestre 2024 pour un montant de 90 millions d'euros portant ainsi le montant disponible à environ 1,3 milliard d'euros.

Cette nouvelle ligne de crédit avait par ailleurs une échéance initiale à 2026 et comprenait deux options d'extension d'un an. En avril 2024, une option d'extension a été levée portant l'échéance à 2027.

Le 18 juillet 2024, un nouvel amendement a été signé sur la ligne de crédit d'Air France-KLM et Air France, prévoyant l'extension de l'échéance à juillet 2028 associée à une option d'extension complémentaire d'un an et l'augmentation de la ligne de crédit de 1,3 à 1,4 milliard d'euros.

Le 27 juin 2025, un nouvel amendement a été signé sur la ligne de crédit d'Air France-KLM et Air France, prévoyant l'extension de l'échéance à juillet 2029.

En outre, certains covenants financiers sont également applicables à cette ligne de crédit :

- Le ratio de couverture des intérêts (ICR), défini comme le rapport entre l'EBITDA consolidé et le coût net consolidé de la dette financière. L'ICR est calculé sur une période de 12 mois se terminant à la date du test. L'ICR doit être supérieur à 2,5 ;
- La couverture des actifs (AS), définie comme le rapport entre les actifs non garantis consolidés et la dette nette non garantie consolidée. Le calcul de l'AS ne doit pas être compris entre 0 et 1 ;
- Tout nouveau financement non sécurisé levé par une filiale du groupe ne doit pas représenter plus de 30 % de la dette non sécurisée du groupe..

De plus, certains indicateurs spécifiques liés à l'environnement, à la société et à la gouvernance (ESG), tels que la réduction des émissions de CO₂ par unité, l'augmentation de la part des carburants alternatifs durables (SAF) et l'augmentation du nombre de femmes occupant des postes de direction, sont applicables. Il en résulte un mécanisme d'ajustement de la marge de financement (à la hausse ou à la baisse) conditionné à la réalisation indépendante de ces indicateurs spécifiques.

Au 31 décembre 2025, ces clauses financières et ces indicateurs ESG spécifiques étaient respectés et aucun montant n'a été prélevé sur la facilité de crédit renouvelable au 30 juin 2026.

KLM

En 2023, KLM a signé une ligne de crédit de 1 milliard d'euros indexée sur des indicateurs de performance ESG (« Environmental, Social and Governance »).

Cette ligne de crédit, dont l'échéance initiale était fixée à 2027, est assortie de deux options d'extension d'un an. Ces options d'extension d'un an ont été levées en 2023 et 2025, portant l'échéance à avril 2029.

En outre, certains covenants financiers sont également applicables à cette ligne de crédit:

- Le ratio de couverture des intérêts (ICR), défini comme le rapport entre l'EBITDA consolidé et le coût net consolidé de la dette financière. L'ICR est calculé sur une période de 12 mois se terminant à la date du test. L'ICR doit être supérieur à 2,5 ;
- La couverture des actifs (AS), définie comme le rapport entre les actifs non garantis consolidés et la dette nette non garantie consolidée. Le calcul de l'AS ne doit pas être compris entre 0 et 1 ;
- Le ratio de couverture de garantie, défini comme le fait que, à tout moment, l'EBITDA agrégé, les revenus agrégés et les actifs bruts agrégés de la société (hors intragroupe) dépassent 75 % des paramètres consolidés.

De plus certains indicateurs spécifiques liés à l'environnement, à la société et à la gouvernance (ESG), tels que la réduction des émissions de CO₂ par unité, l'augmentation de la part des carburants alternatifs durables (SAF) et l'augmentation du nombre de femmes occupant des postes de direction, sont applicables. Il en résulte un mécanisme d'ajustement de la marge de financement (à la hausse ou à la baisse) conditionné à la réalisation indépendante de ces indicateurs spécifiques.

Au 31 décembre 2025, ces clauses financières et ces indicateurs ESG spécifiques étaient respectés et aucun montant n'a été prélevé sur la facilité de crédit renouvelable au 30 juin 2026.

Par ailleurs, KLM dispose de trois autres lignes de crédit pour un montant de 0,1 milliard d'euros.

Le montant total disponible des lignes de crédit pour le Groupe Air France-KLM au 30 juin 2026 s'élève à 3,5 milliards d'euros.

NOTE 28 AUTRES PASSIFS

(en millions d'euros)	Au 30 juin 2026			Au 31 décembre 2025		
	Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total
Dettes fiscales (y compris impôt société)	420	62	482	465	181	646
Taxes aériennes	1 181	–	1 181	1 011	–	1 011
Dettes sociales	1 381	19	1 400	1 500	55	1 555
Passifs sur immobilisations ⁽¹⁾	18	320	338	40	–	40
Produits constatés d'avance	1 220	218	1 438	1 192	215	1 407
Avances et acomptes reçus	628	–	628	573	–	573
Dettes diverses	288	90	378	266	94	360
TOTAL	5 136	709	5 845	5 047	545	5 592

(1) Ce montant correspond principalement à la compensation reçue de Schiphol. Dans le tableaux de flux de trésorerie, cet encaissement a été présenté au sein de la ligne "produits liés aux cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles" (se référer à la Note 21 " Événements significatifs intervenus au cours de la période").

RAPPORT FINANCIER SUITE

Les produits constatés d'avance sont principalement liés aux contrats de l'activité Maintenance.

La variation des autres passifs au 30 juin 2026 s'établit comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2025	Variation de besoin en fonds de roulement	Flux d'investissement	Écart de conversion	Autre	Au 30 juin 2026
Dettes fiscales (y compris impôt société)	646	(144)	–	–	(20)	482
Taxes aériennes	1 011	170	–	–	–	1 181
Dettes sociales	1 555	(155)	–	–	–	1 400
Passifs sur immobilisations	40	–	298	(1)	1	338
Produits constatés d'avance	1 407	29	–	1	–	1 438
Avances et acomptes reçus	573	40	–	15	–	628
Dettes diverses	360	26	–	6	(14)	378
Total	5 592	(34)	298	21	(32)	5 845

NOTE 29 VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT

Période du 1 ^{er} janvier au 30 juin (en millions d'euros)	Notes	2026	2025
(Augmentation)/diminution monétaire des stocks		(80)	(39)
(Augmentation)/diminution monétaire des créances clients		(536)	(392)
Augmentation/(diminution) monétaire des dettes fournisseurs		280	(26)
Augmentation/(diminution) monétaire des billets émis non utilisés		1 584	1 497
Augmentation/(diminution) monétaire des miles du programme de fidélisation		6	–
(Augmentation)/diminution monétaire des autres actifs		(312)	(277)
Augmentation/(diminution) monétaire des autres passifs		(34)	403
Variation provision sur émissions quotas de CO ₂		183	135
Variation créances/dettes couverture carburant		(122)	(4)
VARIATION DE LA RESSOURCE EN FONDS DE ROULEMENT	Tableau des flux de trésorerie	969	1 297

La ligne de variation « monétaire des autres passifs » est impactée par le remboursement de charges sociales différées pendant la période Covid.

NOTE 30 COMMANDE DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES

Les échéances des engagements de commandes fermes en vue d'achat de matériels aéronautiques s'analysent comme suit :

(en millions d'euros)	30 juin 2026	31 décembre 2025
2nd semestre année N (6 mois)	1 172	–
Année N+1	2 848	2 307
Année N+2	3 282	3 181
Année N+3	2 853	3 110
Année N+4	1 871	2 933
Au delà de l'année N+4	1 168	3 061
TOTAL	13 194	14 592

Les engagements portent principalement sur des montants en dollar US, convertis en euros au cours de clôture de chaque période considérée. Ces montants font par ailleurs l'objet de couvertures.

Le nombre d'appareils en commande ferme en vue d'achat au 30 juin 2026 a diminué de 24 unités par rapport au 31 décembre 2025, du fait des 18 livraisons ainsi qu'une conversion de 7 commandes en locations opérationnelles, et s'élève à 191 appareils.

Calendrier de livraison au 30 juin 2026

Type avion	Année de livraison						Total
	2ème Semestre N (6 mois)	N+1	N+2	N+3	N+4	Au-delà de N+4	
FLOTTE LONG COURRIER – PASSAGE							
A350	6	10	10	15	5	9	55
FLOTTE LONG COURRIER – CARGO							
A350F	–	–	3	–	2	1	6
FLOTTE MOYEN COURRIER							
A220	5	10	5	–	–	–	20
A320neo / A321neo	4	24	31	22	23	2	106
FLOTTE RÉGIONALE							
E195-2	–	–	–	3	–	–	3
TOTAL	15	44	49	40	30	12	190

NOTE 31 PARTIES LIÉES

Il n'y a pas eu de mouvements significatifs sur les parties liées sur la période tant en termes de périmètre que de montants.



03

Information et contrôle

3.1	Attestation du Responsable	69
3.2	Rapport des commissaires aux comptes sur l'information financière semestrielle 2026	70

3.1 ATTESTATION DU RESPONSABLE

Le 30 juillet 2026,

J'atteste, à ma connaissance, que les états financiers consolidés semestriels résumés sont établis conformément au corps de normes comptables applicables et donnent une image fidèle et honnête du patrimoine, de la situation financière et du résultat de la société, ainsi que de l'ensemble des entreprises comprises dans la consolidation, et que le rapport semestriel d'activité ci-joint présente un tableau fidèle des événements importants survenus pendant les six premiers mois de l'exercice, de leur incidence sur les comptes, des principales transactions entre parties liées ainsi qu'une description des principaux risques et des principales incertitudes pour les six mois restants de l'exercice.

Benjamin Smith

Directeur général Air France–KLM

3.2 RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR L'INFORMATION FINANCIÈRE SEMESTRIELLE 2026

AIR FRANCE-KLM S.A.

RAPPORT DES COMMISSAIRES AUX COMPTES SUR L'INFORMATION FINANCIÈRE SEMESTRIELLE

(Période du 1er janvier 2026 au 30 juin 2026)

Aux Actionnaires,

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée générale et en application de l'article L.451-1-2 III du Code monétaire et financier, nous avons procédé à :

- l'examen limité des états financiers consolidés semestriels résumés de la société Air France-KLM S.A., relatifs à la période du 1er janvier 2026 au 30 juin 2026, tels qu'ils sont joints au présent rapport ;
- la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité.

Ces états financiers consolidés semestriels résumés ont été établis sous la responsabilité du Conseil d'administration. Il nous appartient, sur la base de notre examen limité, d'exprimer notre conclusion sur ces comptes.

I - Conclusion sur les comptes

Nous avons effectué notre examen limité selon les normes d'exercice professionnel applicables en France.

Un examen limité consiste essentiellement à s'entretenir avec les membres de la direction en charge des aspects comptables et financiers et à mettre en œuvre des procédures analytiques. Ces travaux sont moins étendus que ceux requis pour un audit effectué selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. En conséquence, l'assurance que les comptes, pris dans leur ensemble, ne comportent pas d'anomalies significatives

Paris-La Défense et Neuilly-sur-Seine, le 30 juillet 2026

obtenue dans le cadre d'un examen limité est une assurance modérée, moins élevée que celle obtenue dans le cadre d'un audit.

Sur la base de notre examen limité, nous n'avons pas relevé d'anomalies significatives de nature à remettre en cause la conformité des états financiers consolidés semestriels résumés avec la norme IAS 34 - norme du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne relative à l'information financière intermédiaire.

Sans remettre en cause la conclusion exprimée ci-dessus, nous attirons votre attention sur la note 4 "Mise en place d'IFRS 18 et retraitement des comptes 2025", qui expose les incidences de la première application par anticipation de la norme IFRS 18 "Présentation et informations à fournir dans les états financiers".

II - Vérification spécifique

Nous avons également procédé à la vérification des informations données dans le rapport semestriel d'activité commentant les états financiers consolidés semestriels résumés sur lesquels a porté notre examen limité.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les états financiers consolidés semestriels résumés.

Les commissaires aux comptes

Deloitte & Associés

PricewaterhouseCoopers Audit S.A.S.

Philippe VINCENT
Associé

Amélie JEUDI DE
GRISSAC
Associé

Guillaume
TROUSSICOT
Associé

Loris STRAPPAZZON
Associée