

GROUPE AIR FRANCE-KLM

ÉTATS FINANCIERS
CONSOLIDÉS
SEMESTRIELS
RÉSUMÉS (NON
AUDITÉS)

1^{er} janvier 2025 – 30 juin 2025

Établis conformément aux principes de comptabilisation
et méthodes d'évaluation des normes IFRS adoptées
par l'Union Européenne

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Compte de résultat consolidé

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)

	Notes	2025	2024
Produits des activités ordinaires		15 608	14 603
Charges externes	6	(9 608)	(9 385)
Frais de personnel	7	(4 867)	(4 596)
Impôts et taxes hors impôt sur le résultat		(102)	(96)
Autres produits et charges d'exploitation courants	8	835	819
Amortissements, dépréciations et provisions	9	(1 457)	(1 321)
Charges opérationnelles		(15 199)	(14 579)
Résultat d'exploitation courant		409	24
Cessions de matériels aéronautiques	10	(2)	15
Autres produits et charges non courants	10	(10)	(118)
Résultat des activités opérationnelles		397	(79)
Charges d'intérêts	11	(309)	(314)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	11	102	170
Coût de l'endettement financier net	11	(207)	(144)
Autres produits et charges financiers	11	398	(213)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		588	(436)
Impôt sur le résultat	12	(176)	119
Résultat net des entreprises intégrées		412	(317)
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence		(11)	3
Résultat net		401	(314)
Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle		87	86
Résultat net : Propriétaires de la société mère		314	(400)
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
■ De base	13	1,09	(1,63)
■ Dilué	13	1,04	(1,63)

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

État du résultat global consolidé

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)

	Notes	2025	2024
Résultat net		401	(314)
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures et coût de couverture portée en autres éléments du résultat global		99	207
Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat		75	(64)
Écart de change résultant de la conversion		(25)	7
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global		(43)	(41)
Éléments recyclables du résultat global des sociétés mises en équivalence, nets d'impôts		21	-
Total des autres éléments recyclables du résultat global		127	109
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies	19	40	81
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global		1	(4)
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global		3	(5)
Éléments non recyclables du résultat global des sociétés mises en équivalence, nets d'impôts		(3)	-
Total des autres éléments non recyclables du résultat global		41	72
Total des autres éléments du résultat global, après impôt		168	181
RÉSULTAT GLOBAL		569	(133)
■ Propriétaires de la société mère		482	(219)
■ Participations ne donnant pas le contrôle		87	86

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

Bilan consolidé

ACTIF

(en millions d'euros)

	Notes	30 juin 2025	31 décembre 2024
Goodwill		223	226
Immobilisations incorporelles		1 167	1 150
Immobilisations aéronautiques	14	13 392	12 347
Autres immobilisations corporelles	14	1 587	1 533
Droits d'utilisation	16	8 479	7 592
Titres mis en équivalence		205	216
Actifs de retraite	19	56	66
Autres actifs financiers non courants		1 066	1 369
Actifs financiers dérivés non courants		118	195
Impôts différés	12	518	662
Autres actifs non courants		448	214
Actif non courant		27 259	25 570
Autres actifs financiers courants		1 464	1 190
Actifs financiers dérivés courants		57	249
Stocks et en-cours		993	959
Créances clients		2 404	2 051
Autres actifs courants		1 271	1 260
Trésorerie et équivalents de trésorerie	17	4 850	4 829
Actifs détenus en vue de la vente		49	47
Actif courant		11 088	10 585
TOTAL ACTIF		38 347	36 155

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

Bilan consolidé (suite)

PASSIF ET CAPITAUX PROPRES

<i>(en millions d'euros)</i>	Notes	30 juin 2025	31 décembre 2024
Capital	18.1	263	263
Primes d'émission et de fusion		7 560	7 560
Actions d'autocontrôle		(27)	(27)
Titres subordonnés à durée indéterminée	18.2	1 554	1 078
Réserves et résultat		(10 166)	(10 638)
Capitaux propres – Part attribuable aux propriétaires de la société mère		(816)	(1 764)
Titres subordonnés à durée indéterminée	18.2	2 088	2 530
Réserves et résultat		37	33
Capitaux propres – Participations ne donnant pas le contrôle		2 125	2 563
CAPITAUX PROPRES		1 309	799
Provisions retraite	19	1 681	1 686
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants	20	4 513	4 493
Passifs financiers non courants	21	6 512	7 254
Dettes de loyers non courantes	16	4 864	4 714
Passifs financiers dérivés non courants		292	32
Impôts différés	12	2	2
Autres passifs non courants	23	807	904
Passif non courant		18 671	19 085
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions courants	20	1 096	1 181
Passifs financiers courants	21	1 952	1 692
Dettes de loyers courantes	16	922	982
Passifs financiers dérivés courants		324	137
Dettes fournisseurs		2 516	2 608
Titres de transport émis et non utilisés		5 606	4 097
Programme de fidélisation		906	906
Autres passifs courants	23	5 015	4 668
Concours bancaires	17	30	–
Passif courant		18 367	16 271
TOTAL PASSIF		37 038	35 356
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIF		38 347	36 155

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

Variation des capitaux propres consolidés

	Part attribuable aux propriétaires de la société mère						Participations ne donnant pas le contrôle				Total
	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	
<i>(en millions d'euros)</i>											
31 décembre 2023	262 769 869	263	7 560	(25)	1 076	(10 925)	(2 051)	2 524	27	2 551	500
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	181	181	-	-	-	181
Résultat de la période	-	-	-	-	-	(400)	(400)	-	86	86	(314)
Résultat global	-	-	-	-	-	(219)	(219)	-	86	86	(133)
Paie ment fondé sur des actions	-	-	-	-	-	1	1	-	-	-	1
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	(25)	(37)	(62)	83	(83)	-	(62)
Impôts sur coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	-	31	31	-	-	-	31
30 juin 2024	262 769 869	263	7 560	(25)	1 051	(11 149)	(2 300)	2 607	30	2 637	337
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)
Paie ment 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

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

Tableau des flux de trésorerie consolidé

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)

	Notes	2025	2024
Résultat net		401	(314)
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	9	1 457	1 321
Dotations nettes aux provisions financières	11	150	141
Coût de la dette nette	11	206	144
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		2	(21)
Résultat sur cessions de filiales et participations	10	-	(2)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		(2)	6
Écart de change non réalisé		(616)	28
Résultats des sociétés mises en équivalence		11	(3)
Impôts différés	12	103	(153)
Autres éléments non monétaires		18	17
Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fond de roulement		1 730	1 164
Variation du besoin en fonds de roulement	24	1 297	486
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS À L'EXPLOITATION		3 027	1 650
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		(11)	(3)
Investissements corporels et incorporels	15	(2 315)	(2 067)
Produits liés à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées		-	8
Produits de cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	10	573	373
Intérêts reçus		88	156
Dividendes reçus		9	1
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		14	131
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT		(1 642)	(1 401)
Paiement pour acquérir des actions d'autocontrôle		(1)	-
Acquisition d'intérêts minoritaires sans changement de contrôle		-	(1)
Émission de titres subordonnés	18.2	494	-
Coupons sur titres subordonnés	18.2	(65)	(62)
Émission de nouveaux emprunts	21	314	936
Remboursement d'emprunts	21	(1 152)	(1 260)
Paiements de dettes de loyers	16	(487)	(442)
Nouveaux prêts		(146)	(11)
Remboursement des prêts		87	56
Intérêts payés		(407)	(386)
Dividendes distribués		(1)	-
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		(1 364)	(1 170)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		(30)	18
Variation de la trésorerie nette		(9)	(903)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	17	4 829	6 181
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	17	4 820	5 278

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Note 1	Description de l'activité	9
Note 2	Événements significatifs	9
Note 3	Règles et méthodes comptables	11
Note 4	Évolution du périmètre de consolidation	12
Note 5	Informations sectorielles	12
Note 6	Charges externes	15
Note 7	Frais de personnel et effectifs	16
Note 8	Autres produits et charges d'exploitation courants	16
Note 9	Amortissements, dépréciations et provisions	17
Note 10	Cessions de matériels aéronautiques et autres produits et charges non courants	17
Note 11	Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers	18
Note 12	Impôts	19
Note 13	Résultat net – part du Groupe par action	20
Note 14	Immobilisations corporelles	21
Note 15	Investissements corporels et incorporels	21
Note 16	Droits d'utilisation et dettes de loyers	21
Note 17	Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	22
Note 18	Capitaux propres	23
Note 19	Actifs et provisions retraites	25
Note 20	Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions	25
Note 21	Passifs financiers	29
Note 22	Indicateurs alternatifs de performance	31
Note 23	Autres passifs	33
Note 24	Variation du fonds de roulement	33
Note 25	Commande de matériels aéronautiques	34
Note 26	Parties liées	34

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 coté 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

Mesures visant à améliorer la performance opérationnelle et financière de KLM

Le 29 janvier 2025, KLM a annoncé la suppression de 250 emplois portant exclusivement sur des postes non opérationnels. Toutes les parties prenantes travaillent à un plan détaillé qui sera discuté avec les instances représentatives du personnel. Sans pouvoir le garantir à ce stade, KLM a pour objectif d'éviter les départs forcés.

Cet évènement n'a pas eu d'impact sur les états financiers consolidés de 2024 et 2025.

Renforcement du partenariat commercial avec WestJet et acquisition de participations minoritaires dans le capital

Delta Air Lines et Korean Air (partenaires de co-entreprise d'Air France-KLM) prévoient de renforcer leurs partenariats respectifs avec WestJet grâce à l'acquisition de participations minoritaires dans le capital de la compagnie aérienne canadienne auprès de Onex Partners.

Dans le cadre de ces accords, Delta et Korean procéderont à l'acquisition de participations indépendantes représentant au total 25 % du capital de WestJet. Delta investira 330 millions de dollars américains pour acquérir une participation de 15 %, tandis que Korean investira 220 millions de dollars américains pour acquérir une participation de 10 %.

A la clôture de l'opération, Delta aura le droit et a l'intention de vendre et de transférer 2,3 % du capital de WestJet à Air France-KLM, également partenaire commercial de WestJet, pour 50 millions de dollars américains.

Cette transaction distincte reste soumise à certaines validations et n'a donc pas eu d'impact sur les états financiers consolidés au 30 juin 2025.

Emission d'obligations hybrides pour un montant de 500 millions d'euros

Air France-KLM a placé le 15 mai 2025 500 millions d'euros d'obligations hybrides, au coupon fixe annuel de 5,75% (yield de 5,875%) jusqu'à la première date de reset.

Elles sont comptabilisées en capitaux propres dans les états financiers consolidés (voir Note 18.2 'Titres subordonnés à durée indéterminée').

Extension des lignes de crédit renouvelables liées à l'ESG

Air France-KLM et Air France:

En avril 2023, Air France-KLM et Air France, co-emprunteurs, avaient signé une ligne de crédit renouvelable liée au développement durable d'un montant de 1,2 milliard d'euros. Cette ligne incluait une option d'augmentation en accordéon qui avait 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 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 d'un an avait été levée portant l'échéance à 2027.

Enfin et le 18 juillet 2024, un nouvel amendement avait été signé sur la ligne de crédit d'Air France-KLM et d'Air France qui prévoyait :

- l'extension de l'échéance à juillet 2028 associée à une option d'extension complémentaire d'un an ;
- l'augmentation de la ligne de crédit de 1 290 millions d'euros à 1 405 millions d'euros.

Cette dernière option d'extension a été exercée en juin 2025 portant l'échéance à 2029.

KLM:

En avril 2023, KLM avait signé une ligne de crédit renouvelable d'un montant de 1,0 milliard d'euros liée à des indicateurs de performance ESG avec une échéance initiale à 2027 et comprenant deux options d'extension d'un an. En avril 2024, une première option d'extension d'un an avait été levée portant l'échéance à 2028. La deuxième option d'extension a été exercée en avril 2025 portant l'échéance à 2029.

Notification de remboursement des titres super subordonnés 2022 d'un montant de 497 millions d'euros

Air France a notifié à la société Apollo le 20 juin 2025 sa décision (irrévocable) de procéder au remboursement le 28 juillet 2025 des titres super subordonnés émis en juillet 2022 pour 497 millions d'euros.

Par conséquence, ces titres ont été reclassés des titres subordonnés à durée indéterminée en passifs financiers courants au 30 juin 2025 pour un montant total de 524

millions d'euros (le nominal pour 497 millions d'euros et les intérêts courus non échus pour 27 millions d'euros). Se référer aux Notes 18.2 "Titres subordonnés à durée indéterminée" et 21 "Passifs financiers".

2.2 Événements postérieurs à la clôture

Processus en vue d'une prise de participation majoritaire dans le capital de SAS

Le groupe Air France-KLM va entamer un processus visant à prendre une participation majoritaire dans le capital de SAS. Le Groupe détient actuellement 19,9 % du capital de la compagnie scandinave et a initié à l'été 2024 une coopération commerciale entre Air France, KLM et SAS, reposant sur des accords élargis de partage de codes et de commercialisation interline. Cette coopération a été renforcée par l'entrée de SAS dans l'allianceSkyTeam.

Sous réserve de la satisfaction de l'ensemble des conditions requises, Air France-KLM procéderait à l'acquisition de l'ensemble des parts détenues par Castlelake et Lind Invest, portant ainsi sa propre participation dans SAS à 60,5 %. L'État danois conserverait sa participation de 26,4 % ainsi que ses sièges au sein du Conseil d'administration.

Sous réserve de l'obtention des autorisations réglementaires requises et de la levée des conditions suspensives, l'ambition du Groupe serait de finaliser l'opération au deuxième semestre 2026.

L'acquisition de cette participation majoritaire permettrait à Air France-KLM de prendre le contrôle de SAS, qui deviendrait alors une filiale du Groupe. Le Groupe détiendrait la majorité des sièges au sein du Conseil d'administration de la compagnie aérienne. Air France-KLM et SAS demeurent à date des concurrents sur le plan commercial.

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 2024 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 2025 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 2025 sont conformes à ceux retenus pour les états financiers consolidés de l'exercice 2024, à l'exception des normes et interprétations adoptées par l'Union européenne applicables à compter du 1er janvier 2025.

Les amendements ou normes IFRS applicables de façon obligatoire à compter du 1^{er} janvier 2025 sont considérés comme non applicables ou sans impact significatif sur les états financiers du groupe Air France - KLM.

Les états financiers consolidés semestriels résumés au 30 juin 2025 ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 30 juillet 2025.

Évolution du référentiel comptable

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

Le 9 avril 2025, 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 primaire 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 catégories distinctes de produits et de charges (exploitation, investissement et financement) et en imposant de nouveaux sous-totaux dont le résultat d'exploitation;
- l'amélioration de la transparence des indicateurs de performance définies 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 1^{er} janvier 2027 avec une application anticipée possible au 1^{er} janvier 2026. Elle n'est toutefois pas encore adoptée par l'Union européenne.

Le Groupe évalue actuellement les impacts de cette nouvelle norme notamment sur la structure du compte de résultat, sur le tableau des flux de trésorerie et sur les mesures de performance définies par la direction et communiquées.

A ce stade, les autres évolutions du référentiel comptable prévues sont suivies par le Groupe qui ne s'attend pas à des impacts significatifs

NOTE 4 ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Le 1^{er} février 2024, KLM avait cédé sa filiale détenue à 100 % KLM Equipment Services B.V. à TCR International N.V. (TCR). Il n'y avait pas eu d'acquisition significative au cours du premier semestre 2024.

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

NOTE 5 INFORMATIONS SECTORIELLES

Information par secteur d'activité (Note 5.1)

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 ;
- **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 courant, au résultat d'exploitation courant et au résultat des activités opérationnelles. Les autres éléments du compte de résultat sont regroupés dans la colonne « non répartis ».

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

Information par secteur géographique (Note 5.2)

Activité par zone de destination

Le chiffre d'affaires externe du transport aérien du Groupe par zone 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.

5.1 Informations par secteur d'activité

Période close au 30 juin 2025

(en millions d'euros)	Notes	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Ajustements de consolidation	Total
Chiffre d'affaires transport de passagers	5.2	11 441	–	1 507	–	–	–	12 948
Chiffre d'affaires transport de fret	5.2	994	–	–	–	–	–	994
Chiffre d'affaires autres ⁽¹⁾		530	1 153	(35)	17	–	–	1 665
Chiffre d'affaires intersecteurs		13	1 636	1	132	–	(1 782)	–
Chiffre d'affaires du segment		12 978	2 789	1 473	149	–	(1 782)	15 607
Autres produits de l'activité		–	–	–	1	–	–	1
Produits des activités ordinaires		12 978	2 789	1 473	150	–	(1 782)	15 608
Carburant avions et SAF		(2 833)	(1)	(358)	–	–	–	(3 192)
Frais de Personnel		(3 431)	(638)	(404)	(403)	–	9	(4 867)
Autres		(5 201)	(1 812)	(706)	263	–	1 773	(5 683)
EBITDA Courant	22	1 513	338	5	10	–	–	1 866
Amortissement, dépréciations et provisions		(1 041)	(203)	(199)	(14)	–	–	(1 457)
Résultat d'exploitation courant		473	135	(193)	(6)	–	–	409
Résultat des activités opérationnelles		463	134	(194)	(6)	–	–	397
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		2	(8)	–	(5)	–	–	(11)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers		–	–	–	–	191	–	191
Impôts		–	–	–	–	(176)	–	(176)
RÉSULTAT NET		465	126	(194)	(11)	15	–	401

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

Période close au 30 juin 2024

(en millions d'euros)	Notes	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Ajustements	Total
Chiffre d'affaires transport de passagers	5.2	10 856	–	1 318	–	–	–	12 174
Chiffre d'affaires transport de fret	5.2	903	–	–	–	–	–	903
Chiffre d'affaires autres ⁽¹⁾		524	1 001	(17)	17	–	–	1 525
Chiffre d'affaires intersecteurs		12	1 424	4	126	–	(1 566)	–
Chiffre d'affaires du segment		12 295	2 425	1 305	143	–	(1 566)	14 602
Autres produits de l'activité		–	–	–	1	–	–	1
Produits des activités ordinaires		12 295	2 425	1 305	144	–	(1 566)	14 603
Carburant avions et SAF		(3 114)	(2)	(370)	–	–	–	(3 486)
Frais de Personnel		(3 278)	(591)	(345)	(390)	–	8	(4 596)
Autres		(4 815)	(1 600)	(583)	268	–	1 557	(5 173)
EBITDA Courant	22	1 088	232	6	19	–	–	1 345
Amortissements, dépréciations et provisions		(998)	(166)	(145)	(12)	–	–	(1 321)
Résultat d'exploitation courant		90	66	(139)	7	–	–	24
Résultat des activités opérationnelles		(14)	65	(139)	9	–	–	(79)
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		1	2	–	–	–	–	3
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers		–	–	–	–	(357)	–	(357)
Impôts		–	–	–	–	119	–	119
RÉSULTAT NET		(13)	67	(139)	9	(238)	–	(314)

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

5.2 Informations par secteur géographique

Activité par zone de destination

CHIFFRE D'AFFAIRES EXTERNE DU TRANSPORT AÉRIEN PAR DESTINATION

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	5.1	545	2 735	899	1 365	3 001	1 185	1 711	11 441
Cargo	5.1	108	192	19	133	144	120	278	994
Transavia	5.1	61	1 336	–	110	–	–	–	1 507
TOTAL TRANSPORT		714	4 263	918	1 608	3 145	1 305	1 989	13 942

Période close au 30 juin 2024

(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	5.1	543	2 592	895	1 383	2 733	1 095	1 615	10 856
Cargo	5.1	101	144	14	152	128	144	220	903
Transavia	5.1	62	1 154	–	102	–	–	–	1 318
TOTAL TRANSPORT		706	3 890	909	1 637	2 861	1 239	1 835	13 077

NOTE 6 CHARGES EXTERNES

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)	2025	2024
Carburant avions	(3 073)	(3 380)
SAF	(118)	(106)
Quotas de CO ₂	(151)	(125)
Affrètements aéronautiques	(232)	(247)
Redevances aéronautiques	(1 116)	(976)
Commissariat	(471)	(434)
Achat d'assistance en escale	(1 041)	(974)
Achats et consommations d'entretien aéronautique	(1 824)	(1 598)
Frais commerciaux et de distribution	(568)	(553)
Autres frais	(1 014)	(992)
TOTAL	(9 608)	(9 385)

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 8 « Autres produits et charges d'exploitation courants ».

NOTE 7 FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)	2025	2024
Salaires et traitements	(3 389)	(3 221)
Autres charges sociales	(631)	(582)
Charges de retraite à cotisations définies	(508)	(483)
Charges de retraite à prestations définies	(79)	(76)
Coûts du personnel intérimaire	(132)	(136)
Charge d'intéressement et de participation	(64)	(21)
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	(1)	(1)
Autres	(63)	(76)
TOTAL	(4 867)	(4 596)

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	2025	2024
Pilotes	9 347	8 906
Personnel navigant commercial	22 755	22 187
Personnel au sol	46 924	46 403
Personnel intérimaire	2 361	2 480
TOTAL	81 387	79 976

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

NOTE 8 AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION COURANTS

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)	2025	2024
Production capitalisée	755	728
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	(19)	3
Couverture sur flux d'exploitation (change)	5	25
Autres	94	63
TOTAL	835	819

NOTE 9 AMORTISSEMENTS, DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)

	2025	2024
AMORTISSEMENTS		
Immobilisations incorporelles	(89)	(82)
Immobilisations aéronautiques	(657)	(577)
Autres immobilisations corporelles	(94)	(90)
Droits d'utilisation	(724)	(613)
Sous total	(1 564)	(1 362)
DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS		
Créances	26	20
Provisions	81	21
Sous total	107	41
TOTAL	(1 457)	(1 321)

En 2024 et en 2025, les variations des provisions s'expliquaient principalement par des reprises liées à des restitutions d'avions.

Les mouvements au bilan du poste « provisions » sont détaillés dans la Note 20.

NOTE 10 CESSIIONS DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)

	2025	2024
Cession-bail	2	(2)
Autres cessions aéronautiques	(4)	17
Cessions de matériels aéronautiques	(2)	15
Autres produits et charges non courants	(10)	(118)

Période close au 30 juin 2025

Cessions de matériels aéronautiques

L'impact des cessions-bail sur avions (« sales and leaseback ») s'est 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.

Période close au 30 juin 2024

Cessions de matériel aéronautiques

L'impact des cessions-bail sur avions (« sales and leaseback ») s'était traduit par une charge de 2 millions d'euros en compte de résultat et un produit de cession en tableau des flux de trésorerie de 328 millions d'euros au 30 juin 2024.

Autres cessions aéronautiques

L'impact des autres cessions aéronautiques s'expliquait essentiellement par une opération de refinancement réalisée sur un B777 chez KLM ayant généré un produit de 16 millions d'euros au 30 juin 2024.

Autres produits et charges non courants

Le montant des autres produits et charges non courants incluait une indemnité de (115) millions d'euros à payer par Air France-KLM à Virgin dans le cadre de renégociation d'un contrat.

NOTE 11 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)	2025	2024
Produits des valeurs mobilières de placement	46	78
Autres produits financiers	56	92
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	102	170
Intérêts sur passifs financiers	(151)	(163)
Intérêts sur dettes de loyers	(166)	(140)
Intérêts intercalaires capitalisés	32	25
Autres éléments non monétaires	(6)	(13)
Autres charges financières	(18)	(23)
Charges d'intérêts	(309)	(314)
Coût de l'endettement financier net	(207)	(144)
Résultat de change	555	(47)
Instruments financiers	2	(6)
Dotation nette aux provisions	(3)	(3)
Désactualisation des provisions	(147)	(138)
Autres	(9)	(19)
Autres produits et charges financiers	398	(213)
TOTAL	191	(357)

Coût de l'endettement financier net

Les produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie sont principalement constitués des produits d'intérêts des valeurs mobilières de placement et autres actifs financiers ainsi que du résultat net sur cessions de valeurs mobilières de placement.

Résultat de change

Au 30 juin 2025, le résultat de change inclut un gain de change latent de 601 millions d'euros composé principalement :

- d'un gain de 483 millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US ;
- d'un gain, net des dérivés de change, de 79 millions d'euros sur la dette nette dont un gain de 63 millions d'euros au titre du dollar US et un gain de 19 millions d'euros au titre du yen japonais.
- d'un gain de 37 millions d'euros sur les autres actifs et passifs, principalement lié au dollar US sur des compte du besoin en fonds de roulement.

Au 30 juin 2024, le résultat de change incluait principalement une perte de change latent de (28) millions d'euros composée principalement :

- d'une perte de (108) millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US ;
- et d'un gain de 85 millions d'euros sur les passifs financiers principalement composé d'une perte au titre de la dette nette en dollar US pour 12 millions d'euros et d'un gain de 61 millions d'euros au titre de la dette nette en yen japonais et un gain de 16 millions d'euros au titre du franc suisse.

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 6,8 % en 2025 contre 7,3 % en 2024 (voir Note 20.1.1 « Passifs et provisions de restitution pour avions loués »).

NOTE 12 IMPÔTS

La charge d'impôt aux bornes du Groupe est la suivante :

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)	2025	2024
(Charge)/Produit total d'impôt au compte de résultat	(176)	119
Impôts sur éléments comptabilisés en capitaux propres ⁽¹⁾	(2)	(15)

(1) Incluant 38 millions d'euros d'impôts sur coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée au 30 juin 2025 (contre 30 millions d'euros au 30 juin 2024).

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)	2025	2024
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	588	(436)
(Charge)/Produit total d'impôt au compte de résultat	(176)	119
Taux d'impôt effectif	(30 %)	(27 %)

Taux d'impôt effectif au 30 juin 2025

Le taux d'impôt effectif du Groupe Air France-KLM s'établit à 30% au 30 juin 2025 compte tenu de la contribution exceptionnelle sur les bénéfices des grandes entreprises pour le Groupe fiscal français, portant ainsi le taux d'impôt effectif théorique à 30,2 % dans cette juridiction. Le taux d'impôt effectif théorique pour le Groupe fiscal néerlandais demeure à 25,8 %

Au 31 décembre 2024, le Groupe a estimé qu'il pouvait bénéficier des régimes de protection temporaire dans presque toutes les juridictions où il opère, sauf dans la juridiction France en raison de la reconnaissance/dé reconnaissance 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 la juridiction France dépassait le taux minimum de 15%. En conséquence, aucune charge d'impôt complémentaire n'avait été comptabilisée au 31 décembre 2024.

Le Groupe n'a pas identifié d'évènement remettant en cause les calculs effectués au 31 décembre 2024 et n'anticipe pas de charge d'impôt complémentaire à comptabiliser au titre de l'exercice 2025.

Par conséquent, le taux d'imposition effectif prévu pour l'exercice 2025 n'est pas affecté par la législation Pilier 2 au 30 juin 2025.

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 16 % (pour l'exercice 2025).

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.

NOTE 13 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)	2025	2024
Résultat net – part du groupe	314	(400)
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée- net de l'effet impôt	(28)	(27)
Résultat net de base – part du groupe	286	(427)

RÉSULTATS RETENUS POUR LE CALCUL DU RÉSULTAT DILUÉ PAR ACTION

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)	2025	2024
Résultat net de base – part du groupe	286	(427)
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat : intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôt)	7	-
Résultat net – part du groupe (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	293	(427)

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

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

	2025	2024
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	(157 547)	(137 068)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	262 612 322	262 632 801
Nombre d'actions potentiellement dilutives	19 996 070	22 421 076
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	282 608 392	285 053 877

Pour rappel, suite au remboursement de 452 millions d'euros d'OCEANE réalisé le 25 mars 2024, le nombre d'actions potentielles dilutives liées à l'OCEANE 2026 en circulation a été réduit de 4 966 518 actions à 472 580 actions.

Les obligations restantes en circulation pour un montant de 48 millions d'euros dont l'échéance était le 25 mars 2026 ont été remboursées en numéraire le 10 mai 2024, suite à l'exercice de l'option de remboursement anticipé par l'émetteur de l'obligation dans les conditions prévues par le Règlement des OCEANE 2026. Ces obligations restantes ont été remboursées par anticipation. Ce montant résiduel de remboursement équivaut à 2 654 942 obligations.

A l'issue de ces deux opérations, il n'y avait plus d'obligations OCEANE en circulation.

Le nombre d'actions potentiellement dilutives lié aux obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions existantes s'établit 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 2025, compte tenu des éléments présentés ci-dessus, le résultat net de base par action ressort à 1,09 euro et le résultat net dilué par action ressort à 1,04 euro.

NOTE 14 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 2024	18 450	1 918	2 902	23 270	2 877	1 092	297	1 088	5 354	28 624
30 juin 2025	18 566	2 857	3 063	24 486	2 920	1 101	327	1 102	5 450	29 936
AMORTISSEMENTS										
31 décembre 2024	(10 071)	-	(852)	(10 923)	(2 087)	(853)	-	(881)	(3 821)	(14 744)
30 juin 2025	(10 208)	-	(884)	(11 092)	(2 124)	(851)	-	(887)	(3 862)	(14 954)
VALEUR NETTE										
31 décembre 2024	8 379	1 918	2 050	12 347	790	239	297	207	1 533	13 880
30 juin 2025	8 358	2 857	2 179	13 392	796	250	327	215	1 587	14 982

NOTE 15 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

(en millions d'euros)	2025	2024
Acquisition d'immobilisations aéronautiques	2 059	1 801
Acquisition d'autres immobilisations corporelles	151	145
Acquisition d'immobilisations incorporelles	108	86
Variation des passifs sur immobilisations	(3)	35
TOTAL	2 315	2 067

NOTE 16 DROITS D'UTILISATION ET DETTES DE LOYERS

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 2024	4 031	2 819	679	63	7 592
30 juin 2025	4 638	3 060	709	72	8 479

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

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2025			Au 31 décembre 2024		
	Non Courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Dettes de loyers – Avions	3 963	726	4 689	3 834	780	4 614
Dettes de loyers – Recharges aéronautiques	104	54	158	115	61	176
Dettes de loyers – Immobilier	737	107	844	712	103	815
Dettes de loyers – Autres	60	13	73	53	15	68
Intérêts courus non échus	–	22	22	–	23	23
TOTAL – DETTES DE LOYERS	4 864	922	5 786	4 714	982	5 696

NOTE 17 TRÉSORERIE, ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE ET CONCOURS BANCAIRES

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2025		Au 31 décembre 2024	
	Total	Dont nantis ou bloqués	Total	Dont nantis ou bloqués
SICAV (actifs – instruments de dettes)	1 790	7	1 442	7
Dépôts (actifs – instruments de dettes) et comptes à termes	1 645	–	1 543	–
Caisses et banques	1 415	–	1 844	–
Trésorerie et équivalents de trésorerie	4 850	7	4 829	7
Concours bancaires	(30)	–	–	–
TRÉSORERIE, ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE ET CONCOURS BANCAIRES	4 820	7	4 829	7

NOTE 18 CAPITAUX PROPRES

18.1 Capital

Au 30 juin 2025, 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.

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

	En % du capital		En % des droits de vote	
	Au 30 juin 2025	Au 31 décembre 2024	Au 30 juin 2025	Au 31 décembre 2024
État français	28,0	28,0	29,3	27,5
État néerlandais	9,1	9,1	13,0	13,3
CMA CGM	8,8	8,8	12,5	12,8
China Eastern Airlines	4,6	4,6	6,5	6,7
Salariés et anciens salariés	3,0	3,1	2,9	3,0
Delta Air Lines	2,8	2,8	4,0	4,1
SPAAK ⁽¹⁾	0,9	0,9	1,2	1,2
Public	42,8	42,7	30,7	31,4
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 2025, tous les titres ont été émis et payés.

18.2 Titres subordonnés à durée indéterminée

		31 décembre 2024	Rembour- sement Nominal	Émission Nominal	Variation monétaire – Coupons	Variation non monétaire	30 juin 2025
<i>(en millions d'euros)</i>							
Titres Super Subordonnés 2023	Nominal	727	–	–	–	–	727
	Coupons	44	–	–	(55)	27	16
Obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes	Nominal	305	–	–	–	–	305
	Coupons	2	–	–	(10)	10	2
Obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée	Nominal	–	–	494	–	6	500
	Coupons	–	–	–	–	4	4
TOTAL TITRES SUBORDONNÉS À DURÉE INDÉTERMINÉE – PART ATTRIBUABLE AUX PROPRIÉTAIRES DE LA SOCIÉTÉ MÈRE		1 078	–	494	(65)	47	1 554
Titres Super Subordonnés 2022	Nominal	497	–	–	–	(497)	–
	Coupons	13	–	–	–	(13)	–
Titres Super Subordonnés Juillet 2023	Nominal	498	–	–	–	–	498
	Coupons	16	–	–	–	17	33
Titres Super Subordonnés Novembre 2023	Nominal	1 493	–	–	–	–	1 493
	Coupons	13	–	–	–	51	64
TOTAL TITRES SUBORDONNÉS – PARTICIPATIONS NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE		2 530	–	–	–	(442)	2 088
Total des flux de trésorerie			–	494	(65)		

Notification de remboursement des titres super subordonnés 2022 d'un montant de 497 millions d'euros

Air France a notifié à la société Apollo le 20 juin 2025 sa décision (irrévocable) de procéder au remboursement le 28 juillet 2025 des titres super subordonnés émis en juillet 2022 pour 497m€.

Par conséquent, ces titres ont été reclassés des titres subordonnés à durée indéterminée en passifs financiers courants au 30 juin 2025 pour un montant total de 524 millions d'euros (le nominal pour 497 millions d'euros et les intérêts courus non échus pour 27 millions d'euros). Se référer à la Note 21 "Passifs financiers".

Emission d'obligations hybrides pour un montant de 500 millions d'euros

Air France-KLM a placé le 15 mai 2025 500 millions d'euros d'obligations hybrides (494 millions d'euros net des frais d'émission), au coupon fixe annuel de 5,75% (yield de 5,875%) jusqu'à la première date de reset.

NOTE 19 ACTIFS ET PROVISIONS RETRAITES

Au 30 juin 2025, 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 2025	Au 31 décembre 2024
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	3,58 %	3,30 %
Royaume-Uni – Duration 20 ans	5,55 %	5,45 %

Les taux d'inflation utilisés sont les suivants :

	Au 30 juin 2025	Au 31 décembre 2024
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	2,00 %	2,00 %
Royaume-Uni – Duration 20 ans	2,90 %	3,25 %

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

Au 30 juin 2025, la réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies est composée de (avant impôt):

Au 30 juin	2025	2024
Impact du changement de taux d'actualisation	46	98
Impact du changement de taux d'inflation	11	(15)
Ecart entre le rendement attendu et réel des actifs	(17)	(2)
TOTAL	40	81

Après impôt, la réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies s'élève à 43 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 le 31 décembre 2024.

NOTE 20 PASSIFS ET PROVISIONS DE RESTITUTION POUR AVIONS LOUÉS ET AUTRES PROVISIONS

(en millions d'euros)	Passifs de restitution sur avions loués	Maintenance sur avions loués	Restructuration	Litiges	Provision pour restitution de quotas de CO ₂	Autres	Total
Montant au 1^{er} janvier 2024	3 802	161	82	516	213	110	4 884
<i>Dont : non courant</i>	3 532	148	–	36	–	89	3 805
<i>courant</i>	270	13	82	480	213	21	1 079
Montant au 31 décembre 2024	4 572	169	87	464	250	132	5 674
<i>Dont : non courant</i>	4 163	153	–	69	–	108	4 493
<i>courant</i>	409	16	87	395	250	24	1 181
Montant au 30 juin 2025	4 378	172	76	464	385	134	5 609
<i>Dont : non courant</i>	4 047	153	–	67	133	113	4 513
<i>courant</i>	331	19	76	397	252	21	1 096

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.

20.1 Provisions

20.1.1 Passifs et provisions de restitution pour avions loués

Le taux d'actualisation utilisé pour le calcul de ces passifs et provisions est de 6,8 % au 30 juin 2025 contre 7,3 % au 30 juin 2024 (voir Note 11 « Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers »).

20.1.2 Provisions pour restructuration

Les mouvements de provision pour restructuration impactant le compte de résultat sont enregistrés en « autres produits et charges non courants » lorsque les effets sont significatifs (voir Note 10 « Cessions de matériels aéronautiques et autres produits et charges non courants »).

20.1.3 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.

20.1.4 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 en juin 2022 devant la Cour de justice de l'Union Européenne. Les audiences se sont tenues les 18 et 19 avril 2024. L'avocat général a rendu ses conclusions le 5 septembre 2024 et préconisé le rejet des pourvois. L'arrêt de la Cour de justice de l'Union Européenne devrait être rendu en 2025. Au 30 juin 2025, le Groupe a maintenu une provision des 366 millions d'euros pour le montant total des amendes (incluant les intérêts).

20.1.5 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 désigné « Vrachtvliegers ». 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 Vrachtvliegers 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).

Au 30 juin 2025, la provision s'établit à 22 millions d'euros (sans changement par rapport au 31 décembre 2024).

20.1.6 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.

20.2 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.

20.2.1 Litiges en matière de droit de la concurrence dans le secteur 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. Les sociétés du Groupe et les autres compagnies aériennes concernées continuent à s'opposer vigoureusement à ces procédures civiles.

20.2.2 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 fait appel de la relaxe du constructeur Airbus et de la compagnie Air France.

La procédure d'appel se déroulera devant la Cour d'appel de Paris du 29 septembre au 27 novembre 2025.

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'Etat français (PGE) d'un montant de 4 milliards d'euros et un prêt de 3 milliards d'euros de l'Etat français, ainsi que (ii) une facilité de crédit renouvelable de 2,4 milliards d'euros garantie par l'Etat néerlandais et un prêt de 1 milliard d'euros de l'Etat 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'Etat 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 dans le cadre de la crise de la 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 le Tribunal, le Groupe en lui-même. 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'Etat 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 et 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 des engagements et contraintes précitées qui étaient liées à ces aides de recapitalisation Covid-19. Les conséquences indirectes potentielles de l'annulation de l'approbation des aides d'État (sous réserve d'un succès éventuel des pourvois précités) pourraient inclure une demande de récupération des avantages non remboursés de la part des autorités françaises, limitée dans certains cas aux seuls intérêts d'illégalité.

La Commission européenne a approuvé, à nouveau, le 10 juillet 2024, les aides au renforcement de la liquidité du Groupe dans une décision unique confirmant leur

compatibilité avec le droit de l'Union. Cette nouvelle décision n'a pas d'impact sur les pourvois précités. Cette décision a fait l'objet d'un nouveau recours en annulation devant le Tribunal de l'Union européenne de la part de Ryanair le 14 avril 2025. Air France-KLM, Air France et KLM interviendront, aux côtés des État français et néerlandais, au soutien de la défense de la Commission européenne.

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

En janvier 2025, Air France-KLM a été informée 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 du Tribunal de l'Union européenne. La demande de Ryanair vise à ce que l'État doive récupérer tout avantage accordé par l'État dont il est allégué qu'il n'aurait pas encore été remboursé auquel s'ajouteraient des intérêts d'illégalité. Air France KLM et Société Air France se sont constitués parties, le 3 juillet 2025, pour répondre en défense à ce recours aux côtés de l'État français. La procédure est en cours.

Par ailleurs, Air France-KLM a également été informée, en avril 2025, d'une procédure similaire (mais de nature administrative dans un premier temps) diligentée par Ryanair contre les autorités néerlandaises s'agissant de la décision relative à l'aide accordée à KLM en 2020. La procédure est en cours.

Compte tenu de la nouvelle approbation précitée de juillet 2024, ces recours pourraient donner lieu au paiement (i) d'intérêts dits « d'illégalité » pour la période entre l'octroi de ces aides et leur nouvelle approbation en juillet 2024 (le montant nominal des aides de liquidité ne pouvant plus faire l'objet d'une quelconque récupération). 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 20.1 et 20.2, 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 21 PASSIFS FINANCIERS

<i>(en millions d'euros)</i>	30 juin 2025			31 décembre 2024		
	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	118	–	118	123	–	123
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	401	–	401	398	–	398
Obligations liées au développement durable	500	500	1 000	1 000	–	1 000
Autres emprunts obligataires	1 056	497	1 553	1 078	515	1 593
Dettes de location avec option d'achat avantageuse	3 300	612	3 912	3 527	642	4 169
Autres emprunts	1 137	276	1 413	1 127	421	1 548
Intérêts courus non échus	–	67	67	1	114	115
TOTAL – PASSIFS FINANCIERS	6 512	1 952	8 464	7 254	1 692	8 946

VARIATION DU PASSIF FINANCIER

<i>(en millions d'euros)</i>	31 décembre 2024	Émission de nouveaux emprunts	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	30 juin 2025
Emprunts à durée indéterminée en yens et francs suisses	521	–	–	(2)	–	519
Obligations liées au développement durable	1 000	–	–	–	–	1 000
Autres emprunts obligataires	1 593	–	(515)	(22)	497	1 553
Dettes de location avec option d'achat avantageuse	4 169	188	(377)	(80)	12	3 912
Autres emprunts	1 548	126	(260)	(6)	5	1 413
Intérêts courus non échus	115	–	–	–	(48)	67
TOTAL	8 946	314	(1 152)	(110)	466	8 464

21.1 Emprunts Obligataires

Remboursement du solde de l'emprunt obligataire d'un montant de 515 millions d'euros émis en 2020.

Le 16 janvier 2025, Air France-KLM a remboursé le montant restant de l'emprunt obligataire, arrivé à maturité, d'un montant de 515 millions d'euros, souscrit en 2020.

Notification de remboursement des titres super subordonnés 2022 d'un montant de 497 millions d'euros

Air France a notifié à la société Apollo le 20 juin 2025 sa décision (irrévocable) de procéder au remboursement le 28 juillet 2025 des titres super subordonnés émis en juillet 2022 pour 497m€.

Par conséquent, ces titres ont été reclassés des titres subordonnés à durée indéterminée en passifs financiers courants au 30 juin 2025 pour un montant total de 524 millions d'euros (le nominal pour 497 millions d'euros et les intérêts courus non échus pour 27 millions d'euros). Se référer à la Note 18.2 "Titres subordonnés à durée indéterminée".

Analyse par échéance

Les échéances des passifs financiers se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	30 juin 2025	31 décembre 2024
Échéances en		
Fin d'année N	1 043	–
N+1	1 528	1 692
N+2	660	1 595
N+3	1 046	611
N+4	1 368	963
Au delà de 4 ans	2 819	4 085
TOTAL	8 464	8 946

Les emprunts subordonnés à durée indéterminée de KLM sont inclus dans la ligne « au-delà de 4 ans ».

Lignes de crédit

Le 18 avril 2023, Air France-KLM, Air France et KLM ont 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).

En outre, certains covenants financiers sont également applicables à ces deux lignes de crédit. Au 30 juin 2025, ces covenants financiers sont respectés.

Le montant total disponible pour le Groupe Air France-KLM au 30 juin 2025 s'élève à 2,5 milliards d'euros.

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.

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. Une option d'extension d'un an a été levée en avril 2025 portant l'échéance à avril 2029.

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

NOTE 22 INDICATEURS ALTERNATIFS DE PERFORMANCE

22.1 EBITDA courant

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)

	2025	2024
Produits des activités ordinaires	15 608	14 603
Charges externes	(9 608)	(9 385)
Frais de personnel	(4 867)	(4 596)
Impôts et taxes hors impôt sur le résultat	(102)	(96)
Autres produits et charges d'exploitation courants	835	819
EBITDA courant	1 866	1 345

La répartition par secteur d'activité est présentée en Note 5.1.

22.2 Flux de trésorerie libre d'exploitation

Le calcul des flux de trésorerie libre d'exploitation, construit à partir du tableau des flux de trésorerie, se décompose ainsi:

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

(en millions d'euros)

	Notes	2025	2024
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation		3 027	1 650
Investissements corporels et incorporels	15	(2 315)	(2 067)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles		573	373
Flux de trésorerie libre d'exploitation		1 285	(44)
Intérêts (payés) et reçus		(319)	(230)
Paiements de dettes de loyers		(487)	(442)
Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté		479	(716)
Paiements exceptionnels réalisés/(reçus) (1)		244	850
Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté		723	134

(1) Les paiements exceptionnels réalisés/(reçus), retraités du flux de trésorerie libre d'exploitation pour le calcul du flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté correspondent au remboursement des charges sociales, des cotisations retraites et des taxes sur les salaires différés pendant la période du Covid-19.

22.3 Dette nette

(en millions d'euros)	Notes	Au 30 juin 2025	Au 31 décembre 2024
Passifs financiers courants et non courants	21	8 464	8 946
Dettes de loyers courantes et non courantes	16	5 786	5 696
Intérêts courus non échus	21 & 16	(90)	(138)
Dépôts relatifs aux passifs financiers		(90)	(97)
Dépôts relatifs aux dettes de loyers		(86)	(98)
Impact des dérivés devise/dettes		53	(45)
Passifs financiers (I)		14 037	14 264
Trésorerie et équivalent trésorerie	17	4 850	4 829
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois		1 031	1 046
Obligations		1 052	1 057
Concours bancaires courant	17	(30)	–
Liquidités nettes (II)		6 903	6 932
DETTE NETTE (I-II)		7 134	7 332

Au 30 juin 2025, les liquidités nettes comprennent 424 millions d'euros (contre 428 millions d'euros au 31 décembre 2024) nantis ou bloqués.

Par ailleurs, le Groupe s'est engagé à maintenir un niveau de trésorerie dans certaines filiales opérationnelles. Au 30 juin 2025, cela représente un montant total de 725 millions d'euros (sans changement par rapport au 31 décembre 2024).

(en millions d'euros)	Notes	Au 30 juin 2025
Dette nette à l'ouverture		7 332
Flux de trésorerie libre d'exploitation	22.2	(1 285)
Intérêts payés et reçus		319
Coupons payés sur titres subordonnés et sur obligations subordonnées à durée indéterminée convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables contre des actions existantes	18.2	65
Dividendes reçus		(9)
Emission d'obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée	18.2	(494)
Reclassement en dettes financières des titres super subordonnés 2022	18.2	497
Nouveaux/modifications contrats de location		1 180
Effet du change latent sur la dette de loyer avions enregistrée en résultat global		(409)
Effet des dérivés sur la dette nette		99
Variation de la conversion en résultat		(175)
Autres variations non monétaires de la dette nette		14
DETTE NETTE À LA CLÔTURE		7 134

NOTE 23 AUTRES PASSIFS

<i>(en millions d'euros)</i>	Au 30 juin 2025			Au 31 décembre 2024		
	Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total
Dettes fiscales (y compris impôt société)	380	299	679	469	413	882
Taxes aériennes	1 196	–	1 196	879	–	879
Dettes sociales	1 427	192	1 619	1 409	328	1 737
Passifs sur immobilisations	44	6	50	47	9	56
Produits constatés d'avance	1 150	225	1 375	982	29	1 011
Avances et acomptes reçus	536	–	536	576	–	576
Dettes diverses	282	85	367	306	125	431
TOTAL	5 015	807	5 822	4 668	904	5 572

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

La variation des autres passifs au 30 juin 2025 s'établit comme suit:

<i>(en millions d'euros)</i>	31 décembre 2024	Variation de besoin en fond de roulement	Écart de conversion	Autre	30 juin 2025
Dettes fiscales (y compris impôt société)	882	(165)	(1)	(38)	679
Taxes aériennes	879	317	–	–	1 196
Dettes sociales	1 737	(118)	–	–	1 619
Passifs sur immobilisations	56	–	–	(6)	50
Produits constatés d'avance	1 011	300	(1)	64	1 375
Avances et acomptes reçus	576	54	(29)	(66)	536
Dettes diverses	431	13	(36)	(39)	367
Total	5 572	401	(67)	(85)	5 822

NOTE 24 VARIATION DU FONDS DE ROULEMENT

Période du 1^{er} janvier au 30 juin

<i>(en millions d'euros)</i>	2025	2024
(Augmentation)/diminution des stocks	(39)	(62)
(Augmentation)/diminution des créances clients	(392)	(325)
Augmentation/(diminution) des dettes fournisseurs	(26)	124
Augmentation/(Diminution) des billets émis non utilisés	1 496	1 672
Augmentation/(Diminution) des miles du programme fidélité	–	(11)
Variation des autres actifs	(272)	(294)
Variation des autres passifs	401	(658)
Variation provision sur émission quotas de CO2	135	46
Variation créances/dettes couverture carburant	(4)	(6)
Variation du besoin en fonds de roulement	1 297	486

NOTE 25 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)	Au 30 Juin 2025	Au 31 Décembre 2024
2nd semestre année N (6 mois)	1 397	
Année N+1	2 161	2 505
Année N+2	3 437	2 398
Année N+3	2 957	3 682
Année N+4	2 660	3 087
Au delà de l'année N+4	1 599	2 725
TOTAL	14 211	14 397

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 2025 augmente de 20 unités par rapport au 31 décembre 2024 et s'élève à 211 appareils.

Cette évolution s'explique par la livraison de 10 appareils, et le transfert de 30 options vers des commandes fermes.

Calendrier de livraison au 30 juin 2025

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	3	7	14	12	12	5	53
B787	3	–	–	–	–	–	3
FLOTTE LONG COURRIER – CARGO							
A350F	–	–	1	6	1	–	8
FLOTTE MOYEN COURRIER							
A220	9	9	6	–	–	–	24
A320 Neo / A321 Neo	6	15	35	29	22	16	123
TOTAL	21	31	56	47	35	21	211

NOTE 26 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.

Une prise de participation minoritaire dans le capital de WestJet est envisagée tel que décrit dans la note 2.1 "Événements significatifs intervenus au cours de la période". Cette transaction reste toutefois soumise à certaines validations et n'a donc pas eu d'impact dans les états financiers consolidés au 30 juin 2025.



airfranceklm.com

AIRFRANCE**KLM**
GROUP