

## DEUXIEME TRIMESTRE 2026

30 juillet 2026

---

**Solide performance de la recette unitaire, compensant environ 85% de la hausse du prix du carburant.**

**Le résultat opérationnel ajusté s'établit à 484 millions d'euros.**

---

- **Chiffre d'affaires du Groupe en hausse de 9,9%** par rapport à l'année précédente, à **9,3 milliards d'euros**, porté par l'ensemble des activités.
- **Recette unitaire à taux de change constant en augmentation de 8,7%, grâce au réseau Passage** soutenue par la poursuite de la premiumisation et par **l'activité Cargo** qui a bénéficié d'une forte demande.
- **Le contexte géopolitique a entraîné une hausse du prix du carburant**, avec un impact de 804 millions d'euros comparé à l'année précédente.
- **La hausse du prix du carburant a été compensée à environ 85% par les recettes**, dépassant le taux de 60% initialement estimé.
- **Hausse limitée du coût unitaire<sup>1</sup> à +1,0%**, principalement tirée par la montée en gamme (+0,4%).
- **Résultat opérationnel ajusté à 484 millions d'euros**, en baisse de 251 millions d'euros par rapport à l'année précédente, avec **une marge opérationnelle de 5,2%**.
- **Le cash flow d'exploitation ajusté récurrent atteint 928 millions d'euros, au premier semestre, en hausse de 148 millions d'euros** par rapport à l'année précédente.
- **Levier d'endettement (ratio dette nette/ EBITDA Ajusté) à 1,6x.**
- **Solide niveau de liquidités** à fin juin 2026, à **10,3<sup>2</sup> milliards d'euros**.
- **Poursuite du renouvellement de la flotte, avec 38% d'avions de nouvelle génération**, en hausse de 8 points sur un an.

### **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 unitaire<sup>1</sup> 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*).

---

<sup>1</sup> À prix de carburant et change constants et hors ETS

<sup>2</sup> Le niveau de liquidité correspond aux liquidités nettes présentées dans la dette nette pour 6,8 milliards d'euros et aux lignes de crédit disponibles pour 3,5 milliards d'euros

- **La facture carburant devrait atteindre 8,9 milliards de dollars US<sup>3</sup> 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

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

*« Comme anticipé, la forte hausse des prix du carburant a pesé sur nos résultats du deuxième trimestre. Grâce à notre agilité sur le plan tarifaire et à notre discipline en matière de coûts, nous avons pu compenser une grande partie de cet impact, démontrant une nouvelle fois la résilience de notre modèle économique. Nous avons par ailleurs réalisé une solide performance commerciale, portée par une demande toujours soutenue pour les voyages dans les classes Premium, notamment de et vers l'Asie et l'Amérique du Nord.*

*Nous continuons néanmoins d'évoluer dans un environnement particulièrement volatil. Dans ce contexte, notre capacité à nous adapter, notamment en ajustant notre réseau, restera un facteur clé de notre performance, tout comme l'engagement de nos équipes.*

*En parallèle de nos priorités opérationnelles, nous poursuivons également nos ambitions stratégiques de long terme. La consolidation et le développement durable demeurent au centre de notre action. Ces efforts nous permettront de construire un groupe Air France-KLM plus fort, véritable champion européen de dimension mondiale, prêt pour l'avenir. »*

---

<sup>3</sup> 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.

## Solide performance du chiffre d'affaires au deuxième trimestre compensant environ 85% de la hausse du coût du carburant

|                                    | Deuxième Trimestre |           |                           | Premier Semestre |           |                           |
|------------------------------------|--------------------|-----------|---------------------------|------------------|-----------|---------------------------|
|                                    | 2026               | variation | variation change constant | 2026             | variation | variation change constant |
| Passagers Groupe (milliers)        | 28 317             | +3,9 %    |                           | 50 618           | +3,2 %    |                           |
| Capacité Groupe (millions de SKO)  | 86 993             | +2,6 %    |                           | 165 558          | +3,3 %    |                           |
| Trafic (millions de PKT)           | 76 263             | +2,5 %    |                           | 144 064          | +3,4 %    |                           |
| Taux de remplissage Passage Groupe | 87,7 %             | -0,1pt    |                           | 87,0 %           | +0,1pt    |                           |

|                                                 | Deuxième Trimestre |           |                           | Premier Semestre |           |                           |
|-------------------------------------------------|--------------------|-----------|---------------------------|------------------|-----------|---------------------------|
|                                                 | 2026               | variation | variation change constant | 2026             | variation | variation change constant |
| Chiffre d'affaires (m€)                         | 9 277              | +9,9 %    | +12,3 %                   | 16 756           | +7,4%     | +10,5%                    |
| Résultat opérationnel ajusté (m€)               | 484                | -251      | -195                      | 478              | +47       | +64                       |
| Marge opérationnelle (%)                        | 5,2 %              | -3,5pt    | -3,0pt                    | 2,9%             | +0,1pt    | +0,1pt                    |
| Résultat net (m€)                               | 190                | -459      |                           | -61              | -462      |                           |
| Recette unitaire Groupe au SKO (cts€)           | 9,61               | +6,6 %    | +8,7 %                    | 9,03             | +3,8%     | +6,3%                     |
| Coût unitaire Groupe au SKO (cts€) <sup>1</sup> | 8,93               |           | +1,0 %                    | 8,62             |           | +0,8 %                    |

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

|                                                                | Premier Semestre 2026 | Premier Semestre 2025 |
|----------------------------------------------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Flux de trésorerie d'exploitation libre (m€)                   | 1 173                 | 1 353                 |
| Flux de trésorerie d'exploitation libre ajusté récurrent* (m€) | 928                   | 780                   |

\*Flux de trésorerie d'exploitation libre IFRS corrigé du paiement des charges sociales, des cotisations aux retraites et des impôts sur les salaires hérités pendant la période Covid ainsi que du paiement de la dette de location et des intérêts payés et reçus ainsi que le paiement de l'amende Cargo

|                                             | 30 Juin 2026 | 31 Décembre 2025 |
|---------------------------------------------|--------------|------------------|
| Dette Nette (m€)                            | 8 376        | 8 392            |
| EBITDA ajusté sur les 12 derniers mois (m€) | 5 204        | 5 058            |
| Ratio de dette nette / EBITDA ajusté        | 1,6x         | 1,7x             |

## Le résultat opérationnel ajusté s'est contracté en raison du contexte géopolitique au Moyen-Orient et de la hausse limitée du coût unitaire

Au deuxième trimestre 2026, Air France-KLM a accueilli 28,3 millions de passagers, soit une hausse de 3,9 % par rapport à l'année précédente. Avec une capacité en progression de 2,6 % et un trafic en hausse de 2,5 %, le taux de remplissage est resté globalement stable à 87,7 %.

La recette unitaire au SKO du Groupe a progressé de 8,7 % à taux de change constant par rapport à l'année précédente, portée par la montée en gamme, la réduction des capacités consécutives au conflit au Moyen-Orient et la hausse des prix des billets. La recette unitaire du réseau Passage a augmenté de 8,7%, soutenue par des niveaux de yield élevés tout au long du trimestre. Plus particulièrement, l'Asie, l'Amérique du Nord et les Caraïbes et Océan Indien ont enregistré de très bonnes performances.

Les recettes unitaires du Cargo ont fortement progressé (26,7% à taux de change constant), grâce à une demande soutenue qui s'est traduite par une amélioration du yield et du taux de remplissage, particulièrement en Asie, où la recette unitaire a été élevée. Les recettes unitaires de Transavia ont augmenté de 1,6% malgré la hausse de la capacité.

Au deuxième trimestre, le coût unitaire<sup>1</sup> a augmenté de 1,0% par rapport à l'année précédente, principalement sous l'effet de la hausse des coûts de maintenance liés aux tensions sur la chaîne d'approvisionnement (+1,1%), de la montée en gamme (+0,4%), et de l'augmentation des charges de personnel (+0,6%). Cette évolution a été en partie compensée par les gains d'efficacité liés au carburant (-0,4%), et par la réduction du recours à des appareils exploités en location avec équipage "wet leases" (-0,6%).

Le résultat opérationnel ajusté s'est établi à 484 millions d'euros, avec une marge de 5,2%. Cette évolution a été soutenue par une hausse de la recette unitaire de 672 millions d'euros, entièrement compensée par une augmentation de la facture carburant de 804 millions d'euros (dont 26 millions d'euros liés aux ETS) ainsi que par une hausse de 80 millions d'euros du coût unitaire.

## **Trésorerie**

Au cours du deuxième trimestre, Air France-KLM a signé une nouvelle ligne de crédit (non tirée) d'un montant de 1 milliard d'euros auprès d'un syndicat de 12 banques internationales, renforçant ainsi la flexibilité financière du Groupe et la diversification de ses sources de financement. Par ailleurs le Groupe a émis une obligation senior à 5 ans de 500 millions d'euros<sup>2</sup>, assortie d'un coupon annuel fixe de 4,25%.

Au cours du trimestre, le Groupe a procédé au remboursement des instruments suivants :

- une obligation liée au développement durable (Sustainability Linked Bond) de 500 millions d'euros (coupon de 7,25%)
- environ 300 millions d'euros de titres perpétuels de KLM (270 millions de francs suisses, coupon de 5,75%)
- le solde de 282 millions d'euros d'une obligation initiale de 500 millions d'euros (coupon de 3,875%)

En juillet, le Groupe a également remboursé 500 millions d'euros d'obligations perpétuelles (coupon de 6,9%) émises par une filiale opérationnelle dédiée d'Air France détenant des actifs de maintenance, auprès d'Apollo. Conclue il y a trois ans cette opération a accompagné Air France-KLM dans son retour à une situation de capitaux propres positive selon les normes IFRS. Le Groupe remercie Apollo pour la qualité de ce partenariat tout au long de cette trajectoire.

---

<sup>1</sup> À prix de carburant et change constants et hors ETS

<sup>2</sup> Trésorerie reçue le 1er juillet, et donc non inclut dans le calcul de la liquidité qui s'établit à 10,3 milliards d'euros, et dans le profil de remboursement de la dette au 30 juin 2026

Au cours du premier semestre, le Groupe a généré un cash flow<sup>1</sup> d'exploitation libre ajusté récurrent positif de 928 millions d'euros, en hausse de 148 millions d'euros par rapport à l'année précédente. Cette amélioration s'explique principalement par les investissements nets, qui s'améliorent de près de 300 millions d'euros notamment grâce à un accord conclu entre KLM et Schiphol<sup>2</sup>. Le cash flow avant variation du besoin en fonds de roulement a été impacté par le paiement de l'amende Cargo pour un montant de 368 millions d'euros. La variation du besoin en fonds de roulement a été affectée par le remboursement de reports de paiement hérités de la période Covid, pour un montant de 251 millions d'euros.

La dette nette est demeurée globalement stable à 8,4 milliards d'euros. Le levier d'endettement s'est établi à 1,6x, en ligne avec l'ambition du Groupe de maintenir ce ratio entre 1,5x et 2,0x.

À fin juin 2026, les liquidités disponibles s'élevaient à 10,3<sup>3</sup> milliards d'euros, un niveau supérieur à la fourchette cible de 6 à 8 milliards d'euros.

### Développement durable

|                                                                                        | 30 juin 2026 | 30 juin 2025     | Variation |
|----------------------------------------------------------------------------------------|--------------|------------------|-----------|
| Parts des avions de nouvelle génération <sup>4</sup>                                   | 38%          | 30 %             | +8pts     |
| Intensité GES (standard SBTi) en gCO <sub>2</sub> eq/TKT (Tonne Kilomètre Transportée) | 905          | 916 <sup>5</sup> | -1,2 %    |

### Renouvellement de la flotte

Le renouvellement de la flotte constitue un pilier essentiel du Plan de Transition du Groupe pour lutter contre le changement climatique. Air France-KLM continue de recevoir des avions de nouvelle génération qui consomment jusqu'à 25 % de carburant en moins par passager-kilomètre et réduisent l'empreinte sonore jusqu'à 63 % par rapport aux appareils de la génération précédente qu'ils remplacent.

À fin juin 2026, 38% de la flotte du Groupe était composée d'avions de nouvelle génération, soit une progression de 8 points par rapport à fin juin 2025. Le Groupe prévoit d'atteindre jusqu'à 80% d'avions de nouvelle génération dans sa flotte d'ici 2030.

### Intensité GES (émission de gaz à effet de serre) par TKT

À fin juin 2026, cet indicateur s'établissait à 905 gCO<sub>2</sub>eq/TKT, soit une réduction de 1,2% par rapport à fin juin 2025.

<sup>1</sup> Voir la définition ainsi que le tableau de cash-flow opérationnel ajusté récurrent en annexes de ce communiqué de presse

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

<sup>3</sup> Liquidités qui comprennent 6,8 milliards d'euros de trésorerie nette + 3,5 milliards d'euros de lignes de crédit non tirées

<sup>4</sup> Avions de nouvelle génération / Avions en opération

<sup>5</sup> La donnée a été retraitée conformément aux recommandations de la norme SBTi

### **Compétitivité et décarbonation**

Le 12 juin 2026, Air France-KLM a participé au Paris Air Forum.

La présence du Groupe à cet événement reflète à la fois l'ampleur des défis auxquels fait face l'industrie aéronautique et la volonté d'Air France-KLM de s'engager de manière constructive dans les débats qui façonnent son avenir : résilience géopolitique et concurrence équitable; la décarbonation et la réforme réglementaire pour remédier aux distorsions de concurrence créées par des réglementations telles que le système d'échange de quotas d'émissions de l'UE et les mandats sur les carburants d'aviation durables (SAF), qui placent les compagnies européennes dans une situation de désavantage structurel par rapport à leurs concurrents internationaux.

Les dirigeants du Groupe ont affirmé que, malgré un environnement exigeant, Air France-KLM restait pleinement engagé dans la mise en oeuvre de sa feuille de route stratégique.

## Événements postérieurs à la clôture trimestrielle

### TAP Air Portugal

Le 29 juillet, Air France-KLM a annoncé 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.

Delta Air Lines, partenaire de joint-venture et actionnaire d'Air France-KLM, soutient et est aligné avec cette offre, qui reflète une ambition partagée : renforcer encore la connectivité internationale du Portugal, notamment sur l'Atlantique Nord.

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.

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.

En savoir plus : [Air France-KLM soumet une offre engageante \(Binding Offer\) TAP Air Portugal](#)

### Cession de KLM Catering Services

Le 1er juillet, KLM et gategroup ont finalisé, l'acquisition de KLM Catering Services (KCS). Gategroup détient désormais une participation de 75% du capital de KCS, tandis que KLM conserve une part de 25% et restera étroitement associé aux services à bord proposés à ses passagers. KCS continuera d'assurer les prestations de restauration de KLM pour les vingt prochaines années.

Ce partenariat s'inscrit dans le cadre du programme de transformation « Back on Track » de KLM. En s'associant à gategroup, leader mondial de la restauration aérienne et des services d'hospitalité, présent dans plus de 60 pays, KLM franchit une étape importante pour préparer l'avenir de KCS. Dans les années à venir, gategroup et KLM poursuivront le développement de KCS, avec une attention particulière à la qualité, la fiabilité, l'innovation et au développement durable. Parallèlement, les travaux d'un nouveau site à Schiphol se poursuivent.

En savoir plus : [KLM and gategroup complete acquisition KLM Catering Services](#)

### Point sur l'évolution des prix du carburant

Compte tenu des couvertures en place et des courbes à terme actuelles, le résultat des opérations de couverture pour l'année est estimé à 1,6 milliard de dollars US<sup>1</sup> et à 0,6 milliard de dollars US pour le deuxième trimestre. Malgré ces couvertures, la facture carburant totale pour l'exercice 2026 est désormais estimée à 8,9 milliards de dollars US<sup>1</sup>, soit une hausse de 2,0 milliards de dollars US<sup>1</sup> par rapport à 2025. A ce jour, 67% de la consommation de carburant prévue pour 2026 et 40% de celle prévue pour 2027 sont couverts. Compte tenu de la forte volatilité des marchés, l'application stricte de la politique de couverture du Groupe a été suspendue à compter du 1er avril 2026, avant de reprendre partiellement en mai, avec un recentrage sur les couvertures de 2027 et des années suivantes.

En réponse au conflit au Moyen-Orient et à la réduction des capacités de l'industrie, le Groupe a rapidement redéployé ses capacités en affectant des appareils de plus grande capacité vers l'Asie et l'Afrique de l'Est et a ajouté des vols supplémentaires. Air France-KLM a également mis en place des mesures visant à atténuer l'impact de la hausse du prix du carburant, notamment en augmentant la surcharge transporteur appliquée à chaque billet, dans le sillage de mesures similaires prises par ses concurrents. Sur le plan des coûts, des mesures ont également été prises, les dépenses discrétionnaires ont été réduites au minimum et le recrutement de personnels non opérationnel ont été suspendus.

### Perspectives de capacité 2026 pilotées avec attention pour optimiser les revenus dans un contexte volatil

Le Groupe anticipe :

#### Activité Réseau d'Air France-KLM :

- Long-courrier: environ +2% (*précédemment +2% à +4%*)
- Court et moyen-courrier : environ -1% (*précédemment stable*)

#### Transavia :

- Environ +8% (*précédemment +8% à +10%*)

#### Groupe Air France-KLM :

- Total entre +2% et +3% (*précédemment +2% à +4%*)

### Perspectives 2026 révisées, coût unitaire inchangé.

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 unitaire<sup>2</sup> comprise entre 0% et +2% dont +0,5% liée à la premiumisation de la cabine (*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*).

---

<sup>1</sup> 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

<sup>2</sup> A prix de carburant et change constants et hors ETS



## Revue d'activité

## Résultat Réseaux

| Réseaux                                  | Deuxième Trimestre |               |                                 | Premier Semestre |              |                                 |
|------------------------------------------|--------------------|---------------|---------------------------------|------------------|--------------|---------------------------------|
|                                          | 2026               | variation     | variation<br>change<br>constant | 2026             | variation    | variation<br>change<br>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%       |                                 |
| <b>Chiffre d'affaires total (m€)</b>     | <b>7 606</b>       | <b>+9,7 %</b> |                                 | <b>13 907</b>    | <b>+7,1%</b> |                                 |
| 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%        |                                 |
| <b>Résultat opérationnel ajusté (m€)</b> | <b>466</b>         | <b>-204</b>   | <b>-134</b>                     | <b>629</b>       | <b>+134</b>  | <b>+159</b>                     |
| 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 liées aux ETS. Compte tenu du contexte géopolitique au Moyen-Orient, le prix du carburant a fortement augmenté en mars, cette hausse n'a été visible qu'au deuxième trimestre en raison du décalage des prix. 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 Réseaux.

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 Réseaux s'est établie à 6,1%, en baisse de 3,5 points par rapport au deuxième trimestre de 2025.

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

| Réseaux Passage                          | Deuxième Trimestre |           |                                 | Premier Semestre |           |                                 |
|------------------------------------------|--------------------|-----------|---------------------------------|------------------|-----------|---------------------------------|
|                                          | 2026               | variation | variation<br>change<br>constant | 2026             | variation | variation<br>change<br>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, soutenues par une forte progression du yield de 8,9%. Les performances ont été particulièrement solides dans les cabines avant 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 de 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'affaires.

**Cargo : une progression remarquable de la recette unitaire**

| Cargo                                     | Deuxième Trimestre |           |                                 | Premier Semestre |           |                                 |
|-------------------------------------------|--------------------|-----------|---------------------------------|------------------|-----------|---------------------------------|
|                                           | 2026               | variation | variation<br>change<br>constant | 2026             | variation | variation<br>change<br>constant |
| Tonnage (milliers)                        | 237                | +8,9%     |                                 | 472              | +6,4 %    |                                 |
| Capacité (millions de TKO)                | 3 718              | +2,9%     |                                 | 7 281            | +2,9%     |                                 |
| Trafic (millions de TKT)                  | 1 828              | +11,3%    |                                 | 3 588            | +7,5 %    |                                 |
| Taux de remplissage                       | 49,2%              | +3,7pt    |                                 | 49,3%            | +2,1pt    |                                 |
| Chiffre d'affaires total (m€)             | 711                | +25,7%    | +28,3%                          | 1 313            | +10,5%    | +14,8%                          |
| Chiffre d'affaires transport de fret (m€) | 604                | +27,6%    | +30,9%                          | 1 109            | +11,5%    | +11,5%                          |
| Recette unitaire par TKO (cts€)           | 16,26              | +24,0%    | +26,7%                          | 15,23            | +8,4%     | +12,6%                          |

À 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 3,7 points pour atteindre 49,2 %

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

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

| Transavia                                 | Deuxième Trimestre<br>2026 |           | Premier Semestre<br>2026 |           |
|-------------------------------------------|----------------------------|-----------|--------------------------|-----------|
|                                           |                            | variation |                          | 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 €) <sup>1</sup> | 6,93                       | -2,5 %    | 7,28                     | -15,5 %   |

|                                          |              |               |              |               |
|------------------------------------------|--------------|---------------|--------------|---------------|
| <b>Chiffre d'affaires total (m€)</b>     | <b>1 057</b> | <b>+11,7%</b> | <b>1 628</b> | <b>+10,6%</b> |
| 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%        |
| <b>Résultat opérationnel ajusté (m€)</b> | <b>-35</b>   | <b>-52</b>    | <b>-265</b>  | <b>-84</b>    |
| 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 et 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 A320-Neo. 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 France sont temporairement affectés par la reprise des opérations d'Air France à Orly, finalisée à la fin du premier trimestre.

<sup>1</sup> À prix de carburant et change constants et hors ETS

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

| Maintenance                                 | Deuxième Trimestre |              | Premier Semestre |              |
|---------------------------------------------|--------------------|--------------|------------------|--------------|
|                                             | 2026               | variation    | 2026             | variation    |
| <b>Chiffre d'affaires total (m€)</b>        | <b>1 418</b>       | <b>+2,9%</b> | <b>2 807</b>     | <b>+0,7%</b> |
| <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%        |
| <b>Résultat opérationnel ajusté (m€)</b>    | <b>61</b>          | <b>+1</b>    | <b>120</b>       | <b>-3</b>    |
| 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 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 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.

## Air France : résultat opérationnel ajusté sous pression en raison de la hausse du prix du carburant et du coût unitaire.

### Groupe Air France

|                                             | Deuxième Trimestre<br>2026 |              | Premier Semestre<br>2026 |              |
|---------------------------------------------|----------------------------|--------------|--------------------------|--------------|
|                                             |                            | variation    |                          | variation    |
| <b>Chiffre d'affaires (en m€)</b>           | <b>5 516</b>               | <b>+6,5%</b> | <b>10 084</b>            | <b>+5,8%</b> |
| Frais de personnel (en m€)                  | -1 489                     | +4,3 %       | -2 892                   | +3,8 %       |
| Carburant avions hors ETS (m€)              | -1 372                     | +44,4 %      | -2 177                   | +14,4 %      |
| Autres charges d'exploitation (en m€)       | -1 910                     | +4,4 %       | -3 756                   | +5,2 %       |
| Dépréciations & Amortissements (en m€)      | -519                       | +13,4 %      | -1 009                   | +10,4 %      |
| <b>Résultat opérationnel ajusté (en m€)</b> | <b>225</b>                 | <b>-290</b>  | <b>251</b>               | <b>-103</b>  |
| Marge opérationnelle (%)                    | 4,1%                       | -5,9pt       | 2,5%                     | -1,2pt       |

Au deuxième trimestre, le résultat opérationnel ajusté s'est élevé à 225 millions d'euros, en baisse de 290 millions d'euros par rapport à l'année précédente. La marge opérationnelle a diminué de 5,9 points par rapport au deuxième trimestre de 2025, sous l'effet de la hausse du prix du carburant et de l'augmentation des coûts unitaires. Cette évolution s'explique par la hausse des charges de personnel, des coûts de maintenance et des coûts liés aux opérations, partiellement compensée par une évolution favorable de la recette unitaire du réseau Passage ainsi que par la solide performance de la recette unitaire de l'activité Cargo.

## KLM : un résultat opérationnel ajusté stable malgré la hausse du coût du carburant

### Groupe KLM

|                                             | Deuxième Trimestre<br>2026 |               | Premier Semestre<br>2026 |              |
|---------------------------------------------|----------------------------|---------------|--------------------------|--------------|
|                                             |                            | variation     |                          | variation    |
| <b>Chiffre d'affaires (en m€)</b>           | <b>3 867</b>               | <b>+13,8%</b> | <b>6 854</b>             | <b>+8,0%</b> |
| Frais de personnel (en m€)                  | -1 075                     | +4,5 %        | -2 105                   | +2,9 %       |
| Carburant avions hors ETS (m€)              | -964                       | +48,8 %       | -1 515                   | +17,6 %      |
| Autres charges d'exploitation (en m€)       | -1 371                     | +7,5%         | -2 621                   | +5,1%        |
| Dépréciations & Amortissements (en m€)      | -281                       | +2,4 %        | -546                     | +0,6 %       |
| <b>Résultat opérationnel ajusté (en m€)</b> | <b>176</b>                 | <b>+3</b>     | <b>68</b>                | <b>+92</b>   |
| Marge opérationnelle (%)                    | 4,5%                       | -0,5pt        | 1,0%                     | +1,4pt       |

Au deuxième trimestre, KLM a enregistré un résultat opérationnel ajusté de 176 millions d'euros, en hausse de 3 millions d'euros par rapport à l'année précédente. Cette progression s'explique par la bonne performance du réseau Passage et Cargo, qui ont permis de compenser la hausse du coût du carburant. L'évolution du coût unitaire est restée globalement stable, les gains de productivité réalisés dans le cadre du programme Back on Track ayant compensé l'augmentation des charges de personnel. Par ailleurs, la baisse du recours aux locations avec équipage (wet leases) a permis de compenser la hausse des coûts de maintenance liée aux tensions sur la chaîne d'approvisionnement.

## Flying Blue : accélération du chiffre d'affaires et de la marge opérationnelle

## Flying Blue Miles

|                                                | Deuxième Trimestre<br>2026 |           | Premier Semestre<br>2026 |           |
|------------------------------------------------|----------------------------|-----------|--------------------------|-----------|
|                                                |                            | variation |                          | variation |
| Chiffre d'affaires (en m€)                     | 325                        | +97       | 583                      | +156      |
| <i>Dont Chiffre d'affaires externe (en m€)</i> | 243                        | +86       | 429                      | +142      |
| Résultat opérationnel ajusté (en m€)           | 91                         | +34       | 169                      | +66       |
| Marge opérationnelle (%)                       | 28,0%                      | +3,0pt    | 29,0%                    | +4,9pt    |

Au deuxième trimestre, Flying Blue a généré un chiffre d'affaires total de 325 millions d'euros, dont 243 millions d'euros (en hausse de 86 millions d'euros), provenant de compagnies aériennes partenaires et de partenaires non aériens. La marge opérationnelle a progressé de 3 points pour atteindre 28,0 %, malgré un effet défavorable du dollar US. Cette croissance est large, diversifiée et durable, elle génère des revenus additionnels pour les compagnies du Groupe Air France-KLM et contribue aux efforts d'optimisation du yield à l'échelle du Groupe.

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

## Adoption anticipée de la norme IFRS 18

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 dans les notes annexes.

Les principales évolutions portent sur :

- l'amélioration de la comparabilité du compte de résultat, grâce à l'introduction de trois catégories distinctes de produits et de charges (exploitation, investissement et financement), ainsi que de nouveaux sous-totaux, dont le résultat opérationnel
- l'amélioration de la transparence des indicateurs de performance définis par la direction
- l'introduction de nouvelles règles et de recommandations relatives au regroupement et à la ventilation des informations financières, tant dans les états financiers primaires que dans les notes annexes

IFRS 18 est applicable aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2027, avec une application anticipée autorisée à partir du 1er janvier 2026. La norme a été adoptée par l'Union européenne le 13 février 2026. Le Groupe a décidé d'appliquer IFRS 18 par anticipation dès 2026.

Les états financiers 2025 ont été retraités de manière rétrospective, afin d'assurer la comparabilité des états financiers conformément aux principes IFRS.

S'agissant des indicateurs de performance utilisés et communiqués par le Groupe, l'« EBITDA ajusté » et le « résultat opérationnel ajusté » remplacent respectivement l'« EBITDA récurrent » et le « résultat opérationnel récurrent ». Leur contenu reste toutefois comparable. Le tableau de transition pour 2025 figure ci-dessous.

| In M€                                                 | S1         | S1 (Y-1)   | Trimestre  | Trimestre (Y-1) | 2025         |
|-------------------------------------------------------|------------|------------|------------|-----------------|--------------|
| <b>Résultat opérationnel courant avant IFRS 18</b>    | <b>448</b> | <b>409</b> | <b>476</b> | <b>736</b>      | <b>2 004</b> |
| <i>Dividendes reçus</i>                               | 0          | 0          | 0          | 0               | -1           |
| <i>Retraites - coût financier</i>                     | 28         | 26         | 13         | 13              | 50           |
| <i>Gains (pertes) de change réalisé -opérationnel</i> | 2          | -4         | -5         | -14             | 16           |
| <b>Résultat opérationnel ajusté (APRÈS IFRS 18)</b>   | <b>478</b> | <b>431</b> | <b>484</b> | <b>735</b>      | <b>2 069</b> |

- Dividendes reçus : précédemment présentés dans la rubrique « produits », ils sont désormais classés dans la ligne « Gains (pertes) de change, sur dérivés et autres (investissement) ».
- Coût financier lié aux obligations de retraite à prestations définies : correspond au reclassement de la désactualisation des provisions pour retraites et avantages de départ au sein de la section financement du compte de résultat. Précédemment comptabilisé dans la ligne « charges de personnel », il est désormais présenté dans la ligne « Effets de la désactualisation des provisions », dans le résultat avant impôt.
- Résultats de change et impacts sur les dérivés : précédemment comptabilisés dans la ligne « autres produits et charges financiers », ils sont désormais affectés au sous-total auquel ils se rapportent, au sein des trois catégories distinctes du compte de résultat : « Gains (pertes) de change (exploitation) après couverture », « Gains (pertes) de change, sur dérivés et autres (investissement) » et « Gains (pertes) de change, sur dérivés et autres (financement) ».



\*\*\*\*\*

*Les auditeurs externes ont effectué des procédures d'examen limité. L'émission de leur rapport d'examen limité est en cours.*

La présentation des résultats est disponible sur **www.airfranceklm.com** le 30 juillet 2026 à partir de 8h00 (heure de Paris).

Une conférence téléphonique animée par M. Smith (CEO) et M. Zaat (CFO) aura lieu le 30 juillet 2026 à 09h30 (heure de Paris).

Pour vous connecter à la conférence, veuillez utiliser le lien ci-dessous :

<https://af-klm.engagestream.euronext.com/2026half-year-results>

**Relations Investisseurs**

**Michiel Klinkers**

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

**Loulou de Winter**

[Loulou-de.Winter@airfranceklm.com](mailto:Loulou-de.Winter@airfranceklm.com)

**Service de presse**

+33 1 41 56 56 00

[mail.mediarelations@airfranceklm.com](mailto:mail.mediarelations@airfranceklm.com)

## Compte de résultat consolidé

| (En millions d'euros)                                                       | Premier Trimestre |              |              | Deuxième Trimestre |              |              | Premier Semestre |               |              |
|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------|--------------|--------------|--------------------|--------------|--------------|------------------|---------------|--------------|
|                                                                             | 2026              | 2025         | Change       | 2026               | 2025         | Change       | 2026             | 2025          | Change       |
| Chiffre d'affaires lié au transport                                         | 6 580             | 6 294        | 5 %          | 8 363              | 7 649        | 9 %          | 14 943           | 13 942        | 7 %          |
| Chiffre d'affaires autres                                                   | 899               | 871          | 3 %          | 914                | 794          | 15 %         | 1 813            | 1 666         | 9 %          |
| <b>Produits des activités ordinaires</b>                                    | <b>7 479</b>      | <b>7 165</b> | <b>4 %</b>   | <b>9 277</b>       | <b>8 443</b> | <b>10 %</b>  | <b>16 756</b>    | <b>15 608</b> | <b>7 %</b>   |
| Carburants et coûts des émissions de CO <sub>2</sub>                        | -1 443            | -1 663       | -13 %        | -2 444             | -1 680       | 45 %         | -3 887           | -3 343        | 16 %         |
| Charges externes                                                            | -3 110            | -3 124       | — %          | -3 260             | -3 141       | 4 %          | -6 370           | -6 265        | 2 %          |
| Charges de personnel                                                        | -2 441            | -2 379       | 3 %          | -2 571             | -2 462       | 4 %          | -5 012           | -4 841        | 4 %          |
| Impôts et taxes hors impôts sur le résultat                                 | -64               | -63          | 2 %          | -43                | -39          | 10 %         | -107             | -102          | 5 %          |
| Production capitalisée et autres produits liés à l'activité                 | 346               | 461          | -25 %        | 358                | 394          | -9 %         | 704              | 855           | -18 %        |
| Autres charges liées à l'activité                                           | -19               | —            | nm           | -26                | -25          | 4 %          | -45              | -25           | 80 %         |
| Amortissements et dépréciations                                             | -786              | -759         | 4 %          | -855               | -805         | 6 %          | -1 641           | -1 564        | 5 %          |
| Reprises (dotations) de provisions (restitution des avions loués et autres) | 31                | 35           | -11 %        | 54                 | 72           | -25 %        | 85               | 107           | -21 %        |
| Gains (pertes) de change (opérationnel) après couvertures                   | -107              | 193          | nm           | -39                | 333          | nm           | -146             | 526           | nm           |
| Cessions de matériels aéronautiques                                         | 2                 | -1           | nm           | 11                 | -1           | nm           | 13               | -2            | nm           |
| Produits et charges non récurrents                                          | —                 | —            | nm           | -7                 | -10          | -30 %        | -7               | -10           | -30 %        |
| <b>Résultat opérationnel</b>                                                | <b>-112</b>       | <b>-135</b>  | <b>-17 %</b> | <b>455</b>         | <b>1 079</b> | <b>-58 %</b> | <b>343</b>       | <b>944</b>    | <b>-64 %</b> |
| Résultat des sociétés mises en équivalence                                  | -17               | -18          | -6 %         | 2                  | 7            | -71 %        | -15              | -11           | 36 %         |
| Produits de la trésorerie                                                   | 55                | 57           | -4 %         | 47                 | 45           | 4 %          | 102              | 102           | — %          |
| Gains (pertes) de change (investissements) et autres                        | 59                | -51          | nm           | 22                 | -109         | nm           | 81               | -160          | nm           |
| <b>Résultat avant financement et impôts sur le résultat</b>                 | <b>-15</b>        | <b>-147</b>  | <b>-90 %</b> | <b>526</b>         | <b>1 022</b> | <b>-49 %</b> | <b>511</b>       | <b>875</b>    | <b>-42 %</b> |
| Charges d'intérêt liées à la dette financière                               | -92               | -87          | 6 %          | -83                | -74          | 12 %         | -175             | -161          | 9 %          |
| Charges d'intérêt liées à la dette de loyers                                | -88               | -80          | 10 %         | -81                | -79          | 3 %          | -169             | -159          | 6 %          |
| Effets de la désactualisation des provisions                                | -88               | -89          | -1 %         | -86                | -84          | 2 %          | -174             | -173          | 1 %          |
| Gains (pertes) de change (financier) après couvertures et autres            | -40               | 52           | nm           | -11                | 143          | nm           | -51              | 195           | nm           |
| <b>Résultat avant impôts</b>                                                | <b>-323</b>       | <b>-351</b>  | <b>-8 %</b>  | <b>265</b>         | <b>928</b>   | <b>-71 %</b> | <b>-58</b>       | <b>577</b>    | <b>nm</b>    |
| Impôts sur le résultat                                                      | 72                | 103          | -30 %        | -75                | -279         | -73 %        | -3               | -176          | -98 %        |
| <b>Résultat net</b>                                                         | <b>-251</b>       | <b>-248</b>  | <b>1 %</b>   | <b>190</b>         | <b>649</b>   | <b>-71 %</b> | <b>-61</b>       | <b>401</b>    | <b>nm</b>    |
| Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle                  | 35                | 43           | -19 %        | 37                 | 44           | -16 %        | 72               | 87            | -17 %        |
| Résultat net : Propriétaires de la société mère                             | -286              | -291         | -2 %         | 153                | 605          | -75 %        | -133             | 314           | nm           |

Note : la somme des « salaires et coûts connexes » dans la section « Revue d'activités » ne correspond pas au chiffre mentionné ci-dessus en raison des frais généraux, de l'IT et d'autres activités qui ne sont pas directement liées au réseau, à la maintenance ou à Transavia.

| Compte de gestion<br>(En millions d'euros)                                  | Premier Trimestre |               |              | Deuxième Trimestre |               |              | Premier Semestre |                |              |
|-----------------------------------------------------------------------------|-------------------|---------------|--------------|--------------------|---------------|--------------|------------------|----------------|--------------|
|                                                                             | 2026              | 2025          | Change       | 2026               | 2025          | Change       | 2026             | 2025           | Change       |
| Chiffre d'affaires lié au transport                                         | 6 580             | 6 294         | 5 %          | 8 363              | 7 649         | 9 %          | 14 943           | 13 942         | 7 %          |
| Chiffre d'affaires autres                                                   | 899               | 871           | 3 %          | 914                | 794           | 15 %         | 1 813            | 1 666          | 9 %          |
| <b>Produits des activités ordinaires</b>                                    | <b>7 479</b>      | <b>7 165</b>  | <b>4 %</b>   | <b>9 277</b>       | <b>8 443</b>  | <b>10 %</b>  | <b>16 756</b>    | <b>15 608</b>  | <b>7 %</b>   |
| Carburants                                                                  | -1 355            | -1 593        | -15 %        | -2 335             | -1 599        | 46 %         | -3 690           | -3 192         | 16 %         |
| Coûts des émissions de CO <sup>2</sup>                                      | -88               | -70           | 26 %         | -109               | -81           | 35 %         | -197             | -151           | 30 %         |
| Affrètements aéronautiques                                                  | -92               | -106          | -13 %        | -90                | -126          | -29 %        | -182             | -232           | -22 %        |
| Redevances aéronautiques                                                    | -535              | -512          | 4 %          | -608               | -604          | 1 %          | -1 143           | -1 116         | 2 %          |
| Commissariat                                                                | -230              | -225          | 2 %          | -249               | -246          | 1 %          | -479             | -471           | 2 %          |
| Achat d'assistance en escale                                                | -570              | -498          | 14 %         | -587               | -543          | 8 %          | -1 157           | -1 041         | 11 %         |
| Achats et consommations d'entretien aéronautique                            | -862              | -976          | -12 %        | -880               | -848          | 4 %          | -1 742           | -1 824         | -4 %         |
| Frais commerciaux et de distribution                                        | -291              | -284          | 2 %          | -315               | -284          | 11 %         | -606             | -568           | 7 %          |
| Autres frais                                                                | -530              | -523          | 1 %          | -531               | -490          | 8 %          | -1 061           | -1 013         | 5 %          |
| Charges de personnel                                                        | -2 441            | -2 379        | 3 %          | -2 571             | -2 462        | 4 %          | -5 012           | -4 841         | 4 %          |
| Impôts et taxes hors impôts sur le résultat                                 | -64               | -63           | 2 %          | -43                | -39           | 10 %         | -107             | -102           | 5 %          |
| Production capitalisée                                                      | 287               | 419           | -32 %        | 313                | 336           | -7 %         | 600              | 755            | -21 %        |
| Autres produits d'exploitation                                              | 59                | 42            | 40 %         | 45                 | 58            | -22 %        | 104              | 100            | 4 %          |
| Autres charges liées à l'activité                                           | -19               | —             | nm           | -26                | -25           | 4 %          | -45              | -25            | 80 %         |
| Différences de change réalisées après couverture                            | 1                 | 23            | -96 %        | -6                 | -22           | -73 %        | -5               | 1              | nm           |
| Amortissements et dépréciations                                             | -786              | -759          | 4 %          | -855               | -805          | 6 %          | -1 641           | -1 564         | 5 %          |
| Reprises (dotations) de provisions (restitution des avions loués et autres) | 31                | 35            | -11 %        | 54                 | 72            | -25 %        | 85               | 107            | -21 %        |
| <b>Charges opérationnelles</b>                                              | <b>-7 485</b>     | <b>-7 469</b> | <b>— %</b>   | <b>-8 793</b>      | <b>-7 708</b> | <b>14 %</b>  | <b>-16 278</b>   | <b>-15 177</b> | <b>7 %</b>   |
| <b>Résultat opérationnel ajusté</b>                                         | <b>-6</b>         | <b>-304</b>   | <b>-98 %</b> | <b>484</b>         | <b>735</b>    | <b>-34 %</b> | <b>478</b>       | <b>431</b>     | <b>11 %</b>  |
| Différences de change non réalisées et instruments dérivés                  | -108              | 170           | nm           | -33                | 355           | nm           | -141             | 525            | nm           |
| Cessions de matériels aéronautiques                                         | 2                 | -1            | nm           | 11                 | -1            | nm           | 13               | -2             | nm           |
| Produits et charges non récurrents                                          | —                 | —             | nm           | -7                 | -10           | -30 %        | -7               | -10            | -30 %        |
| <b>Résultat opérationnel</b>                                                | <b>-112</b>       | <b>-135</b>   | <b>-17 %</b> | <b>455</b>         | <b>1 079</b>  | <b>-58 %</b> | <b>343</b>       | <b>944</b>     | <b>-64 %</b> |
| Résultat des sociétés mises en équivalence                                  | -17               | -18           | -6 %         | 2                  | 7             | -71 %        | -15              | -11            | 36 %         |
| Produits de la trésorerie                                                   | 55                | 57            | -4 %         | 47                 | 45            | 4 %          | 102              | 102            | — %          |
| Gains (pertes) de change (investissements) et autres                        | 59                | -51           | nm           | 22                 | -109          | nm           | 81               | -160           | nm           |
| <b>Résultat avant financement et impôts sur le résultat</b>                 | <b>-15</b>        | <b>-147</b>   | <b>-90 %</b> | <b>526</b>         | <b>1 022</b>  | <b>-49 %</b> | <b>511</b>       | <b>875</b>     | <b>-42 %</b> |
| Charges d'intérêt liées à la dette financière                               | -92               | -87           | 6 %          | -83                | -74           | 12 %         | -175             | -161           | 9 %          |
| Charges d'intérêt liées à la dette de loyers                                | -88               | -80           | 10 %         | -81                | -79           | 3 %          | -169             | -159           | 6 %          |
| Effets de la désactualisation des provisions                                | -88               | -89           | -1 %         | -86                | -84           | 2 %          | -174             | -173           | 1 %          |
| Gains (pertes) de change (financier) après couvertures et autres            | -40               | 52            | nm           | -11                | 143           | nm           | -51              | 195            | nm           |
| <b>Résultat avant impôts</b>                                                | <b>-323</b>       | <b>-351</b>   | <b>-8 %</b>  | <b>265</b>         | <b>928</b>    | <b>-71 %</b> | <b>-58</b>       | <b>577</b>     | <b>nm</b>    |
| Impôts sur le résultat                                                      | 72                | 103           | -30 %        | -75                | -279          | -73 %        | -3               | -176           | -98 %        |
| <b>Résultat net</b>                                                         | <b>-251</b>       | <b>-248</b>   | <b>1 %</b>   | <b>190</b>         | <b>649</b>    | <b>-71 %</b> | <b>-61</b>       | <b>401</b>     | <b>nm</b>    |
| Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle                  | 35                | 43            | -19 %        | 37                 | 44            | -16 %        | 72               | 87             | -17 %        |
| Résultat net : Propriétaires de la société mère                             | -286              | -291          | -2 %         | 153                | 605           | -75 %        | -133             | 314            | nm           |

## Bilan consolidé

### ACTIFS

(En millions d'euros)

|                                         | 30 Juin 2026  | 31 Décembre 2025 |
|-----------------------------------------|---------------|------------------|
| Goodwill                                | 224           | 223              |
| Immobilisations incorporelles           | 1 220         | 1 199            |
| Immobilisations aéronautiques           | 14 398        | 13 651           |
| Autres immobilisations corporelles      | 1 792         | 1 679            |
| Droits d'utilisation                    | 9 205         | 9 452            |
| Titres mis en équivalence               | 235           | 246              |
| Actifs de retraite                      | 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              |
| <b>Actif non courant</b>                | <b>29 675</b> | <b>28 883</b>    |
| 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 | 5 091         | 4 714            |
| Actifs détenus en vue de la vente       | 31            | 23               |
| <b>Actif courant</b>                    | <b>11 932</b> | <b>10 562</b>    |
| <b>TOTAL ACTIF</b>                      | <b>41 607</b> | <b>39 445</b>    |

## PASSIF ET CAPITAUX PROPRES

(en millions d'euros)

|                                                                                 | 30 Juin 2026  | 31 Décembre 2025 |
|---------------------------------------------------------------------------------|---------------|------------------|
| Capital                                                                         | 263           | 263              |
| Primes d'émission et de fusion                                                  | 7 560         | 7 560            |
| Actions d'autocontrôle                                                          | -27           | -27              |
| Titres subordonnés à durée indéterminée                                         | 1 268         | 1 281            |
| Réserves et résultat                                                            | -8 413        | -8 779           |
| <b>Capitaux propres – Part attribuable aux propriétaires de la société mère</b> | <b>651</b>    | <b>298</b>       |
| Titres subordonnés à durée indéterminée                                         | 2 094         | 2 026            |
| Réserves et résultat                                                            | 42            | 40               |
| <b>Capitaux propres – Participations ne donnant pas le contrôle</b>             | <b>2 136</b>  | <b>2 066</b>     |
| <b>CAPITAUX PROPRES</b>                                                         | <b>2 787</b>  | <b>2 364</b>     |
| Provisions retraite                                                             | 1 679         | 1 654            |
| Passifs de restitution pour avions loués non courants                           | 4 837         | 4 554            |
| Autres provisions non courantes                                                 | 352           | 264              |
| Passifs financiers non courants                                                 | 7 911         | 7 265            |
| Dettes de loyers non courantes                                                  | 5 548         | 5 487            |
| Passifs financiers dérivés non courants                                         | 89            | 199              |
| Impôts différés                                                                 | 1             | —                |
| Autres passifs non courants                                                     | 709           | 545              |
| <b>Passif non courant</b>                                                       | <b>21 126</b> | <b>19 968</b>    |
| Passifs de restitution pour avions loués courants                               | 258           | 334              |
| Autres provisions courantes                                                     | 506           | 808              |
| Passifs financiers courants                                                     | 937           | 1 803            |
| Dettes de loyers courantes                                                      | 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                                                         | 5 136         | 5 047            |
| Concours bancaires                                                              | 1             | —                |
| <b>Passif courant</b>                                                           | <b>17 694</b> | <b>17 113</b>    |
| <b>TOTAL PASSIF</b>                                                             | <b>38 820</b> | <b>37 081</b>    |
| <b>TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIF</b>                                         | <b>41 607</b> | <b>39 445</b>    |

## Tableau des flux de trésorerie consolidés du 1<sup>er</sup> janvier au 30 juin 2026

| (En millions d'euros)                                                                                                                                    | Premier Semestre |               |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------|---------------|
|                                                                                                                                                          | 2026             | 2025          |
| <b>Résultat opérationnel</b>                                                                                                                             | <b>343</b>       | <b>944</b>    |
| Amortissements, dépréciations et provisions                                                                                                              | 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           |
| <b>Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement</b>                                                          | <b>1 649</b>     | <b>1 798</b>  |
| <b>Augmentation (Diminution) du fonds de roulement</b>                                                                                                   | <b>969</b>       | <b>1 297</b>  |
| <b>Flux de trésorerie liés à l'exploitation</b>                                                                                                          | <b>2 618</b>     | <b>3 095</b>  |
| Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle                                                                                         | -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           |
| <b>Flux de trésorerie liés aux opérations d'investissement</b>                                                                                           | <b>-846</b>      | <b>-1 770</b> |
| 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            |
| <b>Flux net de trésorerie lié aux activités de financement</b>                                                                                           | <b>-1 426</b>    | <b>-1 304</b> |
| Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée) | <b>30</b>        | <b>-30</b>    |
| <b>Variation de la trésorerie nette</b>                                                                                                                  | <b>376</b>       | <b>-9</b>     |
| Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture                                                                                | <b>4 714</b>     | <b>4 829</b>  |
| Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture                                                                                 | <b>5 090</b>     | <b>4 820</b>  |

## Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté

| (in € million)                                                     | Deuxième Trimestre |             | Premier Semestre |              |
|--------------------------------------------------------------------|--------------------|-------------|------------------|--------------|
|                                                                    | 2026               | 2025        | 2026             | 2025         |
| Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation                 | 976                | 1 170       | 2 618            | 3 095        |
| Investissements corporels et incorporels                           | -970               | -1 102      | -1 910           | -2 315       |
| Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles | 415                | 256         | 465              | 573          |
| <b>Flux de trésorerie libre d'exploitation</b>                     | <b>421</b>         | <b>324</b>  | <b>1 173</b>     | <b>1 353</b> |
| Intérêts (payés) et reçus                                          | -239               | -229        | -385             | -330         |
| Paievements de dettes de loyers                                    | -238               | -234        | -479             | -487         |
| <b>Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté</b>              | <b>-56</b>         | <b>-139</b> | <b>309</b>       | <b>536</b>   |
| Paievements exceptionnels réalisés/(reçus) <sup>(1)</sup>          | 125                | 122         | 619              | 244          |
| <b>Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté</b>    | <b>69</b>          | <b>-17</b>  | <b>928</b>       | <b>780</b>   |

(1) Les paiements exceptionnels réalisés/(reçus), retraités du flux de trésorerie libre d'exploitation pour le calcul du flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté, correspondent au remboursement des charges sociales, des cotisations retraites et des taxes sur salaires différés dans le cadre du Covid ainsi que a paiement de l'amende Cargo.

## Retour sur capitaux employés (ROCE)

| (en millions d'euros)                                                                     | 30 juin<br>2026 | 31 mars<br>2026 | 31 déc<br>2025 | 30 sept<br>2025 | 30 juin<br>2025 | 31 mars<br>2025 | 31 déc<br>2024 | 30 sept<br>2024 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|
| Écart d'acquisition et immobilisations incorporelles                                      | 1 444           | 1 434           | 1 422          | 1 390           | 1 390           | 1 377           | 1 375          | 1 356           |
| Immobilisations aéronautiques                                                             | 14 398          | 13 951          | 13 651         | 13 772          | 13 392          | 12 835          | 12 347         | 12 607          |
| Autres immobilisations corporelles                                                        | 1 792           | 1 745           | 1 679          | 1 617           | 1 587           | 1 554           | 1 533          | 1 500           |
| Droits d'utilisation                                                                      | 9 205           | 9 237           | 9 452          | 8 619           | 8 479           | 8 030           | 7 592          | 6 652           |
| Titres mis en équivalence                                                                 | 235             | 247             | 246            | 257             | 205             | 212             | 216            | 240             |
| Actifs financiers (créances et autres prêts)                                              | 234             | 228             | 228            | 212             | 214             | 217             | 217            | 232             |
| Provisions pour maintenance des avions loués et provisions pour quotas de CO <sub>2</sub> | -5 604          | -5 414          | -5 214         | -4 689          | -4 934          | -5 007          | -4 990         | -4 358          |
| Fonds de roulement <sup>(1)</sup>                                                         | -9 496          | -9 513          | -8 051         | -8 124          | -8 749          | -8 983          | -7 469         | -7 422          |
| <b>Capitaux employés sur le bilan</b>                                                     | <b>12 208</b>   | <b>11 915</b>   | <b>13 413</b>  | <b>13 054</b>   | <b>11 584</b>   | <b>10 235</b>   | <b>10 821</b>  | <b>10 807</b>   |
| <b>Capitaux employés moyens (A)</b>                                                       | <b>12 648</b>   |                 |                |                 | <b>10 862</b>   |                 |                |                 |
| Résultat opérationnel ajusté                                                              | 2 117           |                 |                |                 | 2 022           |                 |                |                 |
| Dividendes reçus                                                                          | -1              |                 |                |                 | -1              |                 |                |                 |
| Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence                              | 10              |                 |                |                 | -33             |                 |                |                 |
| (Charge)/produit d'impôt normatif                                                         | -549            |                 |                |                 | -513            |                 |                |                 |
| <b>Résultat ajusté après impôt (B)</b>                                                    | <b>1 577</b>    |                 |                |                 | <b>1 475</b>    |                 |                |                 |
| <b>ROCE sur 12 mois glissants (B/A)</b>                                                   | <b>12,5 %</b>   |                 |                |                 | <b>13,6 %</b>   |                 |                |                 |

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

"L'impôt normatif" ne prend désormais plus en compte la contribution exceptionnelle sur les bénéfices des grandes entreprises au titre du groupe fiscal français. Les périodes précédentes ont par conséquent été retraitées afin d'assurer la comparabilité des données.



## Dette nette

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

## Coût unitaire au SKO

|                                                                                                   | Deuxième Trimestre |              | Premier Semestre |               |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------|--------------|------------------|---------------|
|                                                                                                   | 2026               | 2025         | 2026             | 2025          |
| Charges opérationnelles (en m€)                                                                   | 8 793              | 7 708        | 16 278           | 15 177        |
| Quotas de CO <sub>2</sub> (en m€)                                                                 | -109               | -81          | -197             | -151          |
| Total autres chiffre d'affaires (en m€)                                                           | -913               | -794         | -1 812           | -1 665        |
| <b>Coût net excl ETS (en m€)</b>                                                                  | <b>7 771</b>       | <b>6 833</b> | <b>14 268</b>    | <b>13 360</b> |
| Capacités produites exprimées en SKO                                                              | 86 988             | 84 779       | 165 552          | 160 297       |
| <b>Coût net/SKO (en centimes d'€)</b>                                                             | <b>8,93</b>        | <b>8,06</b>  | <b>8,62</b>      | <b>8,33</b>   |
| Variation brute                                                                                   |                    | 10,8 %       |                  | 3,4 %         |
| Effet de change sur les coûts nets (en m€)                                                        |                    | -96          |                  | -308          |
| Variation à change constant                                                                       |                    | 12,4 %       |                  | 5,8 %         |
| Effet prix du carburant (en m€)                                                                   |                    | 758          |                  | 656           |
| <b>Coût net au SKO à change et prix du carburant constants hors ETS (en centimes d'€ par SKO)</b> | <b>8,93</b>        | <b>8,84</b>  | <b>8,62</b>      | <b>8,55</b>   |
| <b>Variation à change et prix du carburant constants et hors ETS</b>                              |                    | <b>1,0 %</b> |                  | <b>0,8 %</b>  |

## Flotte du Groupe au 30 juin 2026

| Type d'appareil             | AF (dont HOP) <sup>1</sup> | KL (dont KLC & MP) <sup>1</sup> | Transavia | Propriété | Crédit-bail | Location | Total | En exploit. | Ecart vs 31/12/25 |
|-----------------------------|----------------------------|---------------------------------|-----------|-----------|-------------|----------|-------|-------------|-------------------|
| B777-300                    | 43                         | 16                              |           | 34        | 8           | 17       | 59    | 59          |                   |
| B777-200                    | 18                         | 15                              |           | 29        | 1           | 3        | 33    | 33          |                   |
| B787-9                      | 10                         | 13                              |           | 5         | 6           | 12       | 23    | 23          |                   |
| B787-10                     |                            | 15                              |           | 1         | 12          | 2        | 15    | 15          | 1                 |
| A350-900                    | 42                         |                                 |           | 3         | 14          | 25       | 42    | 42          | 1                 |
| A330-300                    |                            | 5                               |           |           |             | 5        | 5     | 5           |                   |
| A330-200                    | 6                          | 5                               |           | 10        |             | 1        | 11    | 11          | -3                |
| <b>Total Long-courrier</b>  | 119                        | 69                              | 0         | 82        | 41          | 65       | 188   | 188         | -1                |
| B737-900                    |                            | 5                               |           | 5         |             |          | 5     | 5           |                   |
| B737-800                    |                            | 28                              | 101       | 34        | 7           | 88       | 129   | 128         | -3                |
| B737-700                    |                            | 6                               |           | 6         |             |          | 6     | 6           |                   |
| A321NEO                     |                            | 16                              | 18        | 7         | 9           | 18       | 34    | 34          | 8                 |
| A321                        | 8                          |                                 |           | 4         |             | 4        | 8     | 7           | -5                |
| A320                        | 36                         |                                 |           | 4         | 3           | 29       | 36    | 35          | -1                |
| A320NEO                     |                            |                                 | 30        | 4         | 1           | 25       | 30    | 30          | 7                 |
| A319                        | 1                          |                                 |           | 1         |             |          | 1     | 1           | -2                |
| A318                        | 4                          |                                 |           | 4         |             |          | 4     | 4           |                   |
| A220-300                    | 57                         |                                 |           | 22        | 14          | 21       | 57    | 57          | 5                 |
| <b>Total Moyen-courrier</b> | 106                        | 55                              | 149       | 91        | 34          | 185      | 310   | 307         | 9                 |
| Embraer 195 E2              |                            | 25                              |           |           |             | 25       | 25    | 23          | 2                 |
| Embraer 190                 | 26                         | 17                              |           | 17        | 2           | 24       | 43    | 42          | -3                |
| Embraer 175                 |                            | 17                              |           | 3         | 14          |          | 17    | 17          |                   |
| Embraer 170                 | 10                         |                                 |           | 10        |             |          | 10    | 10          |                   |
| <b>Total Regional</b>       | 36                         | 59                              | 0         | 30        | 16          | 49       | 95    | 92          | -1                |
| B747-400ERF                 |                            | 3                               |           | 3         |             |          | 3     | 3           |                   |
| B747-400BCF                 |                            | 1                               |           | 1         |             |          | 1     | 1           |                   |
| B777-F                      | 2                          |                                 |           |           |             | 2        | 2     | 2           |                   |
| <b>Total Cargo</b>          | 2                          | 4                               | 0         | 4         | 0           | 2        | 6     | 6           | 0                 |
| <b>Total</b>                | 263                        | 187                             | 149       | 207       | 91          | 301      | 599   | 593         | 7                 |

(1) Hors Transavia

## TRAFIC 2026

### Activité réseaux passage

| Total activité réseaux passage           | Deuxième Trimestre |        |           | Premier Semestre |         |           |
|------------------------------------------|--------------------|--------|-----------|------------------|---------|-----------|
|                                          | 2026               | 2025   | variation | 2026             | 2025    | variation |
| Passagers transportés (milliers)         | 19 811             | 19 752 | +0,3 %    | 37 036           | 36 990  | +0,1 %    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 62 298             | 61 620 | +1,1 %    | 120 738          | 118 266 | +2,1 %    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 71 681             | 70 512 | +1,7 %    | 139 364          | 136 422 | +2,2 %    |
| Taux de remplissage (%)                  | 86,9 %             | 87,4 % | -0,5pt    | 86,6 %           | 86,7 %  | -0,1pt    |
| <b>Long-Courrier</b>                     |                    |        |           |                  |         |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 6 659              | 6 686  | -0,4 %    | 13 151           | 12 989  | +1,3 %    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 50 619             | 50 125 | +1,0 %    | 99 972           | 97 480  | +2,6 %    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 58 109             | 56 980 | +2,0 %    | 114 661          | 111 498 | +2,8 %    |
| Taux de remplissage (%)                  | 87,1 %             | 88,0 % | -0,9pt    | 87,2 %           | 87,4 %  | -0,2pt    |
| <b>Amérique du nord</b>                  |                    |        |           |                  |         |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 2 782              | 2 653  | +4,9 %    | 4 774            | 4 598   | +3,8 %    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 19 966             | 18 954 | +5,3 %    | 34 343           | 32 841  | +4,6 %    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 23 345             | 21 741 | +7,4 %    | 40 189           | 37 916  | +6,0 %    |
| Taux de remplissage (%)                  | 85,5 %             | 87,2 % | -1,7pt    | 85,5 %           | 86,6 %  | -1,2pt    |
| <b>Amérique latine</b>                   |                    |        |           |                  |         |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 907                | 875    | +3,7 %    | 1 883            | 1 789   | +5,3 %    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 8 650              | 8 312  | +4,1 %    | 17 805           | 16 859  | +5,6 %    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 9 571              | 9 162  | +4,5 %    | 19 539           | 18 642  | +4,8 %    |
| Taux de remplissage (%)                  | 90,4 %             | 90,7 % | -0,3pt    | 91,1 %           | 90,4 %  | +0,7pt    |
| <b>Asie / Moyen Orient</b>               |                    |        |           |                  |         |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 1 333              | 1 461  | -8,8 %    | 2 945            | 2 995   | -1,7 %    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 11 150             | 11 588 | -3,8 %    | 23 999           | 23 596  | +1,7 %    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 12 502             | 13 022 | -4,0 %    | 27 039           | 26 872  | +0,6 %    |
| Taux de remplissage (%)                  | 89,2 %             | 89,0 % | +0,2pt    | 88,8 %           | 87,8 %  | +0,9pt    |
| <b>Afrique</b>                           |                    |        |           |                  |         |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 930                | 923    | +0,8 %    | 1 895            | 1 895   | — %       |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 5 743              | 5 674  | +1,2 %    | 11 879           | 11 812  | +0,6 %    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 6 941              | 6 678  | +3,9 %    | 14 376           | 14 057  | +2,3 %    |
| Taux de remplissage (%)                  | 82,7 %             | 85,0 % | -2,2pt    | 82,6 %           | 84,0 %  | -1,4pt    |
| <b>Caraïbes-Océan Indien</b>             |                    |        |           |                  |         |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 707                | 774    | -8,7 %    | 1 654            | 1 711   | -3,4 %    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 5 110              | 5 597  | -8,7 %    | 11 946           | 12 372  | -3,4 %    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 5 750              | 6 377  | -9,8 %    | 13 518           | 14 011  | -3,5 %    |
| Taux de remplissage (%)                  | 88,9 %             | 87,8 % | +1,1pt    | 88,4 %           | 88,3 %  | +0,1pt    |
| <b>Court et Moyen-Courrier</b>           |                    |        |           |                  |         |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 13 151             | 13 066 | +0,7 %    | 23 884           | 24 001  | (0,5 %)   |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 11 679             | 11 495 | +1,6 %    | 20 766           | 20 786  | (0,1 %)   |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 13 572             | 13 532 | +0,3 %    | 24 703           | 24 924  | (0,9 %)   |
| Taux de remplissage (%)                  | 86,1 %             | 84,9 % | +1,1pt    | 84,1 %           | 83,4 %  | +0,7pt    |

## Activité Transavia

| Transavia                                | Deuxième Trimestre |        |           | Premier Semestre |        |           |
|------------------------------------------|--------------------|--------|-----------|------------------|--------|-----------|
|                                          | 2026               | 2025   | variation | 2026             | 2025   | variation |
| Passagers transportés (milliers)         | 8 506              | 7 506  | +13,3 %   | 13 583           | 12 078 | +12,5 %   |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 13 965             | 12 776 | +9,3 %    | 23 326           | 21 082 | +10,6 %   |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 15 312             | 14 266 | +7,3 %    | 26 194           | 23 873 | +9,7 %    |
| Taux de remplissage (%)                  | 91,2 %             | 89,6 % | +1,7pt    | 89,1 %           | 88,3 % | 0,7pt     |

## Activité totale Groupe passage

| Total Groupe                             | Deuxième Trimestre |        |           | Premier Semestre |         |           |
|------------------------------------------|--------------------|--------|-----------|------------------|---------|-----------|
|                                          | 2026               | 2025   | variation | 2026             | 2025    | variation |
| Passagers transportés (milliers)         | 28 317             | 27 258 | +3,9 %    | 50 618           | 49 068  | +3,2 %    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 76 263             | 74 396 | +2,5 %    | 144 064          | 139 348 | +3,4 %    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 86 993             | 84 778 | +2,6 %    | 165 558          | 160 295 | +3,3 %    |
| Taux de remplissage (%)                  | 87,7 %             | 87,8 % | -0,1pt    | 87,0 %           | 86,9 %  | +0,1pt    |

## Activité Cargo

| Total Groupe                           | Deuxième Trimestre |        |           | Premier Semestre |       |           |
|----------------------------------------|--------------------|--------|-----------|------------------|-------|-----------|
|                                        | 2026               | 2025   | variation | 2026             | 2025  | variation |
| Tonne kilomètre transportée (m de TKT) | 1 828              | 1 643  | +11,3 %   | 3 588            | 3 339 | +7,5 %    |
| Tonne kilomètre offerte (m de TKO)     | 3 718              | 3 613  | +2,9 %    | 7 281            | 7 076 | +2,9 %    |
| Taux de remplissage (%)                | 49,2 %             | 45,5 % | +3,7pt    | 49,3%            | 47,2% | +2,1pt    |

## Air France

| Total activité réseaux passage           | Deuxième Trimestre |        |           | Premier Semestre |        |           |
|------------------------------------------|--------------------|--------|-----------|------------------|--------|-----------|
|                                          | 2026               | 2025   | variation | 2026             | 2025   | variation |
| Passagers transportés (milliers)         | 10 312             | 10 883 | -5,2 %    | 19 945           | 20 435 | -2,4 %    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 35 941             | 36 823 | -2,4 %    | 70 887           | 70 827 | +0,1 %    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 41 881             | 42 397 | -1,2 %    | 82 308           | 82 026 | +0,3 %    |
| Taux de remplissage (%)                  | 85,8 %             | 86,9 % | -1,0pt    | 86,1 %           | 86,3 % | -0,2pt    |
| <b>Long courrier</b>                     |                    |        |           |                  |        |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 4 094              | 4 225  | -3,1 %    | 8 164            | 8 203  | -0,5 %    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 30 401             | 30 942 | -1,7 %    | 60 673           | 60 202 | +0,8 %    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 35 379             | 35 403 | -0,1 %    | 70 079           | 69 139 | +1,4 %    |
| Taux de remplissage (%)                  | 85,9 %             | 87,4 % | -1,5pt    | 86,6 %           | 87,1 % | -0,5pt    |
| <b>Court et moyen-courrier</b>           |                    |        |           |                  |        |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 6 218              | 6 658  | -6,6 %    | 11 781           | 12 232 | -3,7 %    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 5 540              | 5 881  | -5,8 %    | 10 214           | 10 625 | -3,9 %    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 6 502              | 6 994  | -7,0 %    | 12 229           | 12 887 | -5,1 %    |
| Taux de remplissage (%)                  | 85,2 %             | 84,1 % | +1,1pt    | 83,5 %           | 82,4 % | +1,1pt    |
| <b>Activité Cargo</b>                    |                    |        |           |                  |        |           |
| Tonne kilomètre transportée (m de TKT)   | 934                | 923    | +1,1 %    | 1 866            | 1 845  | +1,1 %    |
| Tonne kilomètre offerte (m de TKO)       | 2 073              | 2 112  | -1,8 %    | 4 108            | 4 138  | -0,7 %    |
| Taux de remplissage (%)                  | 45,0 %             | 43,7 % | +1,3pt    | 45,4 %           | 44,6 % | +0,8pt    |

## KLM

| Total activité réseaux passage           | Deuxième Trimestre |        |           | Premier Semestre |        |           |
|------------------------------------------|--------------------|--------|-----------|------------------|--------|-----------|
|                                          | 2026               | 2025   | variation | 2026             | 2025   | variation |
| Passagers transportés (milliers)         | 9 499              | 8 869  | +7,1 %    | 17 090           | 16 555 | +3,2 %    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 26 357             | 24 797 | +6,3 %    | 49 851           | 47 439 | +5,1 %    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 29 800             | 28 114 | +6,0 %    | 57 056           | 54 396 | +4,9 %    |
| Taux de remplissage (%)                  | 88,4 %             | 88,2 % | +0,2pt    | 87,4 %           | 87,2 % | +0,2pt    |
| <b>Long-courrier</b>                     |                    |        |           |                  |        |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 2 565              | 2 461  | +4,3 %    | 4 987            | 4 786  | +4,2 %    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 20 218             | 19 183 | +5,4 %    | 39 299           | 37 278 | +5,4 %    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 22 730             | 21 576 | +5,3 %    | 44 582           | 42 359 | +5,2 %    |
| Taux de remplissage (%)                  | 88,9 %             | 88,9 % | +0,0pt    | 88,2 %           | 88,0 % | +0,1pt    |
| <b>Court et Moyen-courrier</b>           |                    |        |           |                  |        |           |
| Passagers transportés (milliers)         | 6 933              | 6 408  | +8,2 %    | 12 103           | 11 769 | +2,8 %    |
| Passager kilomètre transporté (m de PKT) | 6 139              | 5 614  | +9,4 %    | 10 552           | 10 161 | +3,8 %    |
| Siège kilomètre offert (m de SKO)        | 7 070              | 6 538  | +8,1 %    | 12 474           | 12 037 | +3,6 %    |
| Taux de remplissage (%)                  | 86,8 %             | 85,9 % | +1,0pt    | 84,6 %           | 84,4 % | +0,2pt    |
| <b>Activité Cargo</b>                    |                    |        |           |                  |        |           |
| Tonne kilomètre transportée (m de TKT)   | 895                | 722    | +23,8 %   | 1 723            | 1 506  | +14,4 %   |
| Tonne kilomètre offerte (m de TKO)       | 1 644              | 1 502  | +9,5 %    | 3 174            | 2 960  | +7,2 %    |
| Taux de remplissage (%)                  | 54,4 %             | 48,1 % | +6,3pt    | 54,3 %           | 50,9 % | +3,4pt    |