



KPMG SA
Tour EQHO
2 Avenue Gambetta
CS 60055
92066 Paris La Défense Cedex



PricewaterhouseCoopers Audit
SAS
63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

Air France-KLM S.A.

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2025

Air France-KLM S.A.

7 rue du Cirque, 75008 Paris

KPMG S.A., société d'expertise comptable et de commissaires aux comptes inscrite au Tableau de l'Ordre des experts comptables de Paris sous le n° 143008010101 et rattachée à la Compagnie régionale des commissaires aux comptes de Versailles et du Centre.
Société française membre du réseau KPMG constitué de cabinets indépendants affiliés à KPMG International Limited, une société de droit anglais (private company limited by guarantee).

Société anonyme à conseil d'administration
Siège social :
Tour EQHO
2 avenue Gambetta
CS 60055
92066 Paris La Défense Cedex
Capital social : 5 497 100 €
775 726 417 RCS Nanterre

PricewaterhouseCoopers Audit SAS
Société de commissariat aux comptes
Siège social :
63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex RCS NANTERRE



KPMG SA
Tour EQHO
2 Avenue Gambetta
CS 60055
92066 Paris La Défense Cedex



PricewaterhouseCoopers Audit
SAS
63, rue de Villiers
92208 Neuilly-sur-Seine Cedex

Air France-KLM S.A.

7 rue du Cirque, 75008 Paris

Rapport des commissaires aux comptes sur les comptes consolidés

Exercice clos le 31 décembre 2025

À l'Assemblée générale de la société Air France-KLM S.A.,

Opinion

En exécution de la mission qui nous a été confiée par votre Assemblée générale, nous avons effectué l'audit des comptes consolidés de la société Air France-KLM S.A. relatifs à l'exercice clos le 31 décembre 2025, tels qu'ils sont joints au présent rapport.

Nous certifions que les comptes consolidés sont, au regard du référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne, réguliers et sincères et donnent une image fidèle du résultat des opérations de l'exercice écoulé ainsi que de la situation financière et du patrimoine, à la fin de l'exercice, de l'ensemble constitué par les personnes et entités comprises dans la consolidation.

L'opinion formulée ci-dessus est cohérente avec le contenu de notre rapport au comité d'audit.

Fondement de l'opinion

Référentiel d'audit

Nous avons effectué notre audit selon les normes d'exercice professionnel applicables en France. Nous estimons que les éléments que nous avons collectés sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion.

Les responsabilités qui nous incombent en vertu de ces normes sont indiquées dans la partie « Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés » du présent rapport.

Indépendance

Nous avons réalisé notre mission d'audit dans le respect des règles d'indépendance prévues par le code de commerce et par le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes sur la période du 1er janvier 2025 à la date d'émission de notre rapport, et notamment nous n'avons pas fourni de services interdits par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 537/2014.

Justification des appréciations - Points clés de l'audit

En application des dispositions des articles L.821-53 et R.821-180 du code de commerce relatives à la justification de nos appréciations, nous portons à votre connaissance les points clés de l'audit relatifs aux risques d'anomalies significatives qui, selon notre jugement professionnel, ont été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice, ainsi que les réponses que nous avons apportées face à ces risques.

Les appréciations ainsi portées s'inscrivent dans le contexte de l'audit des comptes consolidés pris dans leur ensemble et de la formation de notre opinion exprimée ci-avant. Nous n'exprimons pas d'opinion sur des éléments de ces comptes consolidés pris isolément.

Recouvrabilité des actifs aéronautiques (Notes 2, 17, 19 et 21 de l'annexe aux états financiers consolidés)

Point clé de l'audit	Réponse d'audit apportée
<p>Les immobilisations aéronautiques et les droits d'utilisation aéronautiques s'élèvent respectivement à 13,7 milliards d'euros et 8,7 milliards d'euros en valeurs nettes au 31 décembre 2025.</p> <p>Comme indiqué dans la Note 17 « Immobilisations corporelles » de l'annexe aux états financiers consolidés, durant le cycle d'exploitation et dans le cadre de l'élaboration des plans de renouvellement de flotte, le Groupe examine si la base amortissable ou la durée d'utilité des immobilisations aéronautiques doivent être adaptées et le cas échéant, détermine si une valeur résiduelle doit être prise en compte et la durée d'utilité adaptée.</p> <p>Par ailleurs, conformément à la norme IAS 36 « Dépréciation d'actifs », comme précisé dans la Note 21 « Test de valeur d'actif » de l'annexe aux états financiers consolidés, le Groupe effectue un test de dépréciation pour l'ensemble des immobilisations corporelles, incorporelles, droits d'utilisation et goodwill dès l'apparition d'indices de perte de valeur, et au minimum une fois par an pour les goodwill et actifs incorporels à durée de vie indéfinie. Pour ces tests, les actifs pour lesquels il n'est pas possible de rattacher directement des flux de trésorerie indépendants sont regroupés au sein d'Unités Génératrices de Trésorerie (UGT). Le Groupe a conclu que le niveau d'appréciation des groupes</p>	<p>Nous avons pris connaissance des procédures et contrôles mis en place par le Groupe pour déterminer et mettre à jour les durées d'amortissement des actifs aéronautiques et apprécier la cohérence de ces durées avec le plan de renouvellement de la flotte et les objectifs environnementaux reflétés dans le plan de transition du Groupe.</p> <p>Nous avons également pris connaissance des procédures et contrôles mis en place pour identifier les indicateurs de perte de valeur, et dans le cadre du test de dépréciation, calculer la valeur comptable des actifs non courants par UGT et déterminer leur valeur recouvrable.</p> <p>Nous avons testé les contrôles clés mis en place par le Groupe que nous avons estimés les plus pertinents, relatifs à la construction du test de dépréciation des actifs.</p> <p>Nos travaux ont également consisté à :</p> <ul style="list-style-type: none"> apprécier la conformité aux normes comptables en vigueur (IAS 36) de la méthodologie mise en œuvre par la Direction notamment les critères d'indépendance et de cohérence des différentes UGT ainsi que la fréquence des tests de perte de valeur ; rapprocher la valeur comptable des actifs non courants de chaque UGT testée avec

<p>d'actifs (UGT) se situe au niveau des métiers, à savoir notamment l'activité Réseau, l'activité Maintenance et l'activité Transavia.</p> <p>La détermination de leur valeur d'utilité repose sur des hypothèses prospectives particulièrement sensibles dans un contexte d'incertitude sur le plan géopolitique, macro-économique et de prise en compte croissante des enjeux liés à l'environnement. Ces hypothèses incluent le calcul de flux de trésorerie actualisés estimés à partir d'hypothèses budgétaires à 5 ans réalisées par la Direction, et présentées au Conseil d'administration, le taux d'actualisation correspondant au coût moyen pondéré du capital (« WACC ») et les taux de croissance reflétant les hypothèses d'évolution de l'activité à moyen et long terme. Elles incluent également les objectifs environnementaux du Groupe traduits dans son plan de transition ainsi que les impacts liés aux évolutions réglementaires attendues ou probables liées au climat (modernisation de la flotte, incorporation du carburant d'aviation durable SAF et renchérissement du coût des crédits carbone).</p> <p>Comme indiqué dans la Note 2 « Développement durable et climat » des annexes aux états financiers consolidés, les objectifs environnementaux du Groupe n'ont pas conduit à constater de dépréciation ou d'accélération d'amortissements sur ces actifs.</p> <p>Nous avons considéré l'évaluation de la valeur des actifs aéronautiques comme un point clé de notre audit au regard de leur caractère significatif et du degré élevé de jugements et d'estimations nécessaires à la Direction pour apprécier leur valeur recouvrable.</p>	<p>les balances comptables et allocations correspondantes ;</p> <ul style="list-style-type: none"> • corroborer les projections de flux de trésorerie avec les plans à horizon 5 ans réalisés par la Direction, les taux de croissance à long terme ainsi que les taux de marge à long terme utilisés ; • apprécier la cohérence des hypothèses significatives sous-jacentes au calcul du taux d'actualisation avec des données externes de marché ; • apprécier la cohérence des hypothèses retenues pour estimer les projections de flux de trésorerie avec les engagements environnementaux du Groupe et les évolutions réglementaires attendues ou probables concernant le climat ; • analyser les scénarii de sensibilité retenus par la Direction en vérifiant l'exactitude arithmétique des calculs de sensibilité sur la base du WACC, du taux de croissance à l'infini et de la profitabilité à long terme ; • vérifier l'exactitude arithmétique du calcul de la valeur d'entreprise effectué par la Direction à partir de la capitalisation boursière d'Air France-KLM pour corroborer le test de dépréciation effectué à partir de la valeur d'utilité. <p>Nous avons de même apprécié le caractère approprié des informations fournies dans les Notes 2, 17, 19 et 21 de l'annexe aux états financiers consolidés.</p>
---	--

Reconnaissance des impôts différés actifs du groupe fiscal français (Note 13 de l'annexe aux états financiers consolidés)

Point clé de l'audit	Réponse d'audit apportée
Les actifs d'impôts différés relatifs aux déficits fiscaux reportables ne sont comptabilisés que	Nos travaux ont consisté à évaluer la permanence et la conformité de la méthodologie retenue par la Direction pour identifier les pertes

dans la mesure où leur recouvrement est probable.

Au 31 décembre 2025, un montant net de 713 millions d'euros est comptabilisé dans le bilan consolidé au titre des impôts différés actifs pour l'ensemble du périmètre mondial. Ce solde est notamment composé d'un montant de 1025 millions d'euros d'impôts différés actifs au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale français comme présenté dans la Note 13.4 « Variation des impôts différés au cours de la période » de l'annexe aux états financiers consolidés. Ces impôts différés actifs sont comptabilisés au regard de leurs perspectives de recouvrabilité découlant des prévisions de résultats fiscaux issus des budgets et plans à moyen terme élaborés par le Groupe.

Comme présenté dans la Note 13.1 « Charge d'impôt » de l'annexe aux états financiers consolidés, l'horizon de recouvrabilité de ces impôts différés actifs pour le groupe fiscal français est de cinq ans.

Au 31 décembre 2025, les impôts différés actifs non reconnus au titre des pertes fiscales du périmètre d'intégration fiscale français représentent 2,7 milliards d'euros, comme présentés dans la Note 13.5 « Actifs d'impôt différé non reconnu » de l'annexe aux états financiers consolidés.

Nous avons identifié la reconnaissance des actifs d'impôts différés relatifs aux déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale français comme un point clé de l'audit en raison du caractère significatif de ces derniers et de l'importance des jugements et estimations de la Direction pour apprécier le bien-fondé de la comptabilisation d'impôts différés actifs.

fiscales reportables existantes qui seront utilisées, soit par des impôts différés passifs, soit par des profits taxables futurs avec la norme IAS 12 « Impôts sur le résultat ».

Nous avons également apprécié la probabilité que le Groupe puisse utiliser dans le futur des pertes fiscales reportables générées à ce jour par le périmètre d'intégration fiscale français, notamment au regard :

- des impôts différés passifs existants dans la même juridiction fiscale sur lesquels les impôts différés actifs liés aux pertes fiscales reportables pourront s'imputer ;
- de la capacité du groupe d'intégration fiscale français à dégager des profits taxables futurs permettant l'utilisation des pertes fiscales antérieures ayant donné lieu à la reconnaissance d'actifs d'impôts différés.

Pour l'appréciation des profits taxables futurs, nous avons évalué le processus d'établissement des prévisions en :

- prenant connaissance de la procédure d'élaboration de la prévision de résultats fiscaux ayant servi de base aux estimations ;
- étudiant l'application de la réglementation fiscale et des traitements fiscaux complexes ;
- comparant les projections de résultats des exercices antérieurs avec les résultats réels des exercices concernés ;
- appréciant la cohérence des hypothèses appliquées par la Direction pour établir les prévisions de résultats fiscaux retenues pour l'évaluation des impôts différés avec celles retenues pour les tests de dépréciation des actifs non courants.

Nous avons également apprécié le caractère approprié des informations fournies dans la Note 13 de l'annexe aux états financiers consolidés.

Reconnaissance du chiffre d'affaires sur les titres de transport émis non utilisés (Note 6 de l'annexe aux états financiers consolidés)

Point clé de l'audit	Réponse d'audit apportée
<p>Au 31 décembre 2025, le chiffre d'affaires de transport de passagers du segment Réseau s'élève à 24,1 milliards d'euros.</p> <p>Comme indiqué dans la Note 6 « Informations sectorielles » de l'annexe aux états financiers consolidés, le chiffre d'affaires relatif au transport de passagers est comptabilisé lors de la réalisation du transport. En conséquence, à leur date d'émission, les titres de transport sont comptabilisés au passif du bilan en « titres de transport émis et non utilisés », dont le solde au 31 décembre 2025 est de 4,3 milliards d'euros. Une partie de cette recette, correspondant à des titres de transport émis qui ne seront jamais utilisés, est comptabilisée en chiffres d'affaires à la date théorique du transport, par application de taux statistiques régulièrement mis à jour. Ces taux sont établis par le Groupe sur la base de données historiques issues des systèmes informatiques et retraitées des événements non récurrents pouvant impacter le comportement des passagers.</p> <p>Nous avons considéré que la reconnaissance du chiffre d'affaires relatif aux titres de transport émis et non utilisés est un point clé de l'audit en raison de l'importance des jugements de la Direction pour la détermination des hypothèses utilisées.</p>	<p>Nous avons pris connaissance de l'environnement de contrôle et du processus mis en place par le Groupe pour la détermination des taux statistiques de « titres de transport émis et non utilisés ».</p> <p>Nos travaux ont également consisté à :</p> <ul style="list-style-type: none"> • évaluer la pertinence de la méthodologie retenue par le Groupe ; • corroborer les bases de données utilisées avec les bases de données historiques; • vérifier le calcul des taux statistiques ; • analyser l'antériorité des titres de transport émis et non utilisés figurant au passif du bilan consolidé afin d'apprécier la pertinence du chiffre d'affaires retenu sur la période.

Vérifications spécifiques

Nous avons également procédé, conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, aux vérifications spécifiques prévues par les textes légaux et réglementaires des informations relatives au groupe, données dans le rapport de gestion du conseil d'administration.

Nous n'avons pas d'observation à formuler sur leur sincérité et leur concordance avec les comptes consolidés.



Autres vérifications ou informations prévues par les textes légaux et réglementaires

Format de présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel

Nous avons également procédé, conformément à la norme d'exercice professionnel sur les diligences du commissaire aux comptes relatives aux comptes annuels et consolidés présentés selon le format d'information électronique unique européen, à la vérification du respect de ce format défini par le règlement européen délégué n° 2019/815 du 17 décembre 2018 dans la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel mentionné au I de l'article L. 451-1-2 du code monétaire et financier, établis sous la responsabilité du Directeur général. S'agissant de comptes consolidés, nos diligences comprennent la vérification de la conformité du balisage de ces comptes au format défini par le règlement précité.

Sur la base de nos travaux, nous concluons que la présentation des comptes consolidés destinés à être inclus dans le rapport financier annuel respecte, dans tous ses aspects significatifs, le format d'information électronique unique européen.

Il ne nous appartient pas de vérifier que les comptes consolidés qui seront effectivement inclus par votre société dans le rapport financier annuel déposé auprès de l'AMF correspondent à ceux sur lesquels nous avons réalisé nos travaux.

Désignation des commissaires aux comptes

Nous avons été nommés commissaires aux comptes de la société Air France-KLM S.A. par les Assemblées générales du 25 septembre 2002 pour le cabinet KPMG S.A. et du 25 mai 2022 pour le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit.

Au 31 décembre 2025, le cabinet KPMG S.A. était dans la 24^{ème} année de sa mission sans interruption et le cabinet PricewaterhouseCoopers Audit dans la 4^{ème} année.

Responsabilités de la direction et des personnes constituant le gouvernement d'entreprise relatives aux comptes consolidés

Il appartient à la direction d'établir des comptes consolidés présentant une image fidèle conformément au référentiel IFRS tel qu'adopté dans l'Union européenne ainsi que de mettre en place le contrôle interne qu'elle estime nécessaire à l'établissement de comptes consolidés ne comportant pas d'anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs.

Lors de l'établissement des comptes consolidés, il incombe à la direction d'évaluer la capacité de la société à poursuivre son exploitation, de présenter dans ces comptes, le cas échéant, les informations nécessaires relatives à la continuité d'exploitation et d'appliquer la convention comptable de continuité d'exploitation, sauf s'il est prévu de liquider la société ou de cesser son activité.

Il incombe au comité d'audit de suivre le processus d'élaboration de l'information financière et de suivre l'efficacité des systèmes de contrôle interne et de gestion des risques, ainsi que le cas échéant de l'audit interne, en ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Les comptes consolidés ont été arrêtés par le conseil d'administration.



Responsabilités des commissaires aux comptes relatives à l'audit des comptes consolidés

Objectif et démarche d'audit

Il nous appartient d'établir un rapport sur les comptes consolidés. Notre objectif est d'obtenir l'assurance raisonnable que les comptes consolidés pris dans leur ensemble ne comportent pas d'anomalies significatives. L'assurance raisonnable correspond à un niveau élevé d'assurance, sans toutefois garantir qu'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel permet de systématiquement détecter toute anomalie significative. Les anomalies peuvent provenir de fraudes ou résulter d'erreurs et sont considérées comme significatives lorsque l'on peut raisonnablement s'attendre à ce qu'elles puissent, prises individuellement ou en cumulé, influencer les décisions économiques que les utilisateurs des comptes prennent en se fondant sur ceux-ci.

Comme précisé par l'article L.821-55 du code de commerce, notre mission de certification des comptes ne consiste pas à garantir la viabilité ou la qualité de la gestion de votre société.

Dans le cadre d'un audit réalisé conformément aux normes d'exercice professionnel applicables en France, le commissaire aux comptes exerce son jugement professionnel tout au long de cet audit. En outre :

- il identifie et évalue les risques que les comptes consolidés comportent des anomalies significatives, que celles-ci proviennent de fraudes ou résultent d'erreurs, définit et met en œuvre des procédures d'audit face à ces risques, et recueille des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour fonder son opinion. Le risque de non-détection d'une anomalie significative provenant d'une fraude est plus élevé que celui d'une anomalie significative résultant d'une erreur, car la fraude peut impliquer la collusion, la falsification, les omissions volontaires, les fausses déclarations ou le contournement du contrôle interne ;
- il prend connaissance du contrôle interne pertinent pour l'audit afin de définir des procédures d'audit appropriées en la circonstance, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne ;
- il apprécie le caractère approprié des méthodes comptables retenues et le caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, ainsi que les informations les concernant fournies dans les comptes consolidés ;
- il apprécie le caractère approprié de l'application par la direction de la convention comptable de continuité d'exploitation et, selon les éléments collectés, l'existence ou non d'une incertitude significative liée à des événements ou à des circonstances susceptibles de mettre en cause la capacité de la société à poursuivre son exploitation. Cette appréciation s'appuie sur les éléments collectés jusqu'à la date de son rapport, étant toutefois rappelé que des circonstances ou événements ultérieurs pourraient mettre en cause la continuité d'exploitation. S'il conclut à l'existence d'une incertitude significative, il attire l'attention des lecteurs de son rapport sur les informations fournies dans les comptes consolidés au sujet de cette incertitude ou, si ces informations ne sont pas fournies ou ne sont pas pertinentes, il formule une certification avec réserve ou un refus de certifier ;



- il apprécie la présentation d'ensemble des comptes consolidés et évalue si les comptes consolidés reflètent les opérations et événements sous-jacents de manière à en donner une image fidèle ;
- concernant l'information financière des personnes ou entités comprises dans le périmètre de consolidation, il collecte des éléments qu'il estime suffisants et appropriés pour exprimer une opinion sur les comptes consolidés. Il est responsable de la direction, de la supervision et de la réalisation de l'audit des comptes consolidés ainsi que de l'opinion exprimée sur ces comptes.

Rapport au comité d'audit

Nous remettons au comité d'audit un rapport qui présente notamment l'étendue des travaux d'audit et le programme de travail mis en œuvre, ainsi que les conclusions découlant de nos travaux. Nous portons également à sa connaissance, le cas échéant, les faiblesses significatives du contrôle interne que nous avons identifiées pour ce qui concerne les procédures relatives à l'élaboration et au traitement de l'information comptable et financière.

Parmi les éléments communiqués dans le rapport au comité d'audit figurent les risques d'anomalies significatives que nous jugeons avoir été les plus importants pour l'audit des comptes consolidés de l'exercice et qui constituent de ce fait les points clés de l'audit, qu'il nous appartient de décrire dans le présent rapport.

Nous fournissons également au comité d'audit la déclaration prévue par l'article 6 du règlement (UE) n° 537-2014 confirmant notre indépendance, au sens des règles applicables en France telles qu'elles sont fixées notamment par les articles L.821-27 à L.821-34 du code de commerce et dans le code de déontologie de la profession de commissaire aux comptes. Le cas échéant, nous nous entretenons avec le comité d'audit des risques pesant sur notre indépendance et des mesures de sauvegarde appliquées.

Les commissaires aux comptes

Paris La Défense, le 20 février 2026
KPMG S.A.

Neuilly-sur-Seine, le 20 février 2026
PricewaterhouseCoopers Audit

Valérie Besson
Associée

Eric Dupré
Associé

Philippe Vincent
Associé

Amélie Jeudi de Grissac
Associée

GROUPE AIR FRANCE-KLM

États Financiers Consolidés

1^{er} Janvier 2025 – 31 Décembre 2025

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

SOMMAIRE

États Financiers Consolidés	3
COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ	3
ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ	4
BILAN CONSOLIDÉ	5
VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS	7
TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ	8
Notes Aux États Financiers Consolidés	9

ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

COMPTE DE RÉSULTAT CONSOLIDÉ

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)

	Notes	2025	2024
Produits des activités ordinaires	6.1	33 007	31 459
Charges externes	7	(19 393)	(19 095)
Frais de personnel	8	(9 888)	(9 461)
Impôts et taxes hors impôt sur le résultat		(180)	(176)
Autres produits et charges d'exploitation courants	9	1 512	1 517
Amortissements, dépréciations et provisions	10	(3 054)	(2 643)
Charges d'exploitation		(31 003)	(29 858)
Résultat d'exploitation courant		2 004	1 601
Cessions de matériels aéronautiques	11	43	37
Autres produits et charges non courants	11	(45)	(172)
Résultat des activités opérationnelles	6.1	2 002	1 466
Charges d'intérêts	12	(627)	(631)
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	12	196	303
Coût de l'endettement financier net	12	(431)	(328)
Autres produits et charges financiers	12	292	(546)
Résultat avant impôts des entreprises intégrées		1 863	592
Impôt sur le résultat	13.1	(123)	(84)
Résultat net des entreprises intégrées		1 740	508
Part dans le résultat des entreprises mises en équivalence	20	14	(19)
Résultat net		1 754	489
Résultat net des participations ne donnant pas le contrôle		161	172
Résultat net : Propriétaires de la société mère		1 593	317
Résultat net – Propriétaires de la société mère par action (en euros)			
• De base	14	5,83	0,93
• Dilué	14	5,50	0,93

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

ÉTAT DU RÉSULTAT GLOBAL CONSOLIDÉ

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)

	Notes	2025	2024
Résultat net		1 754	489
Partie efficace de la variation de juste valeur des couvertures et coût de couverture portée en autres éléments du résultat global	28.5	153	(103)
Variation de la juste valeur et coût de couverture transférée en résultat	28.5	116	2
Écart de change résultant de la conversion		(30)	15
Impôts différés sur les éléments recyclables du résultat global	13.2	(73)	21
Éléments recyclables du résultat global des sociétés mises en équivalence, nets d'impôts	20	23	4
Total des autres éléments recyclables du résultat global		189	(61)
Réévaluation des engagements nets sur les régimes à prestations définies		80	100
Juste valeur des instruments de capitaux propres réévalués par le résultat global	22	(3)	1
Impôts différés sur les éléments non recyclables du résultat global	13.2	12	1
Éléments non recyclables du résultat global des sociétés mises en équivalence, nets d'impôts	20	12	–
Total des autres éléments non recyclables du résultat global		101	102
Total des autres éléments du résultat global, après impôt		290	41
RÉSULTAT GLOBAL		2 044	530
• Propriétaires de la société mère		1 883	358
• Participations ne donnant pas le contrôle		161	172

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

BILAN CONSOLIDÉ

ACTIF

(en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2025	31 décembre 2024
Goodwill	15	223	226
Immobilisations incorporelles	16	1 199	1 150
Immobilisations aéronautiques	17	13 651	12 347
Autres immobilisations corporelles	17	1 679	1 533
Droits d'utilisation	19	9 452	7 592
Titres mis en équivalence	20	246	216
Actifs de retraite	29	57	66
Autres actifs financiers non courants	22	1 267	1 369
Actifs financiers dérivés non courants	35	118	195
Impôts différés	13.4	713	662
Autres actifs non courants	25	278	214
Actif non courant		28 883	25 570
Autres actifs financiers courants	22	1 360	1 190
Actifs financiers dérivés courants	35	33	249
Stocks et en-cours	23	992	959
Créances clients	24	2 216	2 051
Autres actifs courants	25	1 224	1 260
Trésorerie et équivalents de trésorerie	26	4 714	4 829
Actifs détenus en vue de la vente	27	23	47
Actif courant		10 562	10 585
TOTAL ACTIF		39 445	36 155

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

Bilan consolidé (suite)

PASSIF ET CAPITAUX PROPRES

(en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2025	31 décembre 2024
Capital	28.1	263	263
Primes d'émission et de fusion	28.1	7 560	7 560
Actions d'autocontrôle	28.2	(27)	(27)
Titres subordonnés à durée indéterminée	28.3	1 281	1 078
Réserves et résultat	28.4	(8 779)	(10 638)
Capitaux propres – Part attribuable aux propriétaires de la société mère		298	(1 764)
Titres subordonnés à durée indéterminée	28.3	2 026	2 530
Réserves et résultat	28.4	40	33
Capitaux propres – Participations ne donnant pas le contrôle	28.6	2 066	2 563
CAPITAUX PROPRES		2 364	799
Provisions retraite	29	1 654	1 686
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants	30	4 818	4 493
Passifs financiers non courants	31	7 265	7 254
Dettes de loyers non courantes	19	5 487	4 714
Passifs financiers dérivés non courants	35	199	32
Impôts différés	13.4	–	2
Autres passifs non courants	34	545	904
Passif non courant		19 968	19 085
Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions courants	30	1 142	1 181
Passifs financiers courants	31	1 803	1 692
Dettes de loyers courantes	19	958	982
Passifs financiers dérivés courants	35	255	137
Dettes fournisseurs		2 723	2 608
Titres de transport émis et non utilisés		4 264	4 097
Programme de fidélisation	33	921	906
Autres passifs courants	34	5 047	4 668
Passif courant		17 113	16 271
TOTAL PASSIF		37 081	35 356
TOTAL CAPITAUX PROPRES ET PASSIF		39 445	36 155

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

VARIATION DES CAPITAUX PROPRES CONSOLIDÉS

(en millions d'euros)	Part attribuable aux propriétaires de la société mère							Participations ne donnant pas le contrôle			Total
	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto-contrôle	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Sous-Total	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Sous-Total	
31 décembre 2023	262 769 869	263	7 560	(25)	1 076	(10 925)	(2 051)	2 524	27	2 551	500
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	41	41	-	-	-	41
Résultat de la période	-	-	-	-	-	317	317	-	172	172	489
Résultat global	-	-	-	-	-	358	358	-	172	172	530
Paiement fondé sur des actions	-	-	-	-	-	3	3	-	-	-	3
Dividendes payés	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)	(1)	(1)
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	2	(73)	(71)	6	(166)	(160)	(231)
Autres	-	-	-	(2)	-	(1)	(3)	-	1	1	(2)
31 décembre 2024	262 769 869	263	7 560	(27)	1 078	(10 638)	(1 764)	2 530	33	2 563	799

(en millions d'euros)	Part attribuable aux propriétaires de la société mère							Participations ne donnant pas le contrôle			Total
	Nombre d'actions	Capital	Primes d'émission et de fusion	Actions d'auto-contrôle	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Sous-Total	Titres subordonnés à durée indéterminée	Réserves et résultats	Sous-Total	
31 décembre 2024	262 769 869	263	7 560	(27)	1 078	(10 638)	(1 764)	2 530	33	2 563	799
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-	-	290	290	-	-	-	290
Résultat de la période	-	-	-	-	-	1 593	1 593	-	161	161	1 754
Résultat global	-	-	-	-	-	1 883	1 883	-	161	161	2 044
Achat d'actions propres	-	-	-	(1)	-	-	(1)	-	-	-	(1)
Paiement fondé sur des actions	-	-	-	1	-	1	2	-	-	-	2
Acquisition d'intérêts minoritaires sans changement de contrôle	-	-	-	-	-	(5)	(5)	-	-	-	(5)
Dividendes payés	-	-	-	-	-	-	-	-	(1)	(1)	(1)
Titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	195	(6)	189	(497)	-	(497)	(308)
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	8	(89)	(81)	(7)	(153)	(160)	(241)
Impôts sur coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	-	-	-	-	-	75	75	-	-	-	75
31 décembre 2025	262 769 869	263	7 560	(27)	1 281	(8 779)	298	2 026	40	2 066	2 364

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

TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	Notes	2025	2024
Résultat net		1 754	489
Dotations aux amortissements et provisions d'exploitation	10	3 054	2 643
Dotations nettes aux provisions financières	12	288	291
Coût de la dette nette		431	328
Résultat sur cessions d'actifs corporels et incorporels		(43)	(42)
Résultat sur cessions de filiales et participations		-	(2)
Résultats non monétaires sur instruments financiers		7	9
Écart de change non réalisé		(668)	201
Résultats des sociétés mises en équivalence	20	(14)	19
Impôts différés	13	(80)	53
Pertes de valeur	37.1	(1)	-
Autres éléments non monétaires	37.1	54	(14)
Flux de trésorerie liés à l'exploitation avant variation du besoin en fonds de roulement		4 782	3 975
Augmentation (Diminution) du fonds de roulement	37.2	273	(479)
FLUX DE TRÉSORERIE LIÉS À L'EXPLOITATION		5 055	3 496
Acquisition de filiales et participations avec prise de contrôle, achats de parts dans les sociétés non contrôlées		(50)	(92)
Investissements corporels et incorporels	18	(4 449)	(3 728)
Produits liés à la perte de contrôle de filiales ou à la cession de titres de sociétés non contrôlées		24	32
Produits liés aux cessions d'immobilisations corporelles ou incorporelles	11	1 391	678
Intérêts reçus		170	285
Dividendes reçus		9	5
Diminution (augmentation) nette des placements de plus de 3 mois		56	52
FLUX NET DE TRÉSORERIE LIÉ AUX OPÉRATIONS D'INVESTISSEMENT		(2 849)	(2 768)
Acquisition d'intérêts minoritaires sans changement de contrôle		(5)	(1)
Émission de titres subordonnés	28.3	494	-
Remboursement de titres subordonnés	28.3	(802)	-
Coupons sur titres subordonnés	28.3	(241)	(231)
Émission de nouveaux emprunts	31	1 671	1 609
Remboursement d'emprunts	31	(1 620)	(1 930)
Paiements de dettes de loyers	19	(960)	(891)
Nouveaux prêts		(304)	(187)
Remboursement des prêts		148	182
Intérêts payés		(670)	(664)
Dividendes distribués		(2)	(1)
FLUX NET DE TRÉSORERIE LIÉ AUX ACTIVITÉS DE FINANCEMENT		(2 291)	(2 114)
Effets des variations de change sur la trésorerie, équivalents de trésorerie et les concours bancaires courants (nets de la trésorerie acquise ou cédée)		(30)	34
Variation de la trésorerie nette		(115)	(1 352)
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à l'ouverture	26	4 829	6 181
Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires à la clôture	26	4 714	4 829
Impôts sur les bénéfices (payés)/remboursés (flux provenant de l'exploitation)		(136)	(20)

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

NOTES AUX ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

Note 1	Base de préparation des états financiers consolidés	10	Note 23	Stocks et encours	51
Note 2	Développement durable et climat	14	Note 24	Créances clients	52
Note 3	Événements significatifs	17	Note 25	Autres actifs	53
Note 4	Évolution du périmètre de consolidation	19	Note 26	Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires	55
Note 5	Indicateurs alternatifs de performance	19	Note 27	Actifs détenus en vue de la vente	55
Note 6	Informations sectorielles	20	Note 28	Capitaux propres	55
Note 7	Charges externes	26	Note 29	Actifs et provisions retraites	60
Note 8	Frais de personnel et effectifs	26	Note 30	Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions	66
Note 9	Autres produits et charges d'exploitation courants	27	Note 31	Passifs financiers	71
Note 10	Amortissements, dépréciations et provisions	27	Note 32	Dette nette	77
Note 11	Cessions de matériels aéronautiques et autres produits et charges non courants	28	Note 33	Programme de fidélisation	79
Note 12	Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers	29	Note 34	Autres passifs	80
Note 13	Impôts	30	Note 35	Informations relatives à la gestion des risques financiers	81
Note 14	Résultat net – part du Groupe par action	33	Note 36	Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur	89
Note 15	Goodwill	34	Note 37	Tableau des flux de trésorerie consolidé et flux de trésorerie libre d'exploitation	90
Note 16	Immobilisations incorporelles	35	Note 38	Commande de matériels aéronautiques	91
Note 17	Immobilisations corporelles	37	Note 39	Autres engagements	92
Note 18	Investissements corporels et incorporels	39	Note 40	Parties liées	94
Note 19	Droits d'utilisation et dettes de loyers	39	Note 41	Honoraires de commissaires aux comptes	96
Note 20	Titres mis en équivalence	45	Note 42	Périmètre de consolidation	97
Note 21	Test de valeur d'actif	46			
Note 22	Autres actifs financiers	49			

NOTE 1 BASE DE PRÉPARATION DES ÉTATS FINANCIERS CONSOLIDÉS

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

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

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

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

1.1 Principes comptables

Principes de préparation des états financiers consolidés et référentiel comptable

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

Les états financiers consolidés ont été arrêtés par le Conseil d'administration le 18 février 2026 et seront soumis à l'approbation de l'Assemblée générale du 3 juin 2026.

Évolution du référentiel comptable

Normes IFRS applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2025

IAS 21, Amendement sur l'absence de convertibilité des devises

En août 2023, l'IASB a publié un amendement à la norme IAS 21 (« Effets des variations des cours des monnaies étrangères ») afin de préciser la manière dont une entité doit déterminer le taux de change à utiliser lorsque les devises ne sont pas échangeables (par exemple, en raison de restrictions ou de contrôles de capitaux).

À partir du 1^{er} janvier 2025, si le taux de change de marché n'est pas accessible, une entité doit estimer le taux qui serait utilisé dans une transaction raisonnable pour réaliser des flux de trésorerie dans la devise étrangère, en appliquant une méthodologie cohérente et en tenant compte de toutes les informations disponibles.

Cette estimation et sa méthodologie doivent être présentées en annexe, afin d'améliorer la comparabilité et la transparence des états financiers en cas de restrictions monétaires.

Normes IFRS applicables de façon obligatoire à partir de 2026

Amendement à IFRS 9 et IFRS 7 – Classification et évaluation des instruments financiers

L'amendement d'IFRS 9 et IFRS 7 publié le 30 octobre 2024 (applicable à partir du 1^{er} janvier 2026), vise principalement à clarifier la classification et l'évaluation des instruments financiers ainsi qu'à renforcer les informations à fournir. IFRS 9 précise l'application du test SPPI, notamment pour les actifs financiers comportant des clauses contractuelles contingentes (y compris liées à des critères ESG), et clarifie la décomptabilisation des passifs financiers réglés par voie électronique, avec une option permettant une sortie anticipée du bilan lorsque trois critères cumulatifs sont remplis. En parallèle, IFRS 7 introduit des exigences de *disclosures* renforcées, en particulier pour les instruments présentant des caractéristiques contractuelles variables et pour les instruments de capitaux propres désignés à la juste valeur par OCI, afin d'améliorer la transparence pour les utilisateurs des états financiers.

Amendement à IFRS 9 et IFRS 7 – Contrats d'achat d'électricité renouvelable

L'exception d'« utilisation propre » (*own-use*) prévue par IFRS 9 est une disposition clé pour les contrats d'achat d'énergie, tels que les *Power Purchase Agreements* (PPA). Elle permet à une entité d'exclure du champ d'application d'IFRS 9 un contrat d'achat d'énergie lorsqu'il est conclu et exécuté en vue de satisfaire exclusivement ses propres besoins opérationnels, avec règlement par livraison physique, et non dans un objectif de revente ou de spéculation sur les prix. Ainsi, lorsqu'un PPA est destiné à la consommation interne de l'entreprise, il n'est pas traité comme un instrument financier au sens d'IFRS 9, ce qui simplifie sa comptabilisation et limite la volatilité du résultat, même s'il comporte des engagements de paiement à long terme.

Les amendements à IAS 21, IFRS 7 et IFRS 9 ne sont pas considérés comme significatifs pour le Groupe ou ne sont pas applicables.

Législation du modèle Pilier 2 de l'OCDE

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

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

À la date de clôture, le Groupe a estimé qu'il pouvait bénéficier des régimes de protection temporaire dans presque toutes les

juridictions où il opère, sauf dans les juridictions France et Grande-Bretagne en raison de la reconnaissance/dénonciation des impôts différés principalement et dans quelques juridictions non significatives, qui doivent ainsi effectuer un calcul complet de TEI GloBE selon la loi en vigueur et les recommandations OCDE disponibles.

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

Le groupe Air France-KLM applique l'exception IAS 12 consistant à ne pas évaluer ni reconnaître les impôts différés actifs et passifs liés à l'impôt complémentaire de Pilier 2.

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

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

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

Les principaux changements concernent :

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

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

Le Groupe a avancé sur l'impact de cette nouvelle norme notamment en ce qui concerne la structure du compte de résultat, le tableau des flux de trésorerie, ainsi que les mesures de performance définies et communiquées par la direction. Dans ce cadre, le Groupe envisage la création d'un « EBITDA ajusté » et d'un « résultat opérationnel ajusté », qui seraient comparables, tant en termes de contenu que de montant, aux indicateurs actuellement utilisés.

Autres amendements ou normes IFRS

Les amendements ou normes IFRS applicables de façon obligatoire pour les états financiers 2025 non mentionnés dans ce paragraphe sont considérés comme non applicables ou sans impact significatif sur les états financiers du groupe Air France-KLM.

1.2 Jugements et estimations comptables significatifs

L'établissement des données financières consolidées, en conformité avec les IFRS, conduit la Direction du Groupe à faire des estimations basées sur des jugements ou des hypothèses ayant une incidence sur l'information présentée dans les comptes consolidés et leurs notes annexes.

La Direction du Groupe procède à ces estimations et appréciations de façon continue sur la base de son expérience passée ainsi que sur divers autres facteurs jugés raisonnables qui constituent le fondement de ces appréciations.

Ainsi, les comptes consolidés de l'exercice ont été établis en tenant compte des paramètres financiers de marché disponibles à la date de clôture.

Ces estimations comptables sont fondées sur les dernières informations fiables disponibles.

Les montants qui figureront dans ses futurs états financiers consolidés sont susceptibles de différer de ces estimations en fonction de l'évolution de ces hypothèses ou de conditions différentes.

Les principales estimations, hypothèses et jugements mis en œuvre dans le cadre de la préparation des états financiers consolidés sont détaillés ci-après :

- évaluation du chiffre d'affaires lié aux titres de transport de passagers et de marchandises émis et non utilisés (voir Note 6 « Informations sectorielles ») ;
- hypothèses utilisées dans le cadre des tests de perte de valeur sur les actifs non financiers – y compris les hypothèses sur les enjeux climatiques – (voir Note 21 « Test de valeur d'actif ») ;
- durée d'utilité de la flotte (voir Note 17 « Immobilisations corporelles ») ;
- calcul des taux d'intérêt implicite et d'endettement marginal dans le cadre de la comptabilisation des contrats de location (voir Note 19 « Droits d'utilisation et dettes de loyers ») ;
- calcul des taux d'actualisation dans le cadre de l'évaluation des passifs et provisions de restitution pour avions loués (voir Note 30 « Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions ») ;
- détermination de la recouvrabilité des impôts différés actifs (voir Note 13 « Impôts »).

Ils doivent être revus en parallèle des notes annexes associées auxquelles il est fait référence dans chacun des paragraphes.

1.3 Principes de consolidation

Filiales

Conformément à IFRS 10 « États financiers consolidés », les états financiers consolidés du Groupe comprennent les comptes de toutes les entités que le Groupe contrôle directement ou indirectement, quel que soit son niveau de participation dans les capitaux propres de ces entités. Les sociétés dans lesquelles le Groupe exerce un contrôle sont consolidées par intégration globale. Une entité est contrôlée dès lors que le Groupe détient le pouvoir sur cette entité, est exposé, ou a droit à des rendements variables du fait de son implication dans cette entité, et lorsqu'il a la capacité d'utiliser son pouvoir sur l'entité pour influencer sur le montant de ces rendements. La détermination du contrôle prend en compte l'existence de droits de vote potentiels s'ils sont substantifs, c'est-à-dire s'ils peuvent être exercés en temps utile lorsque les décisions sur les activités pertinentes de l'entité doivent être prises.

Les états financiers des sociétés contrôlées sont consolidés dès que le contrôle devient effectif et jusqu'à ce que ce contrôle cesse.

La quote-part de résultat net et des capitaux propres revenant aux tiers est présentée sur la ligne « Participations ne donnant pas le contrôle ».

L'impact du rachat de participations ne donnant pas le contrôle dans une filiale déjà contrôlée et l'impact de la cession d'un pourcentage d'intérêts sans perte de contrôle sont comptabilisés en capitaux propres.

Lors d'une cession partielle avec perte de contrôle, la participation conservée est réévaluée à la juste valeur à la date de la perte de contrôle. Le résultat de cession comprend l'impact de cette réévaluation et le résultat de cession sur les titres cédés, y compris l'intégralité des éléments comptabilisés en autres éléments du résultat global devant être recyclés en résultat.

Participations dans les co-entreprises et entreprises associées

Conformément à IFRS 11 « Partenariats », le Groupe comptabilise selon la méthode de mise en équivalence les partenariats dans lesquels il exerce un contrôle conjoint avec une ou plusieurs autres parties. Le contrôle est considéré comme conjoint lorsque les décisions concernant les activités pertinentes du partenariat requièrent le consentement unanime du Groupe et des autres parties partageant le contrôle.

Dans le cas d'une activité conjointe, le Groupe comptabilise les actifs et passifs concernés proportionnellement à ses droits et obligations vis-à-vis de l'entité.

Conformément à la norme IAS 28 « Participation dans des entreprises associées et coentreprises », les sociétés dans lesquelles le Groupe exerce une influence notable sur la gestion opérationnelle et la politique financière sont également mises en équivalence. L'influence notable étant présumée lorsque plus de 20 % des droits de vote sont détenus.

Les états financiers consolidés incluent la quote-part du Groupe dans le résultat net des entreprises associées et des co-entreprises à partir de la date à laquelle l'influence notable est exercée jusqu'à la date à laquelle elle prend fin, ajustée des éventuelles pertes de valeur de la participation nette.

Les pertes d'une entité mise en équivalence qui excèdent la valeur de la participation du Groupe et de l'investissement net (créance long terme dont le remboursement n'est ni prévu ni probable) dans cette entité ne sont pas comptabilisées, sauf si :

- le Groupe a une obligation contractuelle de couvrir ces pertes ; ou
- le Groupe a effectué des paiements au nom de l'entreprise associée.

Tout excédent du coût d'acquisition sur la quote-part du Groupe dans la juste valeur des actifs, passifs et passifs éventuels identifiables de l'entreprise associée à la date d'acquisition, est comptabilisé en tant que *goodwill* et inclus dans la valeur comptable de la participation mise en équivalence.

Les participations dans des entités dans lesquelles le Groupe a cessé d'exercer une influence notable ou un contrôle conjoint, ne sont plus mises en équivalence à partir de cette date et sont comptabilisées à leur juste valeur en autres actifs financiers à la date de perte d'influence notable ou de contrôle conjoint.

Opérations intra-groupes

Toutes les transactions ainsi que les actifs et passifs réciproques entre les sociétés consolidées par intégration globale sont éliminés. Il en est de même pour les résultats internes au Groupe.

Les résultats des cessions internes réalisées avec les sociétés mises en équivalence sont éliminés dans la limite du pourcentage d'intérêt du Groupe dans ces sociétés, seulement dans la mesure où ils ne sont pas représentatifs d'une perte de valeur.

Conversion des états financiers des sociétés étrangères

Les comptes des filiales étrangères sont convertis en euros comme suit :

- à l'exception des capitaux propres pour lesquels les cours historiques sont appliqués, les comptes de bilan sont convertis sur la base des taux de change en vigueur à la date de clôture ;
- les comptes de résultat et les tableaux de flux de trésorerie sont convertis sur la base des taux moyens de change de la période ;
- l'écart de conversion en résultant est porté au poste « Écarts de conversion » inclus dans les capitaux propres ;
- les *goodwill* sont convertis en euros au taux de clôture.

Conversion des opérations en devises

Les transactions en monnaies étrangères sont converties au cours de change en vigueur à la date de la transaction.

Les actifs et passifs monétaires libellés en devises étrangères sont évalués au cours en vigueur à la date de clôture.

Les actifs et passifs non monétaires libellés en devises étrangères évalués sur la base du coût historique sont convertis en utilisant le cours de change à la date de transaction ou le cours de la couverture qui leur est affecté le cas échéant.

Les différences de change correspondantes sont enregistrées au compte de résultat, les variations de juste valeur des instruments de couverture sont enregistrées conformément au traitement décrit dans la Note 35 « Informations relatives à la gestion des risques financiers ».

1.4 Indicateurs alternatifs de performance

EBITDA courant : (*Earnings Before Interests, Taxes, Depreciation and Amortization*) : en excluant du résultat d'exploitation courant la principale ligne n'ayant pas de contrepartie en trésorerie (« Amortissements, dépréciations et provisions »), l'EBITDA courant correspond à un indicateur reflétant de façon simple le niveau de trésorerie générée par les opérations courantes du Groupe. Il est ainsi communément utilisé pour le calcul des ratios financiers de couverture et ratios de valorisation de l'entreprise (voir Note 5 « Indicateurs alternatifs de performance »).

Flux de trésorerie libre d'exploitation : il correspond au flux net de trésorerie provenant de l'exploitation net des investissements corporels et incorporels auquel s'ajoutent les produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles. Il n'inclut pas la trésorerie générée par les autres opérations d'investissements, en particulier les acquisitions de filiales, participations et autres actifs financiers et les flux d'exploitation relatifs aux activités non poursuivies (voir Note 5 « Indicateurs alternatifs de performance »).

Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté : Il correspond au flux de trésorerie libre d'exploitation net du paiement des dettes de location, des intérêts financiers payés et reçus et des paiements exceptionnels réalisés ou reçus affectant la comparabilité entre les années (voir Note 5 « Indicateurs alternatifs de performance »).

Distinction entre résultat d'exploitation courant et résultat des activités opérationnelles : le Groupe considère qu'il est pertinent, pour la compréhension de sa performance financière, de présenter dans son compte de résultat un solde intermédiaire au sein du « résultat des activités opérationnelles ». Ce solde, appelé « résultat d'exploitation courant », exclut les éléments inhabituels définis par la recommandation n° 2020-01 de l'ANC comme des produits ou des charges non récurrents par leur fréquence, leur nature et/ou leur montant.

Ces éléments sont les suivants :

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

Dettes nettes : elle correspond au montant des passifs financiers du Groupe diminués de l'ensemble des liquidités nettes (voir Note 32 « Dette nette »).

Les passifs financiers comprennent :

- les passifs financiers courants et non courants (hors intérêts courus non échus) ;
- les dettes de loyers courantes et non courantes (hors intérêts courus non échus) ;
- les dépôts relatifs aux passifs financiers et aux dettes de loyers ;
- les impacts des dérivés sur devises et dettes.

Les liquidités nettes comprennent :

- la trésorerie et les équivalents de trésorerie ;
- les valeurs mobilières de placement à plus de trois mois ;
- les placements en obligations ;
- les concours bancaires courants.

NOTE 2 DÉVELOPPEMENT DURABLE ET CLIMAT

Air France-KLM est pleinement engagé pour contribuer à l'objectif mondial à long terme de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), qui vise la neutralité carbone d'ici 2050.

Air France-KLM joue un rôle actif dans la réalisation de l'ambition d'atteindre la neutralité carbone d'ici 2050 au sein de son secteur. Pour accompagner cette ambition, le Groupe a développé un Plan de Transition Climatique incluant un objectif à moyen terme pour 2030 validé par le SBTi. Ce plan s'articule autour de plusieurs leviers, incluant principalement (i) des investissements dans le renouvellement de la flotte du Groupe par des avions de nouvelle génération émettant jusqu'à 25 % de CO₂ en moins par passager-kilomètre (l'ambition du Groupe est d'atteindre jusqu'à 80 % d'avions de nouvelle génération d'ici 2030) et (ii) l'incorporation progressive de carburants d'aviation durables (SAF).

Des agences indépendantes évaluent régulièrement les performances extra-financières du groupe Air France-KLM selon les critères ESG (critères environnementaux, sociaux et de gouvernance). En 2025, la performance du Groupe a été reconnue à travers les évaluations suivantes.

CDP : « Liste A » sur le Climat. En obtenant la note « A » sur le Climat, le groupe Air France-KLM a démontré sa transparence et son leadership en matière d'environnement, et figure parmi les 4 % des entreprises les mieux notées par le CDP en 2025. Une note « A » reflète non seulement la transparence des informations communiquées, mais aussi des actions crédibles et vérifiées en matière de gouvernance, d'objectifs et de chaînes de valeur.

EcoVadis a attribué à Air France-KLM la note de 83/100 (*Gold medal*, décernée en Janvier 2026) et le situe dans le top 5 % de toutes les compagnies évaluées. La notation d'EcoVadis se base sur 21 critères de durabilité et sur quatre thèmes principaux : « *Environment* », « *Labor & Human Rights* », « *Ethics* », et « *Sustainable Procurement* ». Plus de 130 000 entreprises du monde entier sont notées par EcoVadis.

L'agence de notation américaine MSCI a, quant à elle, réanalysé la gestion de la durabilité du groupe Air France-KLM et lui a attribué la note de « BBB » (publiée en février 2025). MSCI ESG Research attribue des notations ESG à des entreprises cotées en bourse et à quelques entreprises privées allant de AAA (« leader ») à CCC (« en retard »), selon les expositions à des risques ESG spécifiques à un secteur et la capacité à gérer ces risques relativement aux autres entreprises du secteur.

Enfin, d'après *ISS ESG Corporate Rating* de 2025, Air France-KLM a reçu le « *Prime Status* » avec un « C+ ». Le « *Prime Status* » fait référence à la capacité de l'entreprise à gérer efficacement ses risques matériels ESG.

Les états financiers du Groupe intègrent les enjeux liés au changement climatique et au développement durable dans un certain nombre de dispositifs décrits ci-après.

2.1 Évaluation des actifs et prise en compte des risques et engagements environnementaux

L'impact du changement climatique a été pris en compte pour la préparation des états financiers du Groupe clos au 31 décembre 2025. Afin d'identifier les risques physiques et de transition liés au climat auxquels le Groupe est exposé, une analyse de scénarios climatiques a été réalisée. Les risques physiques ainsi identifiés n'ont cependant pas été considérés comme pouvant affecter significativement la continuité opérationnelle, compte tenu de l'exploitation d'un réseau équilibré entre les différents continents et de la flexibilité de la flotte permettant de minimiser les conséquences économiques de la survenance d'événements climatiques extrêmes.

Les impacts liés aux évolutions réglementaires attendues ou probables sont intégrés dans le plan à cinq ans du groupe Air France-KLM, notamment :

- le renchérissement du coût des crédits carbone et de la compensation CO₂ dans le cadre des mécanismes européens (EU- ETS) et internationaux (CORSIA) ;
- la trajectoire croissante d'incorporation du SAF ;
- la capacité du Groupe à répercuter ces surcoûts sur le prix des billets ;
- l'acceptabilité du transport aérien et son effet sur la demande reflétés dans le taux de croissance à long terme de son activité ;
- les investissements, les amortissements et les dépenses d'exploitation liés au plan de renouvellement de la flotte, en cohérence avec les ambitions du Groupe en matière de décarbonation et son Plan de Transition.

Ces éléments sont par ailleurs pris en compte dans les hypothèses des tests de dépréciation des actifs (voir Note 21 « Test de valeur d'actif »).

En 2025, les enjeux environnementaux n'ont pas conduit à constater de dépréciation ou d'accélération d'amortissements sur les actifs du Groupe.

2.2 Investissements et financements durables

2.2.1 Modernisation de la flotte

À l'heure actuelle, un des moyens les plus efficaces de réduire l'empreinte carbone est d'investir dans une flotte plus économe en carburant. Le Groupe mise sur la simplification et la rationalisation de sa flotte pour la rendre plus compétitive. La transformation du Groupe se poursuit donc avec l'arrivée d'avions plus modernes et performants, avec un impact environnemental significativement moindre et un impact sonore réduit.

Le renouvellement de la flotte des compagnies aériennes du Groupe pour des avions de nouvelle génération, jusqu'à 25 % plus efficaces en termes de consommation de carburant (par passager-km) et donc d'émissions de CO₂ et générant moins de bruit, s'est traduit par des dépenses d'investissements en matériels aéronautiques pour un montant de 2 018 millions d'euros au 31 décembre 2025 contre 1 419 millions d'euros au 31 décembre 2024 (voir Note 18 « Investissements corporels et incorporels ») et par des nouveaux contrats ou des renouvellements de contrats de location « avions », hors opérations de cessions bail réalisées sur l'exercice, pour un montant de 1 099 millions d'euros au 31 décembre 2025 contre 966 millions d'euros au 31 décembre 2024 (voir Note 19 « Droits d'utilisation et dettes de loyers »).

Poursuivant le plan de renouvellement de sa flotte, le Groupe va continuer à recevoir de nouveaux appareils au cours des prochaines années, avec l'objectif d'atteindre jusqu'à 80 % d'avions de nouvelle génération en 2030 (voir Note 38 « Commande de matériels aéronautiques »).

2.2.2 Autres investissements

La décarbonation des activités du Groupe se traduit également par des investissements dans du matériel et des équipements visant à réduire son empreinte environnementale.

Afin d'adapter son activité aux enjeux climatiques et réduire l'empreinte carbone de ses opérations au sol, le Groupe Air France-KLM mène une politique d'investissement durable, et investit par exemple dans du matériel de piste 100 % électrique (véhicules, tracteurs et matériel de chargement) et la rénovation énergétique de ses bâtiments.

Ces investissements ont représenté 24 millions d'euros au 31 décembre 2025 (contre 18 millions d'euros au 31 décembre 2024).

2.2.3 Financements durables

Pour soutenir ses investissements, le groupe Air France-KLM a conclu des contrats de financement sécurisés intégrant les enjeux en matière de développement durable, grâce auxquels le Groupe et ses compagnies aériennes bénéficient de conditions de financement plus avantageuses en cas d'atteinte d'objectifs liés à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, au renouvellement de la flotte et à l'incorporation de carburants d'aviation durables (« SAF »).

En janvier 2023, Air France-KLM avait émis des obligations liées au développement durable pour un montant total de 1 milliard d'euros (voir Note 31.2.2 « Obligations liées au développement durable »).

En avril 2023, Air France-KLM et Air France, co-emprunteurs d'une part et KLM d'autre part avaient signé deux lignes de crédit renouvelable liées au développement durable. Au 31 décembre 2025, ces lignes de crédit (qui demeurent non tirées) s'élèvent respectivement à 1 405 millions et 1 000 millions d'euros avec des échéances en 2029 (voir Notes 31.6 « Lignes de crédit » et 31 « Événements significatifs intervenus au cours de la période »).

Afin de financer leurs investissements dans des avions de nouvelle génération, Air France et KLM ont également conclu des contrats de financement ou de locations assortis de clauses spécifiques liées au respect de critères environnementaux. Le montant de ces financements s'établit au 31 décembre 2025 à :

- 573 millions d'euros, comptabilisés sur la ligne « Autres emprunts » (voir Note 31 « Passifs financiers ») ;
- 1 326 millions d'euros, comptabilisés sur la ligne « Dettes de location avec option d'achat avantageuse » (voir Note 31 « Passifs financiers ») ;
- 598 millions d'euros, comptabilisés sur la ligne « dette de loyers avions » (voir Note 19 « Droits d'utilisation et dettes de loyers »).

2.3 SAF – Droits d'émission de gaz à effet de serre et compensation CO₂

2.3.1 SAF

Le terme « SAF » désigne une alternative au carburant d'aviation ordinaire, identifié comme « carburants d'aviation durables » au sens de l'article 3, paragraphe 7, du règlement (UE) 2023/2405 du 18 octobre 2023 relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (ReFuelEU Aviation), et est défini comme les carburants d'aviation qui sont :

- (a) des carburants de synthèse pour l'aviation ; ou
- (b) des biocarburants d'aviation ; ou
- (c) des carburants d'aviation à base de carbone recyclé.

Dans le cadre de ses objectifs de décarbonation, le groupe Air France-KLM a développé une politique d'achats de SAF progressive et volontariste, visant une incorporation de SAF jusqu'à 10% à horizon 2030, au-delà de ses obligations réglementaires.

Les dépenses de SAF ont représenté un montant de (226) millions d'euros au 31 décembre 2025 ((170) millions d'euros au 31 décembre 2024) (voir Note 7 « Charges externes »).

Pour faire face aux dépenses additionnelles engendrées par les achats de SAF, le groupe Air France-KLM a introduit, depuis le 1^{er} janvier 2022, une surcharge spécifique appliquée sur les billets au départ de France et des Pays-Bas. Par ailleurs, des mécanismes de contribution volontaire permettent aux clients du Groupe de participer financièrement à l'approvisionnement et à l'utilisation de SAF au-delà de l'incorporation réglementaire. Au 31 décembre 2025, le montant total collecté au titre de la surcharge et des contributions volontaires représentait 232 millions d'euros (153 millions d'euros au 31 décembre 2024).

Afin de sécuriser ses achats de SAF pour l'avenir, Air France-KLM a signé des contrats avec les fournisseurs Nesté, DG Fuels, SkyNRG et TotalEnergies portant sur l'approvisionnement d'un total de 3,5 millions de tonnes de SAF jusqu'en 2043 (voir Note 39.2 « Engagements donnés soumis à conditions variables et non valorisés »).

2.3.2 Droits d'émission de gaz à effet de serre et compensation CO₂

Depuis le 1^{er} janvier 2012, les compagnies aériennes sont soumises aux réglementations du marché européen des EU-ETS (Emission Trading Scheme) pour tous les vols à destination et au départ de l'Espace économique européen, comme décrit dans la Note 25 « Autres actifs » et la Note 35.4 « Risque crédit carbone ». À ce titre, le Groupe doit acheter des quotas de CO₂, en complément des quotas alloués gratuitement, afin de compenser ses émissions.

L'OACI a également mis en place le programme CORSIA, adopté par la plupart des pays, dont la France. Ce programme consiste à compenser, par des projets certifiés de réduction de CO₂, tout dépassement - par rapport à la référence de 85% des émissions de 2019 - des émissions de gaz à effet de serre produites par les vols commerciaux. Toutes les compagnies du groupe Air France-KLM participent à ce programme international.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, Air France compense par ailleurs l'intégralité des émissions de CO₂ de ses clients sur les lignes domestiques en France, dans le cadre de la réglementation française, en achetant des crédits représentant la compensation carbone auprès de partenaires agréés.

Le Groupe comptabilise ces quotas de CO₂ dans la ligne « Autres actifs » de son bilan (voir Note 25 « Autres actifs »). Au 31 décembre 2025, la valorisation des quotas de CO₂ représentait 547 millions d'euros (470 millions d'euros au 31 décembre 2024).

Dans le cadre de son obligation de restitution des quotas correspondant à ses émissions, le Groupe a enregistré une dépense nette de (346) millions d'euros au 31 décembre 2025 ((249) millions d'euros au 31 décembre 2024) (voir Note 7 « Charges externes »).

L'obligation de restitution, évaluée au coût d'acquisition à hauteur des droits acquis – y compris les quotas gratuits – et à la valeur de marché à hauteur des droits restants à acquérir, est par ailleurs présentée en provision dans le bilan du Groupe. Cette « provision pour restitution de quotas de CO₂ » représentait un montant de 326 millions d'euros au 31 décembre 2025 (250 millions d'euros au 31 décembre 2024) (voir Note 30 « Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions »).

Enfin, le Groupe dispose d'instruments de couverture de ses achats futurs de quotas de CO₂, pour un montant nominal de 214 millions d'euros au 31 décembre 2025 (240 millions d'euros au 31 décembre 2024) (voir Note 35.4 « Risque crédit carbone »).

2.4 Rémunération des dirigeants

Les critères de performance pris en compte pour le calcul des éléments de rémunération variable annuelle comme la rémunération à long terme des dirigeants (voir Note 40.1 « Transactions avec les principaux dirigeants ») intègrent des indicateurs de performance liés au développement durable, notamment le respect de la trajectoire de décarbonation du Groupe et la réduction des émissions de CO₂.

NOTE 3 ÉVÉNEMENTS SIGNIFICATIFS

3.1 Événements significatifs intervenus au cours de la période

Mesures visant à améliorer la performance opérationnelle et financière de KLM

Le 29 janvier 2025, KLM a annoncé la suppression de 250 emplois portant exclusivement sur des postes non opérationnels. Toutes les parties prenantes ont travaillé sur un plan détaillé qui a été discuté avec les instances représentatives du personnel.

KLM et les syndicats du personnel au sol ont convenu que cela n'entraînera pas de licenciements contraints et, par conséquent, aucune provision pour restructuration n'a été comptabilisée.

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

Air France-KLM a placé le 15 mai 2025, 500 millions d'euros d'obligations hybrides, au coupon fixe annuel de 5,75 % (yield de 5,875 %) jusqu'à la première date de révision du coupon, le 21 août 2030.

Elles sont comptabilisées en capitaux propres dans les états financiers consolidés (voir Note 28.3 « Titres subordonnés à durée indéterminée »).

Extension des lignes de crédit renouvelables liées à l'ESG

Air France-KLM et Air France :

En avril 2023, Air France-KLM et Air France, co-emprunteurs, avaient signé une ligne de crédit renouvelable liée au développement durable d'un montant de 1,2 milliard d'euros. Cette ligne incluait une option d'augmentation en accordéon qui avait été exercée sur le premier trimestre 2024 pour un montant de 90 millions d'euros portant ainsi le montant disponible à environ 1,3 milliard d'euros.

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

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

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

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

KLM :

En avril 2023, KLM avait signé une ligne de crédit renouvelable d'un montant de 1,0 milliard d'euros liée à des indicateurs de performance ESG avec une échéance initiale à 2027 et comprenant deux options d'extension d'un an. En avril 2024, une première option d'extension d'un an avait été levée portant l'échéance à 2028. La deuxième option d'extension a été exercée en avril 2025 portant l'échéance à 2029 (voir Note 31.7 « Lignes de crédit »).

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

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

Le remboursement a eu lieu le 28 juillet 2025 pour un montant total de 527 millions d'euros dont 497 millions d'euros de nominal et 30 millions d'euros d'intérêts courus (voir Note 28.3 « Titres subordonnés à durée indéterminée »).

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

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

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

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

L'acquisition de cette participation majoritaire permettrait à Air France-KLM de prendre le contrôle de SAS, qui deviendrait alors une filiale du Groupe.

Le Groupe détiendrait la majorité des sièges au sein du Conseil d'administration de la compagnie aérienne.

Air France-KLM et SAS demeurent à date des concurrents sur le plan commercial.

Mise en place d'un contrat de liquidité

Air France-KLM a mis en place le 1^{er} août 2025 un contrat de liquidité portant sur ses propres actions, d'une durée initiale de 12 mois puis renouvelable par tacite reconduction pour des périodes successives de 12 mois.

Ce contrat vise à animer par l'intermédiaire de Rothschild Martin Maurel les actions Air France-KLM sur le marché réglementé d'Euronext à Paris afin de favoriser la liquidité des transactions et la régularité de la cotation des actions Air France-KLM.

Pour la mise en œuvre de ce contrat, une enveloppe de 10 millions d'euros a été affectée au compte de liquidité (voir Note 28.2 « Actions d'autocontrôle »).

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

Air France-KLM a placé le 28 août 2025, 500 millions d'euros d'obligations senior non garanties avec une maturité de 5 ans au coupon fixe annuel de 3,75 % (yield de 3,866 %) dans le cadre du programme EMTN du Groupe.

La trésorerie correspondante à cette émission a été reçue le 4 septembre 2025 (voir Note 31 « Passifs financiers »).

Remboursement des obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles ou échangeables en actions existantes de 2022 d'un montant nominal de 305 millions d'euros

Le groupe Air France-KLM a notifié aux porteurs d'obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes le 15 octobre 2025, sa décision de procéder au remboursement de la totalité des obligations en circulation à compter de la première date d'exercice ferme à un prix par obligations hybrides égal au pair (100.000 €) assorti des intérêts courus de 1.625 euro.

Le paiement est intervenu le lundi 24 novembre 2025 pour un nominal de 305 millions d'euros auquel se sont ajoutés les intérêts courus pour un montant de 4,9 millions d'euros (voir Note 28.3 « Titres subordonnés à durée indéterminée »).

Acquisition d'une participation de 2,3 % dans le capital de la compagnie aérienne WestJet

Air France-KLM a finalisé le 22 octobre 2025 l'acquisition d'une participation de 2,3 % dans le capital de la compagnie aérienne canadienne WestJet pour un montant total de 49 millions de dollars. Cette transaction, initialement annoncée le 9 mai 2025, demeurerait soumise à certaines validations.

Air France-KLM a racheté cette participation auprès de sa partenaire de co-entreprise Delta Air Lines, qui a fait l'acquisition d'une participation minoritaire de 15 % dans le capital de WestJet dans le cadre d'une transaction distincte également finalisée le 22 octobre (et comprenant également l'acquisition par la compagnie Korean Air d'une participation de 10 % dans le capital de WestJet).

Les participations acquises par les trois compagnies représentent ainsi au total 25 % du capital de WestJet (dont 12,7 % pour Delta Air Lines, 10 % pour Korean Air et 2,3 % pour Air France-KLM), cédées par des fonds et co-investisseurs affiliés à Onex Partners (voir Note 22 « Autres actifs financiers »).

3.2 Événements postérieurs à la clôture

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

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

Contribution exceptionnelle sur les bénéfices des grandes entreprises

La loi de finances pour 2026 a prorogé d'un an la contribution exceptionnelle sur les bénéfices des grandes entreprises instaurée dans le cadre de la loi de finances 2025.

Les modalités ainsi que l'assiette de calcul demeureront inchangées. La contribution exceptionnelle au titre de 2026 portera sur la moyenne de l'impôt sur les sociétés dû au titre des exercices 2025 et 2026 au taux de 41,2%.

La loi de finances pour 2026 n'ayant pas été adoptée au 31 décembre 2025, la part de la contribution exceptionnelle de 2026 assise sur l'impôt 2025 n'a pas été prise en compte pour déterminer la charge d'impôt courant de l'exercice 2025. Elle aurait représenté un montant d'environ 11 millions d'euros (voir Note 13 « Impôts »).

NOTE 4 ÉVOLUTION DU PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Le 1^{er} février 2024, KLM avait cédé sa filiale détenue à 100 % KLM Equipment Services B.V. à TCR International N.V. (TCR).

Le 3 octobre 2023, le groupe Air France-KLM avait été sélectionné au sein d'un consortium par le Conseil d'administration de SAS AB comme le candidat gagnant dans le cadre du processus de sollicitation de financement lancé par

SAS. Après l'obtention d'autorisations réglementaires en Europe et aux États-Unis, le groupe Air France-KLM avait donc finalisé le 28 août 2024 l'acquisition d'une participation minoritaire de 19,90 % dans le capital de SAS AB.

Aucune acquisition ni cession significative n'avait eu lieu au cours de l'exercice clos le 31 décembre 2025.

NOTE 5 INDICATEURS ALTERNATIFS DE PERFORMANCE

5.1 EBITDA courant

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	Notes	2025	2024
Produits des activités ordinaires	6.1	33 007	31 459
Charges externes	7	(19 393)	(19 095)
Frais de personnel	8	(9 888)	(9 461)
Impôts et taxes hors impôt sur le résultat		(180)	(176)
Autres produits et charges d'exploitation courants	9	1 512	1 517
EBITDA courant	6.1	5 058	4 244

5.2 Flux de trésorerie libre d'exploitation

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	Notes	2025	2024
Flux net de trésorerie provenant de l'exploitation	Tableau des flux de trésorerie	5 055	3 496
Investissements corporels et incorporels	Tableau des flux de trésorerie	(4 449)	(3 728)
Produits de cession d'immobilisations corporelles et incorporelles	Tableau des flux de trésorerie	1 391	678
Flux de trésorerie libre d'exploitation	32	1 997	446
Intérêts payés	Tableau des flux de trésorerie	(670)	(664)
Intérêts reçus	Tableau des flux de trésorerie	170	285
Paiements de dettes de loyers	Tableau des flux de trésorerie	(960)	(891)
Flux de trésorerie libre d'exploitation ajusté		537	(824)
Paiements exceptionnels réalisés/(reçus) ⁽¹⁾		493	1 095
Flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté		1 030	271

⁽¹⁾ Les paiements exceptionnels réalisés/(reçus), retraités du flux de trésorerie libre d'exploitation pour le calcul du flux de trésorerie récurrent libre d'exploitation ajusté correspondent au remboursement des charges sociales, des cotisations retraites et des taxes sur les salaires différés pendant la période du Covid-19, voir Note 37.2 « Détail de la variation de la ressource en fonds de roulement ».

NOTE 6 INFORMATIONS SECTORIELLES

Information par secteur d'activité (Note 6.1)

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

Le Groupe est organisé autour des secteurs suivants :

- Réseau : Les revenus de ce secteur qui comprend le passage réseau et le cargo proviennent essentiellement des services de transport de passagers sur vols réguliers ayant un code des compagnies aériennes du Groupe hors Transavia, ce qui inclut les vols opérés par d'autres compagnies aériennes dans le cadre de contrats de partage de codes. Ils incluent également les revenus des partages de codes, les recettes d'excédent de bagages, les revenus de l'assistance aéroportuaire fournie par le Groupe aux compagnies aériennes tierces et des services liés aux systèmes d'information, ainsi que les opérations de transport de marchandises réalisées sous code des compagnies aériennes du Groupe, incluant le transport effectué par des partenaires dans le cadre de contrat de partage de codes. Les autres recettes du cargo correspondent essentiellement à la vente de capacité à d'autres transporteurs et aux transports de marchandises effectués pour le Groupe par des compagnies aériennes tierces. Le management suit la performance du passage réseau et du cargo de manière conjointe, les deux activités étant intrinsèquement liées principalement du fait du poids significatif des volumes transportés dans les soutes des avions passagers.
- Maintenance : Les revenus externes proviennent des services de maintenance fournis à d'autres compagnies aériennes et clients dans le monde.
- Transavia : Les revenus de ce secteur proviennent de l'activité de transport « loisir » de passagers réalisée par Transavia.
- Autres : Les revenus de ce secteur proviennent de diverses prestations fournies par le Groupe, non couvertes par les trois autres secteurs précités.

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

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

Information par secteur géographique (Note 6.2)

Activité par zone de destination (Note 6.2.1)

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

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

Activité par zone d'origine des ventes (Note 6.2.2)

Le chiffre d'affaires externe du Groupe par origine des ventes est réalisé dans les zones suivantes :

- France, hors départements et régions d'Outre-Mer ;
- Pays-Bas, hors Antilles néerlandaises ;
- Europe (hors France et Pays-Bas) ;
- États-Unis ;
- Canada ;
- Reste du monde.

Actifs par secteur géographique (Note 6.2.3)

Les avions étant par définition mobiles et non affectés à des routes spécifiques, ils sont présentés dans le pays du siège de l'entité propriétaire.

Les actifs situés dans les établissements étrangers d'Air France et de KLM n'étant pas significatifs, ils sont présentés respectivement en France et aux Pays-Bas.

La répartition des actifs par pays est la suivante :

- France ;
- Pays-Bas ;
- Reste du monde.



PRINCIPES COMPTABLES

Transport de passagers et de marchandises

Pour les opérations aériennes qui correspondent au transport de passagers et de marchandises, le chiffre d'affaires est comptabilisé lors de la réalisation du transport.

L'évaluation du chiffre d'affaires, lié aux titres de transport de passagers et de marchandises émis et non utilisés, est basée sur un calcul faisant appel à l'utilisation de taux statistiques, actualisés régulièrement et retraité des événements non récurrents et spécifiques pouvant impacter le comportement des passagers.

Le transport est également le fait générateur de la comptabilisation en charges externes, des commissions versées aux intermédiaires (e.g. compagnies de cartes de crédit et agences de voyage) et des frais de réservation.

En conséquence, à leur date d'émission, les titres de transport tant sur le passage que sur le fret sont comptabilisés au bilan en « Titres de transport émis et non utilisés ». La recette relative aux titres de transport émis qui se révéleront non utilisés est comptabilisée en chiffre d'affaires à la date de transport initialement prévue.

Le Groupe choisit d'appliquer l'exemption prévue par la norme IFRS 15 qui permet de ne pas préciser le montant des transactions restant à réaliser ainsi que le moment prévu de leur comptabilisation pour les obligations de performance qui résultent de contrats d'une durée initiale attendue d'un an ou moins. En effet, les obligations de performance relatives au transport de passagers et de marchandises expirent dans l'année si les titres de transport ne sont pas utilisés.

Le Groupe indemnise les passagers dont l'accès à bord ou le vol a été annulé ou retardé, conformément au règlement CE261 de l'Union européenne. Ces indemnités sont comptabilisées en diminution du chiffre d'affaires. Le Groupe comptabilise en contrepartie un passif au titre des remboursements futurs à verser aux passagers. La détermination de ce passif au titre des remboursements futurs repose sur une approche statistique.

Les taxes passagers établies sur les ventes de billets sont collectées par le Groupe pour être reversées aux autorités aéroportuaires. Par conséquent, elles ne correspondent pas à du chiffre d'affaires. Les taxes sont comptabilisées comme un passif jusqu'au reversement à l'autorité aéroportuaire appropriée selon les conditions d'exigibilité (lors de l'émission du billet ou du transport).

Le Groupe considère que la compagnie qui émet le titre de transport des marchandises agit en tant que principal car elle a le contrôle sur la réalisation de l'obligation de performance. Lorsque le Groupe émet des titres de transport pour ses marchandises qui sont transportées par un autre transporteur (compagnie aérienne ou transporteur routier), le Groupe agit en tant que principal. De ce fait, le Groupe reconnaît, à la date du transport, le montant facturé au client dans son intégralité, en chiffre d'affaires ainsi que les coûts d'affrètement facturés par l'autre transporteur pour la réalisation de la prestation.

Maintenance

Les principales natures de contrats avec les clients recensées au sein du Groupe sont principalement :

- Ventes de contrat de maintenance et de support (contrats à l'heure de vol)

Certains contrats de maintenance et de support prévoient le maintien en état de vol de moteurs, d'équipements ou de cellules avion, une cellule avion correspondant à un avion hors moteurs et équipements. La facturation de ces contrats est basée sur le nombre d'heures de vol ou d'atterrissages des biens concernés par ces contrats.

Les différentes prestations rendues au sein de chacun de ces contrats constituent une obligation de performance unique du fait de l'interdépendance existant entre elles dans le cadre de l'exécution de ces contrats.

Le chiffre d'affaires issu de ces prestations de maintenance et support est reconnu à l'avancement, à hauteur des coûts engagés, s'ils peuvent être évalués de façon fiable, auxquels s'ajoute la marge attendue.

Le transfert du contrôle de ces prestations intervient en continu. Tant que le résultat du contrat ne peut être estimé de façon fiable, le chiffre d'affaires ne sera reconnu qu'à hauteur des coûts encourus.

Les marges prévisionnelles des contrats sont évaluées sur la base des prévisions de flux de trésorerie futurs qui tiennent compte des obligations et indices contractuels ainsi que d'autres paramètres internes au contrat retenus en utilisant des données historiques et/ou prévisionnelles.

Ces marges prévisionnelles sont revues régulièrement. Le cas échéant, les pertes à terminaison sur les contrats en cours sont provisionnées dès qu'elles sont prévisibles. Les montants facturés aux clients, et donc encaissés la plupart du temps, qui n'ont pas encore été reconnus en chiffre d'affaires sont comptabilisés en passifs sur contrat (produits constatés d'avance) à la clôture. A contrario, le chiffre d'affaires comptabilisé qui n'a pas encore donné lieu à facturation est enregistré au bilan en actifs sur contrat (facture à établir) à la clôture.

- Ventes de prestations de réparation pièces et main-d'œuvre (contrats régie/« Time & Material »)

Ces prestations qui portent sur des moteurs, des équipements ou des cellules avion, une cellule avion correspondant à un avion hors moteurs et équipements sont en général de courte durée.

Elles constituent une obligation de performance unique. Le chiffre d'affaires est reconnu à l'avancement des coûts encourus.

- Achats pour le compte de tiers

Lorsque le Groupe sert d'intermédiaire entre ses fournisseurs et ses clients finaux, le Groupe agit en tant qu'agent et constate alors la marge qui résulte de cette opération en chiffre d'affaires.

6.1 Informations par secteur d'activité

Période close au 31 décembre 2025

(en millions d'euros)	Notes	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Ajustements de consolidation	Total
Chiffre d'affaires transport de passagers	6.2.1	24 113	–	3 505	–	–	–	27 618
Chiffre d'affaires transport de fret	6.2.1	2 001	–	–	–	–	–	2 001
Chiffre d'affaires autres ⁽¹⁾		1 102	2 307	(54)	32	–	–	3 387
Chiffre d'affaires externe	6.2.2	27 216	2 307	3 451	32	–	–	33 006
Chiffre d'affaires intersecteurs		26	3 263	1	272	–	(3 562)	–
Chiffre d'affaires du segment		27 242	5 570	3 452	304	–	(3 562)	33 006
Autres produits de l'activité		–	–	–	1	–	–	1
Produits des activités ordinaires		27 242	5 570	3 452	305	–	(3 562)	33 007
Carburant avions & SAF		(5 635)	(3)	(768)	–	–	–	(6 406)
Frais de Personnel		(6 997)	(1 261)	(842)	(807)	–	19	(9 888)
Autres		(10 655)	(3 587)	(1 496)	540	–	3 543	(11 655)
EBITDA courant	5.1	3 955	719	346	38	–	–	5 058
Amortissements, dépréciations et provisions		(2 178)	(452)	(395)	(29)	–	–	(3 054)
Résultat d'exploitation courant		1 777	267	(49)	9	–	–	2 004
Résultat des activités opérationnelles		1 775	265	(47)	9	–	–	2 002
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		28	(15)	–	1	–	–	14
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers		–	–	–	–	(139)	–	(139)
Impôts		–	–	–	–	(123)	–	(123)
RÉSULTAT NET		1 803	250	(47)	10	(262)	–	1 754
Actifs sectoriels		20 119	6 824	3 946	123	–	–	31 012
Actifs non-répartis		–	–	–	–	8 433	–	8 433
TOTAL ACTIF		20 119	6 824	3 946	123	8 433	–	39 445
Passifs sectoriels		11 613	2 367	2 529	2	–	–	16 511
Passifs non-répartis		–	–	–	–	5 056	–	5 056
Passifs financiers, dettes de loyers, concours bancaires et capitaux propres		–	–	–	–	17 878	–	17 878
TOTAL PASSIF		11 613	2 367	2 529	2	22 934	–	39 445
Investissements corporels et incorporels	18	(3 442)	(524)	(478)	(5)	–	–	(4 449)
Autres éléments non monétaires		71	(18)	2	(1)	–	–	54

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

Les actifs non répartis d'un montant de 8,4 milliards d'euros comprennent la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 4,7 milliards d'euros (voir la Note 26 « Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires »), les autres actifs financiers pour 2,6 milliards d'euros (voir la Note 22 « Autres actifs financiers »), les impôts différés pour 0,7 milliard d'euros (voir la Note 13.4 « Variations des impôts différés au cours de la période »), les impôts et taxes pour 0,2 milliard d'euros (voir la Note 25 « Autres actifs ») et les actifs financiers dérivés pour 0,2 milliard d'euros (voir la Note 35 « Informations relatives à la gestion des risques financiers »).

Les passifs sectoriels non répartis, d'un montant de 5,1 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les provisions retraites pour 1,7 milliard d'euros (voir la Note 29 « Actifs et provisions retraites »), les dettes fiscales et sociales pour 2,2 milliards d'euros (voir la Note 34 « Autres passifs »), les autres provisions litiges, restructuration et autres pour 0,7 milliard d'euros (voir la Note 30 « Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions ») et les passifs financiers dérivés pour 0,5 milliard d'euros (voir la Note 35 « Informations relatives à la gestion des risques financiers »).

Les passifs financiers, les dettes de loyers, les concours bancaires et les capitaux propres ne sont pas répartis.

Période close au 31 décembre 2024

(en millions d'euros)	Notes	Réseau	Maintenance	Transavia	Autres	Non-répartis	Ajustements de consolidation	Total
Chiffre d'affaires transport de passagers	6.2.1	23 172	–	3 104	–	–	–	26 276
Chiffre d'affaires transport de fret	6.2.1	1 994	–	–	–	–	–	1 994
Chiffre d'affaires autres ⁽¹⁾		1 106	2 086	(35)	30	–	–	3 187
Chiffre d'affaires externe	6.2.2	26 272	2 086	3 069	30	–	–	31 457
Chiffre d'affaires intersecteurs		24	2 999	3	260	–	(3 286)	–
Chiffre d'affaires du segment		26 296	5 085	3 072	290	–	(3 286)	31 457
Autres produits de l'activité		–	–	–	2	–	–	2
Produits des activités ordinaires		26 296	5 085	3 072	292	–	(3 286)	31 459
Carburant avions & SAF		(6 134)	(4)	(769)	–	–	–	(6 907)
Frais de Personnel		(6 747)	(1 195)	(743)	(793)	–	17	(9 461)
Autres		(10 011)	(3 378)	(1 260)	534	–	3 269	(10 846)
EBITDA courant	5.1	3 403	508	300	33	–	–	4 244
Amortissements, dépréciations et provisions		(1 982)	(339)	(297)	(25)	–	–	(2 643)
Résultat d'exploitation courant		1 421	170	3	7	–	–	1 601
Résultat des activités opérationnelles		1 290	169	3	4	–	–	1 466
Part dans les résultats des entreprises mises en équivalence		(34)	9	–	6	–	–	(19)
Coût de l'endettement financier net et autres produits et charges financiers		–	–	–	–	(874)	–	(874)
Impôts		–	–	–	–	(84)	–	(84)
RÉSULTAT NET		1 256	178	3	10	(958)	–	489
Actifs sectoriels		18 276	6 118	2 902	131	–	–	27 427
Actifs non-répartis		–	–	–	–	8 728	–	8 728
TOTAL ACTIF		18 276	6 118	2 902	131	8 728	–	36 155
Passifs sectoriels		11 330	2 083	2 139	2	–	–	15 554
Passifs non-répartis		–	–	–	–	5 160	–	5 160
Passifs financiers, dettes de loyers, concours bancaires et capitaux propres		–	–	–	–	15 441	–	15 441
TOTAL PASSIF		11 330	2 083	2 139	2	20 601	–	36 155
Investissements corporels et incorporels	18	(2 848)	(527)	(353)	–	–	–	(3 728)
Autres éléments non monétaires		9	(12)	2	(10)	(3)	–	(14)

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

Les actifs non répartis d'un montant de 8,7 milliards d'euros comprennent la trésorerie et équivalents de trésorerie pour 4,8 milliards d'euros (voir la Note 26 « Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires »), les autres actifs financiers pour 2,6 milliards d'euros (voir la Note 22 « Autres actifs financiers »), les impôts différés pour 0,7 milliard d'euros (voir la Note 13.4 « Variations des impôts différés au cours de la période »), les impôts et taxes pour 0,2 milliard d'euros (voir la Note 25 « Autres actifs ») et les actifs financiers dérivés pour 0,4 milliard d'euros (voir la Note 35 « Informations relatives à la gestion des risques financiers »).

Les passifs sectoriels non répartis, d'un montant de 5,2 milliards d'euros, comprennent pour l'essentiel les provisions retraites pour 1,7 milliard d'euros (voir la Note 29 « Actifs et provisions retraites »), les dettes fiscales et sociales pour 2,6 milliards d'euros (voir la Note 34 « Autres passifs »), les autres provisions litiges, reconstruction et autres pour 0,7 milliard d'euros (voir la Note 30 « Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions ») et les passifs financiers dérivés pour 0,2 milliard d'euros (voir la Note 35 « Informations relatives à la gestion des risques financiers »).

Les passifs financiers, les dettes de loyers, les concours bancaires et les capitaux propres ne sont pas répartis.

6.2 Informations par secteur géographique

6.2.1 Activité par zone de destination

CHIFFRE D'AFFAIRES EXTERNE DU TRANSPORT AÉRIEN PAR DESTINATION

Période close au 31 décembre 2025

(en millions d'euros)	Notes	France métropolitaine	Europe (hors France), Afrique du Nord	Antilles Caraïbes, Guyane, Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord), Moyen-Orient	Amérique du Nord, Mexique, Polynésie française	Amérique du Sud (hors Mexique)	Asie, Nouvelle-Calédonie	Total
Passage	6.1	1 102	5 734	1 886	2 951	6 369	2 521	3 550	24 113
Cargo	6.1	226	385	41	266	275	242	566	2 001
Transavia	6.1	122	3 113	–	270	–	–	–	3 505
TOTAL TRANSPORT		1 450	9 232	1 927	3 487	6 644	2 763	4 116	29 619

Période close au 31 décembre 2024

(en millions d'euros)	Notes	France métropolitaine	Europe (hors France), Afrique du Nord	Antilles Caraïbes, Guyane, Océan Indien	Afrique (hors Afrique du Nord), Moyen-Orient	Amérique du Nord, Mexique, Polynésie française	Amérique du Sud (hors Mexique)	Asie, Nouvelle-Calédonie	Total
Passage	6.1	1 113	5 573	1 856	2 940	5 988	2 311	3 391	23 172
Cargo	6.1	213	325	29	328	268	291	540	1 994
Transavia	6.1	133	2 757	–	214	–	–	–	3 104
TOTAL TRANSPORT		1 459	8 655	1 885	3 482	6 256	2 602	3 931	28 270

6.2.2 Activité par zone d'origine des ventes

CHIFFRE D'AFFAIRES EXTERNE PAR ORIGINE DES VENTES

Période close au 31 décembre 2025

(en millions d'euros)	Notes	France hors départements et régions d'outre-mer	Pays-Bas hors antilles néerlandaises	Europe (hors France & Pays bas)	États-Unis	Canada	Reste du monde	Total
Transport		6 903	2 861	5 716	4 202	790	5 642	26 114
Autres recettes ⁽¹⁾		510	117	100	43	2	330	1 102
Total Réseau	6.1	7 413	2 978	5 816	4 245	792	5 972	27 216
Transport		1 372	1 578	433	35	–	87	3 505
Autres recettes ⁽¹⁾		(28)	(21)	(4)	–	–	(1)	(54)
Total Transavia	6.1	1 344	1 557	429	35	–	86	3 451
Maintenance	6.1	1 232	919	27	122	–	7	2 307
Autres	6.1	8	23	1	–	–	–	32
TOTAL		9 997	5 477	6 273	4 402	792	6 065	33 006

⁽¹⁾ Cette ligne inclut les indemnités versées aux clients conformément au règlement EU261 (voir les Principes Comptables).

Période close au 31 décembre 2024

(en millions d'euros)	Notes	France hors départements et régions d'outre-mer	Pays-Bas hors antilles néerlandaises	Europe (hors France & Pays bas)	États-Unis	Canada	Reste du monde	Total
Transport		6 552	2 782	5 564	4 046	811	5 411	25 166
Autres recettes ⁽¹⁾		544	175	104	27	4	252	1 106
Total Réseau	6.1	7 096	2 957	5 668	4 073	815	5 663	26 272
Transport		1 165	1 591	270	18	1	59	3 104
Autres recettes ⁽¹⁾		(10)	(21)	(4)	–	–	–	(35)
Total Transavia	6.1	1 155	1 570	266	18	1	59	3 069
Maintenance	6.1	1 154	788	21	118	–	5	2 086
Autres	6.1	9	22	(1)	–	–	–	30
TOTAL		9 414	5 337	5 954	4 209	816	5 727	31 457

⁽¹⁾ Cette ligne inclut les indemnités versées aux clients conformément au règlement EU261 (voir les Principes Comptables).

6.2.3 Actifs par zone géographique

RÉPARTITION DES ACTIFS PAR PAYS

Période close au 31 décembre 2025

(en millions d'euros)	Notes	France	Pays-Bas	Reste du monde	Total
Immobilisations incorporelles	16	449	749	1	1 199
Immobilisations aéronautiques	17	8 194	5 457	–	13 651
Autres immobilisations corporelles	17	919	729	31	1 679
Droit d'utilisation	19	6 442	2 988	22	9 452
TOTAL		16 004	9 923	54	25 981

Période close au 31 décembre 2024

(en millions d'euros)	Notes	France	Pays-Bas	Reste du monde	Total
Immobilisations incorporelles	16	419	729	2	1 150
Immobilisations aéronautiques	17	7 251	5 096	–	12 347
Autres immobilisations corporelles	17	849	654	30	1 533
Droit d'utilisation	19	5 497	2 076	19	7 592
TOTAL		14 016	8 555	51	22 622

NOTE 7 CHARGES EXTERNES

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	2025	2024
Carburant avions	(6 180)	(6 737)
SAF	(226)	(170)
Quotas de CO ₂	(346)	(249)
Affrètements aéronautiques	(456)	(497)
Redevances aéronautiques	(2 331)	(2 048)
Commissariat	(975)	(919)
Achat d'assistance en escale	(2 178)	(2 032)
Achats et consommations d'entretien aéronautique	(3 494)	(3 320)
Frais commerciaux et de distribution	(1 146)	(1 060)
Autres frais	(2 061)	(2 063)
TOTAL	(19 393)	(19 095)

Une partie des charges externes (notamment les coûts de carburant avions, achats et consommations d'entretien aéronautique) est soumise à la variation du cours du dollar US. Les couvertures associées sont présentées en Note 9 « Autres produits et charges d'exploitation courants ».

NOTE 8 FRAIS DE PERSONNEL ET EFFECTIFS



PRINCIPES COMPTABLES

La norme IFRS 2 « Paiement fondé sur des actions » prescrit de constater en charges de personnel les services rémunérés par des paiements fondés sur des actions. Ces services sont évalués à la juste valeur des instruments accordés.

Les principes comptables relatifs à la comptabilisation des engagements du Groupe au titre des régimes à prestations définies conformément à la norme IAS 19 révisée sont détaillés dans la Note 29 « Actifs et provisions retraites ».

FRAIS DE PERSONNEL

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	2025	2024
Salaires et traitements	(6 900)	(6 623)
Autres charges sociales	(1 320)	(1 231)
Charges de retraite à cotisations définies	(1 053)	(1 003)
Charges de retraite à prestations définies	(168)	(164)
Coûts du personnel intérimaire	(266)	(274)
Charge d'intéressement et de participation	(149)	(78)
Charges relatives aux paiements fondés sur des actions	(2)	(2)
Autres	(30)	(86)
TOTAL	(9 888)	(9 461)

Charges de retraite à cotisations définies

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

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

ÉQUIVALENT TEMPS PLEIN DE LA PÉRIODE ⁽¹⁾

Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre	2025	2024
Pilotes	9 436	9 047
Personnel navigant commercial	23 098	22 547
Personnel au sol	47 040	46 656
Personnel intérimaire	2 418	2 480
TOTAL	81 992	80 730

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

NOTE 9 AUTRES PRODUITS ET CHARGES D'EXPLOITATION COURANTS

Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre (en millions d'euros)	2025	2024
Production capitalisée	1 342	1 353
Exploitation conjointe de lignes passage et cargo	(47)	(2)
Couverture sur flux d'exploitation (change)	(31)	24
Autres	248	142
TOTAL	1 512	1 517

En 2024 et 2025, la ligne « Autres » inclut notamment des indemnités transactionnelles reçues de fournisseurs visant à compenser les dommages opérationnels supportés par le Groupe.

NOTE 10 AMORTISSEMENTS, DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS

Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre (en millions d'euros)	2025	2024
AMORTISSEMENTS		
Immobilisations incorporelles	(171)	(168)
Immobilisations aéronautiques	(1 392)	(1 215)
Autres immobilisations corporelles	(197)	(182)
Droits d'utilisation	(1 488)	(1 257)
Sous total	(3 248)	(2 822)
DÉPRÉCIATIONS ET PROVISIONS		
Stocks	1	(9)
Créances	31	48
Provisions	162	140
Sous total	194	179
TOTAL	(3 054)	(2 643)

Les variations d'amortissements des immobilisations sont présentées dans les Notes 16 et 17, et celles sur les droits d'utilisation en Note 19.

Les variations des dépréciations relatives aux stocks et aux créances sont présentées dans les Notes 23 et 24.

Les mouvements au bilan du poste « Provisions » sont détaillés dans la Note 30.

NOTE 11 CESSIONS DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES NON COURANTS

Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre (en millions d'euros)	2025	2024
Cessions-bail	4	8
Autres cessions aéronautiques	39	29
Cessions de matériels aéronautiques	43	37
Charges de restructuration	(48)	(55)
Autres	3	(117)
Autres produits et charges non courants	(45)	(172)

Période close au 31 décembre 2025

Cessions-bail

L'impact des cessions-bail sur avions (« Sales and Leaseback ») s'est traduit par un produit de 4 millions d'euros en compte de résultat et un prix de cession en tableau des flux de trésorerie de 1 279 millions d'euros au 31 décembre 2025.

Autres produits et charges non courants

Le montant des autres produits et charges non courants inclut une provision constatée par Air France dans le cadre d'une Rupture Conventionnelle Collective pour un montant net de reprise de provision retraite de (26) millions d'euros et comprend également une provision constatée par KLM pour des plans de départs volontaires d'un montant de (16) millions d'euros.

Période close au 31 décembre 2024

Cessions-bail

L'impact des cessions-bail sur avions (« Sales and Leaseback ») s'était traduit par un produit de 8 millions d'euros en compte de résultat et un produit de cession en tableau des flux de trésorerie de 584 millions d'euros au 31 décembre 2024.

Autres cessions aéronautiques

L'impact des autres cessions aéronautiques s'expliquait essentiellement par une opération de refinancement réalisée sur un Boeing 777 chez KLM ayant généré un produit de 16 millions d'euros au 31 décembre 2024.

Autres produits et charges non courants

Le montant des autres produits et charges non courants incluait une indemnité de (115) millions d'euros à payer par Air France-KLM à Virgin dans le cadre de renégociation d'un contrat et la provision constatée par Air France dans le cadre de la restructuration de l'offre domestique au départ d'Orly, et des centres d'appels pour (49) millions d'euros.

NOTE 12 COÛT DE L'ENDETTEMENT FINANCIER ET AUTRES PRODUITS ET CHARGES FINANCIERS

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	2025	2024
Produits des valeurs mobilières de placement	92	138
Autres produits financiers	104	165
Produits de la trésorerie et équivalents de trésorerie	196	303
Intérêts sur passifs financiers	(313)	(327)
Intérêts sur dettes de loyers	(327)	(292)
Intérêts intercalaires capitalisés	60	52
Autres éléments non monétaires	(12)	(23)
Autres produits et charges financiers	(35)	(41)
Charges d'intérêts	(627)	(631)
Coût de l'endettement financier net	(431)	(328)
Résultat de change	608	(219)
Instruments financiers	(7)	(9)
Dotations nettes aux provisions	(12)	(12)
Désactualisation des provisions	(275)	(280)
Autres	(22)	(26)
Autres produits et charges financiers	292	(546)
TOTAL	(139)	(874)

Coût de l'endettement financier net

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

Résultat de change

Au 31 décembre 2025, le résultat de change inclut un gain de change latent de 652 millions d'euros composé principalement :

- d'un gain de 486 millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US ;
- d'un gain de 151 millions d'euros sur la dette nette dont un gain de 82 millions d'euros au titre du dollar US et un gain de 74 millions d'euros au titre du yen japonais ;
- d'un gain de 15 millions d'euros sur les autres actifs et passifs, principalement liée au dollar US sur des comptes de ressource en fonds de roulement.

Au 31 décembre 2024, le résultat de change incluait une perte de change latent de (201) millions d'euros composée principalement :

- d'une perte de (221) millions d'euros sur les passifs et provisions de restitution des avions loués en dollar US ;
- d'un gain de 24 millions d'euros sur la dette nette dont une perte de (20) millions d'euros au titre du dollar US, un gain de 26 millions d'euros au titre du yen japonais, un gain de 7 millions d'euros au titre du franc suisse et d'un gain de 11 millions d'euros sur d'autres devises ;

Désactualisation des provisions

Le taux utilisé pour désactualiser les passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions non courants s'élève à 6,8 % en 2025 contre 7,3 % en 2024 (voir Note 30.1.1 « Passifs et provisions de restitution pour avions loués »).

NOTE 13 IMPÔTS



PRINCIPES COMPTABLES

La charge (ou le produit) d'impôt courant est le montant estimé de l'impôt dû au titre du résultat imposable de la période.

Les impôts différés sont comptabilisés sur les différences temporelles existant entre les valeurs comptables et fiscales des actifs et passifs enregistrés au bilan, ainsi que sur les déficits fiscaux. Ils ne sont comptabilisés que dans la mesure où il est probable qu'un profit taxable futur déterminé avec suffisamment de précision sera dégagé au niveau de l'entité fiscale. Les actifs d'impôts différés liés aux déficits fiscaux sont activés au regard des perspectives de recouvrabilité découlant des budgets et plans à moyen terme élaborés par le Groupe. Les hypothèses utilisées sont identiques à celles retenues pour les tests de dépréciation des actifs.

La charge d'impôt présentée au compte de résultat comprend la charge (ou le produit) d'impôt courant et la charge (ou le produit) d'impôt différé.

Les taux d'impôt retenus pour la valorisation des impôts différés sont ceux votés ou quasiment votés à la date de clôture de l'exercice.

Les soldes nets d'impôts différés sont déterminés sur la base de chaque entité fiscale.

Les impôts exigibles et/ou différés sont comptabilisés au compte de résultat de la période sauf s'ils sont générés par une transaction ou un événement comptabilisé directement en capitaux propres. Dans ce dernier cas, ils sont comptabilisés directement en capitaux propres.

Comptabilisation de la contribution sur la valeur ajoutée des entreprises

La CVAE se détermine par application d'un taux sur la valeur ajoutée produite par l'entreprise au cours de l'année. Dans la mesure où le montant de la valeur ajoutée est un montant net de produits et de charges, la CVAE répond à la définition d'un impôt sur le résultat telle qu'énoncée par IAS 12.2. En conséquence, le montant de la charge relative à la CVAE est présenté sur la ligne « impôts sur le résultat »

13.1 Charge d'impôt

La charge d'impôts courants et d'impôts différés se décompose comme suit :

Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre (en millions d'euros)	2025	2024
(Charge)/produit d'impôt courant et autres taxes	(203)	(31)
Variation des différences temporaires	(121)	(74)
(Utilisation/désactivation)/activation des déficits fiscaux	201	21
(Charge)/produit d'impôt différé	80	(53)
TOTAL	(123)	(84)

La charge d'impôt courant correspond aux montants payés ou restant à payer à court terme aux administrations fiscales au titre de la période, en fonction des règles en vigueur dans les différents pays et des conventions spécifiques.

Groupe fiscal français

En France, le taux d'impôt sur les sociétés, y compris contribution additionnelle, est à 25,83 % en 2025.

Les déficits sont indéfiniment reportables. Toutefois, le montant des déficits fiscaux imputables chaque année est limité à hauteur de 50 % du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros. Le recouvrement des impôts différés actifs activés correspond à un horizon de cinq ans sur le périmètre fiscal français, en cohérence avec son plan stratégique.

Contribution exceptionnelle sur les bénéfices des grandes entreprises

La loi de finances pour 2025 a instauré une contribution exceptionnelle sur les bénéfices des grandes entreprises.

L'impôt complémentaire comptabilisé au titre de cette contribution exceptionnelle s'élève à 11 millions d'euros au 31 décembre 2025 (41,2 % de la moyenne de l'impôt sur les sociétés dû au titre des exercices 2024 et 2025).

Groupe fiscal néerlandais

Aux Pays-Bas, le taux d'impôt sur les sociétés est de 25,80 % en 2025. Les déficits sont indéfiniment reportables. Toutefois, le montant des déficits fiscaux imputables chaque année est limité à hauteur de 50 % du montant du bénéfice de la période au-delà du premier million d'euros.

13.2 Impôts comptabilisés dans les capitaux propres (part de la société mère)

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2025	2024
Coupons sur titres subordonnés à durée indéterminée	75	–
Éléments recyclables du résultat global	(73)	21
Éléments non recyclables du résultat global	12	1
Instruments de capitaux propres	9	2
Retraites	3	(1)
TOTAL	14	22

13.3 Taux effectif d'impôt

L'écart entre le taux d'imposition en France et le taux effectif d'impôt s'explique comme suit :

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2025	2024
Résultat avant impôt	1 863	592
Taux d'impôt applicable en France	25,83 %	25,83 %
Impôt théorique selon le taux d'imposition en vigueur en France	(481)	(153)
Différence de taux d'imposition en France/ étranger	(3)	(5)
Éléments non déductibles ou non imposables	(3)	(3)
Activation / (limitation) des impôts différés	404	94
Impact de la CVAE	(2)	(4)
Contribution exceptionnelle sur le bénéfice des grandes entreprises	(11)	–
Autres	(27)	(13)
IMPÔT	(123)	(84)
Taux d'impôt réel	6,6 %	14,2 %

L'impôt différé a été calculé sur la base du taux d'impôt sur les sociétés à 25,83 % pour le groupe fiscal français et du taux d'impôt sur les sociétés à 25,80 % pour le groupe fiscal néerlandais, applicables en 2025.

13.4 Variations des impôts différés au cours de la période

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en autres éléments du résultat global	Montants reconnus en capitaux propres	Reclassement et autres	31 décembre 2025
Immobilisations aéronautiques	(1 091)	(59)	–	–	–	(1 150)
Droits d'utilisation	(1 343)	(239)	–	–	–	(1 582)
Actifs de retraite	28	(5)	1	–	–	24
Passifs financiers	561	(52)	(2)	33	–	540
Dettes de loyers	1 075	144	(83)	–	1	1 137
Titres de transport émis non utilisés	75	(61)	–	–	–	14
Débiteurs et créditeurs divers	(34)	54	20	–	2	42
Provisions	375	69	3	–	–	447
Charges financières déductibles	51	(19)	–	–	–	32
Autres	(105)	46	–	–	(2)	(61)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	1 068	202	–	–	–	1 270
IMPÔTS DIFFÉRÉS ACTIF/(PASSIF) NETS	660	80	(61)	33	1	713

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	Montants reconnus en résultat	Montants reconnus en autres éléments du résultat global	Montants reconnus en capitaux propres	Reclassement et autres	31 décembre 2024
Immobilisations aéronautiques	(990)	(101)	–	–	–	(1 091)
Droits d'utilisation	(1 023)	(320)	–	–	–	(1 343)
Actifs de retraite	27	1	–	–	–	28
Passifs financiers	494	65	2	–	–	561
Dettes de loyers	817	225	33	–	–	1 075
Titres de transport émis non utilisés	138	(63)	–	–	–	75
Débiteurs et créditeurs divers	26	(39)	(14)	–	(7)	(34)
Provisions	305	71	(1)	–	–	375
Charges financières déductibles	43	8	–	–	–	51
Autres	(187)	80	2	–	–	(105)
Impôts différés correspondant aux pertes fiscales	1 048	20	–	–	–	1 068
IMPÔTS DIFFÉRÉS ACTIF/(PASSIF) NETS	698	(53)	22	–	(7)	660

Groupe fiscal français

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables du périmètre d'intégration fiscale français s'élèvent à 1 025 millions d'euros avec pour base 3 968 millions d'euros au 31 décembre 2025. Au 31 décembre 2024, le montant s'élevait à 746 millions d'euros pour une base de 2 888 millions d'euros. L'augmentation des impôts différés activés au titre des déficits reportables s'explique par les prévisions de profits fiscaux futurs.

La position globale d'impôts différés sur le groupe fiscal français est un actif net de 538 millions d'euros (456 millions d'euros au 31 décembre 2024).

Groupe fiscal néerlandais

Les impôts différés activés au titre des déficits reportables du groupe fiscal néerlandais s'élèvent à 241 millions d'euros avec pour base 932 millions d'euros au 31 décembre 2025. Au 31 décembre 2024, le montant s'élevait à 314 millions d'euros avec pour base 1 217 millions d'euros. Cette diminution s'explique par la consommation sur la période d'impôts différés sur pertes fiscales.

La position globale d'impôts différés sur le groupe fiscal néerlandais est un actif net de 163 millions d'euros (196 millions d'euros d'actif net au 31 décembre 2024).

13.5 Actifs d'impôt différé non reconnus

(en millions d'euros)	31 décembre 2025		31 décembre 2024	
	Base	Impôt	Base	Impôt
Différences temporelles déductibles	2 469	638	2 222	574
Pertes fiscales	10 531	2 720	11 894	3 072
TOTAL	13 000	3 358	14 116	3 646

Groupe fiscal français

Au 31 décembre 2025, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés se traduit par la non reconnaissance d'un actif d'impôt différé de 3 284 millions d'euros (soit une base de 12 714 millions d'euros), dont 2 646 millions d'euros au titre des pertes fiscales et 638 millions au titre des différences temporaires.

Au 31 décembre 2024, l'effet cumulé de la limitation des impôts différés s'était traduit par la non-reconnaissance d'un actif d'impôt de 3 572 millions d'euros (soit une base de 13 829 millions d'euros), dont 2 998 millions d'euros au titre des pertes fiscales et 574 millions au titre des différences temporaires.

Autres

Les autres actifs d'impôt non reconnus correspondent pour l'essentiel aux déficits fiscaux de filiales du groupe Air France, antérieures à l'intégration fiscale.

NOTE 14 RÉSULTAT NET – PART DU GROUPE PAR ACTION



PRINCIPES COMPTABLES

Le résultat de base par action est calculé en divisant le résultat net de base revenant aux propriétaires de la société mère par le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice.

Le nombre moyen pondéré d'actions ordinaires en circulation est calculé hors actions d'autocontrôle.

Le résultat dilué par action est calculé en divisant le résultat net revenant aux propriétaires de la société mère ajusté des effets des instruments dilutifs par le nombre moyen d'actions ordinaires en circulation au cours de l'exercice ajusté de toutes actions ordinaires potentiellement dilutives.

Conformément à la norme IAS 33, le calcul du résultat net par action et du résultat net dilué par action prend également en compte en déduction du résultat net de l'année les rémunérations dues au titre de la période aux porteurs de titres subordonnés à durée indéterminée.

RÉSULTATS RETENUS POUR LE CALCUL DU RÉSULTAT DE BASE PAR ACTION

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	2025	2024
Résultat net – part du groupe	1 593	317
Coupons sur titres subordonnés nets de l'effet d'impôt	(61)	(73)
Résultat net de base – part du groupe	1 532	244

RÉSULTATS RETENUS POUR LE CALCUL DU RÉSULTAT DILUÉ PAR ACTION

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	2025	2024
Résultat net de base – part du groupe	1 532	244
Effet des actions ordinaires potentielles sur le résultat : intérêts versés sur les obligations convertibles (net d'impôt)	12	23
Résultat net – part du groupe (retenu pour le calcul du résultat dilué par action)	1 544	267

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

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

	2025	2024
Nombre moyen pondéré :		
• d'actions ordinaires émises	262 769 869	262 769 869
• d'actions propres achetées dans le cadre des plans d'options d'achat et autres actions propres achetées	(166 738)	(125 749)
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat de base par action	262 603 131	262 644 120
Nombre d'actions potentiellement dilutives	17 963 503	21 198 607
Nombre d'actions retenu pour le calcul du résultat dilué par action	280 566 634	283 842 727

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

Les obligations restantes en circulation pour un montant de 48 millions d'euros dont l'échéance était le 25 mars 2026 ont été remboursées en numéraire le 10 mai 2024, suite à l'exercice de l'option de remboursement anticipé par l'émetteur de l'obligation dans les conditions prévues par le Règlement des OCEANE 2026. Ces obligations restantes ont été remboursées par anticipation. Ce montant résiduel de remboursement équivaut à 2 654 942 obligations. À l'issue de ces deux opérations, il n'y a plus d'obligations OCEANE en circulation au 31 décembre 2025.

Le 24 novembre 2025, Air France-KLM a remboursé les porteurs d'obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes. (voir Note 3 « Événements significatifs »).

Il n'existe donc plus aucune action potentiellement dilutive au 31 décembre 2025.

Une moyenne pondérée du nombre d'actions potentiellement dilutives durant la période a été utilisée pour déterminer le résultat dilué par action.

Au 31 décembre 2025, compte tenu des éléments présentés ci-dessus, le résultat net de base par action ressort à 5,83 euros et le résultat net dilué par action ressort à 5,50 euros.

NOTE 15 GOODWILL



PRINCIPES COMPTABLES

Le goodwill correspond, à la date d'acquisition, à la somme de la contrepartie transférée et des participations ne donnant pas le contrôle sous déduction du montant net comptabilisé (généralement à la juste valeur) au titre des actifs identifiables acquis et passifs repris de l'entité acquise.

Le goodwill est évalué dans la monnaie fonctionnelle de l'entité acquise. Il est comptabilisé à l'actif du bilan.

Il n'est pas amorti et fait l'objet d'un test de perte de valeur annuel ou dès l'apparition d'indices susceptibles de remettre en cause celle-ci. Les pertes de valeur enregistrées, comme décrit dans la Note 21, ne peuvent pas faire l'objet d'une reprise ultérieure.

Lorsque la quote-part de la juste valeur des actifs acquis et des passifs repris excède la contrepartie transférée, un écart d'acquisition négatif est dégagé et immédiatement comptabilisé en résultat.

Lors de la cession d'une filiale ou d'une société mise en équivalence, le montant du goodwill attribuable à la société cédée est inclus dans le calcul du résultat de cession.

15.1 Détail des goodwill

Au 31 décembre

(en millions d'euros)	2025			2024		
	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette	Valeur brute	Cumul des pertes de valeur	Valeur nette
Réseau	204	-	204	204	-	204
Maintenance	19	-	19	22	-	22
TOTAL	223	-	223	226	-	226

15.2 Variation de la valeur nette des goodwill

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2025	2024
Solde en début de période	226	224
Variation de la conversion	(3)	2
SOLDE EN FIN DE PÉRIODE	223	226

NOTE 16 IMMOBILISATIONS INCORPORELLES



PRINCIPES COMPTABLES

Les immobilisations incorporelles sont inscrites au coût d'acquisition initial diminué du cumul des amortissements et des éventuelles pertes de valeur.

Les frais de développements informatiques sont immobilisés et amortis selon un plan reflétant la durée d'utilisation propre à chaque développement. Le Groupe dispose d'outils permettant un suivi par projet de toutes les étapes du développement, et notamment, la mesure des dépenses internes et externes directement attribuables à chaque projet au cours de son développement.

Les immobilisations incorporelles identifiables acquises dont la durée d'utilité est définie sont amorties en fonction de leur propre durée d'utilité dès leur mise en service.

Les marques KLM et Transavia ainsi que des slots (créneaux de décollage/atterrissage) acquis par le Groupe dans le cadre de l'acquisition de KLM sont des immobilisations incorporelles identifiables dont la durée d'utilité est indéfinie. Elles ne sont pas amorties mais font l'objet, tous les ans, de tests de perte de valeur ou dès l'apparition d'indices susceptibles de remettre en cause la valeur comptabilisée au bilan. Le cas échéant, une perte de valeur est enregistrée, comme décrit dans la Note 21 « Test de valeur d'actif ».

Les immobilisations incorporelles dont la durée d'utilité est définie sont amorties selon le mode linéaire, sur les périodes suivantes :

Logiciels	1 à 5 ans
Licences	Durée du contrat
Développements informatiques	Jusqu'à 20 ans ⁽¹⁾

⁽¹⁾ Sauf exceptions, les développements informatiques sont amortis sur la même durée d'utilité que celle du logiciel sous-jacent.

(en millions d'euros)	Notes	Marques et slots	Logiciels, capitalisation de développements informatiques	Total
VALEUR BRUTE				
Montant au 31 décembre 2023		265	2 290	2 555
Acquisitions/Augmentations	18	–	195	195
Cessions		(2)	(7)	(9)
Transfert		(3)	(1)	(4)
Autres		–	2	2
Montant au 31 décembre 2024		260	2 479	2 739
Acquisitions/Augmentations	18	–	221	221
Cessions		–	(64)	(64)
Montant au 31 décembre 2025		260	2 636	2 896
AMORTISSEMENTS				
Montant au 31 décembre 2023		(12)	(1 415)	(1 427)
Amortissements/Dépréciations de la période		(1)	(167)	(168)
Reprises sur cessions		–	2	2
Transfert		4	–	4
Montant au 31 décembre 2024		(9)	(1 580)	(1 589)
Amortissements/Dépréciations de la période		(1)	(170)	(171)
Reprises sur cessions		–	63	63
Montant au 31 décembre 2025		(10)	(1 687)	(1 697)
VALEUR NETTE				
Au 31 décembre 2024		251	899	1 150
Au 31 décembre 2025		250	949	1 199

Les immobilisations incorporelles sont principalement constituées :

- des marques KLM et Transavia ainsi que des *slots* (créneaux de décollage/atterrissage) acquis par le Groupe dans le cadre de l'acquisition de KLM. Ces immobilisations ont des durées d'utilité indéfinies, l'utilisation escomptée par le Groupe étant, du fait de la nature propre de ces actifs, non bornée dans le temps;
- de logiciels et capitalisation de développement informatiques.

NOTE 17 IMMOBILISATIONS CORPORELLES



PRINCIPES COMPTABLES

Les immobilisations corporelles sont comptabilisées au bilan pour leur coût d'acquisition ou de revient, diminué des amortissements et pertes de valeur éventuellement constatés.

Ce coût inclut les frais financiers supportés, lorsqu'ils sont directement attribuables à l'acquisition ou à la production d'un actif qualifié, jusqu'à leur mise en service.

Dans la mesure où les acomptes sur investissements ne sont pas financés par des emprunts spécifiques, la capitalisation des coûts d'emprunt sur les préparations de la période est basée sur le taux moyen des emprunts de la période.

Immobilisations aéronautiques

Le prix d'acquisition des immobilisations aéronautiques est libellé en devises étrangères. Il est converti au cours du jour du règlement ou, le cas échéant, au cours de couverture qui lui est affecté. Les remises constructeurs éventuelles sont portées en diminution de la valeur immobilisée.

Les avions sont amortis selon le mode linéaire sur leur durée moyenne d'utilisation estimée. Cette durée est comprise entre 20 et 25 ans.

Durant le cycle d'exploitation et dans le cadre de l'élaboration des plans de renouvellement de flotte, le Groupe examine si la base amortissable ou la durée d'utilité doivent être adaptées et le cas échéant, détermine si une valeur résiduelle doit être prise en compte et la durée d'utilité adaptée.

Les potentiels cellules et moteurs des avions ainsi que les pièces à durée de vie limitée sont isolés du coût d'acquisition des appareils. Ils constituent des composants distincts. Ils sont amortis sur la base des unités d'œuvre représentant la consommation des avantages économiques, à savoir le nombre d'heures ou de cycles de vols pour les potentiels moteurs et les pièces à durée de vie limitée et linéairement jusqu'à la date de prochaine grande visite pour la cellule.

Les autres coûts d'entretien qui ne prolongent pas la durée d'utilisation et n'augmentent pas la valeur du bien concerné sont comptabilisés en charge lors de leur survenance.

Les pièces de rechange permettant d'assurer l'utilisation de la flotte (activité Maintenance) sont classées en immobilisations aéronautiques et font l'objet d'un amortissement linéaire sur la durée de vie restante estimée du type avion/moteur sur le marché mondial. La durée de vie est plafonnée à un maximum de 30 ans.

Autres immobilisations corporelles

Les autres immobilisations corporelles sont amorties selon le mode linéaire, sur les durées d'utilisation suivantes :

Constructions	20 à 50 ans
Agencements et installations	8 à 20 ans
Simulateurs de vol	10 à 20 ans
Matériels et outillages	3 à 15 ans

(en millions d'euros)	Immobilisations aéronautiques				Autres immobilisations corporelles					Total
	Avions en pleine propriété	Actifs en cours de construction	Autres	Total	Terrains et constructions	Matériels et installations	Actifs en cours de construction	Autres	Total	
VALEUR BRUTE										
1^{er} janvier 2024	17 742	1 731	2 510	21 983	2 799	1 044	191	1 089	5 123	27 106
Acquisitions	798	1 943	457	3 198	33	53	215	21	322	3 520
Cessions	(1 282)	–	(241)	(1 523)	(17)	(19)	(1)	(49)	(86)	(1 609)
Couverture de change	–	(108)	–	(108)	–	–	–	–	–	(108)
Transfert	1 237	(1 713)	173	(303)	61	12	(111)	32	(6)	(309)
Écart de conversion	–	–	–	–	1	2	–	–	3	3
Autres	(45)	65	3	23	–	–	3	(5)	(2)	21
31 décembre 2024	18 450	1 918	2 902	23 270	2 877	1 092	297	1 088	5 354	28 624
Acquisitions	977	2 520	441	3 938	35	81	191	38	345	4 283
Cessions	(2 131)	–	(107)	(2 238)	(21)	(33)	–	(15)	(69)	(2 307)
Couverture de change	–	343	–	343	–	–	–	–	–	343
Transfert ⁽¹⁾	1 743	(2 090)	116	(231)	93	28	(140)	19	–	(231)
Écart de conversion	–	–	–	–	(1)	(5)	(1)	–	(7)	(7)
Autres	(13)	16	–	3	1	–	2	–	3	6
31 décembre 2025	19 026	2 707	3 352	25 085	2 984	1 163	349	1 130	5 626	30 711
AMORTISSEMENTS										
1^{er} janvier 2024	(9 705)	–	(777)	(10 482)	(2 007)	(826)	–	(859)	(3 692)	(14 174)
Amortissements de la	(1 051)	–	(107)	(1 158)	(89)	(43)	–	(50)	(182)	(1 340)
Reprises sur cessions	725	–	158	883	10	18	–	28	56	939
Transfert	(36)	–	(126)	(162)	–	–	–	–	–	(162)
Ecart de conversion	–	–	–	–	–	(2)	–	–	(2)	(2)
Autres	(4)	–	–	(4)	(1)	–	–	–	(1)	(5)
31 décembre 2024	(10 071)	–	(852)	(10 923)	(2 087)	(853)	–	(881)	(3 821)	(14 744)
Amortissements de la	(1 164)	–	(146)	(1 310)	(93)	(49)	–	(55)	(197)	(1 507)
Reprises sur cessions	863	–	42	905	20	32	–	14	66	971
Transfert	(43)	–	(63)	(106)	–	5	–	(5)	–	(106)
Ecart de conversion	–	–	–	–	1	4	–	–	5	5
31 décembre 2025	(10 415)	–	(1 019)	(11 434)	(2 159)	(861)	–	(927)	(3 947)	(15 381)
VALEUR NETTE										
31 décembre 2024	8 379	1 918	2 050	12 347	790	239	297	207	1 533	13 880
31 décembre 2025	8 611	2 707	2 333	13 651	825	302	349	203	1 679	15 330

⁽¹⁾ La colonne « Autres » de la ligne « transfert » des immobilisations aéronautiques comprend notamment 109 millions d'euros correspondant au rachat en pleine propriété d'avions loués sans mouvement de trésorerie.

Les actifs aéronautiques en cours de construction comprennent principalement les avances et acomptes, les travaux de maintenance sur moteurs et les modifications avions.

Un détail des immobilisations données en garantie est communiqué dans la Note 39 « Autres engagements » de ces états financiers.

Les engagements d'achats d'immobilisations sont donnés dans les Notes 38 « Commande de matériels aéronautiques » et 39 « Autres engagements » de ces états financiers.

NOTE 18 INVESTISSEMENTS CORPORELS ET INCORPORELS

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

Période du 1^{er} janvier au 31 décembre

(en millions d'euros)	Notes	2025	2024
Acquisition d'immobilisations aéronautiques		3 885	3 195
Acquisition d'autres immobilisations corporelles		345	322
Acquisition d'immobilisations incorporelles	16	221	195
Variation des passifs sur immobilisations		(2)	16
TOTAL		4 449	3 728

La ligne « Acquisition d'immobilisations aéronautiques » comprend les investissements liés au renouvellement de la flotte pour des avions de nouvelle génération, pour un montant de 2 018 millions d'euros au 31 décembre 2025 (1 419 millions d'euros au 31 décembre 2024).

NOTE 19 DROITS D'UTILISATION ET DETTES DE LOYERS



PRINCIPES COMPTABLES

Les contrats de location, tels que définis par la norme IFRS 16 « Contrats de location », sont comptabilisés au bilan, ce qui se traduit par la constatation :

- d'un actif qui correspond au droit d'utilisation de l'actif loué pendant la durée du contrat ; et
- d'une dette de loyers.

Ne sont pas éligibles à un traitement comptable selon la norme IFRS 16, les actifs (aéronautiques et bâtiments) :

- qui ont été acquis par la compagnie ou pour lesquels la compagnie a pris une part prépondérante dans le processus d'acquisition auprès des constructeurs ;
- et qui seront très certainement acquis au terme du contrat de location au regard des conditions contractuelles.

Ces montages financiers étant des achats en substance d'actifs et non des locations, la dette correspondante est considérée comme un passif financier, au sens de la norme IFRS 9 et l'actif, comme une immobilisation, conformément à la norme IAS 16 (voir Note 31 « Passifs financiers – Dettes de location financement avec option d'achat avantageuse » et Note 31.3 « Autres emprunts »).

Évaluation du droit d'utilisation des actifs

À la date de prise d'effet d'un contrat de location, le droit d'utilisation est évalué à son coût et comprend :

- le montant initial de la dette de loyers auquel sont ajoutés, s'il y a lieu, les paiements d'avance faits au bailleur, nets le cas échéant, des avantages reçus du bailleur ;
- le cas échéant, les coûts directs initiaux encourus par le preneur pour la conclusion du contrat. Il s'agit des coûts marginaux qui n'auraient pas été engagés si le contrat n'avait pas été conclu ;
- les coûts estimés de remise en état et de démantèlement du bien loué selon les termes du contrat, conformément à IFRIC 1. À la date de comptabilisation initiale du droit d'utilisation, le preneur ajoute à ces coûts, le montant actualisé de la dépense de remise en état et/ou de démantèlement prévue contractuellement en contrepartie d'un passif ou d'une provision de restitution tel que décrit en Note 30. Ces coûts incluent notamment les obligations de maintenance au titre des moteurs et des cellules des avions.

Le droit d'utilisation est amorti sur la durée d'utilité des actifs sous-jacents (durée du contrat de location pour la composante loyer, heures de vol pour la composante relative à la maintenance des moteurs ou linéairement pour la composante maintenance de la cellule jusqu'à la date de prochaine grande visite).

Évaluation de la dette de loyers

À la prise d'effet du contrat, la dette de loyers est comptabilisée pour un montant égal à la valeur actualisée des loyers sur la durée du contrat.

Les montants pris en compte au titre des loyers dans l'évaluation de la dette sont :

- les loyers fixes (y compris les loyers fixes en substance, c'est-à-dire que même s'ils contiennent une variabilité dans la forme, ils sont en substance inévitables) ;
- les loyers variables basés sur un taux ou un indice en utilisant le taux ou l'index à la date de prise d'effet du contrat ;
- les paiements à effectuer par le preneur en vertu d'une garantie de valeur résiduelle ;
- les pénalités à verser en cas d'exercice d'une option de résiliation ou de non renouvellement du contrat, si la durée du contrat a été déterminée en faisant l'hypothèse que le preneur est raisonnablement certain de l'exercer.

La dette de loyers est évaluée ultérieurement sur la base d'un processus comparable à la méthode du coût amorti au taux d'intérêt :

- elle est augmentée à hauteur des charges d'intérêts déterminées par application du taux d'actualisation à la dette, à l'ouverture de la période ;
- et diminuée du montant des paiements effectués.

La charge d'intérêts de la période ainsi que les paiements variables, non pris en compte lors de l'évaluation initiale de la dette, et encourus au cours de la période considérée, sont comptabilisés en charges.

Le Groupe se réfère au taux d'intérêt implicite pour déterminer la valeur actualisée des paiements futurs et ainsi la dette de loyer de chaque avion. La dette de loyer inhérente à la location des biens immobiliers et des autres actifs est quant à elle évaluée en utilisant le taux marginal d'endettement à la date de commencement du contrat.

Par ailleurs, la dette peut être ré-estimée dans les situations suivantes :

- révision de la durée de location ;
- modification liée à l'évaluation du caractère raisonnablement certain (ou non) de l'exercice d'une option ;
- ré-estimation relative aux garanties de valeur résiduelle ;
- révision des taux ou indices sur lesquels sont basés les loyers lorsque l'ajustement des loyers a lieu.

Typologie des contrats de location capitalisés

Contrats de location « Avion »

Pour les contrats de location des avions remplissant les critères de capitalisation définis par la norme IFRS 16, la durée de location correspond à la période non résiliable de chaque contrat sauf si le Groupe est raisonnablement certain d'exercer les options de renouvellement prévues contractuellement. Ceci peut être le cas, par exemple, si des travaux importants d'aménagement des cabines ont été effectués alors que la durée résiduelle de location est significativement plus faible que la durée d'amortissement des aménagements des cabines. Le traitement comptable des obligations de maintenance des avions loués est décrit dans la Note 30.

Les contrats de location avions conclus par le Groupe n'incluent pas de clause de valeur garantie des actifs loués.

Le taux d'actualisation utilisé pour évaluer la dette de loyers correspond, pour chaque avion, au taux d'intérêt implicite induit par les éléments contractuels ainsi que des valeurs résiduelles de marché. En effet, ce taux peut être facilement calculé compte tenu de la disponibilité des données actuelles et futures concernant la valeur des avions. Le taux est révisé en cas de modification de contrat ou en cas de ré-estimation de la durée. Il donne une valeur actuelle cumulée des paiements minimaux au titre de la location et de la valeur résiduelle non garantie égale à la somme de la juste valeur de l'actif loué et des coûts directs initiaux du loueur.

La majeure partie des contrats de location d'avions étant libellé en dollar US, le Groupe a mis en place, à compter du 1^{er} janvier 2018, une couverture de flux de trésorerie de son chiffre d'affaires en dollar US par la dette de loyers en dollar US. La réévaluation de sa dette de loyers au taux de clôture est ainsi comptabilisée en « autres éléments du résultat global ».

Contrats de location « Biens immobiliers »

Le Groupe a identifié des contrats de location au sens de la norme pour les espaces loués dans ses hubs, les locations de bâtiments propres à l'activité Maintenance, les salons dédiés dans les aéroports en dehors des hubs et les locations de bâtiments de bureaux. La durée de location correspond à la période non résiliable du contrat, la grande majorité des contrats ne comprenant pas d'options de renouvellement.

Le taux d'actualisation utilisé pour calculer la dette de loyer est déterminé, pour chaque bien, en fonction du taux d'emprunt marginal à la date de commencement du contrat. Ce taux correspond au taux d'intérêt qu'obtiendrait le preneur, au commencement du contrat de location, pour emprunter sur une durée avec une garantie et dans un environnement économique similaires, les fonds nécessaires à l'acquisition de l'actif. Ce taux est obtenu par l'addition du taux des obligations d'État et du spread de crédit. Le taux des obligations d'État est spécifique à la localisation, la devise, la période et la durée. La détermination de la courbe de spread est basée sur des points de référence, chaque point constituant un financement d'actifs autres que les avions.

Contrats de location « Autres actifs »

Les principaux contrats de location identifiés correspondent aux véhicules, à certains contrats de pools de pièces détachées et à des contrats de location de moteurs. La durée de capitalisation des loyers de location correspond à la période non résiliable du contrat, la grande majorité des contrats ne comprenant pas d'options de renouvellement. Le taux d'actualisation utilisé pour calculer la dette de loyer est déterminé, pour chaque bien, en fonction du taux marginal d'endettement à la date de commencement du contrat (voir paragraphe « Biens immobiliers » pour la détermination du taux d'endettement marginal).

Typologie des contrats de location non capitalisés

Le Groupe retient les deux exemptions prévues par la norme IFRS 16 qui permettent de ne pas comptabiliser au bilan : les contrats de courte durée et les contrats portant sur des actifs de faible valeur.

Contrats de location de courte durée

- Ces contrats ont une durée inférieure ou égale à 12 mois. Au sein du Groupe, il s'agit principalement de contrats qui portent sur des locations :
- de surfaces dans les hubs du Groupe pour lesquels il existe une option de résiliation réciproque dans le respect d'un préavis inférieur ou égal à 12 mois en l'absence de sortie de ressource significative pour l'une des deux parties;
- d'appartements pour les salariés expatriés du Groupe qui prévoient un préavis inférieur ou égal à 12 mois;
- de moteurs de rechange dont la durée est inférieure ou égale à 12 mois.

Contrats de location portant sur des actifs de faible valeur

- Ces contrats concernent des locations pour lesquelles la valeur à neuf des actifs est inférieure ou égale à 5 000 dollars US. Au sein du Groupe, il s'agit notamment des contrats qui portent sur des locations d'imprimantes, de tablettes, d'ordinateurs portables et de téléphones portables.

Opérations de cession-bail

- Le Groupe qualifie d'opérations de cession-bail, les opérations qui donnent lieu à une vente au sens de la norme IFRS 15. En particulier, une opération sera considérée comme une vente s'il n'y a pas d'option de rachat du bien à l'issue de la période de location. Les résultats des opérations de cession-bail sont présentés dans la Note 11 « Cessions de matériels aéronautiques et autres produits et charges non courants ».

Opération considérée comme une vente

- Si la cession du bien par le vendeur-preneur constitue une vente au sens de la norme IFRS 15, le vendeur-preneur doit : (i) décomptabiliser l'actif sous-jacent, (ii) comptabiliser un droit d'utilisation correspondant à la quote-part conservée de la valeur nette comptable de l'actif cédé.

Opération non considérée comme une vente

- Si la cession du bien par le vendeur-preneur ne constitue une vente au sens de la norme IFRS 15, le vendeur-preneur conserve à son actif le bien transféré et comptabilise un passif financier correspondant au prix de cession (reçu de l'acquéreur-bailleur).

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

(en millions d'euros)	Avion	Maintenance	Terrains & constructions	Autres	Total
VALEUR NETTE					
1^{er} janvier 2024	3 138	2 165	591	62	5 956
Nouveaux contrats	1 223	470	103	17	1 813
Modifications de contrats	355	172	110	2	639
Transfert	(3)	511	–	(1)	507
Amortissements	(681)	(435)	(125)	(17)	(1 258)
Autres	(1)	(64)	–	–	(65)
31 décembre 2024	4 031	2 819	679	63	7 592
Nouveaux contrats	1 660	598	79	23	2 360
Modifications de contrats	385	266	62	1	714
Transfert	(10)	441	2	–	433
Amortissements	(800)	(535)	(133)	(20)	(1 488)
Autres	–	(155)	–	–	(155)
31 décembre 2025	5 266	3 431	688	67	9 452

Hors opérations de cessions bail réalisées sur la période, la ligne « Nouveaux contrats » comprend 786 millions d'euros liés à des contrats portant sur des avions de nouvelle génération (contre 823 millions d'euros au 31 décembre 2024). La ligne « Modifications de contrats » comprend 313 millions d'euros liés à des contrats portant sur des avions de nouvelle génération (contre 143 millions d'euros au 31 décembre 2024). Le montant total sur la période s'élève donc à 1 099 millions d'euros au 31 décembre 2025 (contre 966 millions d'euros au 31 décembre 2024), voir Note 2.2.1 « Modernisation de la flotte ».

La ligne « Autres » comprend principalement les mouvements de passifs de restitution suite aux restitutions d'appareils (voir Note 30).

Le montant reconnu en compte de résultat au titre des contrats de location faisant partie des exemptions IFRS 16 s'élève à :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2025	2024
Loyers variables	42	64
Loyers court terme	226	195
Loyers faible valeur	22	22
TOTAL	290	281

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

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2025			2024		
	Non Courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Dettes de loyers – Avions	4 632	744	5 376	3 834	780	4 614
Dettes de loyers – Recharges aéronautiques	92	48	140	115	61	176
Dettes de loyers – Immobilier	704	122	826	712	103	815
Dettes de loyers – Autres	59	17	76	53	15	68
Intérêts courus non échus	–	27	27	–	23	23
TOTAL – DETTES DE LOYERS	5 487	958	6 445	4 714	982	5 696

Afin de financer leurs investissements dans des avions de nouvelle génération, Air France a également conclu des contrats de locations assortis de clauses spécifiques liées au respect de critères environnementaux. Le montant s'établit au 31 décembre 2025 à 598 millions d'euros (contre 497 millions d'euros au 31 décembre 2024), comptabilisé sur la ligne « Dette de loyers – Avions ».

Les tableaux ci-après présentent la variation de la dette de loyers :

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	Nouveaux contrats et renouvellements de contrats	Remboursement	Écart de conversion	Autres	31 décembre 2025
Dettes loyer – Avions	4 614	2 120	(756)	(595)	(7)	5 376
Dettes de loyer – Recharges aéronautiques	176	40	(65)	(11)	–	140
Dettes loyer – Immobilier	815	136	(123)	(3)	1	826
Dettes loyer – Autres	68	24	(16)	–	–	76
Intérêts courus non échus	23	–	–	(1)	5	27
TOTAL	5 696	2 320	(960)	(610)	(1)	6 445

(en millions d'euros)	31 décembre 2023	Nouveaux contrats et renouvellements de contrats	Remboursement	Écart de conversion	Autres	31 décembre 2024
Dettes loyer – Avions	3 478	1 607	(693)	225	(3)	4 614
Dettes de loyer – Recharges aéronautiques	128	105	(64)	6	1	176
Dettes loyer – Immobilier	735	194	(116)	1	1	815
Dettes loyer – Autres	68	19	(18)	–	(1)	68
Intérêts courus non échus	20	–	–	–	3	23
TOTAL	4 429	1 925	(891)	232	1	5 696

Les échéances de la dette de loyers se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2025	Au 31 décembre 2024
N+1	1 268	1 278
N+2	1 103	1 081
N+3	939	923
N+4	833	736
N+5	766	610
Au delà de 5 ans	3 291	2 643
TOTAL	8 200	7 271
Dont :		
• Principal	6 445	5 696
• Intérêts	1 755	1 575

NOTE 20 TITRES MIS EN ÉQUIVALENCE



PRINCIPES COMPTABLES

Le principe de consolidation relatif aux titres mis en équivalence est détaillé dans la Note 1.3 « Principes de consolidation ».

Variations de la période

Le tableau ci-dessous présente la variation des titres de participation dans les entreprises associées et co-entreprises :

(en millions d'euros)	Réseau	Maintenance	Commissariat aérien	Autres	Total
31 décembre 2023	2	46	58	23	129
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	(34)	9	(2)	8	(19)
Distribution de dividendes	(1)	–	–	(3)	(4)
Variation de périmètre	101	–	1	–	102
Autres variations	1	2	(1)	–	2
Variation de juste valeur	4	–	–	–	4
Écart de conversion	–	2	–	–	2
31 décembre 2024	73	59	56	28	216
Part du groupe dans les résultats de l'exercice	28	(15)	3	(2)	14
Distribution de dividendes	(1)	(1)	–	(7)	(9)
Autres variations	(8)	1	2	(1)	(6)
Variation de juste valeur	35	–	–	–	35
Écart de conversion	–	(4)	–	–	(4)
31 décembre 2025	127	40	61	18	246

Participation minoritaire dans le capital de SAS AB (Réseau)

Le 28 août 2024, le groupe Air France-KLM avait finalisé l'acquisition d'une participation minoritaire de 19,90 % dans le capital de SAS AB.

Le Groupe avait ainsi investi un total de 144,5 millions de dollars US (soit environ 133 millions d'euros) dans SAS AB, dont 109,5 millions de dollars US en actions ordinaires (soit environ 101 millions d'euros).

Après analyse des caractéristiques de la transaction incluant celle du pacte d'actionnaires, le Groupe n'a pas le contrôle de SAS AB, ni au sens du droit européen de la concurrence, ni au sens d'IFRS 10. En revanche et bien qu'ils restent des concurrents sur le plan commercial, le groupe Air France-KLM remplit les critères d'IAS 28 pour comptabiliser SAS AB selon la méthode de la mise en équivalence et ce, depuis la date d'acquisition.

Air France-KLM a lancé en 2025 un processus pour acquérir une participation majoritaire de 60,5 % dans SAS, sous réserve des autorisations nécessaires. L'opération, prévue pour le deuxième semestre 2026, ferait de SAS une filiale du groupe, avec Air France-KLM détenant la majorité des sièges au conseil d'administration (voir Note 3.1 « Événements significatifs intervenus au cours de la période »).

Maintenance

Aux 31 décembre 2025 et 2024, les titres mis en équivalence liés au secteur maintenance sont essentiellement constitués de partenariats de type co-entreprises conclus par le Groupe dans le cadre du développement mondial de son activité Maintenance. Ces partenariats, dont les zones d'implantation et pourcentage de détention sont listées en Note 42.2 ont été conclus soit avec des compagnies aériennes, soit avec des acteurs indépendants du marché de la maintenance.

Groupe Servair (commissariat aérien)

Le groupe Servair est une entreprise française de commissariat aérien.

À la suite de l'acquisition de Gategroup par HNA intervenue le 22 décembre 2016, Air France Finance et Gategroup ont finalisé l'accord de cession à Gategroup de 49,99 % du capital de Servair. À l'issue de cette opération, le contrôle opérationnel de Servair a été transféré à Gategroup en application de la gouvernance prévue dans les accords entre Air France et Gategroup.

Début 2021, les conditions selon lesquelles Air France-KLM pouvait vendre à Gategroup 30 % des titres Servair ont été renégociés. À ce titre, 15 % des titres de la société Servair ont été vendus par Air France Finance pour un montant de 71 millions d'euros le 31 mai 2021.

Un accord pour la vente de la deuxième tranche de 15% a été trouvé en 2023 avec un paiement étalé sur trois ans.

Conformément à cet accord, Air France Finance a reçu 24 millions d'euros en décembre 2024 puis 24 millions d'euros en septembre 2025 correspondant à 5% des titres à chaque transaction.

Les 5% restant au titre de cette deuxième tranche demeurent comptabilisés au sein des actifs disponibles à la vente, dans l'attente du paiement.

Le dernier versement, qui devrait s'élever à 24 millions d'euros en numéraire, est prévu pour décembre 2026.

Les 20 % restants, ont été quant à eux, conformément à la norme IFRS 10, réévalués à leur juste valeur déterminée sur la

base de la valeur de la transaction dans la ligne « Titres mis en équivalence ».

Au 31 décembre 2025, le groupe Servair reste comptabilisé selon la méthode de mise en équivalence, et ce depuis le 31 décembre 2016.

Le résultat net du commissariat aérien est principalement impacté par le résultat de Servair. Cependant, la juste valeur totale de la participation de 25,0 % du Groupe dans Servair, incluant les options de vente comptabilisées au bilan dans les actifs financiers dérivés et les actifs détenus en vue de la vente, ne change pas en fonction de ce résultat.

Autres

Aux 31 décembre 2025 et 2024, les titres mis en équivalence liés aux autres secteurs d'activité du Groupe sont essentiellement constitués de partenariats dans le domaine aéroportuaire. Les zones d'implantation et pourcentages de détention de ces partenariats sont listés en Note 42.2.

NOTE 21 TEST DE VALEUR D'ACTIF



PRINCIPES COMPTABLES

Conformément à la norme IAS 36 « Dépréciation d'actifs », l'ensemble des immobilisations corporelles, incorporelles, les droits d'utilisation et les goodwill font l'objet d'un test de dépréciation dès l'apparition d'indices de perte de valeur, et au minimum une fois par an pour les goodwill et les actifs incorporels à durée de vie indéfinie.

Pour le réaliser, le Groupe détermine la valeur recouvrable de l'actif correspondant à la valeur la plus élevée entre sa valeur de marché diminuée des coûts de sortie et sa valeur d'utilité. Cette dernière est déterminée selon la méthode des flux futurs de trésorerie actualisés, estimée à partir d'hypothèses budgétaires validées par la Direction, d'un taux d'actualisation correspondant au coût moyen pondéré du capital et d'un taux de croissance reflétant les hypothèses de marché propres à l'activité.

Les projections en matière de chiffre d'affaires (réseau, loisirs et maintenance), de coûts et d'investissements sont fondées sur des hypothèses raisonnables et correspondent aux meilleures estimations de la Direction. Elles sont soumises aux incertitudes en lien avec la situation qui prévaut au moment de la réalisation du test.

Les tests de dépréciation sont réalisés individuellement pour chaque actif sauf pour les actifs auxquels il n'est pas possible de rattacher directement des flux de trésorerie indépendants. Dans ce cas, ces actifs sont regroupés au sein de l'unité génératrice de trésorerie (UGT) à laquelle ils appartiennent et c'est cette dernière qui est testée. Les UGT correspondent aux secteurs d'activité du Groupe : Réseau, Maintenance, Loisirs et Autres qui sont des ensembles homogènes d'actifs dont l'utilisation génère des flux d'entrée de trésorerie identifiables.

Lorsque la valeur recouvrable d'un actif ou d'une UGT est inférieure à sa valeur nette comptable, une perte de valeur est comptabilisée. La perte de valeur constatée sur une UGT est imputée en premier lieu sur le goodwill, le reliquat étant affecté aux autres actifs qui composent l'UGT au prorata de leur valeur nette comptable.

Les principaux actifs incorporels sont des développements informatiques. Les projections d'utilisation des différents systèmes sont revues régulièrement, en ajustant les pentes d'amortissements le cas échéant. Les avions du Groupe représentent ses principaux actifs corporels. Les compagnies aériennes mettent à jour très régulièrement leur plan de flotte avec l'usage de chaque appareil. Ces projections d'utilisation peuvent résulter d'indices externes pris dans leur ensemble tels que le contexte économique, géopolitique et de marché et l'environnement légal (IAS 36.12 (b)). Si une immatriculation ou une sous-flotte d'avions devaient cesser de voler plus vite que prévu, les pentes d'amortissement seraient ajustées en conséquence. Si une décision d'arrêt d'exploitation était prise avec un effet presque immédiat, une dépréciation serait constatée immédiatement afin de ramener la valeur comptable des actifs à leur valeur de marché.

Le suivi des projections d'utilisation des avions constitue le principal indicateur de perte de valeur au sens d'IAS36.12.(f). Aucun indice de perte de valeur n'a été identifié au 31 décembre 2025.

Compte tenu de l'existence de goodwill et d'actifs incorporels à durée de vie indéterminée, un test de valeur d'actif a été réalisé, conformément à IAS 36, afin de vérifier que les actifs nets des unités génératrices de trésorerie (UGT) sont comptabilisés pour un montant n'excédant pas leur valeur recouvrable. L'exercice est réalisé sur la base des valeurs au 30 septembre pour la clôture annuelle.

Le Groupe suit toute évolution significative susceptible de faire évoluer ce calcul sur le dernier trimestre.

Les UGT du Groupe correspondent aux secteurs d'activité du Groupe (voir Note 6.1 « Informations par secteur d'activité »). Leurs valeurs comptables se décomposent ainsi :

Au 30 septembre (en millions d'euros)	Réseau		Maintenance		Transavia		Autres/Non alloués	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Actifs sectoriels	19 846	18 108	6 823	6 020	3 637	2 551	8 227	8 220
Passifs sectoriels	(11 547)	(11 062)	(2 253)	(2 041)	(2 382)	(1 894)	(22 351)	(19 902)
ACTIFS (PASSIFS) NETS SECTORIELS	8 299	7 046	4 570	3 979	1 255	657	(14 124)	(11 682)

La valeur recouvrable des actifs nets des UGT a été déterminée par référence à la valeur d'utilité au 30 septembre 2025 sur la base d'un plan cible à cinq ans du Groupe, présenté par la Direction au Conseil d'administration début décembre 2025. Ce plan est basé sur des projections de chiffre d'affaires, de coûts et d'investissements qui sont fondées sur des hypothèses raisonnables et correspondent aux meilleures estimations de la Direction, notamment :

- des gains de productivité qui permettront d'absorber la hausse des coûts liée à des facteurs externes et aux tensions géopolitiques ;
- l'augmentation des prix des quotas d'émissions de CO₂, la mise en œuvre du système international de compensation et de réduction des émissions pour l'aérien au niveau international (CORSIA) à compter de 2026 et la disparition progressive des quotas gratuits jusqu'en 2026 dans le système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne (ETS) tel que détaillé dans les hypothèses ci-dessous ;

- une trajectoire croissante sur l'utilisation de carburant d'avion durable (*Sustainable Aviation Fuel* – « SAF ») qui doit atteindre jusqu'à 10 % en 2030 et la capacité du Groupe à répercuter les surcoûts dans le prix des billets d'avion auprès des passagers ;
- un plan d'investissements aéronautiques dans des avions de nouvelle génération qui sont jusqu'à 25 % plus efficaces en termes de consommation de carburant et donc d'émissions de CO₂ et génèrent moins de bruit, tels que présentés dans la Note 38 « Commande de matériels aéronautiques ». Ces avions de nouvelle génération représenteront jusqu'à 80 % de la flotte totale en 2030. Le groupe prévoit de poursuivre la même stratégie au-delà du plan à cinq ans. Le plan d'investissement s'étend en effet au-delà de 2030, année terminale de ce plan.

Les deux derniers éléments précités, associés à des mesures d'efficacité opérationnelles visant à réduire les émissions de CO₂ dans toutes les activités du Groupe, contribuent significativement aux efforts environnementaux du Groupe prévus dans un Plan de Transition pour l'atténuation du changement climatique visé par le SBTi.

Les hypothèses retenues dans le plan à cinq ans, et au delà en année terminale, s'établissent comme suit pour le Réseau et pour Transavia :

Au 31 décembre	2026	2027	2028	2029	2030
Prix du quotas de CO ₂ (EUR/tonne)	78	80	83	86	89
Prix du SAF (EUR/tonnes métriques)	1 231	1 220	1 269	1 182	1 590
Prix du carburant avant couverture (USD/tonnes métriques)	699/713	693/696	692/695	696/699	697/706

Au-delà de cette période, le Groupe utilise des hypothèses de croissance à long terme et de taux de marge opérationnelle indiquées dans le tableau ci-dessous.

Au 31 décembre	Réseau		Maintenance		Transavia	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Taux de marge opérationnelle	7,4 %	7,4 %	6,0 %	6,0 %	8,2 %	8,2 %
Taux de croissance à long terme	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %	1,0 %

Le taux de croissance à long terme ainsi que les taux de marge opérationnelle retenus par le Groupe pour la réalisation du test, relativement prudents, permettent de tenir compte des

incertitudes qui s'imposent aux trois secteurs du Groupe, notamment l'acceptabilité du transport aérien.

En revanche, le Groupe n'a pas tenu compte de progrès technologiques non disponibles à la date d'arrêté des comptes ni de potentiels futurs changements de législation ou de réglementation non votés (taxes sur le kérosène, limitation du nombre de slots, etc).

Par ailleurs, le taux d'actualisation utilisé pour le test est le coût moyen pondéré du capital du secteur (WACC), identique sur chacun des métiers:

Coût du capital

	2025	2024
Coût des fonds propres	11,0 %	10,1 %
Coût marginal de la dette après impôt	3,1 %	3,3 %
PONDÉRATIONS, FONDS PROPRES/DETTE CIBLE		
Fonds propres	48,0 %	47,0 %
Dette	52,0 %	53,0 %
COÛT MOYEN PONDÉRÉ DU CAPITAL APRÈS IMPÔT	6,9 %	6,5 %

À l'issue du test, aucune dépréciation n'a été constatée sur les UGT du Groupe (comme cela était le cas sur l'exercice clos au 31 décembre 2024).

Le Groupe a réalisé les tests de sensibilité suivants :

- avec un WACC supérieur de 50 pb associé à une baisse de 50 pb du taux de croissance long terme ;
- avec un WACC supérieur de 50 pb associé à une baisse de 50 pb des marges opérationnelles cibles.

Les métiers Réseau et Transavia ne sont pas sensibles à ces paramètres. Les résultats le sont plus pour l'activité de la maintenance. Pour cette UGT toutefois, les actifs testés sont essentiellement constitués d'immobilisations corporelles, incluant pools de pièces détachées ainsi que les moteurs de rechange, et de stocks. La valeur comptable de ces actifs aéronautiques ne serait alors pas remise en cause eu égard à leur valeur de marché et notamment dans le contexte actuel des difficultés d'approvisionnement qui persistent.

Toutefois, le Groupe ne réalise pas de test de sensibilité aux projections sur les capacités produites (siège-kilomètres offerts) car une réduction de capacités entraîne généralement une hausse de recettes unitaires venant compenser l'effet négatif de la réduction. Il ne teste pas non plus la sensibilité au prix du carburant compte tenu d'une pratique observée sur le secteur de répercussion de l'impact sur les prix de vente des billets d'avion, ni au prix du SAF étant donné sa capacité jusqu'ici démontrée à l'intégrer dans ses tarifs de vente.

NOTE 22 AUTRES ACTIFS FINANCIERS



PRINCIPES COMPTABLES

Titres de participation des sociétés non consolidées et autres titres immobilisés

Les titres de participation des sociétés non consolidées et les autres titres immobilisés sont qualifiés d'instruments de capitaux propres et figurent au bilan pour leur juste valeur. Pour les titres de participation cotés, la juste valeur correspond au cours de bourse à la date de clôture. Pour les titres de participation non cotés, la valorisation est établie sur la base des états financiers de l'entité.

L'évaluation des instruments de capitaux propres est soit en juste valeur par le compte de résultat soit en juste valeur par les autres éléments du résultat global. En effet :

- lorsque l'instrument de capitaux propres est considéré comme un investissement en trésorerie, c'est-à-dire qu'il est détenu à des fins de transaction monétaire, ses réévaluations sont enregistrées en « autres produits et charges financiers » ;
- lorsque l'instrument de capitaux propres est considéré comme un investissement en industrie, c'est-à-dire qu'il est détenu pour des raisons stratégiques (car il s'agit principalement de titres détenus dans des entreprises qui ont une activité proche de celle du Groupe), ses réévaluations sont enregistrées en « autres éléments du résultat global » non recyclables. Les dividendes sont comptabilisés en compte de résultat.

Actifs de transaction à la juste valeur par compte de résultat

Les actifs de transaction comprennent les actifs détenus à des fins de transaction (SICAV, FCP, certificat de dépôt, etc.), que la Société a l'intention de revendre dans un terme proche afin de réaliser une plus-value ou qui appartiennent à un portefeuille d'instruments financiers gérés ensemble et pour lequel il existe une pratique de cession à court terme. Ils sont classés au bilan en autres actifs financiers courants.

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2025			2024		
	Courant	Non courant	Dont nantis ou bloqués ⁽³⁾	Courant	Non courant	Dont nantis ou bloqués ⁽³⁾
INSTRUMENTS DE CAPITAUX PROPRES⁽¹⁾						
Instruments de capitaux propres ⁽²⁾	–	103	–	–	56	–
En juste valeur par résultat global	–	93	–	–	47	–
En juste valeur par compte de résultat	–	10	–	–	9	–
INSTRUMENTS DE DETTES À LA JUSTE VALEUR PAR RÉSULTAT⁽¹⁾						
Valeurs mobilières de placement	988	–	259	1 046	–	260
Obligations	342	815	160	115	944	161
INSTRUMENTS DE DETTES AU COÛT AMORTI						
Dépôts liés aux contrats de location	5	75	–	8	90	–
Dépôts liés aux passifs financiers	1	84	–	1	96	–
Autres prêts et dépôts	24	250	–	20	215	–
Valeur brute	1 360	1 327	419	1 190	1 401	421
Dépréciation en début d'exercice	–	(32)	–	–	(29)	–
Dotation de l'exercice	–	(6)	–	–	(6)	–
Utilisation/Reprise	–	2	–	–	2	–
Autres	–	(24)	–	–	1	–
Dépréciation en fin d'exercice	–	(60)	–	–	(32)	–
TOTAL	1 360	1 267	419	1 190	1 369	421

⁽¹⁾ Voir Note 36 « Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur » pour la méthode d'évaluation à la juste valeur.

⁽²⁾ Voir Tableau de variation des instruments de capitaux propres ci-dessous.

⁽³⁾ Dont 366 millions d'euros à fin décembre 2025 (365 millions d'euros à fin décembre 2024) dans le cadre du litige de législation antitrust dans les secteurs du fret aérien (voir Note 30.1.4 « Litiges en matière de droit de la concurrence dans les secteurs du fret aérien »).

INSTRUMENT DE CAPITAUX PROPRES

	Juste valeur (en millions d'euros)	% intérêt	Capitaux propres (en milliards de devises)	Résultat (en milliards de devises)	Méthodologie de classement	Cours de bourse	Date de clôture
Au 31 décembre 2025							
GOL Linhas Aéreas ⁽¹⁾	0	1 %	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat global	1 BRL	Décembre 2025
Kenya Airways	10	7,8 %	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat global	ND ⁽²⁾	Décembre 2025
Westjet	38	2,3 %	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat global	Non cotée	Décembre 2025
Autres	55	–	–	–	–	–	–
TOTAL	103						
Au 31 décembre 2024							
GOL Linhas Aéreas ⁽¹⁾	1	1 %	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat global	1 BRL	Décembre 2024
Kenya Airways	13	7,8 %	ND ⁽²⁾	ND ⁽²⁾	Résultat global	ND ⁽²⁾	Décembre 2024
Autres	42	–	–	–	–	–	–
TOTAL	56						

⁽¹⁾ Société cotée.

⁽²⁾ Non disponible.

VARIATION DES INSTRUMENTS DE CAPITAUX PROPRES

(en millions d'euros)	Instrument réévalué par OCI	Instrument réévalué par P&L	Total
Montant au 31 Décembre 2023	45	7	52
Acquisition monétaire	1	2	3
Variation de juste valeur	1	–	1
Montant au 31 Décembre 2024	47	9	56
Acquisition monétaire	48	2	50
Variation de juste valeur	(1)	(1)	(2)
Autres	(1)	–	(1)
Montant au 31 Décembre 2025	93	10	103

Acquisition de Westjet

La ligne « acquisition monétaire » comprend principalement l'acquisition d'une participation de 2,3 % dans le capital de la compagnie aérienne canadienne Westjet pour un montant total de 38 millions d'euros (voir Note 3.1 « Événements significatifs intervenus au cours de la période »).

Transfert d'actifs financiers non déconsolidant

Contrat de délégation de créances

Le Groupe a conclu un contrat de prêt garanti par les créances 1 % logement d'Air France. Chacun des CIL (Comités interprofessionnels du logement), Air France et la banque ont conclu, en juillet 2012 une convention de délégations de

créances tripartite qui fait référence au contrat de prêt. Par cette convention, les CIL s'engagent à effectuer les remboursements de leurs créances directement auprès de la banque à chaque échéance. Il s'agit de délégations imparfaites : en cas de non-paiement par les CIL, Air France reste tenue à l'égard de la banque du remboursement du prêt et des intérêts.

Au 31 décembre 2025, le montant des créances déléguées s'élève à 67 millions d'euros (contre 74 millions d'euros au 31 décembre 2024) et est inclus dans la ligne « Dépôts liés aux autres passifs financiers ». L'emprunt associé s'élève à 59 millions d'euros au 31 décembre 2025 (contre 64 millions d'euros 2024).

NOTE 23 STOCKS ET ENCOURS



PRINCIPES COMPTABLES

Les stocks sont évalués au plus bas de leur coût ou de leur valeur nette de réalisation.

Le coût des stocks comprend tous les coûts d'acquisition, de transformation et autres coûts encourus pour amener les stocks dans l'état et à l'endroit où ils se trouvent. Ces coûts comprennent, sur la base d'un niveau normal d'activité, les charges directes et indirectes de production.

Le coût des stocks est calculé selon la méthode du coût moyen pondéré.

La valeur nette de réalisation des stocks correspond au prix de vente estimé dans le cours normal de l'activité diminué des coûts estimés pour achever les produits et des coûts estimés nécessaires pour réaliser la vente.

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2024	Variation de besoin en fond de roulement ⁽¹⁾	Dotations aux provisions ⁽²⁾	Reprise de provisions pour utilisation ⁽²⁾	Reprise de provisions sans utilisation ⁽²⁾	Écart de conversion	Autres	Au 31 décembre 2025
Pièces de rechanges aéronautiques	994	77	-	-	-	(8)	(3)	1 060
Autres approvisionnements	197	(27)	-	-	-	-	-	170
Encours de production	32	2	-	-	-	(1)	(11)	22
Valeur brute	1 223	52	-	-	-	(9)	(14)	1 252
Pièces de rechanges aéronautiques	(262)	-	(12)	12	-	2	2	(258)
Autres approvisionnements	(2)	-	-	-	-	-	-	(2)
Encours de production	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépréciation	(264)	-	(12)	12	-	2	2	(260)
VALEUR NETTE	959	52	(12)	12	-	(7)	(12)	992

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2023	Variation de besoin en fond de roulement ⁽¹⁾	Dotations aux provisions ⁽²⁾	Reprise de provisions pour utilisation ⁽²⁾	Reprise de provisions sans utilisation ⁽²⁾	Écart de conversion	Autres	Au 31 décembre 2024
Pièces de rechanges aéronautiques	889	101	-	-	-	4	-	994
Autres approvisionnements	192	5	-	-	-	-	-	197
Encours de production	27	5	-	-	-	1	(1)	32
Valeur brute	1 108	111	-	-	-	5	(1)	1 223
Pièces de rechanges aéronautiques	(252)	-	(28)	19	-	(1)	-	(262)
Autres approvisionnements	(3)	-	-	-	-	-	1	(2)
Encours de production	-	-	-	-	-	-	-	-
Dépréciation	(255)	-	(28)	19	-	(1)	1	(264)
VALEUR NETTE	853	111	(28)	19	-	4	-	959

⁽¹⁾ Voir note 37.2 "Détail de la variation de la ressource en fonds de roulement"

⁽²⁾ Voir note 10 "Amortissements, dépréciations et provisions"

NOTE 24 CRÉANCES CLIENTS



PRINCIPES COMPTABLES

Les créances clients sont considérées comme des actifs émis par l'entreprise et sont comptabilisés initialement à la juste valeur. Postérieurement à la comptabilisation initiale, elles sont évaluées au coût amorti. Elles font, par ailleurs, l'objet d'une dépréciation sur la base de la perte attendue.

Le Groupe a opté pour la méthode de l'approche simplifiée concernant la dépréciation des créances clients. En effet, les processus automatisés de facturation et paiement des clients pour l'activité Réseau qui s'opèrent par des chambres de compensation limitent considérablement les risques de crédit. Par ailleurs, le Groupe a également recours à des assurances-crédit pour réduire le risque d'impayés qui peut exister en ce qui concerne les créances détenues sur les clients de l'activité Maintenance.

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2024	Variation de besoin en fond de roulement ⁽¹⁾	Dotations aux provisions ⁽²⁾	Reprise de provisions pour utilisation ⁽²⁾	Reprise de provisions sans utilisation ⁽²⁾	Écart de conversion	Autre	Au 31 décembre 2025
Compagnies aériennes	212	35	-	-	-	(7)	(14)	226
Autres clients :								
• Réseau	886	(11)	-	-	-	(6)	2	871
• Maintenance	1 010	136	-	-	-	(25)	11	1 132
• Loisir	69	7	-	-	-	1	-	77
• Autres	37	(2)	-	-	-	-	(1)	34
Valeur brute	2 214	165	-	-	-	(37)	(2)	2 340
Compagnies aériennes	(16)	-	-	-	-	-	-	(16)
Autres clients :								
• Réseau	(57)	-	(8)	23	19	6	(13)	(30)
• Maintenance	(87)	-	(6)	4	-	1	14	(74)
• Loisir	(2)	-	-	-	-	-	-	(2)
• Autres	-	-	-	-	-	-	(1)	(1)
Dépréciation	(163)	-	(14)	27	19	7	-	(124)
VALEUR NETTE	2 051	165	(14)	27	19	(30)	(2)	2 216

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2023	Variation de besoin en fond de roulement ⁽¹⁾	Dotations aux provisions ⁽²⁾	Reprise de provisions pour utilisation ⁽²⁾	Reprise de provisions sans utilisation ⁽²⁾	Écart de conversion	Autre	Au 31 décembre 2024
Compagnies aériennes	231	(25)	-	-	-	6	-	212
Autres clients :								
• Réseau	1 032	(147)	-	-	-	5	(4)	886
• Maintenance	964	33	-	-	-	18	(5)	1 010
• Loisir	82	(13)	-	-	-	-	-	69
• Autres	51	(11)	-	-	-	-	(3)	37
Valeur brute	2 360	(163)	-	-	-	29	(12)	2 214
Compagnies aériennes	(15)	-	(1)	-	-	-	-	(16)
Autres clients :								
• Réseau	(74)	-	(12)	53	1	(6)	(19)	(57)
• Maintenance	(117)	-	(1)	9	-	(1)	23	(87)
• Loisir	(1)	-	(1)	-	-	-	-	(2)
Dépréciation	(208)	-	(15)	62	1	(7)	4	(163)
VALEUR NETTE	2 152	(163)	(15)	62	1	22	(8)	2 051

⁽¹⁾ Voir Note 37.2 "Détail de la variation de la ressource en fonds de roulement".

⁽²⁾ Voir Note 10 "Amortissements, dépréciations et provisions".

NOTE 25 AUTRES ACTIFS



PRINCIPES COMPTABLES

Quotas de CO₂

Depuis le 1^{er} janvier 2012, les compagnies aériennes européennes sont soumises aux réglementations du marché des ETS (« Emission Trading Scheme ») pour tous les vols à destination et au départ de l'Espace économique européen.

En outre et depuis le 1^{er} janvier 2020, Air France compense l'intégralité des émissions de CO₂ de ses clients sur les lignes domestiques en France.

L'OACI a également mis en place le programme CORSIA, adopté par la plupart des pays, dont la France. Ce programme consiste à compenser, par des projets certifiés de réduction de CO₂, tout dépassement – par rapport à la référence de 85% des émissions de 2019 – des émissions de gaz à effet de serre produites par les vols commerciaux. Toutes les compagnies du groupe Air France-KLM participent à ce programme international.

En l'absence de normes IFRS ou d'interprétations relatives à la comptabilisation des droits d'émission de gaz à effet de serre et considérant les compensations de CO₂ comme une charge opérationnelle liée aux dépenses de carburant, le Groupe estime que le flux opérationnel est le plus représentatif de cette sortie de ressource. Le Groupe a ainsi décidé d'adopter le traitement comptable suivant :

- les quotas de CO₂ attribués gratuitement par l'État et acquis sur le marché sont comptabilisés en tant qu'immobilisations incorporelles sont présentés dans la ligne des « autres actifs » du bilan consolidé et en flux opérationnel dans le tableau des flux de trésorerie. Ces actifs ne sont pas amortissables ;
- la charge correspondant à l'obligation de restitution de la période est intégrée dans la ligne des « charges externes » du compte de résultat consolidé (voir Note 7 « Charges externes ») ;
- l'obligation de restitution évaluée au coût d'acquisition à hauteur des droits acquis – y compris les quotas gratuits – et à la valeur de marché à hauteur des droits restants à acquérir est présentée en provision pour risques et charges (voir Note 30 « Passifs et provisions de restitution pour avions loués et autres provisions »).

Au moment de la restitution à l'État des quotas correspondant aux émissions réelles, la provision est soldée en contrepartie des actifs restitués.

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2025			2024		
	Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total
Fournisseurs débiteurs	243	–	243	231	–	231
État (y compris crédits d'impôts)	169	–	169	173	–	173
Quotas de CO ₂	277	270	547	256	214	470
Charges constatées d'avance	236	–	236	265	–	265
Débiteurs divers	302	8	310	340	–	340
Valeur brute	1 227	278	1 505	1 265	214	1 479
Dépréciation en début d'exercice	(5)	–	(5)	(5)	–	(5)
Dotation de l'exercice	–	–	–	(1)	–	(1)
Autres	2	–	2	–	–	–
Dépréciation en fin d'exercice	(3)	–	(3)	(5)	–	(5)
TOTAL	1 224	278	1 502	1 260	214	1 474

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2024	Variation de besoin en fonds de roulement ⁽¹⁾	Dotations aux provisions	Reprise de provisions pour utilisation	Reprise de provisions sans utilisation	Écart de conversion	Autre	Au 31 décembre 2025
Fournisseurs débiteurs	231	13	–	–	–	(1)	–	243
État (y compris crédits d'impôts)	173	(3)	–	–	–	(1)	–	169
Quotas de CO ₂	470	77	–	–	–	–	–	547
Charges constatées d'avance	265	(30)	–	–	–	–	1	236
Débiteurs divers	340	13	–	–	–	(1)	(42)	310
Valeur brute	1 479	70	–	–	–	(3)	(41)	1 505
Quotas de CO ₂	(4)	–	–	–	4	–	–	–
Débiteurs divers	(1)	–	–	–	–	–	(3)	(4)
Dépréciation	(5)	–	–	–	4	–	–	(1)
VALEUR NETTE	1 474	70	–	–	4	(3)	(43)	1 502

¹⁾ Voir Note "37.2 Détail de la variation de la ressource en fonds de roulement"

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2023	Variation de besoin en fonds de roulement ⁽¹⁾	Dotations aux provisions	Reprise de provisions pour utilisation	Reprise de provisions sans utilisation	Écart de conversion	Autre	Au 31 décembre 2024
Fournisseurs débiteurs	223	6	–	–	–	1	1	231
État (y compris crédits d'impôts)	162	11	–	–	–	–	–	173
Instruments dérivés	–	–	–	–	–	–	–	–
Quotas de CO ₂	395	77	–	–	–	–	(2)	470
Charges constatées d'avance	262	5	–	–	–	–	(2)	265
Débiteurs divers	236	106	–	–	–	4	(6)	340
Valeur brute	1 278	205	–	–	–	5	(9)	1 479
Quotas de CO ₂	(4)	–	–	–	–	–	–	(4)
Débiteurs divers	(1)	–	(1)	–	–	–	1	(1)
Dépréciation	(5)	–	(1)	–	–	–	1	(5)
VALEUR NETTE	1 273	205	(1)	–	–	5	(8)	1 474

¹⁾ Voir Note 37.2 Détail de la variation de la ressource en fonds de roulement

NOTE 26 TRÉSORERIE, ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE ET CONCOURS BANCAIRES



PRINCIPES COMPTABLES

Il s'agit de placements à court terme, très liquides qui sont facilement convertibles en un montant connu de trésorerie et qui sont soumis à un risque négligeable de changement de valeur.

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2025		2024	
	Total	Dont nantis ou bloqués	Total	Dont nantis ou bloqués
SICAV (actifs – instruments de dettes)	1 203	7	1 442	7
Dépôts (actifs – instruments de dettes) et comptes à termes	1 526	–	1 543	–
Caisses et banques	1 985	–	1 844	–
TRÉSORERIE, ÉQUIVALENTS DE TRÉSORERIE ET CONCOURS BANCAIRES	4 714	7	4 829	7

NOTE 27 ACTIFS DÉTENUS EN VUE DE LA VENTE

Le poste « Actifs détenus en vue de la vente » inclut 5 % de titres Servair détenus par le Groupe et destinés à être cédés (voir Note 20 « Titres mis en équivalence »).

NOTE 28 CAPITAUX PROPRES

28.1 Capital et primes d'émission



PRINCIPES COMPTABLES

Les primes d'émission représentent la différence entre la valeur nominale des titres émis et le montant des apports reçus en numéraire ou par nature par Air France-KLM

En cas d'augmentation de capital, les frais d'augmentation de capital sont imputés sur les primes d'émission.

Au 31 décembre 2025, le capital social est composé de 262 769 869 actions, entièrement libérées, d'une valeur nominale de 1 euro et le capital social du groupe Air France-KLM s'élève à 263 millions d'euros.

Au 31 décembre 2025, le montant des primes d'émission s'élève à 7 560 millions d'euros.

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

Les actions nouvelles ont bénéficié immédiatement du droit de vote double, sous réserve d'avoir été maintenues au nominatif, si à la date du regroupement des actions anciennes dont elles sont issues, chacune de ces actions anciennes bénéficiaient du droit de vote double. En cas de regroupement d'actions anciennes qui étaient inscrites au nominatif depuis des dates différentes, le délai retenu pour l'appréciation du droit de vote

double des actions nouvelles est réputé débiter à la date la plus récente de mise au nominatif des actions anciennes.

Nombre d'actions autorisées

L'Assemblée générale mixte du 4 juin 2025 a autorisé le Conseil d'administration, pour une durée de 26 mois à compter de la date de l'Assemblée du 4 juin 2025 (soit jusqu'au 4 août 2027), à émettre des actions et/ou d'autres valeurs mobilières donnant accès immédiatement ou à terme au capital d'Air France-KLM et/ou à procéder à la réalisation d'augmentations de capital par offre auprès d'investisseurs qualifiés ou d'un cercle restreint d'investisseurs.

Au 31 décembre 2025, le solde disponible de ces autorisations est d'environ 131 millions d'euros, aucune opération sur le capital n'ayant été réalisée au cours de l'année 2025.

Répartition du capital et des droits de vote

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

Au 31 décembre	En nombre d'actions		En % du capital		En % des droits de vote	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
État français	73 520 630	73 520 630	28,0	28,0	28,9	27,5
État néerlandais	24 000 000	24 000 000	9,1	9,1	12,8	13,3
CMA CGM	23 134 825	23 134 825	8,8	8,8	12,3	12,8
China Eastern Airlines	12 023 544	12 023 544	4,6	4,6	6,4	6,7
Salariés et anciens salariés	7 797 528	8 101 493	3,0	3,1	4,2	3,0
Delta Air Lines	7 340 118	7 340 118	2,8	2,8	3,9	4,1
SPAAK ⁽¹⁾	2 241 065	2 241 065	0,9	0,9	1,2	1,2
Actions détenues par le groupe	148 204	111 642	0,1	–	–	–
Public	112 563 955	112 296 552	42,8	42,7	30,3	31,4
TOTAL	262 769 869	262 769 869	100	100	100	100

⁽¹⁾ Stichting Piloten Aandelen Air France-KLM.

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

Au 31 décembre 2025, tous les titres ont été émis et payés.

28.2 Actions d'autocontrôle



PRINCIPES COMPTABLES

Les titres représentatifs du capital de la société mère détenus par le Groupe sont enregistrés en diminution des capitaux propres pour leur coût d'acquisition. Les cessions ultérieures sont imputées directement en capitaux propres et ne donnent lieu à l'enregistrement d'aucun résultat.

Au 31 décembre 2025, le groupe Air France-KLM détient 148 204 actions d'autocontrôle d'une valeur de 27 millions d'euros.

Air France-KLM a mis en place le 1er août 2025 un contrat de liquidité portant sur ses propres actions, d'une durée initiale de 12 mois puis renouvelable par tacite reconduction pour des périodes successives de 12 mois. Au 31 décembre 2025, aucune action propre n'est détenue par Rothschild Martin Maurel.

L'ensemble de ces titres est classé en réduction des capitaux propres.

28.3 Titres subordonnés à durée indéterminée



PRINCIPES COMPTABLES

Un instrument financier est considéré comme un instrument de capitaux propres s'il n'inclut aucune obligation contractuelle :

- de remettre à une autre entité de la trésorerie ou un autre actif financier; ou
- d'échanger des actifs ou des passifs financiers avec une autre entité à des conditions potentiellement défavorables à l'émetteur.

(en millions d'euros)		Notes	31 décembre 2024	Rembour- sement Nominal	Émission Nominal	Variation monétaire – Coupons	Variation non monétaire	31 décembre 2025
Titres Super Subordonnés 2023	Nominal	28.3.1	727	–	–	–	–	727
	Coupons		44	–	–	(55)	55	44
Obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes	Nominal	28.3.2	305	(305)	–	–	–	–
	Coupons		2	–	–	(19)	17	–
Obligations subordonnées de dernier rang 2025	Nominal	28.3.3	–	–	494	–	6	500
	Coupons		–	–	–	(7)	17	10
TOTAL TITRES SUBORDONNÉS À DURÉE INDÉTERMINÉE – PART ATTRIBUABLE AUX PROPRIÉTAIRES DE LA SOCIÉTÉ MÈRE			1 078	(305)	494	(81)	95	1 281
Titres Super Subordonnés 2022	Nominal	28.6.1	497	(497)	–	–	–	–
	Coupons		13	–	–	(30)	17	–
Titres Super Subordonnés Juillet 2023	Nominal	28.6.2	498	–	–	–	–	498
	Coupons		16	–	–	(34)	35	17
Titres Super Subordonnés Novembre 2023	Nominal	28.6.3	1 493	–	–	–	–	1 493
	Coupons		13	–	–	(96)	101	18
TOTAL TITRES SUBORDONNÉS – PARTICIPATIONS NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE			2 530	(497)	–	(160)	153	2 026
Total des flux de trésorerie		5.2.5		(802)	494	(241)		

(en millions d'euros)		Notes	31 décembre 2023	Rembour- sement Nominal	Émission Nominal	Variation monétaire – Coupons	Variation non monétaire	31 décembre 2024
Titres super-subordonnés 2023	Nominal	28.3.2	727	–	–	–	–	727
	Coupons		42	–	–	(51)	53	44
Obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ ou échangeables en actions existantes	Nominal	28.3.3	305	–	–	–	–	305
	Coupons		2	–	–	(20)	20	2
TOTAL TITRES SUBORDONNÉS À DURÉE INDÉTERMINÉE – PART ATTRIBUABLE AUX PROPRIÉTAIRES DE LA SOCIÉTÉ MÈRE			1 076	–	–	(71)	73	1 078
Titres super-subordonnés 2022	Nominal	28.6.1	497	–	–	–	–	497
	Coupons		13	–	–	(30)	30	13
Titres super-subordonnés Juillet 2023	Nominal	28.6.2	498	–	–	–	–	498
	Coupons		15	–	–	(34)	35	16
Titres super-subordonnés Novembre 2023	Nominal	28.6.3	1 493	–	–	–	–	1 493
	Coupons		8	–	–	(96)	101	13
TOTAL TITRES SUBORDONNÉS – PARTICIPATIONS NE DONNANT PAS LE CONTRÔLE			2 254	–	–	(160)	166	2 530
Total des flux de trésorerie		5.2.5				(231)		

28.3.1 Titres Super Subordonnés 2023

Le Groupe a refinancé 320 millions d'euros le 17 mars 2023 et 407 millions d'euros le 19 avril 2023 d'une précédente souche d'obligations super subordonnées émises en 2021, par l'émission de nouveaux titres subordonnés à durée indéterminée auprès de l'Etat français qualifiés d'aide compensatoire pour Air France.

Ces nouveaux titres subordonnés non soumis à des contraintes opérationnelles sont assortis de conditions financières similaires à ceux refinancés (coupon de 7,5% jusqu'en mars 2029, puis une augmentation du taux d'intérêt de 8% en mars 2029 puis coupon correspondant à un taux de référence (Euribor 12 mois) plus la marge de 10,4% en mars 2030).

Le montant du coupon payé au cours de l'exercice s'élève à 55 millions d'euros et au 31 décembre 2025 et le solde du coupon couru s'élève à 44 millions d'euros.

Cette émission de titres super subordonnés s'inscrit dans le dispositif de l'aide autorisée par la Commission européenne en février 2023 et qui permet à l'Etat français d'indemniser Air France, à concurrence de 1,4 milliard d'euros du dommage Covid-19 subi entre le 17 mars 2020 et le 30 juin 2020. Cette aide est mobilisable au profit d'Air France en plusieurs tranches et sous différentes formes. Dans ce cadre, la loi de finance pour 2026 permettrait à l'Etat d'effectuer un abandon de créance au titre des titres super subordonnés à hauteur de 727,8 millions d'euros.

28.3.2 Obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes

Le 16 novembre 2022, le groupe Air France-KLM avait émis des obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou

échangeables en actions existantes, pour un montant nominal de 301 millions d'euros, net des frais d'émission.

Les obligations avaient été émises au pair avec une valeur nominale par obligation de 100 000 euros et avec une prime de conversion/échange de 22,5 % par rapport au cours de référence de l'action Air France-KLM.

À compter de la date d'émission et jusqu'au 23 novembre 2025, les obligations portent intérêt à un taux nominal annuel de 6,5 % payable trimestriellement à terme échu. À partir du 23 novembre 2025, les obligations porteront intérêt à un taux égal à 1 300 points de base au-dessus du taux Mid-Swap applicable à trois ans en euros comme taux de référence, qui fera l'objet d'une révision tous les trois ans par la suite. Les intérêts sont payables trimestriellement à terme échu.

Les obligations sont à durée indéterminée, et le groupe Air France-KLM peut, à son gré, procéder au remboursement anticipé de la totalité des obligations au pair majoré des intérêts, pour la première fois le 23 novembre 2025, ou sur la période du 14 décembre 2024 au 23 novembre 2025 si certaines conditions liées au cours de l'action Air France-KLM sont réunies.

Les porteurs d'obligations pourront exercer leur droit de conversion/échange à tout moment jusqu'au 10 novembre 2025. Le ratio de conversion/échange était initialement de 65 496,4632 actions Air France-KLM par obligation au 31 décembre 2022.

Toutefois et à la suite du regroupement des actions et par décision du Directeur général, le ratio de conversion des obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes a été ajusté et s'élève à 6 549,6463 actions Air France-KLM par obligation.

Le Groupe Air France-KLM a notifié aux porteurs d'obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée, convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes le 15 octobre 2025, sa décision de procéder au remboursement de la totalité des obligations en circulation à compter de la première date d'exercice ferme à un prix par obligation hybride égal au pair (100 000€) assorti des intérêts courus de 1 625€.

Le remboursement est intervenu le 24 novembre 2025 pour un montant nominal de 305 millions d'euros, auquel se sont ajoutés les intérêts courus pour un montant de 4,9 millions d'euros.

Enfin, le montant du coupon payé au cours de l'exercice s'élève à 19 millions d'euros et au 31 décembre 2025 il n'y a plus de coupon couru.

28.4 Réserves et résultat

Au 31 décembre (en millions d'euros)	Notes	2025	2024
Réserve légale		70	70
Réserves sur engagements de retraite à prestations définies ⁽¹⁾		(346)	(430)
Réserves sur instruments dérivés ⁽¹⁾	28.5	123	(74)
Réserves sur instruments de capitaux propres ⁽¹⁾		(49)	(56)
Réserves sur sociétés mises en équivalence		40	4
Autres réserves		(10 210)	(10 469)
Résultat net – propriétaires de la société mère		1 593	317
TOTAL		(8 779)	(10 638)

⁽¹⁾ Après impôt différé.

Au 31 décembre 2025, la réserve légale de 70 millions d'euros, représente 27 % du capital social d'Air France-KLM. La réglementation française exige qu'une société anonyme affecte chaque année 5 % de son résultat net statutaire à cette réserve légale jusqu'à ce qu'elle atteigne 10 % du capital social de la société. Ce montant affecté à la réserve légale est déduit du résultat distribuable pour l'année en cours.

Pour le détail des titres super subordonnés inclus dans les « Participations ne donnant pas le contrôle » (voir Note 28.6).

28.3.3 Obligation subordonnées de dernier rang 2025

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

Le montant du coupon payé au cours de l'exercice s'élève à 7 millions d'euros et au 31 décembre 2025 et le solde du coupon couru s'élève à 10 millions d'euros.

La réserve légale de toute société soumise à cette réglementation ne peut faire l'objet d'une distribution aux actionnaires qu'en cas de liquidation.

28.5 Réserves sur instruments dérivés

Les réserves sur instruments dérivés se décomposent de la manière suivante (avant effet d'impôt différé) :

(en millions d'euros)	31 décembre 2024	Variation de la juste valeur	Recyclage	31 décembre 2025	Rubrique affectée par le recyclage
Carburant	(116)	(184)	122	(178)	Charges externes
Taux	108	3	(21)	90	Coût de l'endettement
Change – Exploitation	82	(179)	31	(66)	Autres produits et charges
Change – Passifs financiers	(3)	20	(12)	5	Autres charges financières
Change – Investissements	19	96	–	115	
Chiffre d'affaires	(207)	414	(4)	203	Chiffre d'affaires
Système européen d'échange de quotas d'émission de carbone	18	(17)	–	1	
Impôts différés	25	–	(73)	(48)	Impôts sur le résultat
TOTAL	(74)	153	43	122	

28.6 Participations ne donnant pas le contrôle

28.6.1 Titres Super Subordonnés 2022

Le 13 juillet 2022, suite à l'accord d'investissement de 500 millions d'euros conclu entre le groupe Air France-KLM et la société Apollo, cette dernière avait souscrit :

- à une augmentation de capital de la filiale opérationnelle d'Air France, Air France Spare Engines Management, pour un montant de 3 millions d'euros ;
- à des titres subordonnés émis par la filiale opérationnelle d'Air France, pour un montant de 497 millions d'euros.

Ces titres subordonnés, qui répondent aux critères de fonds propres selon les normes IFRS, portent un intérêt de 6 % au cours des trois premières années, après quoi des augmentations progressives et un plafond seront appliqués.

Le Groupe avait la possibilité de rembourser les titres à tout moment au-delà de la troisième année.

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

Le remboursement a eu lieu le 28 juillet 2025 pour un montant total de 527 millions d'euros. (Voir Note 3.1 Événements significatifs intervenus au cours de la période).

Le montant du coupon payé au cours de l'exercice s'élève à 30 millions d'euros et au 31 décembre 2025 il n'y a plus de coupon couru.

28.6.2 Titres Super Subordonnés Juillet 2023

Le 14 juillet 2023, suite à l'accord d'investissement de 500 millions d'euros conclu entre le groupe Air France-KLM et la société Apollo, cette dernière avait souscrit :

- à une augmentation de capital de la filiale opérationnelle d'Air France, Air France Component Asset Management, pour un montant de 2 millions d'euros ;
- à des titres subordonnés émis par la filiale opérationnelle d'Air France, pour un montant de 498 millions d'euros.

Ces titres subordonnés, qui répondent aux critères de fonds propres selon les normes IFRS, portent un intérêt de 6,9 % au cours des trois premières années, après quoi des augmentations progressives et un plafond seront appliqués. Le Groupe a la possibilité de rembourser les titres à tout moment au-delà de la troisième année.

Le montant du coupon payé au cours de l'exercice s'élève à 34 millions d'euros et au 31 décembre 2025 et le solde du coupon couru s'élève à 17 millions d'euros.

28.6.3 Titres Super Subordonnés Novembre 2023

Le 30 novembre 2023, Air France-KLM et Apollo Global Management ont finalisé la transaction d'investissement pour un montant de 1 500 millions, cette dernière avait souscrit :

- à une augmentation de capital de la filiale opérationnelle d'Air France, Flying Blue Miles, pour un montant de 7 millions d'euros ;
- à des titres subordonnés émis par la filiale opérationnelle d'Air France, pour un montant de 1 493 millions d'euros.

Ces titres subordonnés portent un coupon de 6,4 % pendant les quatre premières années avec la possibilité de rembourser avec un coût de financement global de 6,75 % jusqu'à cette première date d'appel.

Le montant du coupon payé au cours de l'exercice s'élève à 96 millions d'euros et au 31 décembre 2025 et le solde du coupon couru s'élève à 18 millions d'euros.

NOTE 29 ACTIFS ET PROVISIONS RETRAITES



PRINCIPES COMPTABLES

Les engagements du Groupe au titre des régimes à prestations définies, incluant les indemnités de cessation de service, sont déterminés, conformément à la norme IAS 19 révisée « Avantages du personnel », selon la méthode des unités de crédit projetées sur la base d'évaluations actuarielles et en tenant compte des conditions économiques propres à chaque pays. Les engagements sont couverts, soit par des fonds de pension ou d'assurance, soit par des provisions inscrites au bilan au fur et à mesure de l'acquisition des droits par les salariés.

Le Groupe comptabilise l'ensemble de ses charges de retraite (à cotisations définies et à prestations définies) en résultat d'exploitation courant sur la ligne « Frais de personnel ». Les changements de plans ayant un impact significatif sont présentés sur la ligne « Autres produits et charges non courants ». Les réductions de plan, lorsqu'elles sont liées à une restructuration, sont également présentées en « Autres produits et charges non courants ».

Le Groupe reconnaît en autres éléments du résultat global la totalité des gains et des pertes actuariels sur les régimes postérieurs à l'emploi, l'écart entre le rendement réel et le rendement attendu des actifs de régime ainsi que l'incidence de tout plafonnement d'actif. Lorsqu'un plan de retraite à prestations définies est transformé en un plan de retraite à cotisations définies ou fermé, les sommes enregistrées en autres éléments du résultat global sont reclassées en autres réserves.

Les gains et les pertes actuariels sur les régimes d'avantages à long terme (essentiellement médailles du travail) sont comptabilisés en résultat.

Actifs de retraite

Au 31 décembre 2025, compte tenu des conditions financières, les régimes de retraite au Royaume-Uni et au Canada se retrouvent en situation de surplus selon la norme IAS19 pour un montant de 57 millions d'euros (contre 66 millions d'euros au 31 décembre 2024).

Compte tenu du règlement de plan, de l'accord avec les trustees et de l'application d'IFRIC 14, ce surplus est totalement reconnaissable au bilan. La variation de la période s'établit comme suit :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2025	2024
Solde en début de période	66	45
(Charge)/produit de la période	2	(1)
Paiement des prestations et cotisations aux fonds	3	10
Reclassement	-	4
Revalorisation à la juste valeur	(10)	5
Écart de conversion	(4)	3
SOLDE EN FIN DE PÉRIODE	57	66

Passifs de retraite

(en millions d'euros)	Avantages du personnel
Montant au 31 décembre 2023	1 685
Dont : non courant	1 685
Dotations de l'exercice	154
Reprises de l'exercice	(63)
Revalorisation à la juste valeur	(95)
Écart de conversion	2
Reclassement	3
Montant au 31 décembre 2024	1 686
Dont : non courant	1 686
Dotations de l'exercice	170
Reprises de l'exercice	(109)
Revalorisation à la juste valeur	(89)
Écart de conversion	(4)
Montant au 31 décembre 2025	1 654
Dont : non courant	1 654

29.1 Caractéristiques des principaux régimes à prestation définie

Le Groupe compte un nombre important de plans de retraite et autres avantages à long terme au bénéfice de ses salariés, dont plusieurs sont à prestations définies. Les caractéristiques spécifiques de ces plans (formules de prestations, politique d'investissement dans les fonds et actifs détenus) varient en fonction des lois, des réglementations et des conventions applicables dans chaque pays où travaillent les salariés.

Caisse de retraite Air France (CRAF) – France

La population bénéficiant de ce régime correspond au personnel au sol Air France affilié à la CRAF jusqu'au 31 décembre 1992.

Les bénéficiaires du régime perçoivent ou percevront lorsqu'ils partiront à la retraite une rente additive, versée mensuellement,

ou un capital unique en fonction du montant de la rente mensuelle, calculés définitivement à partir des éléments connus au 31 décembre 1992 et exprimés en points. La valeur du point est revalorisée au 1^{er} avril en fonction de la moyenne arithmétique des revalorisations constatées au cours des douze derniers mois de la CNAV et de l'AGIRC-ARRCO.

Jusqu'en 2009, la CRAF revêtait la forme juridique d'une institution de retraite supplémentaire (selon le Code de la Sécurité sociale). Sous cette forme, la CRAF assurait au profit du personnel au sol Air France employé en France, la gestion du régime chapeau né de l'intégration du régime de retraite du personnel au sol Air France aux régimes de retraite obligatoires du secteur privé.

Suite à la loi de réforme des retraites de 2003, prévoyant la disparition des institutions de retraite supplémentaires au 31 décembre 2009, le Conseil d'administration de la CRAF a opté

pour la transformation de celle-ci en institution de gestion de retraite supplémentaire. La CRAF est désormais chargée d'accomplir les opérations de gestion administrative du régime. Les droits de rente n'ont pas été modifiés du fait de cette réforme. Air France est directement débitrice des engagements de retraite.

Au 31 décembre 2009, l'ensemble des réserves gérées par la CRAF a été transféré à deux assureurs. Au 31 décembre 2012, il a été mis fin à l'un de ces contrats d'assurance, les réserves gérées par ce dernier ayant été transférées à l'autre, qui est ainsi devenu le seul assureur.

Ce dernier garantit un capital de 17 % correspondant à une partie des réserves investies en unités de compte dans son fonds collectif, ce pourcentage étant amené mécaniquement à augmenter au fil du temps. Les versements annuels d'Air France vers l'assureur sont réglés par un accord signé avec les syndicats de l'entreprise en date du 14 décembre 2009. Le montant minimum de versement annuel prévu par cet accord est de 32,5 millions d'euros tant que la rente viagère garantie par l'assureur n'atteint pas 85 % des prestations versées au titre du régime hors revalorisations futures. Dans le cas où le montant des réserves deviendrait inférieur à 50 % du montant des engagements calculés pour les besoins du financement, il est prévu qu'Air France effectue un versement complémentaire pour atteindre à minima un taux de couverture de 50 %.

Au 31 décembre 2025, la couverture des engagements par les réserves est de 78 % contre 68 % en 2024.

Les réserves sont investies en obligations, en actions et sur l'actif général de l'assureur. Des études d'allocation actif/passif sont réalisées de manière régulière afin de vérifier la pertinence de la stratégie d'investissement.

Régime d'indemnités de cessation de service Air France (ICS) – France

En application de la réglementation française et des accords d'entreprise, tout salarié perçoit une indemnité de cessation de service lors de son départ à la retraite.

En France, cette indemnité dépend du nombre d'années d'ancienneté, de la catégorie professionnelle du salarié (pilote, personnel navigant commercial, personnel au sol, agent, technicien, cadre) et, dans certains cas, de l'âge du salarié au moment du départ à la retraite.

Elle est calculée par référence au salaire des 12 derniers mois d'activité et à l'ancienneté du salarié. Elle n'est acquise que le jour de son départ à la retraite. Il n'existe aucune obligation de financement minimal du régime.

Air France a toutefois signé des contrats auprès de trois assureurs afin de partiellement préfinancer le régime. Seule la compagnie est responsable du paiement des indemnités, mais elle reste libre d'effectuer des versements auprès de ces assureurs.

Les fonds ainsi externalisés sont investis en obligations et en actions.

Au 31 décembre 2025, les deux plans français présentés ci-avant représentent 67 % de l'engagement du Groupe (tout comme en 2024) et 48 % des actifs des plans de retraites du Groupe contre 45 % en 2024.

29.2 Description des hypothèses actuarielles utilisées et sensibilités associées

Une évaluation actuarielle des engagements a été effectuée pour les clôtures au 31 décembre 2024 et 2025.

Ces calculs intègrent :

- des probabilités de maintien dans le Groupe pour le personnel actif et des probabilités de survie pour l'ensemble des bénéficiaires du régime ;
- des estimations d'évolution des salaires et des niveaux de rentes ;
- des hypothèses d'âges de départ à la retraite variant entre 55 et 68 ans selon les localisations et législations applicables ;
- des taux d'inflation long terme déterminés en utilisant la référence des swaps d'inflation appliqués aux flux du Groupe. Les taux d'inflation sont également déterminés en fonction de la durée des plans :

Au 31 décembre	2025	2024
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	2,00 %	2,00 %
Royaume-Uni – Duration 13 ans	3,95 %	3,25 %

- des taux d'actualisation permettant de déterminer la valeur actuelle des engagements.

Les taux d'actualisation des différentes zones monétaires sont déterminés en fonction de la durée des régimes, en tenant compte de l'évolution moyenne des taux d'intérêt des obligations d'émetteurs de première catégorie observée sur les principaux indices disponibles. Dans certains pays où le marché relatif à ce type d'obligations n'est pas suffisamment important, le taux d'actualisation est déterminé en référence aux obligations d'état. La majeure partie des engagements du Groupe se situe dans la zone euro et au Royaume-Uni où les taux d'actualisation retenus sont les suivants :

Au 31 décembre	2025	2024
Zone euro – Duration 10 à 15 ans	3,75 %	3,30 %
Royaume-Uni – Duration 13 ans	5,55 %	5,45 %

Les taux de duration présentés concernent essentiellement les régimes situés en France et au Royaume-Uni :

- des taux d'actualisation permettant de déterminer la valeur actuelle du coût des services rendus. Depuis le 1^{er} janvier 2017, le Groupe a affiné ses calculs, en retenant les flux adéquats, quant au taux d'actualisation retenu pour le calcul du coût des services rendus pour le régime ICS en France. Au 31 décembre 2025, sur la zone euro, les taux d'actualisation retenus pour le calcul du coût des services sont égaux à ceux utilisés pour l'actualisation de des engagements ;
- en moyenne, les principales hypothèses utilisées pour la valorisation des engagements sont résumées ci-dessous :

- le taux d'augmentation des salaires est de 2,82 % pour le Groupe au 31 décembre 2025, contre 2,90 % au 31 décembre 2024,
- le taux de revalorisation des rentes est de 2,56 % pour le Groupe au 31 décembre 2025, contre 2,43 % au 31 décembre 2024.
- Les sensibilités des engagements de retraite à la variation des hypothèses, déterminées sur la base de calculs actuariels, aboutissent aux résultats suivants :

SENSIBILITÉ DE L'ENGAGEMENT À L'ÉVOLUTION DU TAUX D'INFLATION

(en millions d'euros)	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2025	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2024
Hausse de 25 bp du taux d'inflation	48	51
Diminution de 25 bp du taux d'inflation	(48)	(49)

SENSIBILITÉ DE L'ENGAGEMENT À L'ÉVOLUTION DU TAUX D'ACTUALISATION

(en millions d'euros)	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2025	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2024
Hausse de 100 bp du taux d'actualisation	(205)	(224)
Diminution de 100 bp du taux d'actualisation	235	257

SENSIBILITÉ DE L'ENGAGEMENT À L'ÉVOLUTION DU TAUX D'AUGMENTATION DES SALAIRES (HORS INFLATION)

(en millions d'euros)	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2025	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2024
Hausse de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	37	39
Diminution de 25 bp du taux d'augmentation des salaires	(36)	(37)

SENSIBILITÉ DE L'ENGAGEMENT À L'ÉVOLUTION DU TAUX DE REVALORISATION DES RENTES

(en millions d'euros)	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2025	Sensibilité des hypothèses de l'exercice clos au 31 décembre 2024
Hausse de 25 bp du niveau des rentes	16	16
Diminution de 25 bp du niveau des rentes	(15)	(15)

29.3 Évolution des engagements

Le tableau suivant présente le rapprochement entre l'engagement net des fonds de couverture concernant les plans de retraite et autres avantages à long terme du Groupe avec les montants reconnus dans les états financiers du Groupe, au 31 décembre 2025 et au 31 décembre 2024 :

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2025					Au 31 décembre 2024				
	Pays-Bas	France	UK	Autres	Total	Pays-Bas	France	UK	Autres	Total
Montant des engagements à l'ouverture de l'exercice	217	1 913	502	106	2 738	211	1 947	531	107	2 796
Coût des services et administratifs	9	86	2	3	100	10	84	3	3	100
Charge d'intérêt	7	61	26	5	99	8	61	24	5	98
Modifications, liquidations et réductions de plans	-	5	-	-	5	-	(11)	-	-	(11)
Liquidations de régimes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prestations payées	(21)	(92)	(37)	(8)	(158)	(21)	(88)	(31)	(15)	(155)
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses démographiques	-	1	5	-	6	(6)	(42)	(3)	-	(51)
Pertes (Gains) actuariels – hypothèses financières	(2)	(60)	(14)	1	(75)	1	(37)	(50)	3	(83)
Pertes (Gains) actuariels – écarts d'expérience	11	(17)	2	1	(3)	15	2	3	-	20
Écart de conversion et autres	-	-	(25)	(7)	(32)	(1)	(3)	25	3	24
Montant des engagements à la clôture de l'exercice	221	1 897	461	101	2 680	217	1 913	502	106	2 738
Dont engagement résultant de régimes intégralement ou partiellement financés	-	1 812	461	67	2 340	-	1 836	502	69	2 407
Dont engagement résultant de régimes non financés	221	85	-	34	340	217	77	-	37	331
Valeur de marché des actifs affectés aux plans à l'ouverture de l'exercice	-	506	566	47	1 119	-	532	576	48	1 156
Rendement réel des actifs	-	29	13	3	45	-	28	(16)	5	17
Cotisations de l'employeur	-	33	3	1	37	-	33	10	-	43
Liquidations de régimes	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Prestations payées par les actifs	-	(46)	(37)	(4)	(87)	-	(86)	(31)	(5)	(122)
Écart de conversion et autres	-	-	(28)	(3)	(31)	-	(1)	27	(1)	25
Valeur de marché des actifs affectés aux plans, à la clôture de l'exercice	-	522	517	44	1 083	-	506	566	47	1 119
Engagements financés d'avance	-	-	56	1	57	-	-	64	2	66
Engagements provisionnés	(221)	(1 375)	-	(58)	(1 654)	(217)	(1 407)	-	(61)	(1 685)
Montant net reconnu	(221)	(1 375)	56	(57)	(1 597)	(217)	(1 407)	64	(59)	(1 619)
Coût des services et administratifs	9	86	2	3	100	10	84	3	3	100
Charge (produit) d'intérêts	7	45	(3)	2	51	8	44	(2)	2	52
Modifications, liquidations et réductions de plans	-	5	-	-	5	-	(11)	-	-	(11)
Écart actuariels reconnus en compte de résultat	10	-	-	-	10	12	1	-	-	13
Charge de la période	26	136	(1)	5	166	30	118	1	5	154

Modifications, réductions et liquidations de régimes

Au 31 décembre 2025

Une opération d'achat de police d'assurance partiel pour le fonds de pension en Grande-Bretagne de KLM a été réalisée au cours de l'année. Le plan demeure un plan à prestations définies au 31 décembre 2025 comptabilisé au 31 décembre 2025.

Au 31 décembre 2024

Au 31 décembre 2024, une provision a été comptabilisée dans le cadre de la restructuration de l'offre domestique au départ d'Orly, et des centres d'appel engendrant une modification des régimes de retraite concernés pour un montant total de 11 millions d'euros.

29.4 Composition des actifs affectés aux plans

La composition moyenne pondérée des fonds investis dans les plans de retraite et autres avantages à long terme du Groupe est la suivante :

(en %)	Fonds investis au 31 décembre 2025		Fonds investis au 31 décembre 2024	
	France	Autres	France	Autres
Actions	18	3	18	6
Obligations	50	19	54	36
Immobilier	–	–	–	2
Contrats d'assurance	–	72	–	10
Autres	32	6	28	46
TOTAL	100	100	100	100

Les actions investies le sont essentiellement sur des marchés actifs de la zone Europe, États-Unis et pays émergents.

Les obligations sont très majoritairement constituées d'obligations d'État au moins notées BBB et investies sur la zone Europe, États-Unis et pays émergents.

Les actifs de pension du Groupe ne comportent pas d'actifs occupés ou utilisés par le Groupe.

29.5 Sorties de trésorerie attendues et risques liés aux engagements de retraite

Les cotisations employeur à payer au titre des régimes de retraites à prestations définies long terme s'élèveront à 36 millions d'euros pour l'exercice clos le 31 décembre 2026. La durée moyenne pondérée de l'obligation est de 8,35 ans.

Les modalités de financement, de capitalisation et stratégies d'appariement mises en place par le Groupe sont présentées dans les descriptifs de plans réalisés Note 29.1.

NOTE 30 PASSIFS ET PROVISIONS DE RESTITUTION POUR AVIONS LOUÉS ET AUTRES PROVISIONS



PRINCIPES COMPTABLES

Le Groupe comptabilise des passifs et des provisions de restitution au titre des obligations de maintenance requises dans le cadre de la location des appareils auprès de loueurs. La constitution de ces passifs et provisions de restitution dépend du type d'obligations de maintenance à remplir avant la restitution de ces appareils aux loueurs : révisions et travaux de remise en état, reconstitution des potentiels de la cellule et du moteur, remplacement des pièces à durée de vie limitée.

Les passifs et provisions de restitution pour avions loués sont réévalués chaque année pour tenir compte du changement de taux d'actualisation. Le taux d'actualisation est déterminé en retenant des hypothèses de taux sans risque, augmentés d'un spread de taux sur dette risquée.

Les effets de désactualisation et de conversion des passifs et provisions de restitution en devises sont comptabilisés en « autres produits et charges financiers » (voir Note 12 « Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers »).

Révisions et travaux de remise en état (ne dépendant pas de l'utilisation de l'avion)

Les coûts qui résultent des travaux devant être effectués juste avant la restitution de l'appareil aux loueurs tels que la révision (« Check C ») de l'appareil sont enregistrés en provisions de restitution dès le commencement du contrat conformément à IFRIC 1. La contrepartie de ces provisions de restitution est comptabilisée en complément dans la valeur comptable du droit d'utilisation de l'avion à l'origine. Ce complément de droit d'utilisation est amorti sur la durée du contrat de location.

Reconstitution des potentiels et remplacement des pièces à durée de vie limitée (dépendant de l'utilisation de l'avion et de ses moteurs)

Conformément à IFRIC 1, les potentiels de la cellule et du moteur ainsi que les pièces à durée de vie limitée sont comptabilisés en complément dans le droit d'utilisation car ils sont considérés comme des composants à part entière, distincts des éléments physiques que sont le moteur et la cellule. Ces composants correspondent à la contrepartie du passif de restitution, enregistré pour sa totalité au commencement du contrat. Lorsque des événements de maintenance ayant pour but de reconstituer ces potentiels ou de remplacer les pièces à durée de vie limitée ont lieu, les coûts encourus sont capitalisés. Les potentiels et les pièces à durée de vie limitée sont amortis sur la durée d'utilité des actifs sous-jacents (heures de vol pour la composante potentiels moteurs, linéairement, jusqu'à la date de la prochaine grande visite, pour la composante potentiel cellule et cycles pour les pièces à durée de vie limitée).

Provision pour restitution de quotas de CO₂

Se référer au principe comptable détaillé en Note 25 « Autres actifs ».

Autres provisions

Le Groupe comptabilise une provision dès lors qu'il existe une obligation légale ou implicite envers un tiers résultant d'événements passés qui se traduira par une sortie de ressources et pouvant être estimée de façon fiable. Les montants comptabilisés en provisions tiennent compte d'un échéancier de décaissement et sont actualisés lorsque l'effet du passage du temps est significatif. Ce dernier est comptabilisé en « autres produits et charges financiers ».

Une provision pour contrats déficitaires est comptabilisée lorsque les coûts inévitables pour satisfaire aux obligations contractuelles sont supérieurs aux avantages économiques attendus. Au sein du Groupe, la problématique des contrats onéreux est circonscrite à l'activité Maintenance.

Les provisions pour restructuration sont comptabilisées dès lors que le Groupe a établi un plan formalisé et détaillé dont l'annonce a été faite aux parties concernées.

(en millions d'euros)	Passifs de restitution sur avions loués	Maintenance sur avions loués	Restructuration	Litiges	Provision pour restitution de quotas de CO ₂ ⁽¹⁾	Autres	Total
Montant au 1^{er} janvier 2024	3 802	161	82	516	213	110	4 884
Dont : non courant	3 532	148	–	36	–	89	3 805
courant	270	13	82	480	213	21	1 079
Dotations de l'exercice	–	8	74	65	254	6	407
Reprises pour utilisation	(159)	(29)	(62)	(103)	(217)	(10)	(580)
Reprises de provisions devenues sans objet	–	–	(7)	(16)	–	(3)	(26)
Nouveau contrat/ Modification de contrat	459	15	–	–	–	19	493
Écart de conversion	220	1	–	–	–	1	222
Désactualisation	267	8	–	–	–	4	279
Autres	(17)	5	–	2	–	5	(5)
Montant au 31 décembre 2024	4 572	169	87	464	250	132	5 674
Dont : non courant	4 163	153	–	69	–	108	4 493
courant	409	16	87	395	250	24	1 181
Dotations de l'exercice	1	9	53	22	319	37	441
Reprises pour utilisation	(161)	(10)	(34)	(7)	(244)	(8)	(464)
Reprises de provisions devenues sans objet	(26)	–	(1)	(8)	–	(1)	(36)
Nouveau contrat/ Modification de contrat	806	16	–	–	–	5	827
Écart de conversion	(482)	(4)	–	–	–	(2)	(488)
Désactualisation	266	7	–	–	–	6	279
Autres	(275)	(1)	(1)	1	1	2	(273)
Montant au 31 décembre 2025	4 701	186	104	472	326	171	5 960
Dont : non courant	4 381	173	–	72	43	149	4 818
courant	320	13	104	400	283	22	1 142

⁽¹⁾ Les dotations et reprises sont présentées dans la variation de ressources en fonds de roulement dans le tableau de flux de trésorerie voir note 37.2 « Détail de la variation de la ressource en fonds de roulement »

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

La ligne « Autres » correspond principalement à des reclassements avec le droit d'utilisation pour les avions loués lors des restitutions d'appareil.

30.1 Provisions

30.1.1 Passifs et provisions de restitution pour avions loués

Le taux d'actualisation utilisé pour le calcul de ces passifs et provisions est de 6,3 % au 31 décembre 2025 contre 6,8 % au 31 décembre 2024 (voir Note 12 « Coût de l'endettement financier et autres produits et charges financiers »).

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

30.1.2 Provisions pour restructuration

Les mouvements de provision pour restructuration impactant le compte de résultat sont enregistrés en « autres produits et charges non courants » lorsque les effets sont significatifs (voir Note 11 « Cessions de matériels aéronautiques et autres produits et charges non courants »).

30.1.3 Provisions pour litiges avec les tiers

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

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

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

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

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

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

En Europe, la décision de la Commission Européenne de 2010 à l'encontre de 11 opérateurs de fret aérien, incluant les compagnies du Groupe Air France, KLM et Martinair, a été annulée par le Tribunal de l'Union européenne le 16 décembre 2015 parce qu'elle contenait une contradiction concernant le

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

La décision du Tribunal en mars 2022 a confirmé les amendes infligées aux sociétés du groupe Air France-KLM. Les sociétés du Groupe ont formé des pourvois devant la Cour de justice de l'Union Européenne. Les audiences se sont tenues en 2024. L'avocat général a rendu ses conclusions en septembre 2024 et préconisé le rejet des pourvois. L'arrêt de la Cour de justice de l'Union Européenne sera rendu le 26 février 2026. Au 31 décembre 2025, le Groupe a maintenu une provision des 366 millions d'euros pour le montant total des amendes (incluant les intérêts).

Des actifs financiers d'un même montant sont nantis (voir Note 22, « Autres actifs financiers »).

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

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

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

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

Les pilotes ont également déposé une nouvelle plainte au sujet de la mise en place par KLM de ce transfert. L'audience s'est tenue le 15 novembre 2023. Le tribunal a rendu une décision le 11 janvier 2024, dans laquelle toutes les demandes ont été rejetées, à l'exception du respect de l'ancienneté accumulée au sein de Martinair en cas de licenciement (ce qui est conforme à la législation en vigueur). La majorité (232 personnes) des

Vrachtliegers ont interjeté appel contre la décision. L'audience se tiendra le 21 avril 2026.

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

30.1.6 Autres provisions

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

30.2 Passifs éventuels

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

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

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

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

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

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

Pour Air France, KLM et Martinair, certaines actions civiles sont toujours en cours aux Pays-Bas et en Norvège. Les sociétés du Groupe et les autres compagnies aériennes concernées continuent à s'opposer vigoureusement à ces procédures civiles.

30.2.2 Autres litiges

Vol AF447 Rio-Paris

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

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

Le ministère public et la plupart des parties civiles (dont des associations et syndicats pilotes) ont fait appel de cette décision. La Cour d'appel de Paris s'est prononcée le 12 mai 2021 en

renvoyant Airbus et Air France devant le tribunal correctionnel. Le procès pénal a eu lieu du 10 octobre au 8 décembre 2022 devant le tribunal correctionnel de Paris. Après un réquisitoire de relaxe du Ministère public, le tribunal a rendu un jugement de relaxe le 17 avril 2023 fondée sur l'absence de lien de causalité entre les fautes retenues et l'accident. Le 27 avril 2023, le Parquet général a fait appel de la relaxe du constructeur Airbus et de la compagnie Air France.

Au terme de la procédure d'appel qui s'est déroulée devant la Cour d'appel de Paris du 29 septembre au 27 novembre 2025, les avocats généraux ont requis l'infirmité du jugement de première instance et la condamnation d'Air France et d'Airbus pour homicide involontaire en raison de la caractérisation de fautes pénales ayant de manière indirecte mais certaine contribué à l'accident. Les deux sociétés encourent chacune une peine maximale de 225 000 euros d'amende.

Air France et Airbus ont développé des plaidoiries aux fins de relaxe. L'arrêt de la Cour d'Appel de Paris sera rendu le 21 mai 2026.

Litiges sur les aides d'État

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Hormis les points indiqués aux paragraphes 30.1 et 30.2, la Société n'a pas connaissance de litige, de procédure gouvernementale, judiciaire ou d'arbitrage (y compris toute procédure dont l'émetteur a connaissance, qui est en suspens ou dont il est menacé) qui pourrait avoir ou a eu récemment des effets significatifs sur la situation financière, le résultat, le patrimoine ou la rentabilité de l'entreprise, pour une période couvrant au moins les douze derniers mois.

NOTE 31 PASSIFS FINANCIERS



PRINCIPES COMPTABLES

Emprunts obligataires convertibles

Les emprunts obligataires convertibles sont considérés comme des instruments financiers composés de deux éléments : une composante obligataire enregistrée en dette et une composante action enregistrée en capitaux propres. La composante obligataire est égale à la valeur actualisée de la totalité des coupons dus au titre de l'obligation au taux d'une obligation simple qui aurait été émise au même moment que l'obligation convertible. La valeur de la composante action enregistrée en capitaux propres est calculée par différence avec le montant nominal de l'emprunt obligataire à l'émission.

La différence entre les frais financiers comptabilisés et les montants effectivement décaissés est ajoutée à chaque clôture au montant de la composante dette de sorte qu'à l'échéance, le montant à rembourser en cas de non-conversion corresponde au prix de remboursement.

Passifs financiers

Les emprunts et dettes financières sont comptabilisés initialement à la juste valeur. Ils sont ensuite comptabilisés :

- à leur valeur nette comptable pour les emprunts obligataires ;
- selon la méthode du coût amorti calculé sur la base du taux d'intérêt effectif pour les autres emprunts. En application de ce principe, les primes de remboursement ou d'émissions éventuelles, ainsi que les frais d'émission sont portés dans la rubrique du bilan correspondant à ces emprunts et amortis en résultat financier sur la durée de vie des emprunts selon la méthode du taux d'intérêt effectif.

Au 31 décembre		2025			2024		
(en millions d'euros)	Notes	Non courant	Courant	Total	Non courant	Courant	Total
Emprunt subordonné à durée indéterminée en yens	31.1.1	109	–	109	123	–	123
Emprunt subordonné à durée indéterminée en francs suisses	31.1.2	402	–	402	398	–	398
Obligations liées au développement durable	31.2.2	500	500	1 000	1 000	–	1 000
Autres emprunts obligataires	31.2.3	1 150	406	1 556	1 078	515	1 593
Dettes de location avec option d'achat avantageuse		3 759	585	4 344	3 527	642	4 169
Autres emprunts	31.3	1 344	198	1 542	1 127	421	1 548
Intérêts courus non échus		1	114	115	1	114	115
TOTAL – PASSIFS FINANCIERS		7 265	1 803	9 068	7 254	1 692	8 946
Dont passifs financiers garantis par des actifs nantis ou hypothéqués				5 618			5 547

Afin de financer leurs investissements dans des avions de nouvelle génération, Air France et KLM ont également conclu des contrats de financement assortis de clauses spécifiques liées au respect de critères environnementaux. Le montant de ces financements s'établit au 31 décembre 2025 à :

- 573 millions d'euros, comptabilisés sur la ligne « Autres emprunts » ;
- 1326 millions d'euros, comptabilisés sur la ligne « Dettes de location avec option d'achat avantageuse ».

VARIATION DU PASSIF FINANCIER

(en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2024	Émission de nouveaux emprunts	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres ⁽¹⁾	31 décembre 2025
Emprunts à durée indéterminée en yens et francs suisses	31.1.1 & 31.1.2	521	–	–	(10)	–	511
Obligations liées au développement durable	31.2.2	1 000	–	–	–	–	1 000
Autres emprunts obligataires	31.2.3	1 593	500	(515)	(22)	–	1 556
Dettes de location avec option d'achat avantageuse		4 169	951	(667)	(128)	19	4 344
Autres emprunts	31.3	1 548	220	(438)	(6)	217	1 541
Intérêts courus non échus		115	–	–	–	1	116
TOTAL		8 946	1 671	(1 620)	(166)	237	9 068

⁽¹⁾ La colonne « Autres » comprend notamment 212 millions d'euros correspondant au refinancement en pleine propriété d'avions loués sans mouvement de trésorerie.

(en millions d'euros)	Notes	31 décembre 2023	Émission de nouveaux emprunts	Remboursement des emprunts	Variation de la conversion	Autres	31 décembre 2024
Emprunts à durée indéterminée en yens et francs suisses	31.1.1 & 31.1.2	533	–	–	(12)	–	521
OCEANE (emprunts obligataires convertibles)	31.2.1	498	–	(500)	–	2	–
Obligations liées au développement durable	31.2.2	1 000	–	–	–	–	1 000
Autres emprunts obligataires	31.2.3	1 681	650	(753)	15	–	1 593
Dettes de location avec option d'achat avantageuse		3 893	660	(441)	10	47	4 169
Autres emprunts	31.3	1 478	299	(236)	2	5	1 548
Intérêts courus non échus		119	–	–	–	(4)	115
TOTAL		9 202	1 609	(1 930)	15	50	8 946

31.1 Emprunts subordonnés à durée indéterminée

31.1.1 Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en yens chez KLM

En 1999, le groupe KLM a émis un emprunt subordonné à durée indéterminée en yen pour un montant initial de 30 milliards de yens.

Depuis le 28 août 2019, celui-ci s'élève à 20 milliards de yens, soit 109 millions d'euros au 31 décembre 2025, suite au remboursement partiel par anticipation d'un montant de 10 milliards de yens. Depuis cette date, le taux d'intérêt résiduel a été ramené à un taux fixe de 4 % per annum applicable au montant de notionnel emprunté résiduel.

Tous les cinq ans, à la date anniversaire du premier paiement d'intérêt à savoir le 28 août 1999, le groupe KLM peut, à sa main, rembourser par anticipation la valeur nominale résiduelle de l'emprunt. La prochaine date optionnelle de remboursement au Pair est ainsi le 28 août 2029. Une indemnité sera due si l'emprunt est remboursé dans une autre devise que le yen.

Cet emprunt est subordonné à toutes les dettes existantes ou à venir de KLM.

31.1.2 Emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en Francs suisses chez KLM

L'emprunt subordonné à durée indéterminée libellé en francs suisses a été émis par le groupe KLM en deux tranches, respectivement en 1985 et 1986 pour un montant total, à l'origine de 500 millions de francs suisses.

Le groupe KLM a procédé à un rachat partiel au fil de l'eau. Par conséquent, le montant résiduel de l'emprunt subordonné s'élève à 375 millions de francs suisses, soit 402 millions d'euros au 31 décembre 2025.

Concernant la tranche émise en 1985, le groupe KLM bénéficie d'un droit de remboursement par anticipation et au pair du capital restant tous les 10 ans à compter de la date du premier paiement d'intérêts. La prochaine date optionnelle de remboursement au pair est ainsi le 12 février 2035. La date de réinitialisation du coupon est entièrement alignée sur la fréquence mentionnée ci-dessus. Si le droit de remboursement anticipé n'est pas exercé, la date de réinitialisation du coupon est fixée au 12 février 2035. Le coupon au 31 décembre 2025 s'élevait à 1 % par an.

Concernant la tranche émise en 1986, le groupe KLM bénéficie d'un droit de remboursement par anticipation et au pair du capital restant tous les cinq ans à compter de la date du premier paiement d'intérêts. La prochaine date optionnelle de remboursement au pair est ainsi le 15 mai 2026 sur un prix fixé en 2001 de 101,75 % de sa valeur faciale. Par la suite, 0,25 % sont déduits de ce prix à chaque cinquième anniversaire. De ce fait, à partir du 15 mai 2036, le montant du remboursement par anticipation sera fixé à 100 % du pair résiduel. L'emprunt est soumis au versement d'un coupon de 5,75 % sur le montant nominal par an.

Cet emprunt est « pari passu » avec celui libellé en yens et est subordonné à toutes les dettes existantes ou à venir du groupe KLM.

31.2 Emprunts obligataires

31.2.1 OCEANE

Le 20 mars 2019, Air France-KLM a émis 27 901 785 obligations convertibles et/ou échangeables en actions Air France-KLM nouvelles ou existantes (OCEANE) à échéance 25 mars 2026 pour un montant nominal de 500 millions d'euros. Ces obligations ont une valeur unitaire de 17,92 euros avec coupon annuel de 0,125 %. La période de conversion s'étend du 4 mai 2019 au septième jour ouvré précédant la date de remboursement normale ou anticipée.

Un remboursement au pair, majoré des intérêts courus, a été effectué au 25 mars 2024 sur demande des porteurs. Air France-KLM pouvait imposer le remboursement en numéraire de ces titres par exercice d'un call à partir du 15 avril 2022 si le cours de l'action excède 130 % du nominal, soit 23,29 euros incitant les porteurs d'OCEANE à leur conversion en actions Air France-KLM.

À la date d'émission de cet emprunt obligataire, Air France-KLM a inscrit en dette un montant de 446 millions d'euros correspondant à la valeur actuelle des flux futurs de paiements d'intérêts et de nominal au taux pratiqué sur le marché pour une obligation semblable sans option de conversion. La valeur de l'option, valorisée par déduction entre la valeur totale de l'émission (i.e. 500 millions d'euros) et la valeur inscrite en dette, a quant à elle été comptabilisée en capitaux propres.

Suite à l'augmentation de capital du groupe Air France-KLM réalisée le 16 juin 2022, afin que les droits des porteurs d'OCEANE soient maintenus conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables et aux modalités des OCEANE, le ratio de conversion/d'échange avait été ajusté à compter du 16 juin 2022 passant d'une parité de 1 action Air France-KLM par OCEANE à une parité de 1,783 action Air France-KLM par OCEANE.

Suite au regroupement des actions du groupe Air France-KLM et la constatation concomitante de la réduction de capital réalisé le 31 août 2023, afin que les droits des porteurs d'OCEANE soient maintenus conformément aux dispositions légales et réglementaires applicables et aux modalités des OCEANE, le ratio de conversion/d'échange a été ajusté à compter du 31 août 2023 passant d'une parité de 1 action Air France-KLM par OCEANE à une parité de 0,178 action Air France-KLM par OCEANE.

Ces opérations n'ont toutefois pas eu d'impact sur la valeur inscrite en passif financier.

Le 25 mars 2024, Air France-KLM a remboursé à la demande des porteurs d'obligations, 452 millions d'euros sur les 500 millions d'euros d'obligations convertibles en actions nouvelles et/ou échangeables en actions existantes dont l'échéance était le 25 mars 2026.

Ce montant correspond à 25 246 843 obligations. Cette option de remboursement anticipé au 25 mars 2024 faisait partie des termes et conditions relatifs à ces obligations.

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

À l'issue de ces deux opérations, il n'y a plus d'obligation OCEANE en circulation au 31 décembre 2024.

31.2.2 Obligations liées au développement durable

Le 9 janvier 2023, Air France-KLM a placé une émission d'obligations liées au développement durable, pour un montant nominal de 1 milliard d'euros. Ce financement est lié à l'objectif du Groupe de réduire, à fin 2025, jusqu'à 10 % par rapport à 2019, ses émissions de gaz à effet de serre relatives au kérosène par revenu/tonne/kilomètre (TKT).

- 500 millions d'euros avec une maturité au 31 mai 2026 et un coupon de 7,250 % ; et
- 500 millions d'euros avec une maturité au 31 mai 2028 et un coupon de 8,125 %. Cette seconde tranche est comptabilisée dans les passifs financiers non courants au bilan au 31 décembre 2025.

Air France-KLM et ses compagnies aériennes ont rencontré certains obstacles dans la progression de leur intensité en GES, notamment des retards dans le plan de renouvellement de la flotte en raison de contraintes dans la chaîne d'approvisionnement ; des problèmes de moteur sur une partie

de sa flotte d'avions de nouvelle génération (tels que plusieurs Airbus A220) qui n'ont pas permis au groupe de les exploiter à leur capacité maximale ; une consommation de carburant plus élevée en raison de l'allongement de la durée des vols sur certaines liaisons, causé par différentes circonstances géopolitiques.

Air France-KLM n'a pas atteint l'objectif de performance en matière de développement durable consistant à réduire l'intensité de ses émissions de GES de 10 % par rapport à 2019 d'ici 2025, tel que défini dans les conditions définitives des obligations liées au développement durable émises en janvier 2023.

Il en résulte les conséquences suivantes :

- Pour les obligations arrivant à échéance le 31 mai 2026 : paiement d'une prime de remboursement de 750 € par obligation le 31 mai 2026 ;
- Pour les obligations arrivant à échéance le 31 mai 2028 : augmentation de 0,375 % des coupons pour un total de 8,500% à payer le 31 mai 2027 et le 31 mai 2028.

31.2.3 Autres emprunts obligataires

Obligataire	Date d'émission	Montant émis (en millions)	Montant émis en euros (en millions)	Montant restant à rembourser en euros (en millions)	Date de maturité	Coupon
Obligataire \$ émise en 2016 ⁽¹⁾	15 déc. 2016	\$ 145	€ 137	€ 124	15 déc. 2026	4,35 %
Obligataire € émise en 2020	16 jan. 2020	€ 750	€ 750	€ 0	16 jan. 2025	1,875 %
Obligataire € émise en 2021	1 juil. 2021	€ 500	€ 500	€ 282	1 juil. 2026	3,875 %
Obligataire € émise en 2024	23 mai 2024	€ 650	€ 650	€ 650	23 mai 2029	4,625 %
Obligataire € émise en 2025	04 sept. 2025	€ 500	€ 500	€ 500	04 sept. 2030	3,750 %
Total				€ 1 556		

⁽¹⁾ Émission auprès d'investisseurs institutionnels asiatiques par voie de placement privé non coté.

Émission d'obligations pour un montant total de 650 millions d'euros et rachat de deux souches obligataires existantes

Émission d'obligations pour 650 millions d'euros

Le 23 mai 2024, Air France-KLM a réalisé l'émission d'obligation d'un montant nominal de 650 millions d'euros avec une maturité de cinq ans portant intérêt au taux de 4,625% par an dans le cadre de son programme Euro Medium Term Notes. Le produit de l'émission a été utilisé pour finaliser l'opération de rachat d'obligation lancée le 13 mai 2024, tel que décrit dans le paragraphe ci-dessous :

Rachat de deux souches obligataires

Le 24 mai 2024, Air France-KLM a finalisé le rachat en numéraire portant sur deux souches obligataires existantes et lancée le 13 mai 2024 :

- les obligations d'un montant nominal total de 750 millions d'euros et venant à échéance le 16 janvier 2025 et portant intérêt à un taux de 1,875 % ;
- les obligations d'un montant nominal total de 500 millions d'euros et venant à échéance le 1^{er} juillet 2026 et portant intérêt à un taux de 3,875 %.

Sur ces deux tranches, des obligations existantes pour un montant nominal total de 452,7 millions d'euros, représentant 36,2 % des obligations existantes en circulation, ont été apportées à l'offre de rachat et 452,7 millions d'euros ont été acceptés pour rachat, dont 234,8 millions d'euros d'obligations 2025 et 217,9 millions d'euros d'obligations 2026.

Par conséquent, le montant nominal total de ces obligations existantes restant en circulation après la réalisation de l'offre de rachat sera de 797,3 millions d'euros, dont 515,2 millions d'euros d'obligations 2025 et 282,1 millions d'euros d'obligations 2026.

Émission d'obligations pour 500 millions d'euros

Le 28 août 2025, Air France-KLM a placé avec succès, dans le cadre de son programme EMTN (Euro Medium Term Notes), 500 millions d'euros d'obligations seniors non garanties (senior unsecured), dont la maturité est de 5 ans et offrant un coupon fixe annuel de 3,75 % (yield de 3,866 %). Le produit de l'émission sera affecté aux besoins de financement généraux du groupe.

Remboursement de l'emprunt obligataire d'un montant de 750 millions d'euros émis en 2020

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

31.3 Autres emprunts

Les autres emprunts sont constitués des éléments suivants :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2025	2024
VCRP et emprunts hypothécaires	1 273	1 336
Autres emprunts	269	212
TOTAL	1 542	1 548

Les ventes avec clause de réserve de propriété (VCRP) et emprunts hypothécaires sont des dettes sécurisées par des avions. L'hypothèque est enregistrée auprès de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) afin de permettre aux tiers d'en avoir connaissance. L'hypothèque confère à son bénéficiaire une garantie lui permettant de faire saisir et vendre aux enchères l'actif hypothéqué et d'en percevoir le produit à due concurrence de sa créance, le solde revenant aux autres créanciers.

Par ailleurs, afin de financer leurs investissements dans des avions de nouvelle génération, Air France et KLM ont conclu des emprunts assortis de clauses spécifiques liées au respect de critères environnementaux, notamment l'incorporation de SAF et la part d'avions de nouvelle génération dans la flotte. Le montant de ces financements s'établit au 31 décembre 2025 à 573 millions d'euros. Il n'y a pas d'éléments dans les contrats de financement avions qui puissent amener le groupe à être en défaut au 31 décembre 2025.

31.4 Analyse par échéance

Les échéances des passifs financiers se décomposent comme suit :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2025	2024
Échéances en		
N+1	2 113	2 065
N+2	959	1 848
N+3	1 364	823
N+4	1 626	1 132
N+5	1 266	1 481
Au delà de 5 ans	3 176	3 188
TOTAL	10 504	10 537
Dont :		
• Principal	9 068	8 946
• Intérêts	1 436	1 591

Au 31 décembre 2025, les flux d'intérêts financiers attendus s'élèvent à 310 millions d'euros pour l'exercice 2025, 704 millions d'euros pour les exercices 2026 à 2029, et 422 millions d'euros au-delà.

Au 31 décembre 2025, les emprunts subordonnés à durée indéterminée de KLM sont inclus dans la ligne « Au-delà de 5 ans ».

Les emprunts obligataires émis en 2016, 2020, 2021, 2024 et 2025 seront remboursés à leur date de maturité contractuelle (voir Note 31.2 « Emprunts obligataires »).

31.5 Analyse par devise

La répartition des passifs financiers par devise après prise en compte des instruments financiers dérivés, s'analyse comme suit :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2025	2024
Euro	7 267	7 003
Dollar US	579	652
Franc Suisse	414	409
Yen	808	882
TOTAL	9 068	8 946

31.6 Lignes de crédit

Le 18 avril 2023, Air France-KLM, Air France et KLM ont signé deux lignes de crédit renouvelables liées au développement durable avec un regroupement d'institutions financières internationales, pour un montant total de 2,2 milliards d'euros.

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

Air France-KLM et Air France

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

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

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

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

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

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

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

marge de financement (à la hausse ou à la baisse) conditionné à la réalisation indépendante de ces indicateurs spécifiques.

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

KLM

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

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

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

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

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

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

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

Le montant total disponible des lignes de crédit pour le Groupe Air France-KLM au 31 décembre 2025 s'élève à 2,5 milliards d'euros.

31.7 Valeurs de marché des passifs financiers

Les valeurs de marché ont été estimées, pour la majorité des passifs financiers du Groupe selon différentes méthodes d'évaluation qui sont par nature théoriques :

- sur la base des cours de marché arrêtés aux 31 décembre 2025 et 2024 ;
- par actualisation des flux futurs aux taux d'intérêts du marché pour des instruments de caractéristiques similaires.

Toutefois, les montants estimés aux 31 décembre 2025 et 2024 ne sont pas représentatifs des gains ou pertes qui seraient enregistrés à l'échéance.

L'application de méthodes et hypothèses différentes pourrait avoir, en conséquence, un effet significatif sur les valeurs de marché estimées.

Le tableau ci-dessous présente la valeur de marché estimée des passifs financiers et leur valeur nette comptable :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2025		2024	
	Valeur nette comptable	Valeur de marché estimée	Valeur nette comptable	Valeur de marché estimée
Titres à durée indéterminée	511	451	521	451
Obligations liées au développement durable	1 000	1 063	1 000	1 090
Autres emprunts obligataires	1 556	1 574	1 593	1 602
Dettes de location avec option d'achat avantageuse	4 344	5 215	4 169	5 106
Autres emprunts	1 542	1 538	1 378	1 371
Autres passifs financiers	115	115	285	285
TOTAL - PASSIFS FINANCIERS	9 068	9 956	8 946	9 905

NOTE 32 DETTE NETTE

Au 31 décembre (en millions d'euros)	Notes	2025	2024
Passifs financiers courants et non courants	31	9 068	8 946
Dettes de loyers courantes et non courantes	19	6 445	5 696
Intérêts courus non échus	31 & 19	(142)	(138)
Dépôts relatifs aux passifs financiers	22	(85)	(97)
Dépôts relatifs aux dettes de loyers	22	(80)	(98)
Impact des dérivés devise/dettes		44	(45)
Passifs financiers (I)		15 250	14 264
Trésorerie et équivalent trésorerie	26	4 714	4 829
Valeurs mobilières de placement à plus de 3 mois	22	988	1 046
Obligations	22	1 156	1 057
Liquidités nettes (II)		6 858	6 932
DETTE NETTE (I-II)		8 392	7 332

Au 31 décembre 2025, les liquidités nettes comprennent 426 millions d'euros (contre 428 millions d'euros au 31 décembre 2024) nantis ou bloqués (voir Notes 22 « Autres actifs financiers » et 26 « Trésorerie, équivalents de trésorerie et concours bancaires »).

Par ailleurs, le Groupe s'est engagé à maintenir un niveau de trésorerie dans certaines filiales opérationnelles. Au 31 décembre 2025, cela représente un montant total de 700 millions d'euros (contre 725 millions d'euros au 31 décembre 2024).

Au 31 décembre (en millions d'euros)	Notes	2025	2024
Dettes nettes à l'ouverture		7 332	5 041
Flux de trésorerie libre d'exploitation	5.2	(1 997)	(446)
Intérêts payés	Tableau des flux de trésorerie	670	664
Intérêts reçus	Tableau des flux de trésorerie	(170)	(285)
Dividendes reçus	Tableau des flux de trésorerie	(9)	–
Coupons payés sur titres subordonnés et sur obligations subordonnées à durée indéterminée convertibles en actions nouvelles et / ou échangeables contre des actions existantes	28.3 & 28.6	241	231
Acquisition de titres SAS (société mise en équivalence)	3.1	–	88
Autres achats de titres		–	5
Produits de cession de titres non consolidés de titres de sociétés non contrôlées		(24)	(32)
Refinancement en pleine propriété d'avions loués sans mouvement de trésorerie	31	212	–
Emission d'obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée	28.3 & 28.6	(494)	–
Remboursement d'obligations subordonnées de dernier rang à durée indéterminée	28.3 & 28.6	802	–
Participation dans Westjet (valeur des actions – entité non consolidée)	3.1	38	–
Nouveaux/modifications contrats de location	19	2 320	1 925
Effet du change latent sur la dette de loyer avion enregistrée en résultat global		(410)	156
Effet des dérivés sur la dette nette		88	(45)
Variation de la conversion en résultat		(239)	10
Autres variations non monétaires de la dette nette		32	20
DETTE NETTE À LA CLÔTURE		8 392	7 332

NOTE 33 PROGRAMME DE FIDÉLISATION



PRINCIPES COMPTABLES

Les compagnies du Groupe opèrent un programme commun de fidélisation client « Flying Blue » permettant aux adhérents d'acquérir des Miles lors de leurs voyages réalisés auprès d'Air France, KLM, des partenaires aériens ou lors de leurs achats de prestations auprès des partenaires non aériens (sociétés de carte de crédit, chaînes hôtelières et loueurs de voitures). Ces Miles peuvent être échangés par les adhérents contre des voyages gratuits auprès d'Air France, KLM et leurs partenaires aériens ou d'autres services gratuits auprès de leurs partenaires non aériens.

Les Miles sont considérés comme un élément distinct d'une vente de billet à éléments multiples et une partie du prix de la vente initiale du billet d'avion est allouée à ces Miles et différée jusqu'à ce que l'obligation du Groupe relative à ces Miles soit remplie.

Le montant différé en dette au fur et à mesure de l'acquisition des Miles par les adhérents, est estimé :

- en fonction de la juste valeur des Miles, définie comme le montant auquel les avantages pourraient être vendus séparément;
- après prise en compte d'un taux de rédemption, correspondant à la probabilité d'utilisation des Miles par les adhérents, déterminée suivant une méthode statistique.

Dans le cadre des refacturations de Miles entre les partenaires du programme, la marge réalisée sur les ventes de Miles aux autres partenaires du programme est rapportée immédiatement au résultat.

Il existe deux programmes de fidélisation chez Air France-KLM : Flying Blue et BlueBiz. Au titre de ces deux programmes, le montant comptabilisé en dette est présenté ci-dessous :

(en millions d'euros)	2025	2024
Flying Blue	855	831
BlueBiz	66	75
TOTAL	921	906

Au 31 décembre 2025, le montant correspondant aux points de fidélisation (Miles) du programme Flying Blue prévus d'être utilisés est de 855 millions d'euros, après prise en compte d'un taux de rédemption.

Le passif a ainsi évolué comme suit :

Flying Blue – Produits différés (en millions d'euros)	2025	2024
Au 1^{er} janvier	831	802
Accumulation « Revenu différé »	531	486
Rédemption « Reconnaissance du revenu »	(507)	(457)
Au 31 décembre	855	831

NOTE 34 AUTRES PASSIFS

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2025			2024		
	Courant	Non courant	Total	Courant	Non courant	Total
Dettes fiscales (y compris impôt société)	465	181	646	469	413	882
Taxes aériennes	1 011	–	1 011	879	–	879
Dettes sociales	1 500	55	1 555	1 409	328	1 737
Passifs sur immobilisations	40	–	40	47	9	56
Produits constatés d'avance	1 192	215	1 407	982	29	1 011
Avances et acomptes reçus	573	–	573	576	–	576
Dettes diverses	266	94	360	306	125	431
TOTAL	5 047	545	5 592	4 668	904	5 572

Les produits constatés d'avance sont principalement liés aux contrats de l'activité Maintenance (voir note 39.5 « Carnet de commandes »).

La variation des autres passifs au 31 décembre 2025 s'établit comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2024	Variation de besoin en fond de roulement (¹⁾)	Flux d'investissement	Écart de conversion	Autre	Au 31 décembre 2025
Dettes fiscales (y compris impôt société)	882	(196)	–	–	(40)	646
Taxes aériennes	879	132	–	–	–	1 011
Dettes sociales	1 737	(188)	–	–	6	1 555
Passifs sur immobilisations	56	–	(7)	–	(9)	40
Produits constatés d'avance	1 011	335	–	(1)	62	1 407
Avances et acomptes reçus	576	89	–	(27)	(65)	573
Dettes diverses	431	(9)	–	(22)	(40)	360
TOTAL	5 572	163	(7)	(50)	(86)	5 592

¹⁾ Voir note 37.2 "Détail de la variation de la ressource en fonds de roulement"

La variation des autres passifs au 31 décembre 2024 s'établit comme suit :

(en millions d'euros)	Au 31 décembre 2023	Variation de besoin en fond de roulement (¹⁾)	Flux d'investissement	Écart de conversion	Autre	Au 31 décembre 2024
Dettes fiscales (y compris impôt société)	1 049	(158)	–	–	(9)	882
Taxes aériennes	908	(28)	–	–	(1)	879
Dettes sociales	2 588	(844)	–	–	(7)	1 737
Passifs sur immobilisations	63	–	(15)	1	7	56
Produits constatés d'avance	951	63	–	–	(3)	1 011
Avances et acomptes reçus	464	102	–	11	(1)	576
Dettes diverses	355	82	–	10	(16)	431
TOTAL	6 378	(783)	(15)	22	(30)	5 572

¹⁾ Voir note 37.2 "Détail de la variation de la ressource en fonds de roulement"

NOTE 35 INFORMATIONS RELATIVES À LA GESTION DES RISQUES FINANCIERS



PRINCIPES COMPTABLES

Instruments dérivés

Le Groupe utilise divers instruments dérivés dans le but de couvrir ses expositions aux risques actions, de change, de taux d'intérêt ou de variation des prix d'achat de carburant et crédit carbone.

Des contrats de change à terme et des options sont utilisés pour couvrir l'exposition au risque de change.

Le Groupe utilise également des swaps de taux pour gérer son exposition au risque de taux. La majorité des swaps négociés permet de convertir des dettes à taux variable en dettes à taux fixe.

L'exposition au risque carburant est couverte par des swaps ou des options sur jet fuel, gasoil ou Brent.

Enfin, le risque de crédit carbone est couvert par des achats à terme.

La majeure partie de ces instruments dérivés est qualifiée comptablement d'instruments de couverture si le dérivé est éligible en tant qu'instrument de couverture et si les relations de couverture sont documentées conformément aux principes de la norme IFRS 9 « Instruments financiers ».

Ces instruments dérivés sont enregistrés au bilan à leur juste valeur ajustée de la valeur marché du risque de crédit du Groupe (DVA) et du risque de crédit de sa contrepartie (CVA). Le mode de comptabilisation des variations de juste valeur dépend de la classification des instruments dérivés.

Trois classifications différentes existent :

- Couverture de juste valeur

Les variations de juste valeur du dérivé sont constatées en résultat et viennent compenser, à hauteur de la part efficace, les variations de la juste valeur du sous-jacent (actif, passif ou engagement ferme), également comptabilisées en résultat.

- Couverture de flux futurs

Les variations de juste valeur du dérivé sont constatées en autres éléments du résultat global pour la partie efficace et sont reclassées en résultat lorsque l'élément couvert affecte ce dernier. La partie inefficace est enregistrée directement en résultat financier tant que l'instrument n'est pas débouclé. Lors du débouclage, l'inefficacité résiduelle est recyclée sur l'élément couvert.

- Dérivés de transaction

Les variations de juste valeur du dérivé sont comptabilisées en résultat financier.

Pour les options, seule la valeur intrinsèque est désignée comme instrument de couverture, la valeur temps étant exclue et considérée comme un coût de couverture. La variation de la juste valeur de la valeur temps de l'option est comptabilisée dans les autres éléments du résultat global dans la mesure où elle se rattache à l'élément couvert. Elle est ensuite recyclée et affecte l'élément couvert lorsque celui-ci se réalise (si l'élément couvert est lié à une transaction) ou amortie sur la durée de la couverture (si l'élément couvert est lié à un intervalle de temps).

L'écart de valeur temps entre les options structurées non alignées et les options « vanilles » (i.e. alignées) correspondantes est comptabilisé en compte de résultat.

Pour les achats à terme, seule la composante spot est désignée comme instrument de couverture, la composante report/déport étant considérée comme un coût de couverture et comptabilisée de manière similaire à la valeur temps des options.

Le basis spread des swaps de devise est également exclu de l'instrument de couverture et est considéré comme un coût de couverture.

Actifs financiers dérivés non courants

Le Groupe estime que l'évolution du risque de crédit des actifs financiers dérivés non courants depuis leur comptabilisation initiale est limitée en raison des critères en vigueur pour leur sélection (e.g. type d'instrument, notation des contreparties, échéance). La dépréciation comptabilisée par le Groupe correspond au montant des pertes de crédit attendues sur les 12 mois suivant la clôture.

Les achats et ventes d'actifs financiers sont comptabilisés à la date de la transaction.

La politique de gestion des risques de marché du groupe Air France-KLM a pour objectif de réduire son exposition à ces risques. Elle est pilotée et coordonnée par le Risk Management Committee (RMC) composé du Directeur général adjoint en charge des Finances d'Air France-KLM, du Directeur général adjoint Économie et Finances d'Air France, du Directeur général délégué Finances de KLM et du Directeur financier adjoint en charge des opérations financières d'Air France-KLM.

Le RMC décide des instruments dérivés à mettre en place : ratios de couverture à atteindre, délais de mise en œuvre et type d'instruments de couverture à privilégier.

Afin de mettre en œuvre la stratégie la plus adaptée à chaque circonstance, tout type d'instrument qualifiable en tant que couverture au regard des normes IFRS peut être utilisé. De façon générale, aucun trading ou spéculation ne sont autorisés. Toute dérogation à ce principe doit être validée par le Risk Management Committee.

Au 31 décembre 2025, la juste valeur des actifs et passifs financiers dérivés du Groupe et leurs échéances attendues se décomposent comme suit :

(en millions d'euros)	Notes		Total	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	> N+5
Instruments dérivés – Carburant	35.1	Actif	5	5	–	–	–	–	–
		Passif	(169)	(149)	(20)	–	–	–	–
Instruments dérivés – Taux	35.2	Actif	46	4	3	–	2	8	29
		Passif	(14)	(1)	(2)	–	–	–	(11)
Instruments dérivés change – Dette	35.3	Actif	12	5	4	3	–	–	–
		Passif	(55)	(21)	(13)	(8)	–	–	(13)
Instruments dérivés change – Operating	35.3	Actif	24	17	7	–	–	–	–
		Passif	(88)	(63)	(25)	–	–	–	–
Instruments dérivés change – Achat d'avion	35.3	Actif	8	1	5	1	1	–	–
		Passif	(128)	(21)	(41)	(16)	(22)	(28)	–
Instruments dérivés – Crédit carbone	35.4	Actif	1	1	–	–	–	–	–
		Passif	–	–	–	–	–	–	–
Instruments dérivés – Autres		Actif	55	–	–	–	–	–	55
		Passif	–	–	–	–	–	–	–
TOTAL		ACTIF	151	33	19	4	3	8	84
		PASSIF	(454)	(255)	(101)	(24)	(22)	(28)	(24)

Voir Note 36 « Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur » pour la méthode d'évaluation à la juste valeur.

Au 31 décembre 2024, la juste valeur des actifs et passifs financiers dérivés du Groupe et leurs échéances attendues se décomposaient comme suit :

(en millions d'euros)	Notes		Total	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	> N+5
Instruments dérivés de carburant	35.1	Actif	27	22	5	–	–	–	–
		Passif	(115)	(110)	(5)	–	–	–	–
Instruments dérivés – Taux	35.2	Actif	78	27	6	2	–	2	41
		Passif	(21)	–	–	(3)	–	–	(18)
Instruments dérivés change – Dette	35.3	Actif	36	19	11	5	1	–	–
		Passif	–	–	–	–	–	–	–
Instruments dérivés change – Operating	35.3	Actif	93	62	31	–	–	–	–
		Passif	(22)	(17)	(5)	–	–	–	–
Instruments dérivés change – Achat d'avion	35.3	Actif	137	100	16	12	4	3	2
		Passif	(9)	(8)	(1)	–	–	–	–
Instruments dérivés – Crédit carbone	35.4	Actif	19	19	–	–	–	–	–
		Passif	(2)	(2)	–	–	–	–	–
Instruments dérivés – Autres		Actif	53	–	–	53	–	–	–
		Passif	–	–	–	–	–	–	–
TOTAL		ACTIF	443	249	69	72	5	5	43
		PASSIF	(169)	(137)	(11)	(3)	–	–	(18)

Voir Note 36 « Méthodes de valorisation des actifs et passifs financiers à la juste valeur » pour la méthode d'évaluation à la juste valeur.

35.1 Risque lié au prix du carburant

La facture de carburant est un des premiers postes de charges des compagnies aériennes. La volatilité du prix du pétrole représente donc un risque pour l'industrie du transport aérien. En effet, une forte hausse du prix du pétrole peut avoir un effet négatif très important sur la rentabilité des compagnies particulièrement si le contexte économique ne leur permet pas d'adapter leur politique de prix. De même une forte diminution du prix du carburant est favorable à la rentabilité des compagnies aériennes. Cependant, la façon dont les compagnies répercutent dans leurs tarifs une chute brutale du prix du carburant est un facteur d'incertitude important.

Au-delà des ajustements tarifaires et des efforts permanents de réduction de la consommation de carburant, le Groupe a mis en place une politique de couverture systématique du risque de prix du carburant.

La stratégie de couverture :

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

Les engagements du Groupe sur le pétrole brut et les produits raffinés sont présentés ci-dessous, pour la valeur de l'engagement notionnel :

Au 31 décembre 2025 (en millions d'euros)	Nominal	Échéance s -1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm ⁽¹⁾
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
OPÉRATIONS D'EXPLOITATION EN COUVERTURE DE FLUX FUTURS								
Achats à terme	75	74	1	-	-	-	-	(3)
Options	4 140	3 364	776	-	-	-	-	(138)
Autres	134	124	10	-	-	-	-	(8)
Sous total	4 349	3 562	787	-	-	-	-	(149)
Créances/dettes sur couvertures carburant	-	-	-	-	-	-	-	(15)
TOTAL	4 349	3 562	787	-	-	-	-	(164)
Prix après couverture dollar/tonne (*)	-	733	-	-	-	-	-	-

⁽¹⁾ Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

^(*) Le prix après couverture des dépenses totales de carburant est égal au prix de marché auquel ont été ajoutés les coûts de mise à bord et les résultats des couvertures. Ces derniers reflètent les paiements des stratégies de couverture basées sur les courbes à terme au 31 décembre 2025.

Au 31 décembre 2024 (en millions d'euros)	Nominal	Échéance s -1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm ⁽¹⁾
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
OPÉRATIONS D'EXPLOITATION EN COUVERTURE DE FLUX FUTURS								
Achats à terme	54	54	-	-	-	-	-	1
Options	2 835	2 507	328	-	-	-	-	(71)
Autres	278	241	37	-	-	-	-	-
Sous total	3 167	2 802	365	-	-	-	-	(70)
Créances/dettes sur couvertures carburant	-	-	-	-	-	-	-	(18)
TOTAL	3 167	2 802	365	-	-	-	-	(88)
Prix après couverture dollar/tonne	-	797	-	-	-	-	-	-

⁽¹⁾ Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

Au titre de l'application de la norme IFRS 9, la couverture par composante est appliquée. Les achats de carburant du Groupe étant fortement corrélés à l'indice Jet Kerosene Cargoes CIF NWE, des composants spécifiques à ce risque carburant sont utilisés (Brent ICE, Gasoil ICE, Jet CIF NWE) pour aligner plus efficacement la comptabilité de couverture des carburants et la politique de gestion des risques du Groupe.

Dans un contexte de forte volatilité et de tension sur le marché des matières premières du fait des événements géopolitiques depuis 2022, le groupe Air France-KLM a intégré de nouveaux instruments de couverture sur les marges de craquage afin de mieux couvrir le risque lié au découplage entre les indices reflétant le prix du pétrole brut (Brent ice) et des indices reflétant le prix des produits raffinés (Gasoil ICE et Jet CIF NEW).

La politique de couverture carburant prévalant depuis le premier trimestre 2024 a été actualisée lors du comité d'audit de décembre 2025 et est entrée en vigueur au premier trimestre 2026. La stratégie de couverture, jusqu'alors sur 18 mois glissants, a été allongée pour atteindre 24 mois. Le portefeuille de couverture représentera 87 % de la consommation annuelle.

Sensibilité des couvertures carburant

À la date de clôture, une variation de +/-10 USD du prix du baril de Brent entraîne une variation de la juste valeur des dérivés qui a l'impact suivant sur le résultat avant impôt et sur les produits/charges net(te)s directement constaté(e)s en capitaux propres :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2025		2024	
	Augmentation de 10 USD par baril de Brent	Diminution de 10 USD par baril de Brent	Augmentation de 10 USD par baril de Brent	Diminution de 10 USD par baril de Brent
Produits/(Charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	460	(496)	387	(418)

35.2 Risque de taux d'intérêt

Les passifs financiers, incluant les dettes de loyers sont contractés pour partie à taux variable. Dans le but de limiter cette volatilité le groupe Air France-KLM met en place des dérivés, options et swaps pour convertir à taux fixe, une part significative de sa dette à taux variable.

Le Groupe utilise, pour la gestion du risque de taux d'intérêt de ses passifs financiers à court et à long terme, des instruments dont les encours représentés par leur notionnel sont les suivants :

Au 31 décembre 2025 (en millions d'euros)	Nominal	Poste du bilan de l'élément couvert	Échéance s -1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm ⁽¹⁾
				1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie	3 013		399	258	31	62	256	2 007	34
Swap de taux	2 025	Passifs financiers	349	208	31	62	256	1 119	39
Options	988	Passifs financiers	50	50	-	-	-	888	(5)
Opérations qualifiées de couverture de juste valeur	12		12	-	-	-	-	-	(2)
Swap de taux	12	N/A	12	-	-	-	-	-	(2)
TOTAL	3 025		411	258	31	62	256	2 007	32

⁽¹⁾ Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

Au 31 décembre 2024 (en millions d'euros)	Nominal	Poste du bilan de l'élément couvert	Échéance s -1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm ⁽¹⁾
				1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations qualifiées de couverture de flux de trésorerie	2 539		561	230	109	31	70	1 538	53
Swap de taux	2 112	Passifs financiers	561	130	59	31	70	1 261	59
Options	427	Passifs financiers	-	100	50	-	-	277	(6)
Opérations qualifiées de couverture de juste valeur	34		22	12	-	-	-	-	4
Swap de taux	34		22	12	-	-	-	-	4
TOTAL	2 573		583	242	109	31	70	1 538	57

⁽¹⁾ Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

Compte tenu des opérations de couverture, l'exposition aux risques de taux d'intérêt du Groupe, déterminée à partir des postes de la dette nette peut être présentée comme indiqué ci-dessous. Ce tableau répartit la valeur nette comptable avant et après couverture, selon qu'elle est à taux fixe ou taux variable ou sans taux :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2025		2024	
	Avant couverture	Après couverture	Avant couverture	Après couverture
Passifs financiers à taux fixe	11 732	13 450	10 744	12 136
Passifs financiers à taux variable	3 630	1 912	3 780	2 388
Passifs financiers sans taux	(112)	(112)	(260)	(260)
Total Passifs financiers	15 250	15 250	14 264	14 264
Liquidités nettes à taux fixe	2 071	2 071	2 046	2 046
Liquidités nettes à taux variable	2 828	2 828	3 715	3 715
Liquidités nettes sans taux	1 959	1 959	1 171	1 171
Total Liquidités nettes	6 858	6 858	6 932	6 932
Dette nette à taux fixe	9 662	11 379	8 698	10 090
Dette nette à taux variable	802	(915)	65	(1 327)
Dette nette sans taux	(2 072)	(2 072)	(1 431)	(1 431)
TOTAL – DETTE NETTE	8 392	8 392	7 332	7 332

Les éléments constitutifs des passifs financiers et des liquidités nettes sont détaillés en Note 32 « Dette nette ».

Au 31 décembre 2025, les liquidités sans taux sont essentiellement constituées de trésorerie comme au 31 décembre 2024.

Sensibilité aux taux d'intérêt

Le Groupe est exposé au risque de variation des taux d'intérêt. Une variation de 100 points de base des taux d'intérêt, à la hausse comme à la baisse, aurait un impact de 17 millions d'euros sur le résultat financier pour l'exercice clos au 31 décembre 2025, contre 17 millions d'euros pour l'exercice clos au 31 décembre 2024.

35.3 Risque de change

Air France-KLM réalise une grande partie de son chiffre d'affaires en euros. Cependant, le Groupe a une activité internationale qui l'expose naturellement au risque de change. L'exposition principale porte sur le dollar américain. Le Groupe est globalement acheteur de dollars américains, le montant des dépenses en dollars telles que le carburant ou les pièces détachées excédant le montant des recettes en dollars. En conséquence, toute appréciation significative du dollar américain vis-à-vis de l'euro pourrait avoir un effet négatif sur les résultats financiers du Groupe.

En revanche, le Groupe est vendeur des autres devises, le montant de ses recettes étant supérieur au montant de ses dépenses. Ces expositions sont nettement moins significatives que sur le dollar américain. Une baisse significative de ces devises contre l'euro aurait un impact négatif sur les résultats financiers du Groupe.

La gestion du risque de change du Groupe est effectuée sur la base de l'exposition nette prévue pour chaque devise. Les devises fortement corrélées au dollar américain sont agrégées à l'exposition en dollars américains.

Pour chaque devise couverte, le terme des couvertures s'échelonne sur une période de 12 à 24 mois glissants, les quatre premiers trimestres étant plus couverts que les quatre suivants.

Les avions sont pour l'essentiel payés en dollars américains. En conséquence, le Groupe est exposé à la hausse du dollar contre l'euro en matière d'investissements aéronautiques. La politique de couverture prévoit la mise en place progressive de couvertures entre la date de commande des avions et leur date de livraison.

Le risque de change sur la dette est limité. Au 31 décembre 2025, 80 % de la dette financière du Groupe après prise en compte des instruments financiers dérivés est libellée en euros, réduisant ainsi très fortement le risque de fluctuation des taux de change sur la dette. L'exposition de la dette sur les autres devises porte essentiellement sur le yen pour 9 %, le dollar américain pour 6 % et le franc suisse pour 5 % (voir Note 31.5).

Avec l'application d'IFRS 16 par le Groupe au 1^{er} janvier 2018, les locations d'avions essentiellement libellées en dollar US sont comptabilisées dans la dette du Groupe. Ces dettes ont été qualifiées de couverture des recettes futures en USD du Réseau. Pour les compagnies aériennes du Groupe ne générant pas de chiffre d'affaires en dollars américains, des actifs libellés en USD et des couvertures de change sont en place pour atténuer ce risque.

Les montants nominaux des contrats à terme de devises et des options de change sont détaillés ci-dessous en fonction de la nature des opérations de couverture :

Au 31 décembre 2025 (en millions d'euros)	Élément couvert		Échéance s -1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm ⁽¹⁾
	Nominal	Poste du bilan		1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs	2 872		1 874	998	-	-	-	-	(64)
Options de change	1 478	N/A	975	503	-	-	-	-	(22)
Achats à terme	1 149	N/A	657	492	-	-	-	-	(44)
Ventes à terme	245	N/A	242	3	-	-	-	-	2
Couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur	4 222		894	1 227	618	730	753	-	(120)
Achats à terme	3 641	Engagements hors bilan	832	927	591	538	753	-	(125)
Ventes à terme	581	Engagements hors bilan	62	300	27	192	-	-	5
Couverture des flux de trésorerie sur dettes	155		155	-	-	-	-	-	(16)
Achats à terme	31	Passifs financiers	31	-	-	-	-	-	(3)
Cross Currency Swap	124	Passifs financiers	124	-	-	-	-	-	(13)
Couverture de la juste valeur des dettes	391		137	108	83	63	-	-	(17)
Achats à terme	391	Dettes de loyers	137	108	83	63	-	-	(17)
Opérations sur dettes qualifiées en juste valeur par résultat	256		102	61	57	36	-	-	(10)
Achats à terme	256	Dettes de loyers	102	61	57	36	-	-	(10)
Opérations d'exploitation et d'investissements aéronautiques en couverture de trading	510		510	-	-	-	-	-	(1)
Achats à terme	510	N/A	510						(1)
TOTAL	8 406		3 672	2 394	758	829	753	-	(228)

⁽¹⁾ Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

Au 31 décembre 2024 (en millions d'euros)	Élément couvert		Échéance s -1 an	Échéances entre 1 et 5 ans					Mtm ⁽¹⁾
	Nominal	Poste du bilan		1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs	3 013		1 963	1 050	-	-	-	-	71
Options de change	1 656	N/A	1 043	613	-	-	-	-	31
Achats à terme	1 010	N/A	632	378	-	-	-	-	53
Ventes à terme	347	N/A	288	59	-	-	-	-	(13)
Couverture d'investissements aéronautiques en couverture de juste valeur	3 343		2 353	334	240	137	108	171	128
Achats à terme	2 904	Engagements hors bilan	1 945	303	240	137	108	171	137
Ventes à terme	439	Engagements hors bilan	408	31	-	-	-	-	(9)
Couverture des flux de trésorerie sur dettes	177		31	-	146	-	-	-	2
Achats à terme	31	Passifs financiers	31	-	-	-	-	-	-
Cross Currency Swap	146	Passifs financiers	-	-	146	-	-	-	2
Couverture de la juste valeur des dettes	453		139	133	103	78	-	-	22
Achats à terme	453	Dettes de loyers	139	133	103	78	-	-	22
Opérations sur dettes qualifiées en juste valeur par résultat	189		118	56	15	-	-	-	12
Achats à terme	189	Dettes de loyers	118	56	15	-	-	-	12
TOTAL	7 175		4 604	1 573	504	215	108	171	235

⁽¹⁾ Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

Sensibilité des couvertures de change

La contre-valeur en euros des actifs et passifs monétaires est présentée ci-dessous :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	Actifs monétaires		Passifs monétaires	
	2025	2024	2025	2024
Dollar US	1 334	1 165	5 173	5 613
Livre sterling	45	47	15	16
Yen	26	27	795	866
Franc suisse	9	12	419	414
Autres	22	15	20	21

Le montant des actifs et passifs monétaires présentés dans le tableau ci-dessus ne tient pas compte de la réévaluation des actifs et passifs documentés dans le cadre de relations de couvertures de juste valeur.

L'impact sur le « résultat avant impôt des entreprises intégrées » et sur les « produits/(charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres » de l'appréciation des devises de 10 % par rapport à l'euro est présenté ci-dessous :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	(119)	(178)	3	10	(75)	(83)
Produits/(Charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	382	676	(31)	(79)	-	(12)

L'impact sur le « résultat avant impôt des entreprises intégrées » et sur les « produits/(charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres » de l'affaiblissement des devises de 10 % par rapport à l'euro est présenté ci-dessous :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	Dollar US		Livre sterling		Yen	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Résultat avant impôt des entreprises intégrées	122	174	(3)	3	74	81
Produits/(Charges) net(te)s constaté(e)s directement en capitaux propres	(360)	(595)	25	40	-	11

35.4 Risque crédit carbone

En tant qu'opérateur de transports aériens, le groupe Air France-KLM est émetteur de dioxyde de carbone. À ce titre, il se conforme pleinement aux dispositifs réglementaires de réduction d'émissions carbone (voir Note 25). Parmi ces dispositifs figure le système d'échange de quotas d'émissions (EU-ETS) en vigueur au niveau européen depuis 2012 pour l'aviation. Les institutions européennes ont confirmé le périmètre intra-européen de l'EU-ETS renforçant ainsi le rôle à venir de CORSIA dans la définition de solutions de compensation pour les vols internationaux.

Elles ont par ailleurs programmé la fin progressive des quotas alloués à titre gratuit aux opérateurs aériens. À compter de 2026, cette nouvelle mesure obligera donc le groupe Air France-KLM à faire l'acquisition de droits à émettre (crédits) pour l'intégralité de ses vols au départ et à destination de l'Union Européenne (vols intra-européens).

Afin de réduire au maximum les conséquences du renforcement nécessaire du marché carbone européen et de l'accroissement progressif du prix des crédits, le Groupe répond notamment à travers une politique financière proactive fondée sur des contrats d'achat à terme de crédits.

A compter du 1er janvier 2025, le Groupe applique l'exemption prévue par IFRS 9 pour usage propre et ne comptabilise plus les instruments négociés depuis cette date.

Au 31 décembre 2025, le Groupe a couvert ses achats futurs de quotas de CO₂ de la manière suivante :

Au 31 décembre 2025 (en millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances					
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs	214	214	-	-	-	-	-	
Achat à terme	214	214	-	-	-	-	-	
TOTAL	214	214	-	-	-	-	-	

(1) Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

Au 31 décembre 2024 (en millions d'euros)	Nominal	Échéances - 1 an	Échéances					Mtm ⁽¹⁾
			1-2 ans	2-3 ans	3-4 ans	4-5 ans	+ 5 ans	
Opérations d'exploitation en couverture de flux futurs	240	235	5	-	-	-	-	17
Achat à terme	240	235	5	-	-	-	-	17
TOTAL	240	235	5	-	-	-	-	17

(1) Mtm = Marked-to-market : juste valeur ou valeur de marché.

35.5 Risque de contrepartie

Les transactions qui génèrent potentiellement un risque de contrepartie sont essentiellement :

- les placements financiers évalués à la juste valeur ;
- les instruments dérivés évalués à la juste valeur ;
- les comptes clients: ce risque est limité du fait du nombre important de clients composant le portefeuille et de leur dispersion géographique.

Le risque de contrepartie lié aux placements financiers et aux instruments dérivés est suivi par le Risk Management Committee qui établit des limites par contrepartie basées sur la qualité de leur situation financière.

Afin d'apprécier la situation financière de ses différentes contreparties, le Groupe s'appuie sur l'ensemble de l'information financière communiquée par celles-ci ainsi que sur toute autre information publique liée à ces contreparties et susceptible de nourrir l'analyse. Pour ce qui concerne les OPCVM, le risque est jugé non significatif grâce à une grande diversification et aux dispositions réglementaires applicables à ces supports. Le RMC suit également l'évolution de la part respective de chaque

contrepartie dans le portefeuille total de couvertures (carburant, devises, taux) et des investissements. La position des deux compagnies Air France et KLM, ainsi que la position de la société à la tête du groupe Air France-KLM sont prises en compte dans l'appréciation de l'exposition globale. Le dépassement éventuel d'une limite fait immédiatement l'objet d'une mesure de correction.

NOTE 36 MÉTHODES DE VALORISATION DES ACTIFS ET PASSIFS FINANCIERS À LA JUSTE VALEUR



PRINCIPES COMPTABLES

Hiérarchie des actifs et passifs financiers évalués à la juste valeur

Le tableau présentant les actifs et passifs financiers par catégorie de valorisation répond aux exigences d'IFRS 7 amendée « Instruments financiers : informations à fournir ». Les justes valeurs à fournir sont classées selon une hiérarchie reflétant la nature des données de marché utilisées pour réaliser les évaluations.

Cette hiérarchie prévoit trois niveaux de juste valeur :

- Niveau 1 : juste valeur calculée à partir de cours/prix cotés sur un marché actif pour des instruments identiques ;
- Niveau 2 : juste valeur calculée à partir de techniques de valorisation s'appuyant sur des données observables telles que des prix d'actifs ou de passifs similaires ou des paramètres cotés sur un marché actif ;
- Niveau 3 : juste valeur calculée à partir de techniques de valorisation reposant pour tout ou partie sur des données non observables telles que des prix sur un marché inactif ou la valorisation sur la base de multiples pour les titres non cotés.

Les actifs et passifs financiers du Groupe se répartissent comme suit sur les trois niveaux de classification :

	Notes	Niveau 1 – cours cotés et disponibilités		Niveau 2 – modèle interne avec paramètres observables		Niveau 3 – modèle interne avec paramètres non-observables		Total	
		2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Au 31 décembre (en millions d'euros)									
Instruments de capitaux propres	22	42	42	14	14	47	–	103	56
Instruments de dettes	22	1 134	1 062	976	1 007	35	34	2 145	2 103
Instruments dérivés actifs	35	–	–	151	443	–	–	151	443
Équivalents de trésorerie	26	3	–	2 726	2 985	–	–	2 729	2 985
Caisses et banques	26	1 985	1 844	–	–	–	–	1 985	1 844
TOTAL ACTIFS		3 164	2 948	3 867	4 449	82	34	7 113	7 431
Instruments dérivés passifs	35	–	–	(454)	(169)	–	–	(454)	(169)
TOTAL PASSIFS		–	–	(454)	(169)	–	–	(454)	(169)

NOTE 37 TABLEAU DES FLUX DE TRÉSORERIE CONSOLIDÉ ET FLUX DE TRÉSORERIE LIBRE D'EXPLOITATION

37.1 Autres éléments non monétaires et pertes de valeur

Les autres éléments non monétaires et pertes de valeur s'analysent comme suit :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	Notes	2025	2024
Variation des provisions sur restructuration		13	(6)
Variation des provisions pour retraite et actifs de retraite		60	93
Variation des autres provisions		(2)	(98)
Modification des plans de retraites	29.3	5	(11)
Paiements fondés sur des actions		2	3
Autres		(24)	5
TOTAL AUTRES ÉLÉMENTS NON MONÉTAIRES		54	(14)
Perte de valeur		(1)	–
TOTAL – PERTES DE VALEUR		(1)	–

37.2 Détail de la variation de la ressource en fonds de roulement

Au 31 décembre (en millions d'euros)	Notes	2025	2024
(Augmentation)/diminution monétaire des stocks	23	(52)	(111)
(Augmentation)/diminution monétaire des créances clients	24	(165)	163
Augmentation/(diminution) monétaire des dettes fournisseurs		154	148
Augmentation/(diminution) monétaire des billets émis non utilisés		153	250
Augmentation/(diminution) monétaire des miles du programme de fidélisation	33	15	7
(Augmentation)/diminution monétaire des autres actifs	25	(70)	(205)
Augmentation/(diminution) monétaire des autres passifs	34	163	(783)
Variation provision sur émissions quotas de CO ₂	30	77	37
Variation créances/dettes couverture carburant		(2)	15
VARIATION DE LA RESSOURCE EN FONDS DE ROULEMENT		273	(479)

La ligne de variation « monétaire des autres passifs » est impactée par le remboursement de charges sociales différées pendant la période Covid (493 millions d'euros en 2025 et 1 095 millions d'euros en 2024).

Les écarts entre les différents postes de bilan et les variations monétaires indiquées dans ce tableau sont principalement liés aux effets du change.

NOTE 38 COMMANDE DE MATÉRIELS AÉRONAUTIQUES

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

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2025	2024
Année N+1	2 307	2 505
Année N+2	3 181	2 398
Année N+3	3 110	3 682
Année N+4	2 933	3 087
Année N+5	1 915	2 064
Au-delà de 5 ans	1 146	661
TOTAL	14 592	14 397

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

Le nombre d'appareils en commande ferme en vue d'achat au 31 décembre 2025 a augmenté de 24 unités par rapport au 31 décembre 2024, du fait des 29 livraisons, 54 conversions d'options d'achat sur la période, ainsi qu'une annulation de commande, et s'élève à 215 appareils.

Calendrier de livraison au 31 décembre 2025

Type avion	Année de livraison						Total
	N+1	N+2	N+3	N+4	N+5	Au-delà de N+5	
FLOTTE LONG COURRIER – PASSAGE							
A350	7	11	9	15	11	3	56
B787	1	–	–	–	–	–	1
FLOTTE LONG COURRIER – CARGO							
A350F	–	1	2	–	3	–	6
FLOTTE MOYEN COURRIER							
A220	10	10	5	–	–	–	25
A320neo / A321neo	15	28	32	21	21	–	117
FLOTTE RÉGIONALE							
E195-2	–	–	–	5	5	–	10
TOTAL	33	50	48	41	40	3	215

NOTE 39 AUTRES ENGAGEMENTS

39.1 Engagements donnés

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2025	2024
Engagements de locations d'avions, non encore mis en service	271	1 253
Avals, cautions et garanties donnés	383	393
Autres engagements	342	180

39.2 Engagements donnés soumis à conditions variables et non valorisés

Participation renforcée dans SAS AB

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

Sous réserve de la satisfaction de l'ensemble des conditions requises, Air France-KLM procéderait à l'acquisition de l'ensemble des parts détenues par Castlake et Lind Invest, portant ainsi sa propre participation dans SAS à 60,5 %. L'État danois conserverait sa participation de 26,4 % ainsi que ses sièges au sein du Conseil d'administration (Voir Note 3.1 « Événements significatifs intervenus au cours de la période »).

Contrats d'approvisionnement en SAF

Dans le cadre de sa stratégie de décarbonation, le groupe Air France-KLM a conclu des contrats d'approvisionnement en SAF avec les partenaires suivants :

- Neste : le contrat porte sur 0,4 million de tonnes de SAF jusqu'en 2030 ;

- DG Fuels : le contrat porte sur 0,6 million de tonnes de SAF sur la période 2027 à 2036 ;
- SkyNRG : le contrat porte sur 1 million de tonnes de SAF sur la période 2028 à 2043 ;
- TotalEnergies: le contrat prévoit jusqu'à 1,5 million de tonnes jusqu'en 2035.

Servair

Le groupe Servair est une entreprise française de commissariat aérien (se référer à la Note 20 « Titres mis en équivalence »).

À la suite de l'acquisition de Gategroup par HNA intervenue le 22 décembre 2016, Air France Finance et Gategroup ont finalisé l'accord de cession à Gategroup de 49,99 % du capital de Servair. À l'issue de cette opération, le contrôle opérationnel de Servair a été transféré à Gategroup en application de la gouvernance prévue dans les accords entre Air France et Gategroup.

Au 31 décembre 2025, les 25% non-encore cédés à Gategroup n'ont pas fait l'objet d'une valorisation dans les engagements donnés (ou dans les engagements reçus).

39.3 Engagements reçus

Au 31 décembre

(en millions d'euros)

	2025	2024
Avals, cautions et garanties reçus	10	12

39.4 Détail des nantissements et sûretés

Le détail des nantissements et sûretés réelles du Groupe s'établit comme suit au 31 décembre 2025 :

(en millions d'euros)	Montant de l'actif nanti	Total du poste de bilan VNC	% correspondant
Immobilisations incorporelles	–	1 199	– %
Immobilisations corporelles	5 812	15 330	37,9 %
Autres actifs financiers	593	2 627	22,6 %
TOTAL	6 405	19 156	33,4 %

39.5 Carnet de commandes

Contrats à long terme de l'activité Maintenance

Au 31 décembre 2025, les produits restant à comptabiliser une fois les obligations de performance satisfaites s'établissent à 9 714 millions d'euros. Le Groupe estime qu'environ 56 % du carnet de commande sera reconnu en chiffre d'affaires dans les quatre prochaines années.

Le tableau ci-après présente la réconciliation entre le carnet de commande comptable et le carnet de commande décrit dans le Rapport de gestion :

Au 31 décembre	2025
(en millions d'euros)	
Carnet de commande de la maintenance selon la définition comptable	9 714
Contrats sans obligation client	198
Encaissements non reconnus en chiffre d'affaires ⁽¹⁾	(794)
CARNET DE COMMANDE DU RAPPORT DE GESTION⁽²⁾	9 118

⁽¹⁾ Inclus dans les produits constatés d'avance (Note 34 « Autres passifs »).

⁽²⁾ Soit 10 714 millions de dollars (voir section 1.3.3 « Activité de maintenance »).

Transport de passagers et de marchandises

Comme mentionné en Note 6.1 « Informations par secteur d'activité », le Groupe a choisi d'utiliser les exemptions prévues par IFRS 15 étant donné la durée de validité d'un an maximum des billets d'avion et des bons de transport de fret aérien.

Programme de fidélisation

L'information au titre des programmes de fidélisation est reportée en Note 33 « Programme de fidélisation ».

NOTE 40 PARTIES LIÉES

40.1 Transactions avec les principaux dirigeants

La rémunération brute comptabilisée en charges pour les membres du comité exécutif, au titre de leurs fonctions dans le groupe s'analyse de la façon suivante :

Période du 1 ^{er} janvier au 31 décembre (en millions d'euros)	2025	2024
Avantages du personnel à court terme	9,9	9,8
Avantages postérieurs à l'emploi	2,1	2,0
Paiements fondés sur des actions	1,2	2,8
TOTAL	13,2	14,6

La rémunération des Présidentes non-exécutives du Conseil d'Administration pour 2025 s'élève à 0,35 million d'euros.

Les jetons de présence accordés aux administrateurs, comptabilisés en charges et payés au 31 décembre 2025 s'élèvent à 1,39 million d'euros, contre 0,84 million d'euros au 31 décembre 2024.

40.2 Transactions avec les autres parties liées

Les montants cumulés des transactions réalisées avec les autres parties liées se décomposent comme suit :

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2025	2024
ACTIF		
Créances clients	185	206
Autres actifs courants	7	10
Autres actifs non courants	2	2
TOTAL	194	218
PASSIF ET CAPITAUX PROPRES		
Titres subordonnés à durée indéterminée	1 228	1 033
Dettes fournisseurs	210	179
Autres passifs courants	302	232
Autres passifs non courants	-	(1)
TOTAL	1 740	1 443

Au 31 décembre (en millions d'euros)	2025	2024
Chiffres d'affaires	396	323
Redevances aéronautiques	(548)	(449)
Autres frais	(12)	(10)
Services aux passagers	(313)	(310)
Autres	(269)	(225)
TOTAL	(746)	(671)

Dans le cadre de son activité, le Groupe réalise des transactions avec des organismes gouvernementaux et des entreprises publiques dont notamment le ministère de la Défense, Aéroports de Paris (ADP), l'Aéroport de Schiphol, l'État néerlandais, l'État français et la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). Air France-KLM considère que les transactions effectuées avec ces tiers ont été conclues à des conditions normales et courantes.

Les principales transactions concernent :

- Aéroports de Paris (ADP) :

- des loyers payés au titre de contrats de location de terrains et de bâtiments,
- des redevances correspondant à la gestion par ADP des flux aéroportuaires et passagers.

De plus, ADP collecte les taxes d'aéroport pour le compte de l'État français.

Pour les exercices clos le 31 décembre 2025 et 2024, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 324 millions d'euros et 358 millions d'euros ;

- Aéroport de Schiphol, Amsterdam (AAS) :

- des loyers payés au titre de contrats de location de terrains et de bâtiments,
- des redevances correspondant à la gestion par AAS des flux aéroportuaires et passagers.

De plus, AAS collecte les taxes d'aéroport pour le compte de l'État néerlandais.

Pour les exercices clos les 31 décembre 2025 et 2024, les dépenses relatives aux transactions décrites ci-dessus s'élèvent respectivement à 295 millions d'euros et 203 millions d'euros ;

- Ministère de la Défense français :

Air France-KLM a conclu des contrats avec le ministère de la Défense français concernant la maintenance d'avions de l'armée française. Le chiffre d'affaires relatif à cette activité représente 109 millions d'euros au 31 décembre 2025, contre 72 millions d'euros au 31 décembre 2024 ;

- Direction générale de l'aviation civile (DGAC) :

Cette autorité réglementaire placée sous l'autorité du ministère des Transports est garante de la sécurité et de la sûreté du trafic aérien évoluant dans le ciel et sur les aérodromes français. À ce titre, la DGAC facture à Air France-KLM des prestations de service correspondant à l'utilisation des installations pour un montant de 96 millions d'euros au 31 décembre 2025, contre 87 millions d'euros au 31 décembre 2024 ;

- CMA CGM :

Dans le cadre de l'augmentation de capital d'Air France-KLM réalisé le 16 juin 2022, la société CMA CGM est devenu nouvel actionnaire du Groupe. Le partenariat commercial entre CMA CGM et le Groupe portant sur les activités Cargo avait pris effet à compter de l'exercice 2023. Au 31 décembre 2024, les transactions réalisées avec CMA CGM s'élevaient à (20) millions d'euros ; Air France-KLM et CMA CGM ont décidé de mettre fin aux accords signés en mai 2022 à compter du 31 mars 2024. CMA CGM a quitté le Conseil d'administration d'Air France-KLM le 31 mars 2024. Au 31 décembre 2025, les transactions réalisées avec CMA-CGM sont non significatives pour le Groupe ;

- China Eastern Airlines :

Pour les exercices clos le 31 décembre 2025 et 2024, le chiffre d'affaires relatif à cette compagnie s'élève respectivement à 12 millions d'euros et 12 millions d'euros ;

- Delta Air Lines :

Pour les exercices clos le 31 décembre 2025 et 2024, le chiffre d'affaires relatif à cette compagnie s'élève respectivement à 225 millions d'euros et 191 millions d'euros ;

- États français :

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, la ligne « titres subordonnés à durée indéterminée » correspond au solde des titres subordonnés à durée indéterminée accordé par l'État français (voir Note 28.3.1 « Titres Super Subordonnés 2023 ») ;

- Westjet :

Le 22 octobre 2025, Air France-KLM a finalisé l'acquisition d'une participation de 2,3 % dans la compagnie aérienne canadienne WestJet pour un montant de 35 millions d'euros, tel que décrit dans la note 3.1 « Événements significatifs intervenus au cours de la période ». Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, le chiffre d'affaires avec Westjet est non significatif.

- SAS AB:

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

Pour l'exercice clos le 31 décembre 2025, le chiffre d'affaires relatif à cette compagnie s'élève à 6 millions d'euros et est non significatif en 2024.

NOTE 41 HONORAIRES DE COMMISSAIRES AUX COMPTES

KPMG	2025				2024			
	Commissaire aux Comptes		Réseau		Commissaire aux Comptes		Réseau	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Au 31 décembre (en millions d'euros)								
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	2,0	77 %	1,4	88 %	2,1	78 %	1,6	89 %
• Air France-KLM S.A.	0,5		–		0,6		–	
• Filiales intégrées globalement	1,5		1,4		1,5		1,6	
Honoraires de vérification de l'état de durabilité	0,4	15 %	–	– %	0,4	15 %	–	– %
• Air France-KLM S.A.	0,4		–		0,4		–	
Services autres que la certification des comptes ⁽¹⁾	0,2	8 %	0,2	12 %	0,2	7 %	0,2	11 %
• Air France-KLM S.A.	0,1		–		0,1		–	
• Filiales intégrées globalement	0,1		0,2		0,1		0,2	
TOTAL – AIR FRANCE-KLM	2,6		1,6		2,7		1,8	

PwC	2025				2024			
	Commissaire aux Comptes		Réseau		Commissaire aux Comptes		Réseau	
	Montant	%	Montant	%	Montant	%	Montant	%
Au 31 décembre (en millions d'euros)								
Commissariat aux comptes, certification, examen des comptes individuels et consolidés	1,8	78 %	1,3	100 %	1,8	75 %	1,4	100 %
• Air France-KLM S.A.	0,6		–		0,6		–	
• Filiales intégrées globalement	1,2		1,3		1,2		1,4	
Honoraires de vérification de l'état de durabilité	0,4	18 %	–	– %	0,4	17 %	–	– %
• Air France-KLM S.A.	0,4		–		0,4		–	
Services autres que la certification des comptes ⁽¹⁾	0,1	4 %	–	– %	0,2	8 %	–	– %
• Air France-KLM S.A.	0,1		–		0,2		–	
• Filiales intégrées globalement	–		–		–		–	
TOTAL – AIR FRANCE-KLM	2,3		1,3		2,4		1,4	

⁽¹⁾ Les services autres que la certification des comptes concernent essentiellement l'émission d'attestations.

NOTE 42 PÉRIMÈTRE DE CONSOLIDATION

Au 31 décembre 2025, le périmètre comprend 80 sociétés consolidées, 21 sociétés mises en équivalence et 1 activité conjointe.

Compte tenu de la participation d'Air France-KLM tant en droits de vote qu'en capital et du mode de fonctionnement du Comité exécutif du Groupe, Air France-KLM a le pouvoir de décider des

axes financiers et opérationnels de KLM et contrôle la société. Cette dernière est consolidée, en conséquence, par intégration globale.

Le pourcentage d'intérêt de KLM est calculé sur la base du nombre d'actions ordinaires.

42.1 Sociétés consolidées

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de droit de vote
AIR FRANCE SA	France	Multi-activités	100	100
KONINKLIJKE LUCHTVAART MAATSCHAPPIJ N.V.	Pays-Bas	Multi-activités	100	49
AIR FRANCE BRAND HOUSE	France	Réseau	100	100
AIRTRADE HOLDINGS B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	100
BLUE CONNECT	Maurice	Réseau	70	70
BLUE TEAM VIII	France	Réseau	100	100
BLUELINK	France	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL	France	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL AUSTRALIA	Australie	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL CHILE	Chili	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL CZ S.R.O.	République Tchèque	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL MAURITIUS	Maurice	Réseau	100	100
BLUELINK INTERNATIONAL STRASBOURG	France	Réseau	100	100
CYGNIFIC B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
CYGNIFIC CURACAO B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
FLYINGBLUE MILES SAS	France	Réseau	98	98
HABADO SAS	France	Réseau	100	100
HADABA BV	Pays-Bas	Réseau	100	49
HOP!	France	Réseau	100	100
IASA INCORPORATED	Philippines	Réseau	100	49
INTERNATIONAL AIRLINE SERVICES LIMITED	Royaume-Uni	Réseau	100	49
KLM CITYHOPPER B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
KLM CITYHOPPER UK LTD	Royaume-Uni	Réseau	100	49
KLM LUCHTVAARTSCHOOL B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
MARTINAIR HOLLAND N.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
MEXICO CARGO HANDLING	Mexique	Réseau	100	100
REGIONAL JET CENTER B.V.	Pays-Bas	Réseau	100	49
SODEXI	France	Réseau	65	65
STICHTING STUDENTENHUISVESTINGVLIIEGVELD EELDE	Pays-Bas	Réseau	100	49
AFI KLM E&M (BEIJING) LINE MAINTENANCE CO LTD	Chine	Maintenance	100	100
AFI KLM E&M TEARDOWN MANAGEMENT SAS	France	Maintenance	100	100
AFI SPARE ENGINE MANAGEMENT	France	Maintenance	100	100
AIR FRANCE COMPONENT ASSET MANAGEMENT	France	Maintenance	98	98
AIR FRANCE INDUSTRIE US	États Unis	Maintenance	100	100
AIR FRANCE KLM COMPONENT SERVICES CO LTD	Chine	Maintenance	100	100
AIR ORIENT SERVICES	France	Maintenance	100	100

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de droit de vote
ALPHA COMPONENT SOLUTIONS	France	Maintenance	100	100
BARFIELD INC	États Unis	Maintenance	100	100
BARFIELD PRECISION ELECTRONICS INC	États Unis	Maintenance	100	100
CRMA	France	Maintenance	100	100
EUROPEAN PNEUMATIC COMPONENT	Pays-Bas	Maintenance	100	49
KLM E&M INDIA	Inde	Maintenance	100	49
KLM E&M MALAYSIA SDN BHD	Malaisie	Maintenance	100	49
KLM LINE MAINTENANCE NIGERIA LTD.	Nigéria	Maintenance	100	49
KLM UK ENGINEERING LTD.	Royaume-Uni	Maintenance	100	49
TRANSAVIA AIRLINES B.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49
TRANSAVIA AIRLINES C.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49
TRANSAVIA COMPANY SAS	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA FRANCE SAS	France	Transavia	100	100
TRANSAVIA VENTURES B.V.	Pays-Bas	Transavia	100	49
AIR FRANCE FINANCE SAS	France	Autres	100	100
AIR FRANCE KLM E&M PARTICIPATIONS SAS	France	Autres	100	100
AIR FRANCE KLM FINANCE SAS	France	Autres	100	100
AIRPORT MEDICAL SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	80	39
AIRPORT MEDICAL SERVICES C.V.	Pays-Bas	Autres	80	39
AMSTERDAM SCHIPHOL PIJPLEIDING C.V.	Pays-Bas	Autres	76	49
ASP BEHEER B.V.	Pays-Bas	Autres	60	49
B.V. KANTOORGEBOUW MARTINAIR	Pays-Bas	Autres	100	49
BIGBLANK	France	Autres	100	100
BLUE TEAM V SAS	France	Autres	100	100
BLUE TEAM XI	France	Autres	100	100
BLUE TEAM XII	France	Autres	100	100
BLUE TEAM XIV	France	Autres	100	100
BLUE TEAM XVI	France	Autres	100	100
BLUE TEAM XVII	France	Autres	100	100
BLUE YONDER XIV B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
INTERNATIONALE FINANCIERING EN MANAGEMENT	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM AIR CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM CATERING SERVICES SCHIPHOL B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM HEALTH SERVICES B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM INTERNATIONAL CHARTER B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
KLM OLIEMAATSCHAPPIJ B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
MARTINAIR VliegSchool Vliegveld Lelystad BV	Pays-Bas	Autres	100	49
ORION-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
PELICAN	Luxembourg	Autres	100	100
PYRHELIO-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
RIGEL-STAETE B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
STICHTING GARANTIEFONDS KLM LUCHTVAARTSCHOOL	Pays-Bas	Autres	100	49
TRAVEL INDUSTRY SYSTEMS B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
TREASURY SERVICES KLM B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49
WEBLOK B.V.	Pays-Bas	Autres	100	49

42.2 Sociétés mises en équivalence

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
ADM BLUE	Madagascar	Réseau	40	40
ADM BLUE SENEGAL SA	Sénégal	Réseau	40	40
SAS SCANDINAVIAN AIRLINES	Suède	Réseau	20	20
AAF SPARES LIMITED	Irlande	Maintenance	50	50
AEROSTRUCTURES MIDDLE EAST SERVICES	Émirats Arabes Unis	Maintenance	50	50
AEROTECHNIC INDUSTRIES	Maroc	Maintenance	50	50
BONUS TECH	États Unis	Maintenance	50	50
BONUS TECH SERVICES	États Unis	Maintenance	50	50
IGO SOLUTIONS SAS	France	Maintenance	33	33
MAX MRO SERVICE	Inde	Maintenance	26	26
SHS TECHNICS	Sénégal	Maintenance	49	49
SINGAPOUR COMPONENT SOLUTIONS PTE	Singapour	Maintenance	50	50
SPAIRLINERS	Allemagne	Maintenance	50	50
TURBINE SUPPORT INTERNATIONAL LLC	États Unis	Maintenance	50	50
XCELLE AMERICAS LLC	États Unis	Maintenance	50	50
INTERNATIONAL AEROSPACE MANAGEMENT COMPANY S.C.R.L.	Italie	Autres	25	25
MAINPORT INNOVATION FUND	Pays-Bas	Autres	25	25
MAINPORT INNOVATION FUND BV II	Pays-Bas	Autres	24	24
SCHIPHOL LOGISTICS PARK CV	Pays-Bas	Autres	53	45
SERVAIR	France	Autres	25	25
TERMINAL ONE GROUPE ASSOCIATION	États Unis	Autres	33	33

42.3 Activité conjointe

Entité	Pays	Activité	% d'intérêt	% de contrôle
AIRFOILS ADVANCES SOLUTIONS SAS	France	Maintenance	49	49