

# | Lettre de l'ex Administrateur Air France-KLM

À la pointe d'une aviation européenne plus responsable, nous rapprochons les peuples pour construire le monde de demain.  
(Raison d'être du groupe Air France-KLM)



## François Robardet

ex Représentant des salariés et anciens  
salariés actionnaires PS et PNC

N°929, 11 septembre 2023

Si vous ne voyez pas correctement cette page, ou si vous souhaitez lire les versions anglaises ou néerlandaises

If you do not see this page correctly, or if you want to read the English or Dutch versions,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[suivez ce lien](#)  [, it is here](#),  [vindt u deze hier](#) 

## Éditorial

*Chères lectrices, chers lecteurs,*

*Le ministre délégué aux Transports Clément Beaune a répété deux semaines auparavant que taxer les moyens de transport les plus émetteurs de CO2 permettrait d'encourager un report notamment vers le train et d'investir davantage dans la transition écologique.*

*Les réactions ont été nombreuses depuis.*

*Compte-tenu de l'importance du sujet, j'ai inséré en fin de lettre un dossier spécial sur les écocontributions en Europe.*

*Prenez votre temps pour le lire.*

*François*

## La Revue de Presse du lundi

### > Ce potentiel africain sur lequel misent Air France, British Airways et Emirates

(source Contrepoints) 9 septembre - (...) **Depuis la reprise post-covid, la démultiplication des ouvertures de lignes sur le grand continent met au jour un regain d'intérêt**

**pour des régions africaines considérée comme des gisements de croissance.**

**Les stratégies de développement d’Air France-KLM, de British Airways ou d’Emirates révèlent à ce titre l’horizon d’un désenclavement africain, lequel ne se joue pas au Sahel mais en Afrique de l’Est, en Afrique australe et en Afrique de l’Ouest, dans les pays riverain du Golfe de Guinée.**

La suspension des vols d’Air-France vers Niamey (Niger), Bamako (Mali) et Ouagadougou (Burkina Faso) consécutive à la contagion des coups d’État dans la bande sahélienne n’aura, à ce titre, aucun impact significatif sur ses activités africaines. **Le 23 juin dernier, la compagnie franco-néerlandaise a en effet ouvert un nouveau bureau régional à Nairobi (Kenya), qui dessert l’Ouganda, la Tanzanie, le Rwanda, Djibouti, mais aussi l’Afrique du Sud, le Nigeria et le Ghana.** Une politique renforcée par le déploiement de nouveaux services de sa filiale low-cost Transavia France vers le Sénégal, le Cap-Vert et l’Égypte à partir de l’hiver 2023-2024.

**Le renforcement d’Air-France en Afrique fait écho à celui de British Airways,** qui a doublé le nombre de ses vols vers Le Caire ces quatre dernières années, conclu un partenariat avec la société sud-africaine Airlink pour faciliter l’accès de ses voyageurs dans dix-huit destinations de la sous-région et prévu une augmentation de ses lignes vers Accra (Ghana) à partir de l’hiver 2023.

Mais la nouvelle compétition à l’œuvre entre compagnies aériennes sur le continent africain n’est pas un jeu entre acteurs historiques, ainsi qu’en témoigne la montée en puissance africaine d’**Emirates** depuis 2022. Ces quatre derniers mois, la compagnie aérienne émiratie **a renforcé son quadrillage de l’Afrique de l’Est,** augmentant ses vols quotidiens vers Dar es Salaam (Tanzanie) et vers Entebbe (Ouganda). **L’année dernière, Emirates développait son ancrage ouest-africain et sud-africain,** augmentant ses connexions journalières à destination de Lagos, d’Abuja (Nigéria), et vers Johannesburg, Le Cap, Durban (Afrique du Sud). La prochaine étape de ce plan de développement cible l’Afrique du Nord, où des vols supplémentaires seront ouverts au Caire à partir de l’automne 2023. Cette stratégie expansionniste des Émirats Arabes Unis en Afrique s’inscrit dans le sillage de l’agrandissement de l’aéroport Al Maktoum de Dubaï depuis 10 ans, qui vise à en faire « le plus grand aéroport du monde » au cours de la prochaine décennie.

Avant le déclenchement de la pandémie de Covid-19, le secteur du tourisme représentait environ 8% du PIB africain. L'année dernière, la reprise du secteur avait atteint 65% de ses niveaux pré-pandémiques. **L'accélération de la compétition entre grandes compagnies aériennes depuis 2022 traduit un élan de confiance pour l'avenir des affaires et des flux touristiques sur le grand continent.** Pendant que le Sahel se replie et s'effondre dans l'insécurité, d'autres régions africaines se désenclavent, dessinant les contours d'une Afrique à plusieurs vitesses.

**Mon commentaire :** *Si les compagnies aériennes européennes et du Golfe lorgnent sur le marché africain, il convient de ne pas oublier les compagnies chinoises, ni Ethiopian Airlines.*

*Ethiopian Airlines a beaucoup progressé depuis quinze ans. Elle le doit d'une part au soutien sans faille de l'État éthiopien, aidé par la Chine, d'autre part à la présence à sa tête de PDG spécialistes de l'aérien.*

*Ethiopian Airlines reçoit également le soutien indirect de la Chine et de l'Inde. Chinois et Indiens ont fait de l'Éthiopie leur cheval de Troie : au lieu d'exporter de chez eux, ils se servent de l'Afrique pour inonder l'Occident de leurs marchandises, en franchise de taxes. Lire à ce sujet ma [lettre n°764](#)*

*À noter qu'entre 2016 et 2018, Ethiopian Airlines a été la première compagnie africaine à tenter, sans succès, de relier directement l'Afrique à l'Amérique en proposant des vols entre Lomé et New York puis entre Abidjan et New York*

### **> CFM intente une action en justice après avoir découvert de fausses pièces sur 68 moteurs**

(source Air Journal) 10 septembre - **Un fournisseur basé au Royaume-Uni aurait fabriqué une documentation pour des pièces qui ont ensuite été installées sur les moteurs équipant les avions de la famille Airbus A320 et les Boeing 737.** Le dossier légal offre plus de détails sur l'histoire en développement concernant la documentation de navigabilité falsifiée – connue sous le nom de certificats de libération autorisée (ARC) – fournie par le fournisseur britannique AOG Technics. **CFM, la coentreprise entre GE Aerospace et Safran, a intenté une action en justice contre la société basée au Royaume-Uni le 7 septembre, affirmant qu'elle soupçonnait que 68 moteurs avaient été équipés de fausses pièces.**

(...)

« La sécurité est notre première priorité et nous engageons des poursuites judiciaires agressives contre AOG Technics pour accélérer la capacité de l'industrie à identifier les pièces vendues par ce tiers avec une documentation falsifiée », a commenté un porte-parole de CFM International.

Le moteur en question est le CFM56, un moteur équipant les avions de la famille Airbus A320 d'ancienne génération et les Boeing 737 NG. Une enquête de l'AESA a révélé que **certains des composants frauduleux comprennent des aubes de turbine**, considérées comme des « pièces à durée de vie limitée » susceptibles de se fatiguer au fil du temps. CFM a déclaré qu'aucun des moteurs équipés de fausses pièces n'avait été impliqué dans un quelconque accident. Le motoriste ajoute : « AOG Technics n'a aucune affiliation avec GE Aerospace, Safran Aircraft Engines ou CFM. Nous avons alerté de manière proactive nos clients et nos ateliers de maintenance, et nous continuons à travailler avec nos clients pour évaluer l'authenticité de la documentation des pièces qu'ils ont acquises directement ou indirectement auprès d'AOG Technics. »

Le problème a été porté pour la première fois à l'attention de CFM **en juillet** après que **des pièces provenant d'AOG Technics ont été accompagnées de documents suspects**. La documentation affirmait que les pièces étaient neuves, mais des techniciens expérimentés ont déclaré qu'elles semblaient usagées. CFM et Safran se sont penchés sur l'affaire et ont confirmé que la documentation avait été falsifiée avant d'en informer les régulateurs.

Il semble que la fabrication de certificats ne soit que la partie visible de l'iceberg chez AOG. **Selon un rapport de Bloomberg, des employés clés de l'entreprise ont falsifié leurs antécédents professionnels et utilisent même des photos d'archives sur leurs profils LinkedIn**. Par exemple, le directeur commercial Ray Kwong a affirmé avoir passé des décennies à travailler pour des sociétés comme All Nippon Airways (ANA), Mitsubishi et Nissan, mais aucune de ces sociétés n'a aucune trace de son emploi. **AOG prétend également avoir des ateliers situés dans des endroits comme Singapour, Miami et Francfort, mais c'est également faux.**

***Mon commentaire : De faux documents, des profils LinkedIn falsifiés, des ateliers inexistantes ...***

*Le secteur aérien n'a pas caché sa stupéfaction en apprenant que cette entreprise londonienne se serait rendue coupable de la transmission de fausses pièces pour la*

*réparation des moteurs.*

*AOG Technics ne figure pas parmi les fournisseurs d'Air France KLM, ni de Safran, ni de General Electric, ni d'Airbus, ont assuré ces entreprises.*

## **> Lufthansa alignera deux Airbus A380 de plus, faute de Boeing 777X**

(source Journal de l'Aviation) 6 septembre - La compagnie aérienne allemande **Lufthansa a finalement décidé de réactiver deux Airbus A380 supplémentaires**, des appareils actuellement stockés depuis le mois de mai 2020 par TARMAC Aerosave à Teruel (Espagne), conséquence directe de la pandémie.

Ils seront réintégrés dans la flotte de Lufthansa entre 2024 et 2025.

**Cette décision s'explique par le manque de capacités disponibles sur le long-courrier consécutif aux reports des livraisons de certains appareils, en particulier pour le programme 777X de Boeing.** Lufthansa a en effet commandé une vingtaine de 777-9, des appareils initialement attendus entre 2020 et 2025 mais dont les dates réelles de livraison restent on ne peut plus floues pour la compagnie allemande.

Boeing table toujours sur une mise en service de son 777-9 pour l'année 2025.

Lufthansa prévoyait jusqu'à présent de réactiver un total de 6 A380, dont deux appareils utilisés en réserve. La compagnie allemande a déjà remis en service quatre de ses Super Jumbo cet été, avec une première rotation commerciale effectuée entre Munich et Boston le 1er juin dernier. Les deux suivants doivent être remis en service avant la fin de l'année.

Tous les A380 de Lufthansa sont désormais basés à Munich. Ils desservent actuellement quotidiennement Boston et New York JFK et seront aussi déployés sur Los Angeles et Bangkok durant la prochaine saison hiver. Enfin, la compagnie allemande prévoit déjà de desservir New Delhi en A380 l'été prochain pour répondre à la forte demande du marché indien.

(...)

***Mon commentaire : C'est contrainte et forcée que Lufthansa a remis en service quelques A380. Le coût est non***

*négligeable, d'autant plus qu'il lui a fallu requalifier des pilotes sur cette machine.*

*Bien que cet avion soit très prisé des passagers, les compagnies aériennes préfèrent les remplacer dès que possible par des long-courriers bimoteur bien moins gourmands en carburant..*

### > **Meloni veut que l'accord Lufthansa-ITA soit autorisé à décoller**

(source Reuters) 10 septembre - **Le Premier ministre italien Giorgia Meloni a demandé dimanche pourquoi les autorités européennes n'avaient pas autorisé l'investissement de la compagnie allemande Lufthansa dans ITA Airways**, le successeur d'Alitalia.

"Il se passe quelque chose de curieux. La même Commission européenne qui nous a demandé pendant des années de trouver une solution au problème d'ITA, la bloque lorsque nous trouvons une solution", a-t-elle déclaré lors d'une conférence de presse à l'issue du sommet du G20.  
(...)

**"Cette opération n'a pas été formellement notifiée à la Commission.** Si une transaction constitue une concentration et a une dimension européenne, il appartient toujours aux entreprises de la notifier à la Commission", a déclaré un porte-parole de la Commission dimanche.

**Fin mai**, Lufthansa a accepté de prendre une participation de 41 % dans ITA.

Depuis lors, **l'Italie a entamé des discussions avec les autorités de la concurrence de l'Union européenne afin d'obtenir un soutien informel avant de procéder à la notification officielle de la transaction.**  
(...)

**Mon commentaire :** *Il est habituel pour les entreprises d'avoir des discussions informelles avec la Commission Européenne avant de déposer un dossier.*

*Les remarques de la Première ministre italienne relèvent d'une méconnaissance des arcanes européens.*

### > **Alan Joyce, l'emblématique patron de Qantas quitte la compagnie australienne par la petite porte**

(source La Tribune) 5 septembre - **C'est une fin en queue de poisson pour Alan Joyce chez Qantas. Après 22 ans passés au sein de la compagnie nationale australienne, dont 15 en tant que directeur général**, l'Irlandais de 57 ans a quitté ses fonctions de façon abrupte ce mercredi. Certes, son départ avait déjà été annoncé depuis le mois de mai - au profit de Vanessa Hudson, jusqu'ici directrice financière du groupe et qui deviendra la première femme à diriger Qantas - mais celui-ci n'était prévu qu'en novembre. Un sacré coup dur pour celui qui a incarné Qantas pendant si longtemps et s'est imposé comme l'une des figures du transport aérien mondial. Après avoir surmonté de nombreuses crises depuis 2008, il n'a cette fois pas pu résister.

**Lorsqu'il prend la tête du groupe Qantas en novembre 2008**, après avoir dirigé la filiale à bas coût Jetstar Airways, **Alan Joyce s'attaque tout de suite à un projet très ambitieux qui aurait pu faire de sa compagnie l'un des géants du transport aérien mondial : la fusion avec British Airways**, alors dirigé par un monstre sacré de l'aérien, Willie Walsh. Dévoilé en décembre, **le projet capote** deux semaines plus tard, les discussions achoppant sur le poids respectif de deux compagnies dans le nouvel ensemble et la volonté de British Airways de fusionner également avec Iberia (fusion qui donnera naissance au groupe IAG en 2010).

Malgré cette fusion avortée, **Qantas résiste bien à la crise financière mondiale de 2008-2009**. Même l'accident du vol QF32 fin 2010, ne parvient pas à ébranler la compagnie. Le coup est pourtant rude pour Alan Joyce et ses équipes : une explosion non-contenue a lieu sur un moteur de l'un des 12 Airbus A380 de la compagnie. L'appareil se pose en urgence à Singapour, avec l'aile endommagée. Alan Joyce cloue alors au sol la flotte, qui ne reprendra du service que trois semaines plus tard.

**Qantas** finit tout de même par être rattrapé par les difficultés, notamment sur le long-courrier, et **connaît en 2012 ses premières pertes depuis près de 20 ans** (exercice 2011-2012, Qantas clôturant ses comptes au 30 juin). Alan Joyce réagit en scindant les activités domestiques et internationales en deux entités distinctes, avec plus de 1.200 licenciements.

**Le dirigeant lance aussi quelques mois plus tard une alliance non-capitalistique de grande ampleur avec Emirates**, qui devient son principal partenaire international à la place de British Airways. Avec 50 destinations en partage de codes, des prix et des horaires coordonnés, Dubaï

devient l'un des principaux hubs (plateforme de correspondance) pour les passagers de Qantas entre l'Europe et l'Australie au détriment de Singapour. Si l'objectif de 98 destinations annoncé au départ n'est plus de mise, le partenariat est un succès et vient d'être renouvelé jusqu'en 2028.

**Le patron de Qantas devra tout de même attendre jusqu'en 2015, et 5.000 licenciements de plus, avant de voir son groupe sortir véritablement la tête de l'eau.** Mais, il va ensuite enchaîner les années record jusqu'en 2019. De quoi s'attaquer à des projets symboliques comme le lancement en 2016 d'un vol non-stop sur la mythique « Kangaroo Route », soit pas moins de 17 heures de vol entre Perth (Est de l'Australie) et Londres, 14.500 km. Puis du projet « Sunrise » l'année suivante, qui doit relier Sydney (Ouest de l'Australie) à Londres et New York à partir de 2022 avec des A350-1000 spécialement adaptés. Avec l'irruption du Covid, Alan Joyce réitère sa confiance dans le « potentiel immense » du projet, malgré les critiques sur la durée des vols, mais se voit contraint de le repousser. Il est désormais prévu fin 2025.

**Mais le Covid a des conséquences bien plus graves pour Qantas. L'Australie adopte une politique « zéro Covid » avec une fermeture stricte des frontières pendant près de deux ans.** Et lorsqu'elle les ouvre à nouveau pleinement, en juillet 2022, Qantas a perdu plus de 6 milliards de dollars australiens (plus de 3,5 milliards d'euros). Alan Joyce lance une restructuration drastique et plus de 8.500 emplois sur 30.000 sont supprimés en deux ans, malgré plus deux milliards de dollars d'aides publiques.

Malgré tout, Alan Joyce tente de faire redémarrer la machine dès 2021 en préparant le retour en service des A380 pour l'année suivante, et surtout en plaçant une commande géante auprès d'Airbus juste avant Noël. Avec 40 A321 XLR et A220-300, assortis de 94 options, c'est la plus grosse commande de l'histoire de la compagnie australienne. Et en juillet dernier, Qantas annonce son premier bénéfice annuel depuis le début de la crise avec 1,1 milliard de dollars (1 milliard d'euros).

**Cela n'aura pas suffi à Alan Joyce pour sauver son poste. Honni par les syndicats depuis les licenciements massifs de 2020 et 2021, le directeur général part dans un climat de crise.** Comme le rapporte l'AFP, le secrétaire national du syndicat des travailleurs des transports Michael Kaine, a salué le départ d'Alan Joyce comme « la première bonne décision » prise par la compagnie « depuis un très



long moment ». Le sénateur travailliste Tony Sheldon, ancien dirigeant du Transport Workers Union, estime pour sa part que « l'héritage d'Alan Joyce à Qantas est désormais synonyme de bas salaires, de travail précaire, de licenciements illégaux et d'escroquerie à la consommation ».

Outre le climat social, **Alan Joyce fait l'objet d'une vive polémique en Australie depuis une semaine et l'ouverture d'une enquête de la part de l'autorité de régulation de la concurrence**. Celle-ci l'accuse, selon Reuters, d'avoir vendu des billets pour quelque 8.000 vols au milieu de l'année 2022 alors qu'ils avaient été annulés, violant ainsi la loi australienne sur la consommation. De même, les critiques sont nombreuses sur les pratiques tarifaires de Qantas, ainsi que les pressions faites pour que l'Australie n'accorde pas de nouveaux droits de trafic à des concurrents étrangers comme Qatar Airways.

Pour sa part, Alan Joyce a déclaré : « Au cours des dernières semaines, l'attention portée à Qantas et les événements passés m'ont clairement fait comprendre que la compagnie devait s'atteler en priorité à son renouvellement. La meilleure chose que je puisse faire dans ces circonstances est d'anticiper mon départ à la retraite et de passer le relais à Vanessa et à la nouvelle équipe de direction, sachant qu'ils feront un excellent travail. »

**Mon commentaire :** *Qantas est la troisième plus vieille compagnie aérienne toujours en opération (derrière KLM et Avianca).*

*Je vous laisse parcourir cet article qui retrace ses vingt dernières années.*

*Les défis auxquels est confrontée Qantas sont en grande partie la conséquence de la position géographique de l'Australie, située loin de tous les autres continents (voir ci-dessous).*



**> L'avion Quimper-Paris, c'est bientôt fini**

(source Alternatives Économiques) 11 septembre - La sentence planait depuis déjà plusieurs années sur l'aéroport de Cornouaille. **En novembre, la région Bretagne ne renouvellera pas l'obligation de service publique (OSP) qui justifiait le maintien de la ligne entre Quimper et Paris-Orly.** Faute de financements publics, les trois rotations quotidiennes entre la préfecture du Finistère et la capitale, assurées depuis 2019 par la petite compagnie française Chalais, seront supprimées.

Sur la période 2020-2023, le trafic oscillait entre 10.000 à 12.000 passagers par an, contre un objectif affiché de 79.000 passagers. Au-delà de cette ligne, l'aéroport est depuis longtemps en proie à des difficultés économiques, décuplées par la pandémie de Covid-19.

**En 2022, il n'a accueilli que 18 800 passagers, contre 57.000 en 2019 et 82.000 en 2017,** montrent les statistiques de l'Union des aéroports français. Il faut dire que la concurrence est rude : l'aéroport de Brest, à moins d'une heure de route, assure les mêmes liaisons et **la ligne ferroviaire LGV permet désormais de relier Paris depuis Quimper en 3 h 30** (contre 1 h 30 pour l'avion).

*Mon commentaire : L'exemple de Quimper fait la démonstration qu'il n'est parfois pas nécessaire de légiférer. Le TGV prend naturellement la place de l'avion lorsque les liaisons ferroviaires ont une durée acceptable.*

## > **La cameline, cette plante miracle dont rêve le transport aérien pour se décarboner**

(source Les Échos) 5 septembre - Ce n'est pas tous les jours qu'un directeur général de l'aviation civile se retrouve dans un champ, en compagnie d'un agriculteur, à discuter rendement et moisson. Mais il ne s'agit pas de n'importe quel champ. **Cette petite parcelle de 3,5 hectares, perdue dans la campagne normande, est l'un des premiers champs de cameline en France. Une plante oléagineuse qui n'a pas l'éclat de son cousin le colza, mais sur laquelle repose une partie des espoirs de décarbonation du transport aérien en France.**

Son secret : de petites boules vertes au bout de ses tiges abritant des graines, dont on peut extraire environ 36 % d'huile. Une fois filtrée et « hydro-traitée », cette huile sera mélangée à du kérosène pour produire du biocarburant d'aviation. **Avec au final, une réduction de 80 % à 86 % du bilan carbone, selon la DGAC, le CO2 rejeté lors de la combustion du biocarburant dans les moteurs d'avions**

## **étant presque équivalent au CO2 capturé par la cameline au cours de sa croissance.**

Les compagnies courent après les carburants « verts »  
Le transport aérien compte énormément sur ses carburants « verts » pour atteindre son objectif de neutralité carbone à 2050. Mais pour l'heure, ces biocarburants restent rares et trois à quatre fois plus cher que le kérosène traditionnel. En France, l'an dernier, la production totale ne dépassait pas 900.000 tonnes, selon un récent rapport sénatorial, soit moins que la quantité nécessaire pour respecter l'obligation faite aux compagnies aériennes, d'utiliser au moins 1 % de carburants d'aviation durable (CAD).

**Malgré les annonces répétées du gouvernement depuis 2018 sur la mise en place d'une filière française de CAD, la production peine à décoller.** Pour satisfaire ses besoins, **le groupe Air France-KLM a ainsi dû acheter 41.000 tonnes de CAD à l'étranger l'an dernier, soit 17 % de la production mondiale, alors qu'il ne représente que 3 % de la consommation de kérosène.** Et toutes les compagnies courent après les fournisseurs.

D'où le coup de projecteur donné par la DGAC sur cette première parcelle française de cameline. « À ce stade, c'est la plante la plus adaptée pour la production de biocarburants en France », estime Gilles Robillard, agriculteur et président de l'institut agronomique Terres Inovia, qui mène des travaux de recherche sur la cameline. « **Elle présente le grand avantage de pouvoir pousser en 90 à 100 jours, entre deux cultures traditionnelles** », poursuit-il. **Ce qui satisfait aux exigences de la réglementation, afin d'éviter que la production de biomasse destinée aux carburants réduise les surfaces agricoles destinées à l'alimentation.**

« Nous avons semé le 1er juillet aussitôt après une récolte de pois, et nous devrions pouvoir récolter début octobre. Après quoi nous nous préparons pour la culture suivante », explique l'agriculteur Fabrice Moulard, volontaire pour tester cette nouvelle culture, avec le soutien du groupe agro-industriel Avril. Ce dernier a fourni les semences et se chargera ensuite du traitement des graines et de la commercialisation de l'huile auprès des pétroliers. « C'est du travail supplémentaire, mais la réglementation nous impose déjà de couvrir les sols après la moisson pour les protéger, explique Fabrice Moulard. Cette culture intermédiaire peut contribuer à absorber l'azote restant dans le sol et à éviter qu'il ne parte dans l'eau ».

**Cette première parcelle test n'est toutefois que très peu**

**de chose face à l'énormité des besoins.** À raison d'une dizaine de millions de tonnes de kérosène consommées chaque année par le transport aérien en France, 200.000 tonnes d'huiles seraient nécessaires pour atteindre l'objectif européen de 2 % de CAD en 2025. Sachant qu'un hectare de cameline produit environ une tonne de graines, dont on peut extraire quelque 360 kg d'huile, **Il faudrait en théorie plus de 555.000 hectares pour produire la quantité d'huile de cameline nécessaire en 2025.**

L'obligation d'interculture complique la donne. Pour « lever » en moins de 100 jours, la cameline a besoin de conditions favorables. Un été trop sec l'empêcherait d'arriver à maturité dans le délai imparti. Plusieurs autres parcelles expérimentales de cameline se sont ainsi soldées par un échec. « Le réchauffement climatique a tendance à favoriser des récoltes plus précoces, ce qui est favorable à l'interculture, mais les périodes de sécheresse posent le problème de l'irrigation », explique Gilles Robillard, dont l'institut s'efforce d'améliorer le rendement en travaillant sur les meilleures variétés de semences.

**Pour permettre l'interculture, il faut aussi que la récolte précédente puisse être réalisée début juillet.** Ce qui exclut une bonne partie des régions agricoles françaises, comme le Nord et les zones de blé et de maïs. Mais **cela laisserait néanmoins un potentiel de 2 millions d'hectares pour l'interculture de cameline en France, permettant théoriquement de produire plus de 800.000 tonnes d'huile.**

(...)

Mais pour parfaire l'alignement des planètes, **les institutions européennes doivent encore finaliser l'adoption du règlement RefuelEU, qui comporte notamment, dans son annexe 9, la liste des intercultures autorisées pour la production de carburant d'aviation.** Or le processus a pris du retard, du fait des désaccords franco-allemands sur la question du nucléaire. « Nous espérons un vote du parlement européen en séance plénière à l'automne », indique Kristell Guizouarn.

Pas de quoi entamer la patience de Fabrice Moulard, habitué au temps long et aux incertitudes. L'agriculteur, qui se prépare déjà à passer la main à sa fille Marie, se souvient des débuts du colza en France, il y a quarante ans. « Mon père avait commencé par trois hectares de colza, raconte-t-il. Aujourd'hui, c'est notre principale plante d'assolement. Et il y a 1,3 million d'hectares de colza en France, dont une partie de l'huile sert aux biocarburants. C'est la même histoire qui recommence avec la cameline ».



**Mon commentaire :** *Si la cameline n'est pas la panacée elle présente bien des avantages pour la production de carburant d'aviation durable.*

*Le plus important : pour se développer, elle absorbe du CO2 qui, sans cette culture, resterait dans l'atmosphère.*

## ===== **Dossier spécial taxes** =====

**Mon commentaire préliminaire :** *L'écocontribution sur le transport aérien est un sujet qui a été débattu et adopté dans plusieurs pays européens afin de lutter contre le changement climatique.*

*Elle vise à réduire les émissions de CO2 en rendant le transport aérien moins attractif financièrement, tout en générant des revenus qui peuvent être réinvestis dans des initiatives environnementales.*

*J'ai à plusieurs reprises abordé ce sujet dans mes lettres. En voici un résumé.*

### > [Lettre 709, juin 2019, 1ère mention de l'Air Passenger Duty, un exemple pour E. Borne](#)

(source La Tribune) 21 juin 2019 - Plutôt qu'une taxe sur le kérosène jugée trop complexe sur le plan opérationnel, **La ministre des transports Élisabeth Borne évoque l'idée d'une taxe sur les passagers sur le modèle de la taxe de Solidarité ou de l'Air Passenger Duty britannique.** En effet (...) la ministre des Transports se veut vigilante par rapport aux différences de taxation du secteur aérien en

Europe. (...)

Contrairement à ce que souhaitent les compagnies aériennes, le produit de cette nouvelle taxe ne devrait pas être réinjecté dans le transport aérien mais plutôt, comme cela va être le cas pour l'excédent de la taxe de Solidarité, dans le financement des transports terrestres : « Investir dans le ferroviaire n'est-il pas une contribution à l'environnement ? », a répondu Élisabeth Borne à la question concernant l'utilisation du produit de cette nouvelle taxe. (...)

**Mon commentaire :** *En juillet 2020, la Convention citoyenne pour le climat fera une proposition (la sd-e1) visant à adopter une écocontribution kilométrique renforcée. Elle sera elle aussi sur des bases similaires à l'Air Passenger Duty britannique.*

*Lire plus bas : Une écotaxe de 4 milliards d'euros : le scénario noir qui hante le transport aérien français.*

### > [Lettre N°726, 21 octobre 2019](#) vote de l'écocontribution en France, assise sur la taxe Chirac

(source Journal de l'Aviation) 21 octobre 2019 - L'article 20 du projet de loi prévoit d'aménager le système de la taxe de solidarité (taxe Chirac) pour y intégrer cette « écocontribution ».

**Le gouvernement estime que cette taxe représentera un montant de 180 millions d'euros par an** - mais la loi prévoit un plafond allant jusqu'à 230 millions d'euros. Elle sera prélevée sur les billets d'avion au départ de la France, à hauteur de 1,5 à 18 euros selon la longueur du vol et la classe de voyage.

**Son objectif n'est pas de contribuer à rendre le transport aérien plus propre, d'investir dans la recherche ou dans la création d'une filière biocarburant d'aviation viable commercialement. Non, l'intégralité de cette somme devrait être affectée au financement des transports dits propres du quotidien, notamment le train.**

**Mon commentaire à l'époque :** *Tout d'abord une précision : cette nouvelle taxe, comme la taxe de solidarité (dite taxe Chirac), ne concernera pas les passagers en correspondance.*

*La France n'est pas le seul pays d'Europe à appliquer une écocontribution au transport aérien :*

. Les Pays-Bas ont annoncé en fin d'année dernière [2018] que KLM devra payer 240 millions d'euros supplémentaires : 140 millions d'euros de taxe d'aviation au Trésor et 100 millions d'euros au titre de la pollution sonore.

. En Allemagne, le gouvernement a décidé d'instaurer une nouvelle taxe au profit du développement des liaisons ferroviaires, taxe estimée à 740 millions d'euros par an (voir ci-dessous).

. En Grande Bretagne, l'Air Passenger Duty, dont le but est de limiter l'impact climatique du transport aérien, rapportera à l'État britannique 4,3 milliards d'euros en 2019.

Si les montants diffèrent selon les pays, une constante : les compagnies aériennes déplorent que le produit de ces taxes ne soit pas affecté à des travaux de recherche de solutions alternatives au kérosène, qui permettraient de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>.

### > [Lettre N°726, 21 octobre 2019](#) L'Allemagne va augmenter drastiquement sa taxe sur les billets d'avion

(source Les Échos) 21 octobre 2019 - **Le conseil des ministres allemand a en effet adopté ce mercredi un projet de loi prévoyant une hausse de 74 % des taxes sur les billets d'avion pour les vols domestiques et à l'intérieur de l'Europe, et de 41 % pour les long-courriers. (...)**

Dans le détail, les taxes sur les vols intérieurs et européens partant d'Allemagne augmenteront de 5,53 euros, pour atteindre 13,03 euros. Celles des vols long-courriers progresseront d'environ 10 et 16 euros, selon qu'ils dépassent ou non les 6.000 kilomètres de distance. Au total, la facture pourra avoisiner les 60 euros pour les trajets les plus longs. (...)

**Le gouvernement allemand escompte pour sa part un supplément de recettes fiscales de 740 millions d'euros qu'il utilisera pour financer la baisse de la TVA sur les billets de train longue distance.**

**Mon commentaire :** Longtemps parent pauvre de la politique de transport du pays, le rail est ainsi le grand bénéficiaire de ce virage visant à réduire drastiquement les émissions de CO<sub>2</sub>.

Le paquet climat allemand prévoit aussi d'injecter 20 milliards d'euros supplémentaires d'ici à 2030 afin de

*moderniser l'infrastructure ferroviaire et de renforcer les capacités de la Deutsche Bahn.*

## > [Lettre N°773, 14 septembre 2020 Une écocontribution de 4 milliards d'euros : le scénario noir qui hante le transport aérien français](#)

(source La Tribune) 14 septembre 2020 - (...) **Sept propositions de la convention citoyenne sur l'aviation.**

**La proposition qui vise à augmenter considérablement l'écotaxe sur les passagers aériens engendrerait un alourdissement de la fiscalité sur le secteur de près de 4 milliards d'euros sur la base du trafic passagers enregistré en 2019.**

Alors que la **taxe varie aujourd'hui entre 1,5 euro en classe économique pour un vol domestique et intra-européen à 18 euros en classe affaires** sur un vol hors UE, **la convention citoyenne recommande de la faire passer à 30 euros en classe économique et 180 euros en classe affaires sur les vols de moins de 2.000 kilomètres, et à 60 euros en classe économique et 400 euros en classe affaires sur les vols dépassant les 2.000 kilomètres.** Les jets privés seraient encore plus touchés : 360 euros pour les vols inférieurs à 2.000 km et 1.200 euros pour les vols plus longs.

Au final, toujours sur la base du trafic 2019, **les recettes de cette taxe s'élèveraient à 4,2 milliards d'euros contre 440 millions en 2020** en tenant compte de la majoration prévue en début d'année. Pour rappel, alors que l'écotaxe décidée l'an dernier s'est en fait traduite par une hausse de la taxe de Solidarité (taxe Chirac)

Option proposée : Tarifs différenciés par distance

	<b>Vols &lt; 2 000 km</b>	<b>Vols &gt; 2 000 km</b>
Classe éco	30	60
Classe affaire	180	400
Jet privé	360	1200

***Mon commentaire à l'époque : L'écocontribution proposée par convention citoyenne pour le climat est-elle une nouvelle taxe ?***

*Non, il s'agit d'une modification d'une taxe existante.*

*L'écocontribution kilométrique renforcée a été calquée sur l'Air Passenger Duty qui existe au Royaume-Uni depuis plus de dix ans.*



*Cette taxe va-t-elle créer une distorsion de concurrence ?  
Oui. Elle est très supérieure à toutes les taxes du même type auxquelles sont soumises les principales compagnies européennes, que ce soit au Royaume-Uni, en Allemagne ou aux Pays-Bas. Par ailleurs, elle viendrait s'ajouter à des taxes existant en France mais qui n'existent pas dans les autres pays d'Europe.*

*Cette taxe va-t-elle servir à diminuer les émissions de CO2 de l'aérien ?*

*Non. Telle qu'elle est présentée, elle ne va pas servir à financer la recherche d'un carburant alternatif au kérosène, alors que des projets existent : carburants de troisième génération, utilisation de l'hydrogène. Ces projets, s'ils sont menés à terme, permettraient de ramener à zéro les émissions de CO2 causées par le transport aérien d'ici une quinzaine d'années.*

*Les compagnies aériennes ont-elles agit, vont-elles continuer d'agir pour réduire leur empreinte CO2 ?*

*Oui. En 2020, Air France s'est engagée à compenser 100 % des émissions de CO2 de ses vols intérieurs, soit environ 500 vols quotidiens avant la crise et à réduire de 50 % les émissions de CO2 de son réseau domestique d'ici à 2025, à travers la modernisation de sa flotte et des fermetures de lignes.*

*Les professionnels français de l'aérien refusent-ils toute taxation ?*

*Non. Ils réclament que les efforts demandés aux compagnies aériennes pour lutter contre le réchauffement climatique soient décidés et harmonisés au niveau européen. Ils demandent que cette écocontribution serve à financer les projets permettant de réduire les émissions de CO2 des compagnies aériennes. Ils demandent également que la mise en œuvre de cette taxe n'intervienne qu'après un retour à l'équilibre financier des compagnies aériennes.*

**> [Lettre 782, novembre 2020](#) Les Pays-Bas vont imposer une taxe de 7,45 euros par billet d'avion**

(source Air Journal) 16 novembre 2020 - **Les passagers au départ d'un aéroport aux Pays-Bas paieront une taxe de 7,45 euros par billet d'avion à partir du 1er janvier**, selon une décision du gouvernement néerlandais.

Il n'y aura toutefois pas de taxe sur les vols de fret car, selon le gouvernement néerlandais, les compagnies pourraient se déplacer à l'étranger, avec des conséquences désastreuses pour l'aéroport Schiphol-Amsterdam par exemple. Cette

nouvelle taxe aérienne devrait rapporter environ 200 millions d'euros par an à l'État néerlandais. Elle ne s'appliquera toutefois pas aux passagers en transit. Son montant sera fixé chaque année sur la base de l'inflation.

**L'an dernier, neuf États membres de l'Union européenne (la France, l'Allemagne, l'Italie, les trois pays du Benelux, la Suède, le Danemark et la Bulgarie) ont exhorté la Commission européenne à ouvrir le débat sur la taxation du secteur aérien, « par exemple au moyen de mesures fiscales spécifiques ou de politiques similaires ».**

*Mon commentaire à l'époque : Si les montants diffèrent selon les pays, il y a une constante : les compagnies aériennes déplorent que le produit de ces taxes ne soit pas affecté à des travaux de recherche de solutions alternatives au kérosène, qui permettraient de réduire les émissions de co2.*

**> [Lettre 877, septembre 2022](#) Les Pays-Bas vont multiplier par quatre leur taxe sur les voyages en avion**

(source Le Figaro) 12 septembre 2022 - **Dès le début de l'année prochaine**, (...) selon des sources interrogées par le quotidien néerlandais De Telegraaf, le pays prévoit de faire payer davantage ceux qui partiront en avion de son territoire. Si la nouvelle n'a pas encore été annoncée officiellement, **la taxe passager pourrait passer de 7,95 euros à 28,58 euros par billet à partir du 1er janvier 2023**

*Mon commentaire à l'époque : Petit à petit, la taxation environnementale des voyages en avion se répand en Europe.*

*En novembre 2020, voici ce que j'écrivais sur ce sujet.*

*Dès fin 2018, les Pays-Bas avaient annoncé la mise en œuvre de cette taxe [de 7,45 euros à l'époque], qui devrait impacter KLM à hauteur de 140 millions d'euros par an.*

*Rappelons qu'en Allemagne, le gouvernement a décidé d'augmenter sa taxe sur les billets d'avion. Elle lui rapportera 740 millions d'euros de plus par an.*

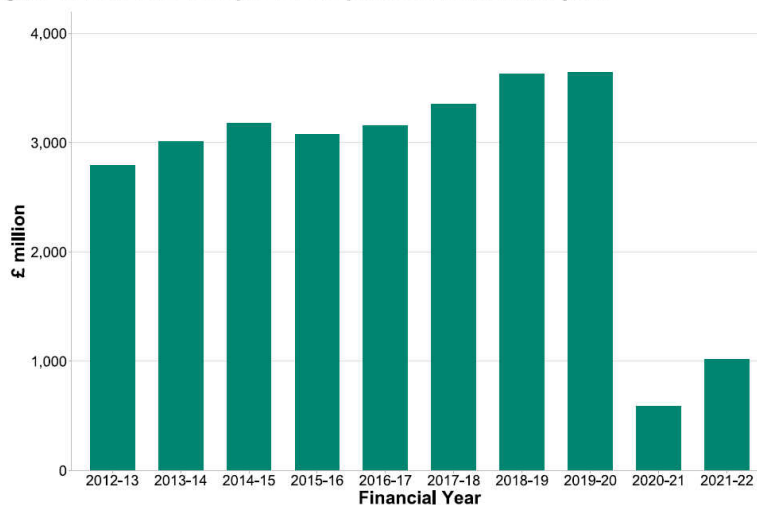
*En Grande Bretagne, l'Air Passenger Duty, dont le but est de limiter l'impact climatique du transport aérien, existe depuis plus de dix ans. En 2019, elle a rapporté à l'État britannique 4,3 milliards d'euros.*

## > [Lettre N°907, avril 2023](#) Le Royaume-Uni divise par deux la taxe sur les vols intérieurs

(source Les Échos) 10 avril 2023 - - Ce n'était pas un poisson d'avril, mais bien une décision à contre-courant de la tendance européenne. Le 1er avril dernier, **le Royaume-Uni a réduit de moitié la taxe APD (Air passenger duty) sur les vols intérieurs, afin de relancer le trafic aérien sur les liaisons domestiques**. La taxe APD, qui s'applique à tous les vols au départ du Royaume-Uni depuis 1994 et dont le montant varie selon la longueur du trajet, est ainsi passée de 13 à 6,5 livres par segment (7,5 euros), soit 13 livres pour un aller-retour (15 euros), au lieu de 26 livres.

**Cependant, une autre facette de la mesure gouvernementale indispose également les compagnies aériennes. La baisse de l'APD sur les vols domestiques sera en effet plus que compensée dans le budget de l'État par une hausse de cette même taxe sur les vols long-courriers de plus de 5.500 miles (8.851 km), dont le montant est passé de 82 livres par vol en classe « éco » à 91 livres (104 euros) et jusqu'à 607 livres (694 euros) en Première.**

Figure 1: Total APD receipts for the previous 10 financial years



**Mon commentaire à l'époque :** La recette globale au titre de l'APD (Air Passenger Duty) perçue par le gouvernement britannique était estimée pour l'année 2022-2023 à 3,5 milliards de livres (4 milliards d'euros), proche du maximum observé ces dix dernières années (voir le graphique ci-dessus).

Cette taxe, dont le but est de limiter l'impact climatique du transport aérien, est à ma connaissance sans équivalent en Europe de par son montant.

La mesure (diminuer la taxe sur les vols domestiques et

*l'augmenter sur les vols les plus longs) en vigueur à partir du 1er avril aura-t-elle un impact sur le comportement des voyageurs britanniques ?*

*Les compagnies aériennes britanniques ont apporté un début de réponse : elles augmentent leur programme été sur les vols intérieurs tout en continuant d'augmenter leur programme long-courrier.*

## > **Ce que les taxes nous coûtent déjà sur un billet d'avion**

(source Capital, extrait) 12 juillet 2019 - Pour comprendre pourquoi les taxes pèsent jusqu'à 62% dans le prix d'un billet, il suffit de se pencher sur la fiscalité du secteur aérien.

**La taxe de l'aviation civile**, spécifique à la France et encaissée par l'État, permet le bon fonctionnement de la DGAC (Direction Générale de l'Aviation Civile). Son montant se chiffre à 4,58 euros par passager pour un trajet depuis la France et à destination des 28 pays de l'Union européenne, la Suisse, l'Islande, la Norvège et le Liechtenstein. Pour un trajet au-delà, comptez plutôt 8,24 euros.

Ensuite, **les aéroports touchent une taxe à leur nom, destinée au financement de services de sûreté** (contrôle des bagages, matériel de détection...), **à ceux de sécurité** (incendies, attentats) **et aux contrôles environnementaux**". La cotisation varie selon les aéroports, expliquant ainsi en partie pourquoi le montant total des taxes diffère selon les billets d'avion.

Puis, effective dans seulement 9 pays, arrive le tour de **la taxe de solidarité, aussi appelée taxe "Chirac"**, dont la recette revient à l'UNITAID pour l'aide à la vaccination dans les pays en voie de développement. Cette fois-ci, les compagnies aériennes s'acquittent de 1,13 euros par billet classe économique (11,27 euros par billet première classe ou affaires) à destination de la France, des 28 pays de l'Union européenne, de la Suisse, l'Islande, la Norvège et le Liechtenstein. Pour aller dans les autres pays, le montant de la taxe Chirac grimpe à 4,51 euros pour chaque billet économique et à 45,07 euros par trajet en première classe ou affaires.

Enfin, d'un montant différent selon les aéroports, les compagnies aériennes règlent **la taxe sur les nuisances sonores** qui, elle, varie aussi en fonction du niveau sonore de chaque avion et de ses heures de passages. Ses recettes financent l'isolation des habitations situées dans une zone

définie à proximité des 11 principaux aéroports français.

**Les autres obligations pour les compagnies aériennes correspondent plutôt à des redevances. On notera surtout celle “de passager”,** réglée par les compagnies aériennes au profit des aéroports pour répondre à l’usage des infrastructures aménagées pour la réception des passagers et du public. Bien évidemment, son montant se module en fonction du nombre de passagers qu’embarque la compagnie aérienne et varie aussi selon les aéroports d’après leur flux de passagers. Comptez ainsi entre 4,30 euros et 13 euros par billet.

**Le tout, sans oublier la TVA (10%) sur les vols internes et qui s’applique également sur la plupart des taxes citées précédemment.**

*Mon commentaire : L'écocontribution vient s'ajouter à différentes taxes et redevances qui sont pour l'essentiel décrites ci-dessus*

## > L'écocontribution en Europe : Synthèse

(sources diverses) 8 septembre 2023 - L'écocontribution sur le transport aérien est un sujet qui a été débattu et adopté dans plusieurs pays européens afin de lutter contre le changement climatique. Ces taxes visent à réduire les émissions de CO2 en rendant le transport aérien moins attractif financièrement, tout en générant des revenus qui peuvent être réinvestis dans des initiatives environnementales. Voici un comparatif des éco-taxes sur le transport aérien dans certains pays européens

France:

En 2019, la France a annoncé une écocontribution sur les billets d'avion pour tous les vols au départ de la France, sauf vers la Corse et les territoires d'outre-mer.

Cette taxe varie de 1,50 € pour un vol intérieur ou intra-européen en classe économique à 18 € pour un vol hors de l'UE en classe affaires.

Allemagne:

L'Allemagne a introduit une taxe sur les billets d'avion en 2011.

Les tarifs varient en fonction de la distance: environ 7,50 € pour les vols courts, 23,43 € pour les vols moyens et 42,18 € pour les vols long-courriers.

Royaume-Uni:

Le Royaume-Uni a une "Air Passenger Duty" (APD) qui est

l'une des taxes aériennes les plus élevées d'Europe. Elle varie en fonction de la distance et de la classe de voyage, allant de 7,50 € pour les vols courts en classe économique à plus de 600 € pour les vols long-courriers en classes supérieures.

Suède:

La Suède a introduit une taxe sur les billets d'avion en 2018. Elle varie de 60 SEK (environ 6 €) pour les vols courts à 400 SEK (environ 40 €) pour les vols long-courriers.

Norvège:

Bien que non membre de l'UE, la Norvège a également une taxe sur les billets d'avion depuis 2016. Elle est d'environ 80 NOK (environ 8 €) quel que soit la destination.

Pays-Bas:

Les Pays-Bas ont introduit une taxe sur les billets d'avion de 7,95 € par passager à partir de 2021, mais prévoient de la faire passer à 28,58 euros.

***Mon commentaire :*** Les montants cités sont pour certains approximatifs ou pas définitivement adoptés.

*À ma connaissance, en Europe, ces six pays sont les seuls à avoir adopté une écocontribution.*

### > **Faut-il augmenter l'écocontribution aérienne ?**

(source Les Échos / Opinion) 6 septembre - Annoncée depuis plusieurs mois, **l'augmentation de l'écocontribution payée par les compagnies aériennes semble se préciser.** Si le périmètre et le montant de cette taxe font encore l'objet de discussions, il est néanmoins utile de s'interroger sur le bien-fondé de son augmentation.

**Rappelons que l'écocontribution sert à financer l'Agence de financements des infrastructures de transport de France (Afitf) dont l'objectif est d'investir dans les infrastructures ferroviaires, portuaires et routières. Le transport aérien y est déjà assujéti depuis 2020.**

Pourquoi demander aujourd'hui au seul secteur aérien d'augmenter sa contribution ? Le transport aérien représente entre 2 et 3 % des émissions mondiales de CO<sub>2</sub>, contre 8 % par exemple pour le transport routier de marchandises, qui n'est pourtant pas concerné par une telle hausse.

On nous objectera que le transport aérien ne paye pas de

taxes sur le kérosène, tant pour les vols internationaux que nationaux. Mais il y a une contrepartie à cela : toutes les compagnies doivent s'acquitter du tarif de sûreté et de sécurité, qui finance une mission régaliennne de l'État français. Elles sont également assujetties à pas moins de cinq taxes spécifiques.

**Ce transfert de revenus de l'aérien vers le ferroviaire est d'autant plus paradoxal que l'on augmente une taxe dans un secteur très concurrentiel pour financer un secteur ferroviaire qui reste aujourd'hui encore en quasi-monopole. Contrairement aux idées reçues, le secteur aérien est un secteur à faibles marges.** Un chiffre suffit à s'en convaincre : selon l'Association du transport aérien international (IATA), à l'échelle mondiale, le profit par passager aérien prévu pour 2023 devrait être de 2,25 dollars, soit la moitié du prix d'un café [à Genève], pour reprendre l'image de l'IATA. Autant dire que toute augmentation de l'écocontribution sera répercutée intégralement sur les passagers.

Au-delà de son ciblage sur le seul secteur aérien, la hausse de l'écocontribution pose deux questions : celle de son assiette et celle de l'affectation des recettes. Au sujet de l'assiette, elle ne concerne actuellement que les vols au départ de la France, avec un montant différencié selon la longueur du vol et selon la classe de voyage. Un périmètre géographique aussi restreint risque de générer des distorsions de concurrence. En effet, un passager au départ de la province et faisant une correspondance à Paris sur un vol long-courrier devra payer deux fois cette écocontribution.

À l'inverse, s'il fait sa correspondance en Allemagne ou Royaume-Uni, il ne la payera qu'une seule fois et sur le vol le plus court. **Une telle situation va porter atteinte à la compétitivité d'un pavillon français déjà mal en point.** L'écocontribution devrait être pensée au moins à l'échelle européenne, voire mondiale, pour limiter les fuites de trafic et les correspondances vers des hubs plus lointains qui, en dernier ressort, augmenteront les émissions de CO2.

De même, si la différenciation de la taxe selon la classe de voyage est justifiée, son calibrage s'avère délicat : si la taxe est trop forte, les passagers en classe affaires préféreront voyager en classe économique ou sur d'autres compagnies aériennes, ce qui conduira ces dernières à augmenter très fortement le prix des billets en classe économique pour compenser le manque à gagner.

**Pour ce qui est de l'affectation des recettes, celles-ci**

**devraient continuer à financer le réseau ferroviaire. Mais l'écocontribution ne favorisera pas pour autant la transition environnementale du transport aérien. Paradoxalement, elle pourrait même la retarder** : en réduisant les marges des compagnies aériennes, elle va ralentir leurs investissements dans des flottes plus récentes ou dans le recours aux carburants durables.

**Ces recettes devraient être fléchées vers la R&D pour l'aviation verte ou pour encourager le recours aux carburants durables.** À défaut de retenir une telle option, l'Aftitf pourrait décider d'affecter les recettes au renforcement de la complémentarité modale entre le train et l'avion. Par exemple, en améliorant la desserte ferroviaire des aéroports afin de développer une véritable intermodalité. Cette affectation de l'écocontribution aurait aussi un mérite symbolique : cesser enfin d'opposer le ferroviaire et l'aérien.

Paul Chiambaretto est professeur à Montpellier Business School et directeur de la chaire Pégase pour l'économie et au management du transport aérien.

Emmanuel Combe est professeur des universités à Paris-I Panthéon-Sorbonne et à Skema Business School.

***Mon commentaire : Il convient de le dire et le répéter.***

*Le transport aérien, s'il émet du CO2, rapproche les peuples pour construire le monde de demain. Pour nombre de pays, le tourisme est une ressource nécessaire voire indispensable. Elle dépend très souvent du transport aérien.*

*Sauf à vouloir faire disparaître tous les avions, les recettes de l'écocontribution devraient être fléchées vers la Recherche & le Développement pour l'aviation durable et pour encourager le recours aux carburants durables.*

*Enfin, il est souvent question de distorsion de concurrence lorsqu'une nouvelle taxe est instaurée.*

*Il faut avoir à l'esprit que les compagnies aériennes ont des taux de marge bien plus faibles que la plupart des autres entreprises. En moyenne en 2023, selon IATA, cette marge représente 2,50 euros par passager.*

## **Revue de presse boursière**

**> Les compagnies aériennes américaines chutent après la prolongation de la réduction de**



## la production de pétrole par l'Arabie saoudite et la Russie

(source Reuters) 5 septembre - Les actions des principales compagnies aériennes américaines chutent après que l'Arabie Saoudite et la Russie ont déclaré qu'elles prolongeraient leur réduction volontaire de la production de pétrole jusqu'à la fin de l'année

**Mon commentaire :** Les compagnies aériennes sont à la merci de nombre d'évènements qu'elles ne contrôlent pas : les attentats comme celui du 11 septembre (il y a 22 ans aujourd'hui), le réveil d'un volcan en Islande, une épidémie (SRAS, Covid-19).

En ce moment, la guerre en Ukraine impacte à la hausse le prix du pétrole et du kérosène, limitant leurs possibilités de remboursement des dettes Covid-19.

### Fin de la revue de presse

#### > Évolution du cours de l'action Air France-KLM (et de quatre autres compagnies aériennes) depuis un mois

Cours de l'action Air France-KLM depuis un mois :



**Mon commentaire :** Le tableau ci-dessus (source : Boursorama) présente l'évolution du cours de l'action d'Air France-KLM sur un mois, en baisse de près de 9%.

*D'autres compagnies aériennes ont subit des baisses similaires sur un mois :*

- . IAG : -5,84%,
- . EasyJet : -10,20%,
- . Lufthansa : -7,40%,
- . Delta : -9,38%,
- . Air France-KLM : -8,80%.

*La pression sur les cours du pétrole est vraisemblablement à l'origine de cette baisse. Lire ci-dessus à ce sujet le bref article sur la prolongation de la réduction de la production de pétrole par l'Arabie saoudite et la Russie.*

## > **Évolution du cours de l'action Air France-KLM**

**L'action Air France-KLM est à 13,24 euro** en clôture lundi 11 septembre. Elle est **en baisse** cette semaine de **-6,10%**.

**La pression sur les cours du pétrole est vraisemblablement à l'origine de cette baisse.**

En deux mois, le cours de l'action Air France-KLM a perdu plus de 20%. Les autres compagnies aériennes sont guère mieux loties.

Lufthansa a perdu 12%, Delta 15%, easyJet 11%.

Elle était à 1,253 euro le 2 janvier 2023.

**La moyenne (le consensus) des analystes à 12 mois pour l'action AF-KLM est à 1,97 euro** (elle était à 1,50 euro début janvier). L'objectif de cours le plus élevé est à 2,45 euros, le plus bas à 1,10 euro. Je ne prends en compte que les opinions d'analystes postérieures à l'augmentation de capital de mai 2022.

Vous pouvez retrouver sur mon blog le détail du consensus des analystes.

**Mon commentaire :** *La pression sur les cours du pétrole est vraisemblablement à l'origine de cette baisse.*

## > **Évolution du prix du carburant cette semaine**

**Le baril de Jet Fuel en Europe est en hausse de +6\$ à 131\$.** Il était à 94\$ fin juin, à 79\$ avant le déclenchement de la guerre en Ukraine.

**Le baril de pétrole Brent (mer du nord) est en légère hausse de +1\$ à 90\$.**

De la mi-février 2022 à fin juillet 2022, il faisait le yoyo entre 100 et 120\$. Depuis, il oscille entre 75\$ et 99\$.

**L'écart entre le Jet Fuel en Europe et le baril de pétrole Brent est toujours anormalement élevé. Il est désormais de 41\$, alors que cet écart était de l'ordre de 15\$ avant le conflit en Ukraine.** En 2022, au début du conflit ukrainien, cet écart avoisinait 50\$.

***Mon commentaire : L'écart entre le Jet Fuel en Europe et le baril de pétrole Brent est toujours anormalement élevé.***

*Il est désormais de 41\$, alors que cet écart était de l'ordre de 15\$ avant le conflit en Ukraine. En 2022, au début du conflit ukrainien, cet écart avoisinait 50\$.*

*Cette décorrélation entre le prix du Brent et le prix du Jet Fuel a conduit les compagnies aériennes à revoir leur stratégie de couverture carburant (fuel hedging). Avant la crise ukrainienne, l'essentiel des couvertures carburant étaient basées sur le prix du pétrole (Brent).*

**== citation : DOCUMENT D'ENREGISTREMENT  
UNIVERSEL 2022 du Groupe Air France-KLM, page 173 :**

*(Ainsi) le Groupe Air France-KLM avait mis en place une politique de couverture systématique du risque de prix du carburant essentiellement basée sur le prix du pétrole (Brent).*

*Au début de la crise ukrainienne, dans un contexte de forte volatilité et de tension sur le marché des matières premières, 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 NWE).*

**== fin de citation**

*En clair, une partie des couvertures carburant du Groupe Air France-KLM est désormais basée sur le prix du kérosène Jet Fuel).*

## **Bon à savoir**

**> Conseils pour les salariés et anciens salariés actionnaires**

Vous trouverez sur mon site [navigaction les modalités d'accès aux sites des gérants](#).

Pour éviter d'oublier de changer vos coordonnées à chaque changement d'adresse postale, **je vous conseille de renseigner une adresse mail personnelle**. Elle servira pour toute correspondance avec les organismes de gestion.

Gardez en un même endroit tous les documents afférant à vos actions Air France-KLM : tous vos courriers reçus des différents gérants, Natixis Interépargne, Société Générale, votre établissement financier personnel si vous avez acheté vos actions par celui-ci.

**Mon commentaire** : *Si vous avez des parts dans un des fonds gérés par Natixis Interépargne, pensez une fois par an à vous connecter à votre gestionnaire de compte, pour éviter qu'il ne soit considéré comme inactif.*

*L'inactivité des PEE est gérée par la loi Eckert.*

*Au bout de 5 ans d'inactivité, Natixis Interépargne adresse un courrier/mail aux personnes concernées pour leur demander de se connecter à leur compte ou d'appeler Natixis Interépargne afin de réactiver leur compte.*

*Natixis Interépargne envoie cette information tous les ans au bout de 5 ans d'inactivité et jusqu'à la 10ème année. Au bout de 10 ans d'inactivité, les avoirs sont transférés à la CDC qui les conserve pendant 20 ans.*

*Il s'agit en fait de l'ancienne prescription trentenaire qui se décompose en 2 temps : 10 ans chez le teneur de compte et 20 ans à la CDC.*

*L'inactivité consiste à ne pas réaliser d'opération et/ou ne pas se connecter à son compte et/ou ne pas appeler et/ou ne pas écrire à Natixis Interépargne.*

*Ce dispositif s'applique également au PERCO/PER depuis la loi PACTE.*

## > **Gestion des FCPE / Regroupement des actions Air France-KLM**

Lorsque vous placez de l'argent dans un des fonds FCPE d'Air France, vous obtenez des parts dans ces fonds. Vous ne détenez pas directement d'actions.

Ce sont les conseils de surveillance, que vous avez élus en

juillet 2021 pour cinq ans, qui gèrent les fonds et qui prennent les décisions.

Les fonds Aeroactions, Majoractions et Concorde ne détiennent que des actions Air France.

Les fonds Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM), Horizon Épargne Taux (HET) gèrent des portefeuilles d'actions diverses.

**Mon commentaire :** Si vous souhaitez obtenir des précisions sur la gestion des différents FCPE Air France, je vous invite à consulter [mon site navigation, rubrique L'actionnariat salarié Air France-KLM](#).

**Mon commentaire spécifique au regroupement d'action :** Le 21 juillet, Natixis Interépargne a adressé une information à tous les salariés et anciens salariés actionnaires par mail.

En voici la teneur :

Air France-KLM a publié, ce 12 juillet 2023, un communiqué de presse (cliquer [ICI](#) pour accéder à ce document) annonçant un regroupement des actions composant son capital (1 nouvelle action regroupe 10 anciennes actions avec en conséquence une valeur multipliée par 10) ainsi qu'une réduction de ce dernier.

**Les porteurs de parts de FCPE ne sont pas concernés par la période d'échange courant du 31 juillet au 30 août mentionnée dans le communiqué de presse.**

Le 31 août, il a été procédé à une recorrélation entre le cours du titre (multiplié par 10) et la valeur de part qui sera restée identique :

- afin que la valeur de la part du FCPE soit la plus proche du cours de l'action ;
- ayant pour effet de réduire le nombre total de parts du FCPE.

Les FCPE Concorde, Majoractions et Aeropelican portent 10 fois moins de titres, la valeur de l'action ayant été multipliée d'autant.

Ces deux opérations se compensant, les détenteurs de parts de ces FCPE n'ont pas subi d'impact sur le montant de leur épargne.

## Précisions

**Ces informations indicatives ne constituent en aucune manière une incitation à vendre ou une sollicitation à acheter des actions Air France-KLM.**

Vous pouvez réagir à cette revue de presse ou bien me communiquer toute information ou réflexion me permettant de mieux conduire ma fonction d'administrateur du groupe Air France-KLM.

**Vous pouvez me poser, par retour, toute question relative au groupe Air France-KLM ou à l'actionnariat salarié...**

À bientôt.

Pour retrouver les dernières revues de presse du lundi, c'est [ici](#)

**Si vous appréciez cette revue de presse, faites la circuler.**

Les nouveaux lecteurs pourront la recevoir en [me communiquant](#) l'adresse email de leur choix.

**| François Robardet**

**ex Administrateur Air France-KLM.**

**Vous pouvez me retrouver sur mon compte twitter [@FrRobardet](#)**

***Nicolas Foretz, PNC, Administrateur Air France-KLM représentant les salariés et anciens salariés actionnaires PNC et PS***



Pour écrire à Nicolas : [message pour Nicolas Foretz](#).

Lors de notre élection, nous avons reçu le soutien de la CFDT et de l'UNPNC

Cette revue de presse traite de sujets liés à l'actionnariat d'Air France-KLM.

Si vous ne voulez plus recevoir cette revue de presse, [désabonnez-vous](#)

Si vous souhaitez modifier l'adresse de réception de cette revue de presse, merci de me

[communiquer votre nouvelle adresse email.](#)

Pour me joindre : [message pour François Robardet.](#)

11.531 personnes reçoivent cette revue de presse en direct