

AF-KLM investit pour la première fois dans une bioraffinerie

I Lettre de François Robardet

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)



ex-Administrateur Air France-KLM

Représentant des salariés et anciens salariés
actionnaires PS et PNC

N°938, 13 novembre 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,

Cette semaine débute l'opération d'ouverture du capital aux salariés et anciens salariés du groupe Air France-KLM.

Vous retrouverez des informations en fin de lettre, rubrique Bon à savoir.

Une précision : ces informations indicatives ne constituent en aucune manière une incitation à vendre ou une sollicitation à acheter des actions Air France-KLM.

Bonne lecture.

François

La Revue de Presse du lundi

> Air France-KLM investit pour la première fois dans une bioraffinerie

(source Les Échos) 10 novembre - **Air France-KLM franchit une étape de plus dans ses efforts pour décarboner son activité.** Pour la première fois, le groupe de transport aérien s'apprête à investir plusieurs millions de dollars dans une raffinerie, aux États-Unis.

Air France-KLM a en effet décidé de participer financièrement à la réalisation de la première bioraffinerie de la start-up américaine DG Fuels, avec laquelle il avait déjà signé, il y a un an, un engagement d'achat pour la fourniture de 600.000 tonnes de carburant d'aviation durable (CAD) sur la période 2027-2036.

Ce premier investissement d'Air France-KLM dans la production de biocarburant reste toutefois modeste : de l'ordre de 4,7 millions de dollars, destinés à financer les dernières études de faisabilité du projet, avant la décision finale attendue début 2024. À cela s'ajoute une option d'achat sur 75.000 tonnes de CAD par an, à partir de 2029, qui s'additionnent aux 600.000 tonnes sur dix ans signées en septembre 2022.

L'objectif d'Air France-KLM n'est pas de générer une nouvelle source de revenus, mais de disposer suffisamment de carburant d'aviation durable pour pouvoir tenir ses engagements environnementaux.

Air France et KLM se sont engagés à utiliser au moins 10 % de CAD en 2030, soit davantage que les 6 % prévus par la nouvelle réglementation européenne à la même date. Mais pour l'heure, Air France n'a réussi à sécuriser que 4,5 % de ces 10 % de CAD, auprès de trois principaux fournisseurs : le finlandais Neste (pour 1 million de tonnes), TotalEnergies (pour 0,8 million de tonnes) et DG Fuels, pour 0,6 million de tonnes, sur une période de dix ans.

D'où l'importance pour Air France-KLM de voir aboutir le projet de DG Fuels. La jeune entreprise américaine s'est fixée pour objectif d'inaugurer un premier site de production en Louisiane en 2026, d'une capacité initiale de 454 millions de litres de CAD par an, soit environ 364.000 tonnes de carburant d'aviation. C'est plus que l'objectif de production annuel de CAD de TotalEnergies en France, à l'horizon 2024-2025.

De plus, le procédé de fabrication de DG Fuels a ceci d'intéressant qu'il a recours à une autre matière première que les huiles végétales et les graisses animales utilisées par la quasi-totalité des producteurs de CAD actuels et dont les quantités disponibles sont limitées.

DG Fuels a développé un nouveau procédé, dont elle a le brevet, qui mixe l'utilisation d'hydrogène vert, produit à base de solaire ou d'éolien, et de cellulose de bois, issue des déchets de l'industrie forestière et de l'agriculture.

Ce type de CAD, de la nouvelle famille des carburants de synthèse, serait non seulement moins gourmand en biomasse mais aussi moins émetteur de CO2 sur le cycle de production.

Le projet de DG Fuels présente également l'avantage de pouvoir bénéficier des avantages fiscaux mis en place par le gouvernement américain pour encourager la production de carburants d'aviation durable.

Washington s'est fixé pour objectif de produire plus 11 milliards de litres de CAD aux États-Unis d'ici à 2030, contre environ 598 millions de litres aujourd'hui. Pour cela, les producteurs de CAD bénéficient d'un crédit d'impôt allant jusqu'à 1,75 dollar par gallon (3,78 litres), ce qui permet aux compagnies aériennes de payer leurs biocarburants nettement moins chers aux États-Unis. En 2022, la tonne de CAD coûtait environ 2.000 dollars aux États-Unis et 5.000 euros en France.

Autant d'atouts qui expliquent l'intérêt d'Air France-KLM pour DG Fuels et qui ont également attiré l'attention d'Airbus. En septembre dernier, l'avionneur avait annoncé un partenariat avec la start-up américaine DG Fuels, par lequel Airbus s'engageait à acheter une partie de sa production de carburant d'aviation, pour en faire bénéficier ses clients.

Depuis, d'autres gros investisseurs internationaux ont rejoint le projet, parmi lesquels deux fonds d'investissement japonais, permettant à DG Fuels d'afficher sa confiance dans sa capacité à boucler le financement de ce projet estimé à plus de 4 milliards de dollars.

Mon commentaire : Il est difficile de s'y retrouver devant la pléthore de chiffres figurant dans cet article, avec des unités différentes :

- *des litres ou des tonnes de carburant,*
- *des productions annuelles,*
- *des productions pour des périodes de plusieurs années.*

Malgré tout, je vous conseille sa lecture qui synthétise bien le sujet de la fourniture de carburants d'aviation durables.

Pour y voir plus clair, il convient de retenir que :

- *le groupe Air France-KLM consomme environ dix millions de tonnes de kérosène chaque année,*

- *l'objectif de 10% de carburants d'aviation durables pour 2030 représente un million de tonnes,*
- *Air France-KLM a sécurisé l'achat d'environ 400.000 tonnes par an à cette échéance.*
- *Avec un bémol : certains des contrats sont des mémorandums d'entente (MOU, de l'anglais « memorandum of understanding »).*

Bon à savoir : Un MOU est soit non contraignant, soit contraignant uniquement pour certains éléments non substantiels.

Un MOU établit généralement les objectifs de la collaboration et définit les rôles et responsabilités des parties, la portée du projet et ses résultats attendus, dans le but de faciliter la poursuite des négociations en vue d'un accord contraignant plus complet.

> **Les États-Unis répliquent aux contraintes de créneaux horaires à Schiphol**

(source ch-aviation, traduit avec DeepL) 6 novembre - **Le ministère américain des Transports a riposté à la décision du gouvernement néerlandais de restreindre les créneaux horaires à Amsterdam Schiphol** en ordonnant aux transporteurs néerlandais KLM Royal Dutch Airlines, Martinair (Pays-Bas) et TUI fly (Pays-Bas) de soumettre dans les sept jours les horaires de tous leurs services au départ et à destination des États-Unis pour réexamen.

L'ordonnance du 2 novembre fait suite à ce que le ministère des transports a **qualifié de "réglementation expérimentale illégale"** mise en œuvre par le gouvernement néerlandais lorsque Airport Coordination Netherlands (ACNL), à la même date, a réduit ou refusé des créneaux horaires à Schiphol pour la saison IATA d'été 2024 (de fin mars à octobre 2024). En conséquence, les transporteurs membres d'Airlines for America (A4A) ont perdu 339 créneaux historiques à Schiphol, tandis que les compagnies aériennes sans attribution historique de créneaux, telles que JetBlue Airways (B6, New York JFK), se sont vu refuser la totalité des créneaux pour la saison d'été 2024.

L'ordonnance du ministère des transports approuve officiellement la plainte déposée conjointement par les membres de l'A4A et JetBlue contre le projet controversé du

gouvernement néerlandais de plafonner la capacité afin de réduire les nuisances sonores et les émissions au niveau de la plate-forme européenne. **Ce programme expérimental pourrait entrer en vigueur l'année prochaine, sous réserve de l'approbation du cabinet néerlandais et de la Commission européenne, qui évalue actuellement s'il est conforme à l'approche équilibrée requise par la réglementation de l'UE.**

À la suite de la décision de l'ANCL, le ministère des transports a déclaré : "Le ministère estime que, parce que les Pays-Bas n'ont pas suivi l'approche équilibrée, **les mesures de réduction de capacité** de la phase 1 entreprises à AMS constituent des activités injustifiables et déraisonnables en vertu de l'International Air Transportation Fair Competitive Practices Act (IATFCPA), et **sont en violation de l'accord de transport aérien entre les États-Unis et l'Union européenne.**

(...)

Le ministère des transports, le gouvernement néerlandais et la Commission européenne se consulteront sur la question le 13 novembre. En l'absence de progrès significatifs, Washington a prévenu qu'il se tenait prêt à imposer d'autres mesures appropriées.

(...)

De son côté, Delta Airlines (DL, Atlanta Hartsfield Jackson) a confirmé à ch-aviation avoir engagé une procédure judiciaire contre la décision de l'ACNL, qu'elle juge contraire aux réglementations nationales, européennes et internationales. "**(...) Nous pensons qu'il est possible d'équilibrer les priorités en matière de développement durable avec le désir des passagers de voyager et de se connecter avec les gens à travers le monde** - ce que nous avons démontré à travers un engagement vigoureux pour aider à décarboner nos opérations et à réduire le bruit", a déclaré un porte-parole.

(...)

KLM se retrouve dans le collimateur du plan controversé de son propre gouvernement et risque également de faire l'objet de sanctions de la part des différents partenaires "ciel ouvert" des Pays-Bas. La compagnie nationale néerlandaise est à la tête d'une campagne sectorielle contre le plan néerlandais, soutenue par l'Association internationale du transport aérien (IATA), entre autres. KLM, JetBlue, A4A et d'autres transporteurs et groupes sont conjointement parties à une procédure devant la Cour suprême des Pays-Bas visant à mettre fin au régime.

Un porte-parole de KLM a déclaré que la compagnie était déçue par le nombre de créneaux horaires alloués pour

l'horaire d'été. "Cela représente environ 17 vols (étapes) de moins par jour qu'avant la crise de Covid. **KLM se concentre sur le recours en cassation pour montrer que la procédure suivie n'est pas conforme aux lois et règlements.** En outre, la procédure d'approche équilibrée de l'UE est actuellement en cours, dans le cadre de laquelle KLM démontre, avec son plan "plus propre, plus silencieux, plus efficace", qu'il est possible de réduire les nuisances sonores sans procéder à des réductions drastiques des mouvements de vol.

***Mon commentaire :** Le bras de fer entre les compagnies aériennes utilisatrices de Schiphol et le gouvernement néerlandais prend un tour nouveau.*

Le gouvernement des États-Unis envisage de réduire le nombre de créneaux horaires alloués à KLM sur les aéroports de New-York. Le chiffre de 1.000 suppressions circule.

Ce serait un coup dur pour la compagnie néerlandaise, pour laquelle les lignes concernées sont parmi les plus rentables.

> Le marché MRO va peser plus de 134,07 Milliards de Dollars d'ici 2030

(source Air & Cosmos) 7 novembre - Selon The Insight Partners, le **marché mondial de la maintenance, réparation et révision aéronautique (MRO) devrait passer de 91,15 milliards de dollars US en 2022 à 134,07 milliards de dollars US en 2030**, avec un taux de croissance annuel composé de 4,9% de 2022 à 2030. Les acteurs clés du marché MRO pour avions étudiés dans cette analyse comprennent AAR, Barnes Group Inc, Collins Aerospace, Delta TechOps, FL Technics, UAB, GE Aviation, Lufthansa Technik, Rolls-Royce plc, Singapore Technologies Engineering Ltd, et Turkish Technic Inc. En 2023, ST Engineering a annoncé que son activité Aéronautique Commerciale avait obtenu des contrats pluriannuels pour fournir à Japan Airlines ses solutions de Maintenance-By-the-Hour (MBH), renforçant une relation de longue date avec la compagnie aérienne dans le support intégré MRO.

La présence croissante de fournisseurs de services MRO dans les économies émergentes stimule la croissance du Marché MRO pour avions. Les économies émergentes, comme celles de l'Asie-Pacifique, sont fortement concentrées sur l'extension des services MRO aux entreprises commerciales ainsi qu'aux entreprises militaires d'avions. D'importants acteurs MRO pour avions en Asie-

Pacifique incluent Guangzhou Aircraft Maintenance Engineering Co, Ltd (GAMECO), La Chine; MTU Maintenance; et ExecuJet Haite Aviation Services China Co, Ltd. **Des dépenses importantes en infrastructures aéronautiques, une croissance économique et une augmentation du nombre de passagers sont les facteurs propulsant l'adoption des services de maintenance d'avions.** De plus, le nombre croissant de voyageurs de la classe moyenne, surtout dans les pays de l'Asie-Pacifique tels que la Chine, Singapour et l'Inde, est le principal facteur qui contribue à la croissance du trafic aérien, ce qui augmente par conséquent le besoin de services de maintenance d'avions dans la région.

(...)

Mon commentaire : *Air France Industries KLM Engineering & Maintenance (AFI KLM E&M) ne fait pas partie du champ de l'étude.*

Mais rassurez-vous : avec un effectif de plus de 12.800 personnes, AFI KLM E&M est un acteur majeur qui supporte près de 3.000 avions exploités par 200 grandes compagnies aériennes.

> **ITA-Lufthansa : La liaison toxique ITA-Alitalia**

(source Avionews, traduit avec DeepL) 10 novembre - **L'évaluation par Bruxelles des négociations entre le ministère de l'économie et des finances (MEF) et le groupe aéronautique allemand Lufthansa concernant la privatisation de la compagnie aérienne nationale italienne ITA Airways est au point mort.** Bruxelles continue de demander de nouveaux documents afin de déterminer si l'offre menace la libre concurrence sur le marché européen. Il se peut que les relations entre ITA et Alitalia soient comme un voile négatif sur cette opération.

Le ralentissement est également dû au fait que Margrethe Vestager a laissé la barre de la Commission à Didier Reynders, pour un poste pro-tempore, mais que les dossiers sont en fait entre les mains du directeur général français Olivier Guersent. Une situation qui allonge les délais et multiplie les possibilités de manœuvres politiques en coulisses : la France est en effet hostile à des concessions sur le transport aérien vers l'Allemagne.

Cela dit, **le groupe allemand n'a pas formellement notifié à la Commission européenne l'accord signé en juin avec le MEF.** Pourquoi ? Le pacte prévoit plusieurs étapes : la vente de 41% de la compagnie italienne (325 millions

d'euros), puis une option pour aller jusqu'à 100% avec une mise de fonds totale de 829 millions d'euros. Dès le départ, Lufthansa savait que Bruxelles lui demanderait de réduire ses vols long-courriers et de renoncer à certains créneaux aéroportuaires afin d'assurer la libre concurrence dans le transport aérien européen.

Selon certains experts du secteur, **le PDG de Lufthansa, Carsten Spohr, ne serait pas intéressé par la conclusion de l'accord, quelles que soient les conditions exigées par Bruxelles. Toutefois, son attitude ferme n'est pas uniquement liée à l'abandon des créneaux aéroportuaires et des vols long-courriers rentables. En effet, les Allemands ne veulent pas payer de leur poche la réembauche de plus de 1.000 anciens employés d'Alitalia** qui ont intenté une action en justice contre ITA Airways, exigeant d'être réembauchés dans la nouvelle compagnie aérienne nationale.

La relation Alitalia-ITA est comme une liaison toxique qui fait obstacle à la privatisation. Si la Commission européenne de la concurrence ne se prononce pas, Lufthansa pourrait se retirer à tout moment. **C'est pourquoi le gouvernement Meloni a demandé ces derniers mois à la famille Aponte, qui dirige le groupe Mediterranean Shipping Company (Msc), spécialisé dans le transport et la logistique, un éventuel "engagement dans l'intérêt national".**

Mon commentaire : *Lufthansa a mis une condition à son rachat d'ITA Airways : qu'il n'y ait pas de lien entre ITA Airways et la défunte Alitalia.*

La raison : éviter qu'ITA Airways soit dans l'obligation de reprendre des anciens salariés d'Alitalia.

Or, au cours des deux dernières années, 1.147 ex-salariés d'Alitalia ont engagé des procédures à Rome ou à Milan contre Alitalia qui les avait licenciés.

Dans un premier temps, le tribunal du travail de Rome a ordonné que 250 d'entre eux soient réintégrés par ITA Airways.

Si la totalité des 1.147 salariés devaient être réembauchés, le coût pour Lufthansa serait de 100 à 200 millions d'euros, un montant conséquent qui viendrait s'ajouter aux 325 millions d'euros que Lufthansa était prête à déboursier pour acquérir la compagnie aérienne italienne.

Le feuilleton Alitalia n'est pas près de se terminer.

> Plus de Bretons dans les avions ? Volotea va quadriller le ciel du Finistère

(source Le Figaro) 10 novembre - Plus rien ne semble arrêter Volotea. **Fondée il y a tout juste dix ans, l'Espagnole Volotea**, devenue cette année la première compagnie aérienne du marché domestique français en termes de lignes - devant les mastodontes Air France-KLM et EasyJet -, **affiche clairement ses ambitions avec l'annonce de sa vingtième base en Europe, et sa neuvième en France**. Alors que l'Espagnole vient de célébrer ses 10 ans d'exploitation dans la région bretonne et confirme son positionnement de compagnie leader à l'Aéroport Brest Bretagne, elle promet pour 2024 près de 400.000 sièges et l'introduction de 13 nouvelles routes européennes.

Délaissant les longs courriers, la low-cost a préféré miser sur les lignes dites «transversales», celles reliant les villes de province sans passer par les aéroports parisiens. Et cela fonctionne, **la France constitue son plus gros marché, avec près de 6 millions de sièges**.

(...)

Depuis son arrivée à Brest en 2013, la compagnie a transporté plus de 660.000 passagers et a connu une augmentation significative de sa capacité, avec près de 126.000 sièges proposés en 2023. Son taux de remplissage moyen de 95 % témoigne de la pertinence de ses routes et de la confiance des voyageurs.

(...)

Rien pour l'heure ne semble arrêter Volotea, qui ambitionne d'ouvrir 800 nouvelles lignes européennes à l'horizon 2028. Ses comptes dans le vert - la compagnie table sur un chiffre d'affaires proche de 700 millions d'euros cette année - devraient l'y aider. **Cependant, elle n'est pas à l'abri des critiques**.

L'expansion rapide pose la question de son impact écologique dans un contexte de sensibilisation croissante aux enjeux environnementaux. **Les engagements de la compagnie en matière de durabilité suffiront-ils à compenser l'augmentation de son empreinte carbone ? Et si oui, à quels prix pour les voyageurs ?**

***Mon commentaire :** Au-delà du cas Volotea, ce sont les prévisions de développement des compagnies aériennes européennes à bas coûts qui interpellent.*

Elles prévoient à court terme un développement nettement supérieur à celui de leurs consœurs opérant en long-courrier,

alors que les options de décarbonation portent davantage sur le moyen voire sur le long terme.

Est-ce acceptable ?

> Virgin Atlantic en voie de réaliser un premier vol transatlantique historique 100% SAF

(source Air & Cosmos) 8 novembre - **"Flight100". C'est le nom du vol transatlantique 100% SAF que Virgin Atlantic envisage d'effectuer entre Londres-Heathrow et New York JFK le 28 novembre prochain.** Pour ce vol historique, la compagnie britannique vient d'obtenir un feu vert de la Civil Aviation Authority (Autorité de l'Aviation Civile) britannique. L'obtention de cette autorisation est un grand pas franchi pour pouvoir opérer le vol, mais Virgin Atlantic va devoir obtenir des autorisations de survol de la FAA (Federal Aviation Administration) américaine, de l'Irish Aviation Authority et de Transports Canada.

Rappelons que pour l'instant la limite d'emport autorisé de biocarburant sur un avion de ligne commercial est de 50%, et nécessite donc un mélange avec du carburant classique. Le SAF ("sustainable aviation fuel" ou carburant d'aviation durable) est capable de réduire, sur l'ensemble de son cycle de vie, de 70 à 80% les émissions de gaz à effet de serre par rapport à du kérosène fossile.

L'autorisation délivrée par la Civil Aviation Authority suit un programme d'examens techniques effectués par le régulateur, qui a analysé différents aspects du projet de vol, incluant notamment un test réalisé au sol avec Rolls Royce en faisant fonctionner un moteur Trent 1000 avec 100% de SAF. La préparation du vol, menée par Virgin Atlantic, mobilise un consortium de compagnies incluant Boeing, Rolls-Royce, et BP notamment, qui vise à renforcer le SAF comme une vraie alternative pour le carburant fossile.

La Civil Aviation Authority a travaillé très étroitement avec les compagnies du consortium et va continuer à travailler avec l'industrie du transport aérien pour en apprendre plus sur la performance et l'impact des SAF.

(...)

Mon commentaire : *Il est question ici du premier vol transatlantique.*

Mais ces dernières années, des vols avec 100% de carburant d'aviation durable (CAD, SAF en anglais) ont déjà été opérés, notamment par Airbus avec un A380 (en 2021).

Pour comprendre l'importance de ces tests avec 100% de CAD, il convient de rappeler que le CAD et le kérosène présentent quelques différences.

=== Sources : Safran et Nicolas Jeuland

Les CAD produits à partir d'esters hydrotraités et d'acides gras issus principalement d'huiles de cuisson usagées présentent la particularité de ne contenir quasiment aucun soufre ou aromatiques.

Les équipes de Safran Aerosystems ont effectué des tests. « Les biocarburants ont la particularité d'être exempts d'aromatiques qui participent à l'obtention de l'étanchéité, mais aussi exempts de soufre qui est un lubrifiant naturel. »

C'est un point positif car soufre et aromatiques sont les principaux vecteurs des émissions de particules non-volatiles à l'origine de traînées de condensation.

Cependant, c'est un point négatif car les aromatiques tendent à faire gonfler certains joints dans les circuits de carburant. Il faut donc s'assurer que leur absence n'entraîne pas une rétraction de ces joints pouvant générer des fuites, par exemple. De même pour le soufre, qui contribue à la lubrification du moteur et des pompes carburants.

Par conséquent, certaines pièces au niveau du pompage ou certains joints doivent être adaptés.

L'objectif des tests est de vérifier que les modifications apportées pour utiliser 100% de CAD sont efficaces et suffisantes.

> Le Danemark veut aussi introduire une taxe sur les vols

(source ANP) 9 novembre - **Le Danemark prévoit également d'introduire une taxe d'aviation à partir de 2025.** Les recettes, qui augmenteront progressivement une fois introduites, sont destinées à aider l'aviation à passer à des carburants plus propres, selon le gouvernement. Une partie de ces recettes ira également aux petits aéroports danois qui devraient souffrir de la taxe sur les billets d'avion.

Lors de son introduction en 2025, la redevance moyenne sera de 70 DKK (9 €), mais d'ici 2030, elle devrait passer à 100 DKK (13 €) en moyenne. **Cette taxe devrait alors**

générer un revenu annuel de 160 millions d'euros.

La taxe sur les vols intra-européens sera d'environ 8 euros en 2030. **Sur les vols moyen-courriers, les Danois prélèveront alors une taxe de 32 euros et les vols long-courriers vers des destinations telles que Bangkok rapporteront 52 euros au fisc.**

Lors de l'annonce de ces projets, le ministre du climat, Lars Aagaard, a fait référence à des taxes similaires dans d'autres pays européens. Les Pays-Bas appliquent eux aussi une taxe sur les vols pour tous les passagers partant d'un aéroport néerlandais depuis 2021. Cette taxe a fortement augmenté au début de l'année, passant d'un peu moins de 8 euros à plus de 26 euros.

***Mon commentaire :** Le Danemark n'est ni le premier ni le dernier pays à introduire une taxe "écologique" sur les vols.*

Pour retrouver la liste des taxes de ce type déjà instaurées, je vous invite à vous reporter à ma [lettre n°929](#).

Fin de la revue de presse

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

L'action Air France-KLM est à 12,158 euros en clôture lundi 13 novembre. Elle est **en hausse** cette semaine de **+3,16%**.

En deux semaines, le cours de l'action Air France-KLM a monté de plus de 11%.

Elle était à 12,53 euros le 2 janvier 2023, à 17,77 euros le 19 juin 2023.

La moyenne (le consensus) des analystes à 12 mois pour l'action AF-KLM est à 18,16 euros (elle était à 15,0 euros début janvier). L'objectif de cours le plus élevé est à 23,00 euros, le plus bas à 11,0 euros. 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.

Pas de commentaire

> Évolution du prix du carburant cette semaine

Le baril de Jet Fuel en Europe est en baisse de -8\$ à 113\$. 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 baisse de -4\$ à 82\$.

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

***Mon commentaire :** L'écart entre le Jet Fuel en Europe et le baril de pétrole Brent est à la baisse cette semaine, passant de 35\$ à 29\$.*

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

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.*

Attention : 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 PEE.

Au bout de 10 ans d'inactivité, votre compte est transféré à la Caisse des Dépôts et Consignations.

Pour débloquent votre PEE, [reportez-vous ici sur mon site.](#)

> Gestion des FCPE

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 navigaction, rubrique L'actionnariat salarié Air France-KLM.](#)*

> Air France-KLM, l'opération d'actionnariat salarié débute

Air France-KLM a annoncé son intention de lancer 'Partners for the future', Il s'agit d'une opération d'actionnariat salarié proposée à environ 75.000 salariés éligibles dans 20 pays, pour renforcer le lien entre le groupe et ses collaborateurs.

Environ 95% des effectifs du transporteur aérien ont la possibilité d'y participer. Les actions proposées sont émises dans le cadre d'une augmentation de capital, portant sur un maximum de 3% du capital social d'Air France-KLM.

Selon le calendrier indicatif de l'opération, la date de la décision fixant le prix de souscription est prévue le 7 novembre, la période de souscription se déroulera du 13 au 24 novembre et l'augmentation de capital aura lieu le 21 décembre 2023.

Mon commentaire : *Sont éligibles les personnels du groupe Air France-KLM situés dans une vingtaine de pays.*

En France, les retraités et préretraités détenant toujours des avoirs dans le PEE/PEG au dernier jour de la période de souscription peuvent souscrire mais ne bénéficient pas de

l'abondement.

Vous pouvez trouver toutes les informations sur le [site dédié](#).

Mes remarques : *Si vous souhaitez participer à l'opération, le point clé est la durée de blocage des fonds : 5 ans.*

La première règle est de n'investir que de l'argent dont on n'aura pas besoin dans les 5 prochaines années.

La seconde règle est d'accepter une perte éventuelle.

Et n'oubliez pas que les conseillers ne sont pas les payeurs.

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](#)

Lors de notre élection, Nicolas et moi 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](#).

11.488 personnes reçoivent cette revue de presse en direct