

Pas de réduction à Schiphol après 2024

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°939, 20 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,

L'opération d'ouverture du capital aux salariés et anciens salariés du groupe Air France-KLM se termine vendredi 24 novembre.

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

> **Pas de rétrécissement de Schiphol en 2024 ni après : Bruxelles veut d'abord des alternatives**

(source Luchtvaart nieuws, traduit avec DeepL) 15 novembre
- **La Commission européenne rejettera très probablement aussi la notification du ministère de l'Infrastructure et de Gestion de l'Eau (I&W) sur la**

procédure d'approche équilibrée à la fin de cette année. Cette procédure est nécessaire pour que Schiphol puisse réduire son trafic à un maximum de 452.000 mouvements d'avions à partir de 2025.

C'est ce qu'ont déclaré des initiés à Bruxelles à Aviation News mercredi, en marge de la conférence de l'IATA à Amsterdam. **L'approche équilibrée signifie que tous les autres moyens de réduire le bruit et les nuisances pour les riverains de Schiphol** doivent d'abord être utilisés avant que des réductions forcées de créneaux horaires puissent être mises en œuvre pour des raisons environnementales. KLM, entre autres, a expliqué comment cela pourrait être fait, par exemple en investissant dans une flotte moderne et plus silencieuse, des procédures d'approche et de départ plus intelligentes, une utilisation optimale des pistes, des ajustements opérationnels et en épargnant la nuit autant que possible. Cela permettrait également de réduire les nuisances sonores de 20 % dans les années à venir, objectif fixé par le ministre des Transports sortant, Mark Harbers.

Avec cette nouvelle procédure d'approche équilibrée, **le ministre de l'Infrastructure et de Gestion de l'Eau (I&W) va à nouveau faire des siennes à Bruxelles après avoir annulé son projet expérimental controversé pour le premier rétrécissement en 2024** sous la pression massive de la Commission européenne et du ministère américain des Transports.

Ce dernier avait menacé de prendre des mesures de rétorsion à l'encontre de KLM aux États-Unis pour avoir annulé des créneaux horaires américains historiques à Schiphol et interdit le nouveau venu JetBlue en violation de l'accord "Ciel ouvert". "Cela a déclenché des tensions que le gouvernement néerlandais a sous-estimées", a déclaré une source politique qui a souhaité garder l'anonymat.

(...)

Le lendemain de la réunion de l'IATA, on a entendu partout : "Une honte pour les Pays-Bas". Selon les juristes de l'aviation présents, les gens oublient souvent que la limite supérieure actuelle de 500.000 décollages et atterrissages à Schiphol a été approuvée par trois gouvernements et parlements et qu'elle est considérée comme la législation en vigueur à Bruxelles. "Il n'est donc pas possible de s'en débarrasser aussi facilement d'un point de vue politique.

L'industrie aéronautique est à la fois satisfaite et fâchée de la réponse de Schiphol. **La direction de Schiphol se dit déçue par le report du rétrécissement, les résidents locaux n'étant pas les grands gagnants de l'affaire.**

"Beaucoup de choses sont désormais floues et incertaines, alors qu'il est vraiment nécessaire que les nuisances pour les riverains diminuent. La nécessité d'une fermeture nocturne est plus grande que jamais", a déclaré l'aéroport.

L'aéroport, dont les compagnies aériennes sont clientes, devrait au moins mentionner les efforts et les milliards d'investissements de l'industrie pour voler plus proprement, plus silencieusement et plus économiquement et réduire le bruit et la pollution.

(...)

Mon commentaire : *Selon la presse néerlandaise, le ministre des transports néerlandais M. Harbers "a été sévèrement réprimandé par l'Union européenne pour le travail bâclé qu'il a accompli".*

Le commissaire européen chargé des transports a fait part de ses "graves préoccupations" concernant le "non-respect de la procédure d'approche équilibrée". Bruxelles a également menacé de lancer une procédure d'infraction à l'encontre de M. Harbers "pour ce qu'elle considère comme un non-respect de la réglementation européenne".

Si seul le projet de réduction d'activité 2024 à Schiphol a été rejeté, il est probable qu'il en sera de même pour la version portant sur 2025.

C'est à l'évidence une très bonne nouvelle pour KLM, en attendant la réponse de la direction de Schiphol, l'aéroport d'Amsterdam.

Ces derniers mois, la direction de Schiphol avait laissé entendre qu'elle n'aurait quoi qu'il arrive pas les effectifs pour gérer plus que 470.000 vols en 2024 ; une manière comme une autre de s'asseoir sur l'avis de Bruxelles.

> **L'appétit d'Air France-KLM pour la compagnie portugaise TAP contrarié ...**

(source Le Figaro) 17 novembre - **Air France-KLM va devoir patienter encore quelques mois pour savoir si sa candidature pour le rachat de la compagnie portugaise TAP répond aux exigences des autorités. Une crise politique secoue le pays**, qui avait officiellement lancé fin septembre le processus de privatisation de 51 % de la compagnie nationale, suscitant l'intérêt des trois grands groupes européens : Air France-KLM, Lufthansa et le groupe IAG (British Airways, Iberia...). Le premier ministre portugais a démissionné le 7 novembre en raison de soupçons de

malversation et de corruption. Aucune décision concernant TAP ne sera donc prise avant la formation du nouveau gouvernement, qui fera suite aux élections législatives anticipées prévues pour dans quatre mois.

Miguel Frasilho, économiste et ancien président de la compagnie portugaise, estime que ce report va profiter à la valorisation de la compagnie. « La restructuration sévère imposée pour rendre la société rentable et durable porte désormais ses fruits, et le gouvernement ne devrait pas précipiter sa privatisation », a-t-il déclaré. TAP, en grande difficulté, est revenu dans le vert au troisième trimestre. Il a dégagé un bénéfice record de 180,5 millions d'euros, en hausse de 62,2% par rapport à la même période de l'année dernière.
(...)

Mon commentaire : Patience et longueur de temps font plus que force ni que rage.

Cette morale de La Fontaine, toujours d'actualité dans le dossier Alitalia / ITA Airways, s'applique désormais au dossier TAP Air Portugal.

Il faudra attendre qu'un gouvernement soit formé, après les élections anticipées du 10 mars 2024, pour que le dossier de vente de la compagnie aérienne portugaise avance.

> ... Soutien de l'État français

(source Le Figaro, suite de l'article précédent) 17 novembre - **Air France-KLM, qui avait accumulé 10 milliards d'euros de pertes en 2020 et 2021, avait été largement soutenu par l'État français et contraint de rembourser ses prêts**, encadrés par la Commission européenne, pour pouvoir de nouveau participer à la consolidation du marché en Europe. C'est chose faite. **L'État, par la voix de l'Agence des participations de l'État (APE), a rappelé et précisé les conditions dans lesquelles le débouclage a été mené.**

Pendant la crise du Covid, l'État actionnaire - qui détient 28,6 % du capital d'Air France-KLM - a mené trois ou quatre opérations pour se porter au secours du groupe. « **Nous avons participé à deux augmentations de capital, en 2021 et en 2022**, rappelle Alexis Zajdenweber, à la tête de l'Agence des participations de l'État (APE). La première pour environ 600 millions d'euros et une deuxième de l'ordre de 650 millions d'euros en 2022. Soit 1,250 milliard d'euros au total. **À ce jour, ces investissements demeurent en moins-value d'environ 35 %** par rapport au prix auquel

nous avons souscrit. Ce n'est pas en soi un problème, nous sommes un investisseur de long terme, mais on ne peut pas dire qu'on a réalisé une rapide et forte plus-value sur ces opérations. »

Par ailleurs, un prêt garanti par l'État (PGE) de 4 milliards d'euros a été accordé en mars 2020 et remboursé en 2023. « Nous n'avons pas touché d'intérêts, précise le patron de l'APE, irrité par les informations selon lesquelles l'État aurait profité des mesures mises en place en faveur de la compagnie nationale pendant la crise. Les établissements bancaires prêtaient et ont perçu le remboursement et les intérêts. **La rémunération de l'État s'est limitée à une commission de garantie,** conformément au cadre temporaire pour les aides d'État de la Commission européenne, et destinée à rémunérer le fait que l'État portait 90 % du risque de pertes. » En cas de défaut, 90 % de la somme revenait à la charge de l'État. « À ce titre-là, l'État a touché **180 millions d'euros** entre l'octroi du PGE et son remboursement en mars 2023 », précise Alexis Zajdenweber.

Ensuite, en mai 2020, l'État a accordé une avance d'actionnaire de 3 milliards d'euros au groupe. « Nous avons tâché de respecter les critères fixés par Bruxelles à chaque étape. Cela justifiait un certain niveau de rémunération, proportionné au niveau de risque », souligne le patron de l'APE. Cette avance d'actionnaire a été convertie en avril 2021 en titres « super subordonnés », plus risqués que des obligations. « **Sur les trois années pendant lesquelles le dispositif a été mis en place, nous avons touché 392 millions d'euros.** La Commission a exigé un niveau de rémunération qui reflète le risque élevé associé à ces instruments », insiste le haut fonctionnaire.

Il rappelle que, depuis 2008, Air France-KLM n'a pas versé de dividende à ses actionnaires, donc pas non plus à l'État, actionnaire de long terme, qui ne s'en plaint pas.

Mon commentaire : L'article évoque un sujet qui a été abordé dans [ma lettre n°936](#) : "Le sauvetage d'Air France s'est transformé en jackpot pour l'État français".

L'article des Échos indiquait que :

=== début de citation

Selon nos informations, Air France-KLM a ainsi versé, au total, quelque 650 millions d'euros à l'État français, au titre de la garantie pour les 4 milliards d'euros de prêts bancaires garantis (PGE) à 90 % par l'argent du contribuable, des

intérêts pour le prêt direct de 3 milliards d'euros de l'État-actionnaire et des frais de remboursement anticipé.

=== fin de citation

Selon le directeur de l'Agence des participations de l'État (APE), le montant est légèrement inférieur (572 millions d'euros).

Ce montant devra être réévalué à l'avenir, lorsque l'État français revendra les actions qu'il a acquises lors des augmentations de capital de 2021 et 2022.

> Emirats va construire une nouvelle installation MRO à Dubai World Central

(source Flightglobal, traduit avec DeepL) 14 novembre - **La compagnie aérienne du Golfe Emirates va construire une nouvelle installation d'ingénierie de 950 millions de dollars à l'aéroport World Central de Dubaï, afin de répondre aux besoins de sa flotte et de ses opérations pour les 20 prochaines années au moins.**

L'installation offrira une gamme complète de services d'ingénierie, notamment des programmes de maintenance légère et lourde, la réparation et l'essai des moteurs, l'aménagement complet de l'intérieur des cabines et la conversion des avions.

(...)

En plus de répondre aux besoins de la flotte d'Emirates jusqu'aux années 2040, l'installation pourra également fournir des capacités de réserve à d'autres compagnies aériennes.

Les travaux de construction de la première phase du projet devraient commencer l'année prochaine et s'achever en 2027. Cette phase comprendra huit hangars de maintenance et un hangar de peinture, capables d'accueillir des avions commerciaux, notamment des Airbus A380.

Ali Mubarak Al Soori, vice-président exécutif de la gestion des installations et des projets du groupe Emirates, déclare : **"Des dispositions ont été prises pour une expansion ultérieure, doublant potentiellement la capacité dans la phase 2,** conformément à la croissance de la flotte d'Emirates et aux exigences opérationnelles."

Le centre d'ingénierie existant d'Emirates à l'aéroport international de Dubaï continuera à soutenir les opérations de la compagnie aérienne, le nouveau

complexe du DWC s'occupant dans un premier temps des travaux de débordement et des programmes de maintenance lourde avec un temps d'immobilisation au sol des avions plus long.

Mon commentaire : Attention : ne pas confondre l'aéroport World Central de Dubaï (DWC) et l'aéroport international de Dubaï (DXB). Ils sont situés à une soixantaine de kilomètres l'un de l'autre.

L'aéroport international de Dubaï (DXB) est actuellement le troisième aéroport le plus fréquenté du monde (environ 90 millions de passagers/an). Mais il est situé en centre-ville, proche de la saturation et sa faible superficie (29 km²) ne permet pas d'envisager son extension.

A l'inverse, l'aéroport World Central de Dubaï (DWC) encore peu fréquenté, est avec ses 140 km², le deuxième plus grand aéroport du monde. Il a vocation à remplacer son voisin dans le courant des années 2030. À terme, il aura une capacité d'accueil annuelle de plus de 160 millions de passagers.

C'est sur ce nouvel aéroport que sera construit le futur centre de maintenance aéronautique d'Emirates.

La nouvelle installation permettra à Emirates d'être entièrement autonome en ce qui concerne la maintenance, les réparations, les révisions et tous les besoins d'ingénierie pour notre flotte d'avions.

> **Non-respect du couvre-feu à l'aéroport de Nantes : le montant des amendes pour les compagnies pourrait s'élever**

(source Le Figaro) 14 novembre - **Les compagnies aériennes pourraient payer encore plus cher leurs retards et le non-respect des couvre-feux en vigueur dans plusieurs aéroports de France à l'instar de ceux de Nantes, Orly ou Charles-de-Gaulle.** Vendredi, dans le cadre de l'examen du budget 2024 par l'Assemblée nationale, **un amendement** - proposé par le groupe écologiste - a été voté en ce sens. Il **prévoit le doublement des plafonds des amendes** que l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa) peut prononcer. Ceux-ci n'avaient plus connu de modifications depuis 2012.

Selon Julie Laernoës, députée écologiste de Loire-Atlantique, **l'amendement voté « vise à renforcer la lutte contre les nuisances aéroportuaires ».** Si les montants peuvent jusque-là s'élever à 40.000 euros au maximum, la

Direction générale de l'aviation civile (DGAC) a précisé que, pour l'heure, la moyenne des amendes infligées se situe autour de 15.000 euros. « Il était urgent de doter l'Acnusa d'un plus grand pouvoir dissuasif, et de relever le plafond des amendes pour inciter les compagnies aériennes à respecter la loi, au lieu de faire passer leurs intérêts économiques avant le respect des règles environnementales », souligne la députée.

Avec Paris-Orly, l'aéroport de Nantes est l'un des plus concernés par le non-respect de la législation en vigueur. À tel point, qu'en juin dernier, l'Acnusa a publié un communiqué pour dénoncer une forme « d'accoutumance » des compagnies aériennes en la matière. Peu après, à la mi-août, l'autorité avait également critiqué les rotations intensives de certaines compagnies et leur avait demandé de revoir leur programmation de vol prenant en compte les « contraintes d'exploitation » d'une infrastructure vouée à compenser l'abandon du projet à Notre-Dame-des-Landes.

Des mises au point restées sans véritable effet. En effet, en vigueur entre minuit et six heures du matin, le couvre-feu de l'aéroport de Nantes a encore connu de nombreuses infractions ces derniers mois. Pour remédier à cette situation sur une mauvaise pente, Julie Laernoës souhaite une législation encore plus restrictive : « **La priorité reste bien évidemment la réécriture du couvre-feu ainsi que son extension pour rendre réellement applicable la restriction des vols de nuit sur l'aéroport de Nantes Atlantique.** »

(...)

Mon commentaire : *Contrairement à ce que laisse entendre le titre de l'article, l'augmentation du montant des amendes en cas de non-respect des couvre-feux concerne tous les aéroports soumis à couvre-feu.*

Aujourd'hui, elles préfèrent payer les amendes plutôt que de dérouter les avions vers d'autres plateformes, avec les désagréments pour les passagers et les surcoûts pour la compagnie (coût d'hébergement des passagers ou de réacheminement, coût pour ramener l'avion le lendemain, gestion des équipages).

Si cette mesure rentre en application, ce serait un bouleversement pour les compagnies à bas coûts, qui pourraient décider de fermer leurs bases sur certains de ces aéroports.

Les compagnies aériennes concernées à Nantes (EasyJet,

Volotea, Transavia et Air France) ont d'ores et déjà indiqué qu'elles pourraient être tentées de déplacer leurs avions si un couvre-feu plus dur, plus strict, venait à être mis en place.

> Clément Beaune annonce la réécriture et la relance de l'appel d'offres pour la concession de Nantes Atlantique

(source Journal de l'Aviation) 17 novembre - Un mois et demi après l'abandon de la procédure d'appel d'offres pour la remise en concession de l'aéroport Nantes Atlantique, le ministre chargé des Transports **Clément Beaune** est retourné à Nantes le 16 novembre pour exposer les prochaines évolutions du dossier. Il **a annoncé la relance d'un nouvel appel d'offres avec une redéfinition du cahier des charges d'ici la fin de l'année et une réécriture de l'arrêté de couvre-feu.**

Défini en octobre 2019, l'appel d'offres précédent n'avait pas réussi à susciter suffisamment d'intérêt pour une mise en concurrence. Ses conditions avaient en effet été rendues caduques par la crise sanitaire, son impact sur le trafic et le renforcement des exigences environnementales. **Le gouvernement se laisse six semaines pour relancer une procédure, avec un cahier des charges qui sera élaboré en tenant compte du nouvel environnement et qui associera les collectivités à sa rédaction. Une chose est sûre : le projet d'allongement de la piste de 400 mètres vers le sud est définitivement abandonné.**

L'objectif est de susciter et étudier des propositions de reprise de concession en 2024 et 2025, pour attribuer le nouveau contrat en 2026 et engager le réaménagement de l'aéroport.

En attendant, l'État a demandé à Vinci Airports, le concessionnaire actuel, de lancer un programme de travaux d'urgence pour améliorer la qualité de service sur la plateforme.

Il souhaite par ailleurs réécrire l'arrêté de couvre-feu mis en place en avril 2022, afin d'accélérer les délais d'instruction et l'application des sanctions lorsqu'il y a manquement et que les dossiers soient réglés en moins d'un mois. Le couvre-feu interdit de programmer des vols entre minuit et 6 h du matin, mais tolère des dépassements lorsqu'ils sont liés à des raisons indépendantes de la volonté du transporteur. Depuis sa mise en place, 49 % des nuits se passent sans aucun vol sur la période du couvre-feu, contre

2 % en 2019, mais **75 % des dépassements sont considérés comme des manquements et font l'objet de sanctions.**

Enfin, une étude indépendante sera engagée d'ici la fin de l'année pour analyser les enjeux de santé liés à l'activité aéroportuaire.

Mon commentaire : Cinq ans après l'abandon du projet de construction d'un nouvel aéroport à Notre-Dame-des-Landes, les travaux de réaménagement de l'aéroport de Nantes n'ont pas commencé.

Nul doute que le nouveau cahier des charges, qui tiendra compte des préoccupations liées au dérèglement climatique, sera différent du précédent.

> **Airbus sauve les meubles à Dubaï avec une commande d'Emirates pour 15 A350 de plus**

(source Les Échos) 16 novembre - **Bien que distancé par Boeing dans la course aux commandes, Airbus termine le salon aéronautique de Dubaï sur une bonne nouvelle : une commande de 15 A350-900 supplémentaires par Emirates.** Ils s'ajoutent aux 50 A350-900 déjà commandés par Emirates, pour une valeur estimée de plus de 13 milliards de dollars.

Cependant, ce lot de consolation n'efface pas pour autant la déconvenue essuyée par Airbus à Dubaï. **La méga commande de Turkish Airlines ne s'étant pas encore concrétisée, l'avionneur européen termine le salon loin derrière Boeing, avec 56 commandes (26 A350 long-courriers et 30 A220 moyen-courriers) contre 246 pour son rival américain (136 long-courriers et 110 moyen-courriers).**

Mais **surtout, le nouveau fleuron de sa gamme, l'A350-1000, conçu pour remplacer l'A380, s'est fait doublement rembarrier par Emirates.** Non seulement la compagnie de Dubaï n'en a toujours pas acheté le moindre exemplaire, préférant commander 95 exemplaires supplémentaires de son concurrent, le 777X de Boeing, mais encore, son président exécutif, **Tim Clark, a remis en cause les performances de ses moteurs Rolls-Royce.**

Lors d'une rencontre avec la presse, le président d'Emirates a clairement annoncé qu'il ne commandera pas d'A350-1000 tant que ses moteurs Rolls-Royce XWB-97, spécialement développés par cet avion, n'auront pas atteint les niveaux de

fiabilité et de coûts de maintenance exigés. « Le moteur ne fait pas ce que nous voulons qu'il fasse, donc, nous ne passerons pas commande avant qu'il le fasse », résume Tim Clark.

Le patron d'Emirates a même été plus précis sur ses attentes. D'après lui, les moteurs Rolls-Royce Trent XWB-97 spécialement développés pour l'A350-1000 nécessiteraient de retourner à l'atelier de maintenance toutes les 400 à 500 heures de vols, du fait de conditions d'exploitation - fortes chaleurs et sable - plus difficiles dans la région du Golfe qu'ailleurs. Or Emirates exige que les moteurs de ses avions puissent fonctionner au moins 2.000 heures d'affilée avant de partir en maintenance.

Ce n'est pas la première fois que Tim Clark met la pression sur Airbus et Rolls-Royce au sujet de l'A350. **En 2014, Emirates avait annulé une commande de 70 A350, jugeant insuffisantes les performances des moteurs Rolls-Royce.**

Le motoriste britannique avait dû remettre l'ouvrage sur le métier, jusqu'à parvenir à une version améliorée du Trent XWB-84 pour l'A350-900, qui satisfait apparemment Emirates, tout en développant une version spécifique - le Trent XWB 97 - pour l'A350-1000. Mais bien que cette dernière ait déjà remporté 226 commandes, contre 791 pour l'A350-900, dont 42 chez Qatar Airways et 20 chez Etihad, elle ne satisfait toujours pas Emirates.

Outre la question des coûts de maintenance, la compagnie de Dubaï n'a jamais caché qu'elle souhaiterait une version plus puissante de l'A350, capable d'emporter plus de passagers et de fret que les 480 passagers de la version bi-classe actuelle. Ceci avant d'avoir une alternative au futur Boeing 777-10 pour remplacer ses A380 de 519 à 650 places. Mais Airbus a toujours écarté l'idée d'un A350-1100 plus volumineux que l'actuel A350-1000, tandis que Boeing a jusqu'à présent plutôt peiné à vendre ses 777X.

Mon commentaire : *Le positionnement géographique de leurs hubs et l'absence de marché domestique contraignent les compagnies aériennes du Golfe à utiliser essentiellement des avions bicouloirs les plus gros possibles.*

Ce n'est pas le cas pour les compagnies aériennes européennes et étasuniennes qui alimentent leurs hubs avec des avions monocouloirs.

Fin de la revue de presse

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

L'action Air France-KLM est à **12,402 euros** en clôture lundi 20 novembre. Elle est **en hausse** cette semaine de **+2,01%**.

En trois semaines, le cours de l'action Air France-KLM a monté de plus de 13%.

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 +3\$ à 116\$. 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 -1\$ à 81\$.

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 hausse cette semaine, passant de 29\$ à 35\$.

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 débloquer 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 touche à sa fin

Air France-KLM a lancé '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.

Le prix de souscription a été fixé à 8,06 euros. La période de souscription se termine cette semaine, le vendredi 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.

Que vous soyez retraité ou actif, la procédure de souscription est identique.

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 vous n'aurez 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.](#)

11.495 personnes reçoivent cette revue de presse en direct