

Air France et la SNCF s'accordent

# 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°940, 27 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,*

*La phase de souscription à l'opération d'ouverture du capital aux salariés et anciens salariés du groupe Air France-KLM s'est terminée vendredi 24 novembre.*

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

*Bonne lecture.  
François*

## La Revue de Presse du lundi

**> Air France et la SNCF s'accordent pour proposer davantage de lignes de train vers les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Orly**

(source La Tribune) 24 novembre - **À l'heure où les vols intérieurs sont interdits entre deux villes, quand une ligne de train les relie en moins de 2h30, il est évidemment de l'intérêt d'Air France et de la SNCF de doper le service « Train + Air ». C'est d'autant plus pertinent que la politique voyage de certaines grandes entreprises, qui cherchent à verdir leurs déplacements, va encore plus loin que la loi en interdisant à leurs**

collaborateurs de prendre l'avion quand il existe une alternative en train en moins de quatre heures. En mai dernier, Clément Beaune, ministre des Transports a évoqué, quant à lui, la possibilité de durcir la règle en l'élargissant aux alternatives de 3 heures « si l'offre ferroviaire s'améliore ».

**L'offre « Train + Air », qui a été lancée il y 30 ans,** s'enrichit ce vendredi ainsi de 8 liaisons supplémentaires : Aix-en-Provence, Arras, Laval et Lille Flandres vers les aéroports de Paris-Charles de Gaulle et Paris-Orly et Perpignan, vers l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle.  
(...)

En pratique, avec l'offre « Train + Air », les clients bénéficient d'une seule réservation pour l'ensemble de leur voyage et d'une place garantie sur le prochain vol ou train disponible, sans frais, en cas de retard du train ou de l'avion. **Depuis 2022, leur parcours est entièrement digitalisé : les passagers peuvent ainsi s'enregistrer en ligne sur le site d'Air France avant le départ, pour la totalité de leur voyage, y compris le trajet en train.**

Ces billets numériques permettent ainsi de combiner directement des trajets intermodaux TGV et avion, en passant par les aéroports Paris-Orly et Paris-Charles-de-Gaulle avec, en plus d'Air France, onze compagnies : Air Austral, Air Caraïbes, Air Tahiti Nui, Air Transat, Corsair, Emirates, Etihad, French Bee, Qatar Airways, Royal Jordanian et Vietnam Airlines. À noter : les clients La Première ou Business d'Air France voyageant en première classe à bord des trains SNCF Voyageurs.

Quelque 3 millions de voyageurs prennent chaque année le train pour rejoindre les deux aéroports parisiens, précisait fin 2022 la SNCF qui se donnait alors pour objectif de vendre 600.000 billets intermodaux « Train + Air » d'ici cinq ans. Mais, selon une étude du cabinet BearingPoint, parue fin 2021, « Air et fer, et si vous preniez les deux ? », **les freins sont encore nombreux, comme la rupture de charge entre la gare de connexion et l'aéroport avec en toile de fond la problématique des bagages.**  
(...)

***Mon commentaire : C'est incontournable : Air France et la SNCF doivent travailler ensemble pour mettre en place une formule attrayante train (domestique) + avion (long-courrier).***

*Depuis la publication du "Plan sobriété énergétique" le 3 octobre 2022, les entreprises et les particuliers ont largement modifié leurs habitudes de voyage.*

*L'impact le plus sensible concerne les voyages affaires courts (les allers retours journée). J'évoquais ainsi le sujet dans [ma lettre n°903](#) en mars dernier :*

Parmi les mesures récentes qui ont impacté les compagnies aériennes sur le marché intérieur français, j'en retiens une : la recommandation formulée par le gouvernement le 3 octobre dernier [2022] dans le plan de sobriété énergétique.

Elle était formulée ainsi : "Report de l'avion vers le train pour les trajets allers inférieurs à 4 h par voie ferroviaire (ou inférieur à six heures de trajet aller-retour si le déplacement se fait dans la même journée)".

Alors qu'elle n'avait pas de caractère obligatoire, cette recommandation a immédiatement été suivie par les entreprises et les particuliers, preuve que les voyageurs se préoccupent de plus en plus de l'impact de leurs déplacements.

### > **Schiphol nomme Pieter van Oord comme nouveau PDG à partir du 1er juin**

(source Reuters) 26 novembre - **L'aéroport Schiphol d'Amsterdam a annoncé dimanche qu'il avait nommé Pieter van Oord comme nouveau directeur général pour une période de quatre ans à partir du 1er juin 2024.**

M. van Oord, qui dirige l'entreprise maritime internationale Royal Van Oord depuis 2008, succèdera à Ruud Sondag, qui assure l'intérim depuis le 1er novembre 2022 et restera en poste jusqu'au 1er mars 2024, a précisé Schiphol.

Le directeur financier Robert Carsouw assurera l'intérim du 1er mars au 1er juin.

**Mon commentaire :** *L'actuel directeur général de Schiphol reste en poste jusqu'au 1er mars 2024.*

*Pour l'instant, les effectifs sont ajustés sur la décision du gouvernement néerlandais de réduire l'activité à Schiphol.*

*Cette décision ayant été invalidée par Bruxelles, c'est à lui qu'incombe la responsabilité de gérer les effectifs pour assurer un fonctionnement optimal de Schiphol durant la période de forte activité, l'été prochain.*

### > **SAS retire le dernier B737 de sa flotte**

(source Business travel) 21 novembre - **SAS n'a plus d'avion Boeing dans sa flotte, à la suite du retrait de ses derniers 737 avions.** Air France va par ailleurs prochainement entrer au capital de la compagnie.

Le dernier B737 de SAS a volé de Stockholm à Oslo, prenant le temps de « dessiner » 700 dans les airs avec sa trajectoire de vol en clin d'œil à la variante -700 de l'avion.

Au fil des ans, SAS a exploité un peu plus de 100 Boeing 737, dans les variantes -400, -500, -600, -700 et -800.

Mais **les A320 et A320 neo constituent désormais l'épine dorsale de la flotte court-courrier du transporteur**, les livraisons du neo (A320 remotorisé) se poursuivant jusqu'en 2025.

**La compagnie aérienne a également reçu trois A321LR ces dernières années, lui permettant d'exploiter des services long-courriers avec ces monocouloirs.**

(...)

**Mon commentaire :** *Un dernier obstacle au rachat de SAS par le consortium qui comprend Air France-KLM a été levé.*

*SAS a annoncé mardi avoir reçu l'aval du tribunal américain des faillites pour un accord d'investissement de 13,2 milliards de couronnes suédoises (1,3 milliard de dollars) avec le consortium composé de Castlelake, Air France-KLM, Lind Invest et l'État danois.*

*La compagnie a également reçu l'approbation finale pour son nouvel accord de crédit de financement de débiteur en possession avec Castlelake, basé aux États-Unis, pour un total d'environ 500 millions de dollars, stimulant ainsi les efforts du transporteur pour achever sa restructuration et remplacer le financement d'Apollo Global. (source : Reuters)*

**> Avions gros-porteurs : les futures emplettes de Thai Airways beaucoup plus ambitieuses que prévu**

(source Journal de l'Aviation) 24 novembre - **C'est la fin de la crise. Thai Airways s'apprêterait finalement à passer une commande de gros-porteurs plus ambitieuse qu'initialement prévu** pour le renouvellement de sa flotte à long terme, avec jusqu'à 80 appareils potentiels selon l'agence de presse Bloomberg qui mentionne des personnes proches du dossier.

La compagnie porte-drapeau thaïlandaise envisagerait aussi de louer une douzaine de monocouloirs supplémentaires, alors que sa division Thai Smile est en train d'être absorbée par sa maison mère dans une logique de simplification de ses opérations.

Un récent différend entre Thai Airways et Rolls-Royce avait été rendu public début novembre dans le cadre de ces futures commandes, la compagnie reprochant au motoriste britannique de ne pas offrir de tarifs préférentiels sur ses moteurs, menaçant alors d'aller voir ailleurs.

Les potentiels 80 nouveaux gros-porteurs seraient commandés sous forme d'un mix entre commandes fermes, d'options et de droits d'achat.

**Thai Airways et sa filiale régionale alignent aujourd'hui une flotte combinée de seulement 68 appareils (22 Boeing 777-200ER et -300ER, 7 787-8/9, 16 Airbus A350-900, 3 A330-300 et 20 A320), une flotte qui a été profondément réduite et simplifiée depuis le lancement de son processus de restructuration mené depuis mai 2020 avec la pandémie.**

Thai Airways alignait 103 appareils actifs le 23 mars 2020 (date de la fermeture de la Thaïlande au tourisme). Elle a ainsi retiré ses 6 A380, ses 10 derniers 747-400 et l'ensemble de ses 777 de première génération (777-200 et -300) dès le déclenchement de la pandémie.

**Le processus de restructuration de Thai Airways s'appuie sur une flotte de 86 avions en 2025 (date prévue pour la fin du redressement du transporteur).**

*Mon commentaire : Thai Airways fait toujours l'objet d'un plan de réhabilitation de sa dette, supervisé par la justice, après avoir déposé une demande de mise en faillite en 2020.*

*Elle espère sortir de ce programme l'année prochaine. Plus de 50% de son personnel a été licencié dans le cadre de la restructuration.*

**> Près de la moitié des avions des compagnies aériennes sont loués**

(source Les Échos) 21 novembre - Misant sur une envolée rapide du trafic aérien bien au-delà de ses niveaux d'avant la pandémie de Covid, **la société japonaise de location d'avions SMBC Aviation Capital vient de commander 60 nouveaux A320neo à Airbus.**

(...)

**L'entreprise nipponne**, propriété du consortium Sumitomo Mitsui Finance and Leasing Company et de la banque Sumitomo Mitsui Banking Corporation, s'est imposée, ces dernières années, comme **l'une des plus grandes sociétés de location au monde, avec une flotte totale de près de 900 appareils placés dans une centaine de compagnies aériennes**, un peu partout sur la planète.

Elle rivalise notamment avec **le leader mondial du leasing d'avions AerCap qui compte, lui, un peu plus de 2.000 appareils**. « Les compagnies ont de plus en plus recours à ce système du leasing. Elles suivent deux modèles. Soit elles payent un loyer sur plusieurs années au loueur pour se servir de ses avions. Soit elles achètent elles-mêmes des appareils qu'elles revendent ensuite à un loueur avant de les lui relouer. L'idée étant toujours d'alléger leur bilan financier », explique un cadre de l'industrie.

**Actuellement, 47 % des avions en opération dans le monde appartiennent à des sociétés de leasing, mais ce ratio, qui était inférieur à 5 % dans les années 1980, ne cesse de progresser**. Selon les projections de la firme Fortune Business Insights, le marché du leasing va ainsi bondir de 167 milliards de dollars en 2022, à 317 milliards de dollars en 2030. Si SMBC AC ne communique pas sur ses tarifs, **les analystes estiment que le groupe facture entre 280.000 et 380.000 dollars la location mensuelle d'un A320neo**.

Même s'il peut être pénalisant en période de crise exceptionnelle, comme la pandémie de Covid - les compagnies continuant alors de payer des loyers sans voler -, ce modèle de leasing est jugé financièrement avantageux par un grand nombre des directions, et notamment par les opérateurs de vols low-cost. « Cela permet aussi aux compagnies d'accéder rapidement à des avions de nouvelle génération qui consomment 25 % de moins que les anciens appareils, à un moment où la disponibilité de ces avions neufs décroît », insiste l'expert.

(...)

Du fait du grand nombre de commandes déjà passées par toutes les compagnies à Airbus, SMBC Aviation Capital recevra ses nouveaux A320neo entre 2028 et 2031, au moment où le trafic aérien devrait avoir retrouvé un fort rythme de croissance.

(...)

Dans ses dernières projections, l'Airports Council International (ACI) estime que les compagnies transporteront 9,4 milliards de passagers en 2024, ce qui marquerait une

progression de 2 % par rapport aux 9,2 milliards de voyages recensés en 2019.

Dans ses dernières statistiques, **la Japan Aircraft Development Corporation prédit**, elle, **que ce nombre de passagers va doubler dans les vingt prochaines années pour atteindre 18 milliards de passagers annuels en 2042.**

***Mon commentaire :** Il convient d'aborder avec prudence les prévisions d'augmentation de trafic sur les décennies à venir.*

*À ce jour, il n'existe pas de solution technologique pour décarboner à 100% le transport aérien, sauf à avoir recours à un système de compensation.*

### **> JO Paris 2024 : les aéroports de Roissy et Orly seront fermés pendant la cérémonie d'ouverture**

(source Le Parisien) 26 novembre - Ceux qui souhaitent voir les bateaux des athlètes voguer sur la Seine depuis le ciel pendant qu'ils prennent la poudre d'escampette par les airs devront revoir leur plan. Il ne sera pas possible de décoller ou d'atterrir de Roissy, Orly, Le Bourget, Beauvais ou tout autre aéroport francilien.

**Une interdiction de survol de la capitale concernera un diamètre de 150 km, comprenant les aéroports de Roissy, Orly, mais aussi du Bourget et de Beauvais, le vendredi 26 juillet du 19 heures à minuit, lors de la cérémonie d'ouverture des Jeux olympiques.**

***Mon commentaire :** Petit à petit, nous découvrons les inconvénients liés au déroulement des JO 2024 à Paris.*

*Le ministre des Transports a reconnu que le trafic routier serait "compliqué" à Paris lors des Jeux olympiques 2024.*

*Selon lui, les plans de circulation devraient être présentés au plus tard début décembre.*

*"Ils seront 'hardcore'", a-t-il d'ores et déjà prévenu.*

*Du 1er juillet au 15 septembre 2024, 185 kilomètres de voies de la région parisienne (dont la voie de gauche du périphérique) pourraient être réservés aux personnes accréditées, parmi lesquelles les athlètes, les secours, les officiels ou encore les journalistes.*

*Concernant les aéroports, les flux d'arrivées et de départs*

*des athlètes seront inégalement répartis.*

*Les arrivées seront échelonnées en fonction des épreuves.*

*Mais les départs seront concentrés sur trois journées, les 11, 12 et 13 août. Qui plus est, beaucoup d'athlètes auront des bagages volumineux (vélos par exemple), nécessitant des renforts de personnels pour être embarqués.*

## **Revue de presse boursière**

### **> Les actions d'IAG s'effondrent malgré la promesse de reprendre le versement des dividendes**

(source Bloomberg, traduit avec DeepL) 21 novembre - **Le propriétaire de British Airways, IAG, a fait miroiter la perspective de reprendre le versement de dividendes pour la première fois après la pandémie de Covid-19**, l'augmentation de la demande de voyages aidant à réparer son bilan. Mais cela n'a pas suffi aux actionnaires.

**Les actions du groupe aérien se sont effondrées (-3,7 %) car l'annonce manquait de précision sur la date de reprise des paiements**, IAG ayant déclaré qu'elle rétablirait les dividendes une fois que son bilan et ses plans d'investissement seraient assurés, selon un document boursier.

**Mon commentaire :** IAG a prévu d'investir 4 milliards d'euros cette année, puis 4,5 milliards d'euros par an. 65 % seront consacrés au remplacement et à l'expansion de la flotte.

*C'est une nécessité pour le groupe hispano-britannique, sa flotte est une des plus âgées en Europe.*

*À noter qu'Air France-KLM ne prévoit pas non plus de verser un dividende à court terme. Le dernier versement remonte à 2008.*

## **Fin de la revue de presse**

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

**L'action Air France-KLM est à 11,482 euros** en clôture lundi 27 novembre. Elle est **en forte baisse** cette semaine de **-7,42%**.



## **En quatre semaines, le cours de l'action Air France-KLM a monté de 5%.**

Il 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 hausse de +1\$ à 117\$.** 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 -2\$ à 79\$.**

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 nouveau commentaire : L'écart entre le Jet Fuel en Europe et le baril de pétrole Brent était de l'ordre de 15\$ avant le conflit en Ukraine. En 2022, au début du conflit ukrainien, cet écart avoisinait 50\$.***

*Il est à la hausse cette semaine, passant de 35\$ à 38\$.*

*De février à juillet de cette année, l'écart était revenu à des niveaux raisonnables (entre 12\$ et 25\$). Depuis août, il dépasse systématiquement 30\$.*

*La constitution de stock de fuel en prévision de l'hiver peut expliquer cette hausse.*

## ***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 se termine

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 avaient la possibilité d'y participer. Les actions proposées étaient 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 s'est terminée le vendredi 24 novembre et l'augmentation de capital aura lieu le 21 décembre 2023.

**Mon commentaire :** *Étaient 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 pouvaient souscrire mais sans bénéficier de l'abondement.*

*Vous êtes plusieurs à m'avoir signalé ne pas avoir reçu le code pour participer à cette augmentation de capital.*

*Plusieurs explications sont possibles.*

*La première est que vos coordonnées (adresse postale ou adresse mail) ne sont pas à jour.*

*La seconde est que Natixis ne vous a plus dans sa base de données. C'est :*

- . soit que vous n'avez plus de parts, auquel cas vous ne pouviez souscrire,*
  - . soit que votre compte est inactif depuis plus de 10 ans.*
- Dans ce cas vous devez le réactiver.*

*Les démarches pour vérifier vos coordonnées et/ou réactiver votre compte sont décrites plus haut, dans le paragraphe*

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

## 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.](#)

11.500 personnes reçoivent cette revue de presse en direct