

Air France-KLM se redonne des objectifs de rentabilité élevés

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°943, 18 décembre 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](#) 

La Revue de Presse du lundi

> Air France-KLM se redonne des objectifs de rentabilité élevés

(source Les Échos) 14 décembre - **Air France-KLM** ne va pas se reposer sur ses lauriers, ces prochaines années. Après avoir pédalé dur pour éponger ses pertes et revenir dans le vert, le groupe **ambitionne d'améliorer significativement sa rentabilité d'ici à 2028, en générant 2 milliards d'euros de bénéfices additionnels d'ici à 2028**. C'est l'objectif du nouveau plan stratégique à cinq ans, dévoilé dans ses grandes lignes ce jeudi, à l'occasion d'une journée investisseurs.

Air France-KLM prévoit précisément de porter sa marge d'exploitation de 7 % à 8 % sur la période 2024-2026, contre environ 4 % en 2019, et à **plus de 8 % entre 2026 et 2028**. Ce qui représenterait, en moyenne, **quelque 400 millions d'euros de bénéfices supplémentaires par an**. Et ce, tout en poursuivant le renouvellement de sa flotte, l'expansion de sa filiale low-cost Transavia, une croissance de son offre de 4 % à 5 % par an et la réduction de son empreinte carbone.

Le précédent plan lancé par Benjamin Smith en 2019, visait déjà un quasi-doublement de la rentabilité d'Air France-KLM d'ici à 2024, avec une marge d'exploitation qui

devait atteindre 7 % ou 8 % en 2024. Ce qui supposait déjà d'augmenter le bénéfice d'exploitation de 1,350 milliard d'euros de 2019 à 2024, dont 900 millions rien que pour Air France.

« Malgré de forts vents contraires, **ces engagements ont été tenus** », s'est félicité Ben Smith. Après avoir renoué avec les bénéfices en 2022, Air France-KLM affichait une marge opérationnelle de 7,8 % sur les neuf premiers mois de l'année. Le groupe devrait terminer l'exercice 2023 avec un résultat d'exploitation d'environ 2 milliards d'euros, selon les estimations des analystes, pour un chiffre d'affaires de plus de 30 milliards.

Une progression spectaculaire, générée principalement par une optimisation de la flotte et du réseau, une meilleure productivité couplée à des réductions d'effectifs, la résorption des pertes du réseau domestique et du cargo... Sans oublier l'absence de grève majeure. Ajoutées au soutien massif de l'État pendant le Covid et au rebond spectaculaire du trafic et des prix, ces améliorations structurelles ont permis à Air France-KLM de dégager de meilleurs résultats que Lufthansa et IAG en 2022.

Mais en 2023, IAG et Lufthansa ont comblé leur retard et sont tout deux repassés devant Air France-KLM en termes de rentabilité. Sur les 9 premiers mois de l'année, IAG dégageait 13,5 % de marge et le groupe Lufthansa, 8,5 %. D'où la nécessité pour Air France-KLM de poursuivre ses efforts, pour ne pas se laisser distancer.

Le nouveau plan stratégique reprend donc les mêmes ingrédients, en poursuivant ce qui a été commencé. À commencer par les réductions de coûts et les gains de productivité. À elle seule, la modernisation de la flotte, avec 178 avions en commande, devrait générer 430 millions d'euros de bénéfice d'exploitation additionnel à l'horizon 2028, grâce à une réduction des coûts de 10 % à 15 %.

Air France-KLM investira 3 à 3,8 milliards d'euros par an dans l'achat d'avions de 2024 à 2028, l'objectif étant d'avoir 81 % d'avions de dernière génération en 2030, contre 21 % en 2023 et 5 % en 2019. Ajouté à 10 % de carburant d'aviation durable en 2030, Air France-KLM espère ainsi réduire ses émissions de CO2 par passager de 30 % d'ici à 2030, comparé à 2019.

Le transfert des créneaux d'Orly à Transavia devrait permettre de résorber le dernier foyer de pertes sur le réseau

domestique, estimé à 80 millions d'euros par an.

L'expansion de Transavia, qui devrait croître de 6 % par an contre 4 % pour Air France, **devrait générer à elle seule, 400 millions d'euros de bénéfices supplémentaires par an, d'ici à 2028.** « Nous transformons une source de pertes - Orly - en atout », a souligné Ben Smith.

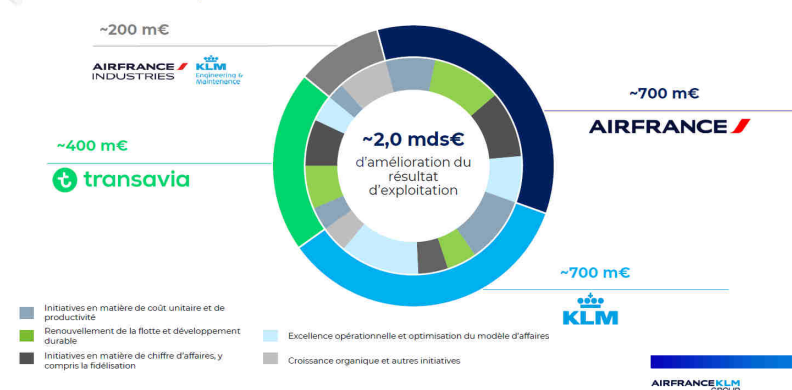
Comparé au précédent, le nouveau plan met toutefois davantage l'accent sur les opérations de croissance externe, comme l'acquisition en cours de 19 % de SAS.

« Un gain important pour Air France-KLM et l'alliance Skyteam », a estimé Ben Smith. Air France-KLM veut aussi développer davantage ses activités annexes, dans le cargo, avec CMA-CGM, dans la maintenance, ainsi que par la valorisation de sa base de clients fidèles membres du programme Flying Blue, qui générerait déjà un milliard d'euros par an de recettes incrémentales.

Tout cela sera-t-il suffisant pour séduire les investisseurs et financer quelque 15 milliards d'euros d'investissements et de nouvelles acquisitions ? Ce soir, la réponse de la Bourse était plutôt positive, avec un titre AF en hausse de près de 9 % à la clôture. Néanmoins, **certains concurrents d'Air France-KLM offrent des perspectives plus alléchantes aux investisseurs. Le groupe IAG vise pour sa part 12 % à 15 % et Lufthansa, 8 % dès 2024.**

Mon commentaire : Le groupe Air France-KLM a détaillé lors de la présentation de sa stratégie aux investisseurs les leviers pour améliorer ses résultats. L'infographie ci-dessous figure en page 108 de cette présentation, disponible sur le [site Air France-KLM](#).

AMÉLIORATION PROGRESSIVE DU RÉSULTAT D'EXPLOITATION DU GROUPE DE 2,0 MDS€ AU COURS DE LA PÉRIODE



Pour chacune des composantes du groupe Air France-KLM, les principaux axes d'amélioration sont :

- Air France :
 - . Renouvellement de la flotte et développement durable

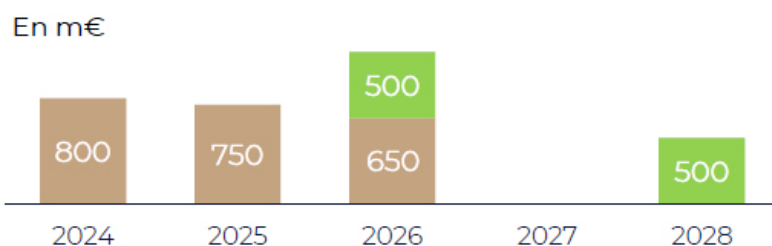
. Initiatives en matière de chiffre d'affaires, y compris la fidélisation

- KLM :
 - . Initiatives en matière de coût unitaire et de productivité
 - . Excellence opérationnelle et optimisation du modèle d'affaires
- Transavia :
 - . Renouvellement de la flotte et développement durable
 - . Initiatives en matière de chiffre d'affaires, y compris la fidélisation
- AFI KLM E&M :
 - . Croissance organique et autres initiatives

Les années 2024 et 2025 sont celles pour lesquelles, selon les observateurs, les objectifs sont les plus ambitieux.

D'autant plus que le groupe Air France-KLM devra faire face à des échéances de remboursement d'obligations conséquentes (voir ci-dessous).

Profil obligataire lissé sur la période



> Air France-KLM confirme son engagement de 10% de carburants durables en 2030

(source AOF) 13 décembre - **En 2023, les compagnies du Groupe Air France-KLM auront incorporé environ 80.000 tonnes de SAF** (carburants d'aviation durables) soit "près du double du volume incorporé en 2022", **faisant du groupe "le premier utilisateur mondial de SAF pour la deuxième année consécutive"**. Tout au long de l'année, le groupe a poursuivi son travail de "sécurisation de volumes futurs" de SAF, en vue d'atteindre son objectif d'incorporer d'au moins 10 % de SAF d'ici 2030. Air France-KLM a signé des contrats d'approvisionnement et des protocoles d'accords (MoU) avec des producteurs de SAF du monde entier.

Air France-KLM a également investi directement dans

des unités de production, confirmant son engagement à soutenir l'émergence d'une filière de carburant d'aviation durable en Europe et dans le monde.

Mon commentaire : Air France-KLM s'est fixé pour 2030 un objectif d'incorporer 10% de carburants d'aviation durables, bien supérieur au seuil de 3,9% imposé par les instances européennes.

AIR FRANCE-KLM EST LEADER EN MATIÈRE D'UTILISATION DU SAF AVEC AU MOINS 10% D' INCORPORATION DE SAF EN 2030



> Les compagnies aériennes africaines pourront-elles voler normalement en 2024 ?

((source Jeune Afrique) 12 décembre - C'est un pavé dans la mare qu'a lancé **Kenya Airways**, le 8 décembre : à l'approche de la période des fêtes de fin d'année, traditionnellement chargée pour les transporteurs, le pavillon kényan a indiqué qu' « en raison des difficultés rencontrées dans la chaîne d'approvisionnement mondiale en pièces détachées », son programme de vol « pourrait connaître des perturbations ».

Et pour cause : cette pénurie engendre une immobilisation des avions du groupe kényan pour maintenance. **Cette tension sur la chaîne d'approvisionnement ne concerne pas seulement Kenya Airways mais toutes les compagnies.**

(...)

Pour IATA, cette situation « terrible » soulève à la fois les problématiques d'accès aux pièces et de coût de ces dernières. La question n'est pas nouvelle : « **Le secteur s'est tendu dans les années 2019-2020, et la situation n'a fait que s'aggraver dans le contexte de reprise post-Covid** », décrypte **Jean Adadevi, consultant chez Lufthansa Systems**. Selon lui, les géants du secteur – notamment Lufthansa Technik et Air France KLM Industries – sont confrontés à des manques de personnels qui les poussent à revoir leurs cadences... et à se concentrer sur les plus gros acteurs, ce que ne sont pas les compagnies africaines.

Olivier Andries, directeur général de Safran, premier fournisseur mondial de pièces détachées avec General Electric, pointe également des difficultés liées à l'approvisionnement en titane et en acier, mais affirme avoir mis en place des protocoles pour augmenter la production. Malgré tout, les chaînes d'approvisionnement vont rester tendues « largement encore en 2024 », déclarait-il à l'AJPAE, l'association française des journalistes de l'aéronautique et de l'espace, en septembre.

(...)

Sur le continent, seul Ethiopian Airlines – et, par ricochet, Asky qui lui délègue la maintenance de ses avions – **sont relativement épargnés**, du fait des capacités locales de production du transporteur éthiopien.

***Mon commentaire :** La faible disponibilité des matières premières est une des raisons de la pénurie de pièces détachées d'avions.*

Pour de plus amples informations sur les besoins en matières premières, je vous invite à écouter ou ré-écouter la [Conférence "Énergie versus matières premières : La transition est-elle réellement possible ?" d'Olivier Vidal, chercheur au CNRS de Grenoble.](#)

Il présente plusieurs scénarios de transition énergétique.

Dans chacun, les besoins en aluminium, cuivre, acier et béton sont considérables. À tel point que dans deux des trois scénarios, les réserves connues sont insuffisantes, mais l'amélioration des procédures de recyclage de ces matériaux suffira.

Quant au troisième scénario, qui interdit toutes les formes d'énergie à l'exception de l'électricité renouvelable, il est irréaliste. Les réserves de cuivre n'y suffiraient pas.

> IAG demande l'autorisation antitrust de l'UE pour l'acquisition d'Air Europa

(source Reuters) 11 décembre - **IAG**, qui possède British Airways et Iberia, **a déclaré qu'il était prêt à offrir un ensemble ambitieux et large de mesures correctives pour répondre aux préoccupations de la Commission européenne concernant l'opération**, et qu'il s'engageait à conclure la transaction le plus rapidement possible en 2024.

"Nous avons notifié aujourd'hui à la Commission européenne notre projet d'acquisition **d'Air Europa**. L'opération sera bénéfique pour les consommateurs et l'économie espagnole

au sens large, et améliorera la compétitivité de Madrid par rapport à d'autres plates-formes européennes", a déclaré Luis Gallego, directeur général d'IAG, dans un communiqué.

En février, IAG a déclaré qu'elle avait accepté de payer 400 millions d'euros (429,80 millions de dollars) à la société espagnole Globalia pour les 80 % d'Air Europa qu'elle ne possédait pas encore.

IAG va probablement sonder divers rivaux, européens ou non, pour voir s'ils sont intéressés par les mesures correctives. Les fusions de compagnies aériennes impliquent généralement l'abandon de créneaux aéroportuaires pour répondre aux problèmes de concurrence, ainsi que l'accès à des programmes de fidélisation.

Mon commentaire : L'offre d'achat d'Air Europa par Iberia date de novembre 2019.

Lorsqu'Iberia a officialisé, en août 2022, son intention d'acquérir Air Europa, la Commission Européenne a entamé des discussions avec le groupe IAG.

La Commission Européenne jugeait que l'opération, telle qu'elle était proposée, allait générer des problèmes de concurrence sur quelque 70 liaisons dont Iberia et Air Europa étaient les principaux voire les seuls opérateurs, notamment entre l'Espagne et l'Amérique.

L'issue des négociations menées entre la Commission Européenne et IAG pour résoudre ces problèmes devrait être connue sous peu.

> La privatisation de TAP Air Portugal risque de prendre du retard

(source AFP) 16 décembre - Lancé dans un processus de privatisation de la compagnie TAP Air, le gouvernement portugais va avoir du mal à tenir ses engagements.

Le calendrier initialement prévu pour la privatisation de la compagnie aérienne publique TAP Air Portugal risque de prendre du retard en raison de la crise politique au Portugal qui a conduit à la convocation de législatives anticipées en mars, a indiqué vendredi le directeur général de TAP Luis Rodrigues.

La privatisation, lancée par le gouvernement portugais en septembre, "**est possible en 2024 mais ce sera difficile**

(...) le calendrier semble compliqué", a estimé le responsable de TAP en marge d'une rencontre avec la presse étrangère au siège de la compagnie à Lisbonne.

Le Portugal a plongé dans la crise politique après la démission du Premier ministre socialiste Antonio Costa, qui a vu son nom impliqué dans une affaire de trafic d'influence, conduisant à la convocation d'élections législatives anticipées le 10 mars prochain.

"Nous n'aurons pas de nouveau gouvernement avant fin avril ou mai" alors une privatisation en 2024 "ce n'est pas impossible mais je ne parierai pas là-dessus", a dit à l'AFP M. Rodrigues.

(...)

Sans commentaire

> **En lançant son tour-opérateur en France, EasyJet veut confirmer son redécollage**

(source Challenges) 14 décembre - Chaque hiver, c'est le même rituel anti-déprime : **des milliers de Français** se ruent sur Internet pour réserver leur prochaine escapade au soleil. **Cette année, ils découvriront un nouveau tour-opérateur... EasyJet Holidays.** Le 13 décembre, la compagnie aérienne low-cost a annoncé l'arrivée dans l'Hexagone de son service de voyage tout compris. À la clé, des packages avion + transfert + hôtel au départ de 16 aéroports français vers 3.000 hébergements, à partir de 399 euros les sept nuits.

C'est le PDG d'EasyJet lui-même, Johan Lundgren, qui a eu cette idée, peu **après sa nomination fin 2017. Pas étonnant : il venait du géant du tourisme TUI.** « J'ai découvert qu'environ 20 millions de nos passagers annuels, soit un quart du total, réservaient un hôtel en plus du vol, raconte le Suédois. C'est comme si nous avions sur la table un tas d'argent que nous ignorions. » **D'où l'idée de lancer un tour-opérateur. Lancé en 2019 au Royaume-Uni mais stoppé par la pandémie, c'est en 2022 que le service est vraiment inauguré...** et que le « tas d'argent » devient palpable : le 28 novembre, les résultats annuels ont révélé qu'en un an, EasyJet Holidays a généré 142 millions d'euros de profits. Soit un quart du bénéfice annuel avant impôt de la compagnie aérienne, de 530 millions. Mieux : pour la première fois après trois ans de pertes, EasyJet gagne à nouveau de l'argent, tandis que son chiffre d'affaires bondit de 42 %, à 9,51 milliards d'euros.

Mon commentaire : *EasyJet Holidays vient concurrencer Transavia Holidays, la plateforme lancée par Transavia France en août 2021.*

À noter que, dans le cadre de la présentation de la stratégie Air France-KLM, il a été indiqué que Transavia Holidays avait vocation à "augmenter la part du portefeuille loisirs".

> **Turkish Airlines commande 220 Airbus fermes dont 70 A350**

(source Journal de l'Aviation) 15 décembre - **La première partie de la commande géante de Turkish Airlines est tombée.** Attendue depuis le printemps, elle concerne la future flotte d'Airbus de la compagnie. Elle s'est ainsi engagée de façon ferme sur l'acquisition de 220 appareils de l'avionneur européen, répartis entre 70 appareils de la famille A350 et 150 A321neo.

Dans le détail, **Turkish Airlines a signé une commande ferme pour 50 A350-900 (qui viennent s'ajouter aux quatre commandés en juillet et aux dix commandés en septembre), quinze A350-1000 et cinq A350F. À cela s'ajoutent des droits d'achat assurés sur vingt A350-900 et cinq A350F supplémentaires.**

La compagnie précise qu'elle a signé en parallèle des accords avec Rolls-Royce pour la maintenance et la fourniture de moteurs de rechange pour la flotte.

L'accord portant sur l'acquisition des A321neo s'accompagne lui aussi de droit d'achat, sur une centaine d'appareils supplémentaires.

Ces contrats portent le carnet de commandes de Turkish Airlines auprès d'Airbus à 504 appareils, dont 212 ont été livrés.

Ces Airbus permettront à Turkish Airlines d'augmenter sa flotte, alors qu'elle vise à doubler ses capacités d'ici 2033 et dépasser les 800 appareils en service. En avril, elle indiquait qu'elle comptait commander 600 appareils, répartis entre 200 gros-porteurs et 400 monocouloirs. D'autres contrats sont donc à venir et les Boeing 737 MAX et 787 sont toujours en lice.

Mon commentaire : *Si la plupart des commandes des compagnies aériennes européennes sont destinées à remplacer leurs flottes vieillissantes, ce n'est pas le cas pour Turkish Airlines.*

Visiblement, la compagnie nationale turque n'est pas assujettie aux mêmes contraintes environnementales que ses concurrentes européennes.

Spécial Aviation durable

> Moins de traînées de condensation durables en modifiant l'altitude des avions

(source DPA) 11 décembre - **Les traînées de condensation durables des avions peuvent souvent être évitées en modifiant légèrement l'altitude de vol.** C'est ce qu'ont démontré des collaborateurs du Centre aérospatial allemand (DLR) à Koln et du Maastricht Upper Area Control Centre (MUAC) d'Eurocontrol en réalisant une expérience pendant la pandémie Corona. Il s'agit d'une étape importante pour réduire considérablement l'impact climatique du trafic aérien à long terme, ont fait savoir le DLR et le MUAC.

Pour leurs recherches, les chercheurs ont utilisé la situation pendant la pandémie de 2021, lorsqu'il y avait moins de trafic aérien. Durant cette période, ils ont étudié la formation de traînées de condensation dans l'espace aérien supérieur au-dessus du nord-ouest de l'Allemagne et des pays du Benelux.

Selon le DLR, les traînées de condensation se forment lorsque les moteurs d'avion rejettent des particules de suie qui, à des altitudes typiques de vol, agissent souvent comme des germes de condensation pour de petites gouttes d'eau. Celles-ci se congèlent ensuite en cristaux de glace, visibles dans le ciel sous forme de traînées de condensation blanches. Selon les auteurs de l'étude, le fait que cela se produise ou non, et dans quelle mesure, dépend entre autres de la température et de l'humidité de l'air sur la route du vol.

Lorsque les prévisions météorologiques laissaient présager la présence de traînées de condensation durables à l'altitude de vol habituelle, l'itinéraire a été maintenu certains jours, tandis que d'autres jours, une "procédure d'évitement" a été mise en œuvre. Concrètement, l'altitude de vol des avions était alors modifiée d'environ 660 mètres vers le haut ou vers le bas.

Les chercheurs ont utilisé des images satellites pour vérifier si des traînées de condensation durables s'étaient formées ou non. Les vols effectués les jours où le trafic aérien n'était

pas perturbé ont servi de référence. Le résultat a montré que les traînées de condensation durables étaient effectivement moins fréquentes lorsque l'altitude de vol était modifiée, rapporte l'équipe de Robert Sausen de l'Institut de physique de l'atmosphère du DLR et de Rüdiger Ehrmanntraut du MUAC dans la "Meteorologische Zeitschrift".

Toutefois, la modification des itinéraires de vol entraîne généralement une augmentation des émissions de CO₂. Les itinéraires doivent donc être choisis de manière à réduire l'impact climatique global du vol concerné, écrit le DLR. Il faut en outre garantir que l'ensemble du trafic aérien puisse continuer à se dérouler en toute sécurité

Mon commentaire : La baisse d'activité du transport aérien durant la période Covid a permis de tester différentes pistes de baisse d'émissions de CO₂.

Outre les possibilités de diminution des traînées de condensation, les vols en escadrille, la modification des trajectoires, la descente en continue ont été évaluées.

Vous retrouverez dans ma [lettre n°835 du 22 novembre 2021](#) diverses infographies réalisées par l'équipe d'OMNES, dont celle-ci et celle figurant dans le prochain commentaire.



> Carburants d'aviation durables: nouvel appel à projets doté de 200 millions d'euros

(source AOF) 15 décembre - **"Soutenir des projets de production industrielle de carburants d'aviation durables en France"**. C'est l'objectif du nouvel appel à projets lancé ce vendredi par les ministres Agnès Pannier-Runacher (Transition énergétique), Roland Lescure (Industrie), Clément Beaune (Transports), avec Bruno Bonnell, secrétaire général pour l'investissement, en charge de France 2030. **Doté d'une enveloppe prévisionnelle pouvant aller jusqu'à 200 millions d'euros, ce dispositif fait suite à l'annonce du président de la République au Salon du Bourget en juin 2023.**

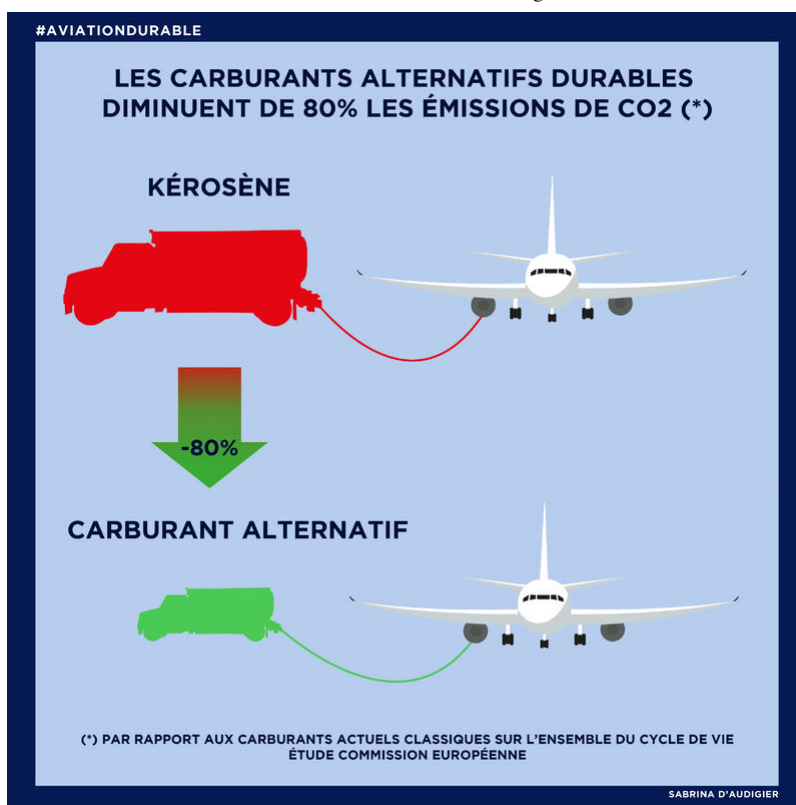
Emmanuel Macron a alors promis le soutien de l'État pour le développement d'une filière nationale capable de produire 500.000 tonnes par an à l'horizon 2030.

Selon l'exécutif, l'objectif est de "permettre au secteur aérien d'atteindre ses objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de décarbonation en 2050", tout en préservant l'indépendance énergétique du pays et en créant des emplois dans les territoires en lien avec nos filières agricoles et de déchets.

Les carburants durables, biocarburants issus de biomasse ou carburants de synthèse (e-fuels), peuvent permettre des gains d'émissions de gaz à effets de serre de 70% à 95% sur l'ensemble de leur cycle de vie par rapport au kérosène fossile.

***Mon commentaire :** Cet appel à projets répond aux craintes des compagnies aériennes qui déplorent le manque de carburant durable mis à leur disposition.*

Si la filière française parvient comme évoqué à produire 500.000 tonnes de carburants d'aviation durables en 2030, cela permettra aux compagnies aériennes françaises de respecter leurs objectifs sur ce point.



Fin de la revue de presse

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

L'action Air France-KLM est à **13,35 euros** en clôture lundi 18 décembre. Elle est **en hausse cette semaine de +9,27%**.

Depuis début novembre, le cours de l'action Air France-KLM a monté de plus de **22%**.

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 17,19 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 9,50 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 +2\$ à 107\$. 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 hausse de +1\$ à 77\$.

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 quasi stable cette semaine, passant de 29\$ à 30\$.

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\$.

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.](#)*

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](#).

11.510 personnes reçoivent cette revue de presse en direct