

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°944, 25 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](#) 

Éditorial

Chères lectrices, chers lecteurs,



Je vous souhaite de bonnes fêtes de fin d'année.

J'en profite pour remercier tous les collègues qui permettent à nos clients de voyager pendant les fêtes.

Bonne lecture

François

La Revue de Presse du lundi

> Air France-KLM boucle avec succès son premier plan mondial d'actionnariat salarié

(source Les Échos) 21 décembre - Le cadeau tendance de cette fin d'année, chez Air France-KLM, était une part de l'entreprise. **Près de 17.000 salariés du groupe dans 19 pays ont participé à l'augmentation de capital d'Air France-KLM**, close ce jeudi. Soit un taux de souscription d'environ 22 %, pour un montant moyen de 2.100 euros par souscripteur, hors abondement, **qui porte à 3,3 %, la part de capital d'Air France-KLM détenue par ses salariés**, pour un montant de plus de 46 millions d'euros.

Des chiffres qui peuvent paraître modestes, mais qui placent néanmoins Air France-KLM dans la moyenne des entreprises du CAC 40 et qui constituent une première au niveau du groupe.

Par le passé, Air France et KLM avaient déjà lancé des plans d'actionnariat salarié, chacun de leur côté. Mais **c'est la première fois qu'Air France-KLM lançait une opération mondiale, ouverte à tous les personnels des entités de plus de 100 salariés** (soit environ 75.000 salariés éligibles) dans les 19 pays où le groupe est implanté.

Les conditions proposées avaient de quoi séduire. Avec un prix de souscription fixé à 8,06 euros par action, l'opération offrait une décote de 30 % - le maximum légal - sur le cours moyen de l'action AF-KLM entre le 10 octobre et le 6 novembre. A cette décote s'ajoutait un abondement de l'entreprise, allant jusqu'à 750 euros brut (hors CSG) pour les premiers 1.000 euros d'actions.

Tout salarié d'Air France-KLM pouvait ainsi obtenir pour 1.000 euros d'actions contre un prélèvement sur salaire de 80 euros seulement. Les plus réactifs ont été les salariés d'Air France-KLM en Allemagne, où le taux de souscription avoisine les 40 %, contre 26,4 % en France et 14 % aux Pays-Bas. L'écart entre la France et les Pays-Bas s'expliquerait par le régime fiscal hollandais, moins favorable à l'actionnariat salarié qu'en France.

L'objectif principal de l'opération pour Air France-KLM n'était pas tant de lever des fonds supplémentaires - les 46 millions d'euros récoltés sont peu de chose comparé aux milliards levés par Air France-KLM dans ses précédentes opérations capitalistiques -, mais plutôt de restaurer la participation des salariés, diluée par les deux dernières augmentations de capital.

De 3,7 % au 31 décembre 2021, cette participation était tombée à 1,2 %, ce qui remettait en cause la présence de deux représentants des salariés actionnaires au conseil d'administration.

Grâce à cette augmentation de capital réservée aux salariés, les représentants du personnel conserveront donc deux sièges d'administrateurs, l'un pour les pilotes et l'autre pour le représentant des personnels de cabine ou des personnels au sol. Ils resteront donc associés aux décisions stratégiques.

Par ailleurs, cette participation des salariés au capital est aussi censée ajouter une motivation supplémentaire, en plus de l'intéressement et de la participation, à la réussite de l'entreprise.

« En offrant à nos salariés la possibilité de devenir actionnaires d'Air France-KLM, nous souhaitons les associer étroitement à la performance collective de notre groupe et partager la création de valeur sur le long terme, explique le directeur général d'Air France-KLM, Benjamin Smith, dans un communiqué. La forte participation des salariés témoigne de leur confiance et de leur engagement, ainsi que de leur volonté de contribuer à notre réussite future. »

Seul bémol concernant l'intérêt financier de l'opération : les bénéficiaires du plan d'actionnariat salarié ne pourront pas revendre leurs actions avant cinq ans. En espérant que le cours ait décollé d'ici là.

Sur les cinq dernières années - qui furent il est vrai particulièrement difficiles -, le cours de l'action Air France a plutôt suivi la trajectoire inverse. **Quant aux dividendes, Air France-KLM n'en a pas distribué à ses valeureux actionnaires depuis une dizaine d'années.** Et bien que le groupe génère de nouveau des bénéfices record, aucune date n'est fixée pour la reprise des versements, la priorité allant à la réduction de l'endettement.

***Mon commentaire :** Nous sommes plusieurs administrateurs Air France-KLM à avoir œuvré pour que les salariés et certains anciens salariés - ceux qui avaient conservé des parts dans les fonds d'actionnariat salarié - puissent obtenir des parts du groupe à un tarif préférentiel.*

L'entrée de salariés de l'ensemble du groupe au capital d'Air France-KLM est une nouveauté bienvenue.

À noter que le franchissement du seuil de 2% de l'actionnariat salarié sécurise la présence de vos deux administrateurs représentant les salariés actionnaires.

> Air France-KLM : la justice européenne annule le plan de sauvetage du groupe face à la crise sanitaire

(source Le Monde) 20 décembre - **La justice européenne a annoncé, mercredi 20 décembre, avoir annulé les décisions approuvant les aides massives de la France à Air France et Air France-KLM pendant la crise sanitaire provoquée par la pandémie de Covid-19, estimant que la Commission européenne avait commis une « erreur » en leur donnant son autorisation.**

Saisie par les compagnies aériennes Ryanair et Air Malta, qui considéraient les mesures d'aide « contraires au droit de l'Union », la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) a « fait droit à ces recours », a-t-elle annoncé dans un communiqué.

Les conséquences concrètes de ces arrêts sont incertaines. Les aides d'État, des milliards d'euros qui ont permis à Air France-KLM et ses compagnies de surmonter la crise sanitaire ayant mis à l'arrêt le transport aérien mondial en 2020, ont depuis été remboursées, avec des intérêts.

« Air France-KLM et Air France prennent note des deux arrêts », a déclaré le groupe aérien dans une réaction transmise à l'Agence France-Presse, précisant que les deux entreprises les « examineront attentivement (...) pour en évaluer les implications ».

« Air France-KLM et Air France étudieront l'opportunité de former un pourvoi en annulation devant la Cour de justice de l'Union européenne. Parallèlement, Air France-KLM et Air France contribueront à tout échange entre l'État français et la Commission européenne en vue de l'adoption d'éventuelles nouvelles décisions d'approbation », selon la même source.

En outre, le groupe « rappelle qu'Air France-KLM et Air France ont respecté et appliqué le 19 avril 2023 toutes les conditions de sortie des aides d'État accordées en vertu du cadre temporaire de l'Union européenne relatif au Covid-19 ».

La décision de mercredi fait écho à celle du 10 mai 2023, quand le même tribunal, là encore saisi notamment par Ryanair, avait annulé deux vastes plans de recapitalisation de compagnies aériennes, celui de Lufthansa par l'Allemagne et de SAS par le Danemark et la Suède.

Mon commentaire : Selon la Cour de justice, c'est la Commission Européenne qui n'a pas procédé à des vérifications suffisamment approfondies.

Il lui est reproché de ne pas s'être suffisamment assurée que les aides accordées à Air France n'ont pas bénéficié à d'autres entités du groupe Air France-KLM.

Ni Air France, ni KLM ne sont directement mises en cause par le jugement.

> Air France : une dizaine d'A220 cloués au sol à cause d'une pénurie de pilotes

(source Capital) 19 décembre - **Pourquoi de nombreux appareils de la compagnie aérienne Air France sont-ils cloués au sol ?** Nos confrères de franceinfo en ont appris la raison ce mardi 19 décembre : ils révèlent que plus d'une dizaine d'appareils de la compagnie française, des A220 précisément, ne peuvent pas voler. En cause ? **Majoritairement, un manque de pilotes formés**, selon franceinfo. Il y a plusieurs raisons à cela. D'abord, depuis la pandémie de Covid-19, le nombre de vols a fortement augmenté. Au mois de novembre, les compagnies aériennes mondiales avaient même retrouvé 97,3% de leur trafic par rapport à 2019, selon les chiffres de l'Association internationale du transport aérien (IATA).

Mais il y a aussi la guerre en Ukraine qui a joué fortement dans cette pénurie de pilotes. **Par exemple, pour se rendre au Japon, il faut contourner l'espace aérien russe, or cela prend beaucoup plus de temps, et nécessite quatre pilotes au lieu de trois auparavant.** Capital l'avait déjà évoqué il y a quelques semaines, mais les besoins estimés en pilotes de ligne dans les années à venir seraient compris entre 500.000 et 600.000 professionnels.

(...)

Interrogé par franceinfo, **Air France tient à préciser que «des avions sont indisponibles» mais «pour des aléas d'exploitation comme la météo, des pannes ou un besoin d'entretien».** La compagnie affirme que «le dispositif de formation des pilotes fonctionne à plein régime». Au mois de novembre, l'École nationale de l'aviation civile (ENAC), située à Toulouse, rappelait que sur les 1 200 candidats, seuls 23 étaient promus chaque année et que cela ne devrait pas changer l'année prochaine.

(...)

Mon commentaire : Je l'ai déjà évoqué ces dernières semaines. Plusieurs raisons expliquent le manque de disponibilité des avions qui touchent la plupart des compagnies aériennes.

Concernant la pénurie de personnels, qui touchent les pilotes mais aussi d'autres catégories de personnel (dans la maintenance, dans l'informatique), il y a plusieurs explications.

Outre celles évoquées dans l'article, j'ai récemment appris que certains potentiels embauchés mettaient des conditions liées au développement durable.

Ils demandent des garanties concernant leur future empreinte carbone, en interrogeant l'entreprise sur les mesures prises, comme le recours au télétravail ou aux vidéoconférences. Les possibilités de voyage à des conditions avantageuses sont de moins en moins un argument pour attirer les talents.

Sur la disponibilité des pièces détachées, j'ai eu l'occasion de signaler les pénuries de matières premières comme le titane, l'acier, le cuivre, l'aluminium, ... (cf [ma lettre n°943](#)).

Enfin, je vous invite à lire l'article Bonus en fin de lettre. Vous constaterez combien la stratégie de la Chine pèse de plus en plus, tous secteurs d'activité confondus.

> L'aéroport de Schiphol peut accueillir 483.000 vols en 2024, dont 13.000 de plus en été

(source Nltimes, traduit avec DeepL) 21 décembre - **L'aéroport de Schiphol a annoncé jeudi qu'il pouvait accueillir 293.000 vols** pour la saison estivale de 2024, soit 13.000 de plus que ce qui avait été annoncé précédemment. **Pour l'ensemble de l'année 2024**, Schiphol a la capacité d'accueillir **483.000 vols**. Cela signifie que la réduction précédente de 460.000 vols n'est plus applicable.

Le cabinet souhaitait que Schiphol réduise le nombre maximum de mouvements de vols de 500.000 à 460.000 à partir du mois d'avril. Cette mesure visait à réduire les nuisances sonores autour de l'aéroport, Schiphol dépassant depuis des années les limites de ses autorisations environnementales en la matière.

Le secteur de l'aviation a exprimé son mécontentement à l'égard de ce plan.

(...)

Le ministre de l'infrastructure sortant, Mark Harbers, a suspendu le projet en novembre après les vives critiques du secteur aérien, des États-Unis et de l'Union européenne.

Jeudi, l'aéroport a annoncé qu'il pourrait accueillir 483.000 vols en 2024 si les compagnies aériennes parvenaient à alléger le fardeau des heures de pointe. Selon l'aéroport, les dernières semaines ont montré qu'une réduction limitée est nécessaire aux heures de pointe pour permettre des opérations sûres et stables.

(...)

Selon l'aéroport, **les compagnies aériennes se sont engagées à contribuer à cet effort.**

KLM s'est déclarée satisfaite du plan de capacité. "Cela permettra à KLM de poursuivre son rétablissement après la grave période du coronavirus", a déclaré la compagnie aérienne dans un communiqué.

Mon commentaire : *L'horizon s'éclaircit pour le groupe Air France-KLM à Schiphol.*

Il convient néanmoins de rester prudent car les effectifs seront en tension l'été prochain. Le moindre aléa risquera de perturber l'activité.

> **Le groupe Air France-KLM annonce la livraison de son premier Airbus A321neo**

(source Aeroweb) 19 décembre - **Le groupe Air France-KLM a annoncé la livraison de son premier Airbus A321neo.** La livraison de cet appareil, immatriculé PH-YHZ, a eu lieu le 19 décembre 2023. Il est **destiné à** la compagnie low-cost du groupe, **Transavia Pays-Bas**. La cabine de cet avion est équipée de 232 sièges en configuration mono-classe, l'appareil effectuera son premier vol commercial au départ de l'aéroport d'Amsterdam Schiphol le 5 janvier prochain.

Cette première livraison fait suite à la commande passée par Air France-KLM en 2021 portant sur 100 appareils de la famille Airbus A320neo. Assortie de droits d'acquisition pour 60 appareils supplémentaires, cette commande vise à renouveler les flottes de KLM et de Transavia Pays-Bas, et à renouveler et faire croître la flotte de Transavia France.

Les premières livraisons d'appareils de la famille A320neo à Transavia France et KLM sont respectivement prévues début janvier et au milieu de l'année 2024.

Benjamin Smith, Directeur général du Groupe Air France-KLM a déclaré : "**C'est le début d'un nouveau chapitre pour Transavia et pour le Groupe. En ajoutant la famille Airbus A320neo à notre flotte, nous nous dotons d'appareils plus silencieux, moins polluants, plus économes en carburant,** et permettant de transporter davantage de passagers. Cet investissement majeur de long terme confirme notre engagement à réduire notre empreinte environnementale tout en améliorant l'expérience de nos clients."



Mon commentaire : *L'arrivée de ce premier Airbus monocouloir dans les flottes de Transavia Pays-Bas, puis de KLM et de Transavia France marque une étape importante pour le groupe franco-néerlandais.*

Les trois compagnies vont progressivement basculer leur flotte moyen-courrier de Boeing à Airbus.

> **Lufthansa va réduire la croissance de son plan de vol**

(source Reuters) 18 décembre - **La compagnie aérienne allemande Lufthansa ne sera pas en mesure d'étendre son plan de vol autant que prévu, car elle lutte pour augmenter sa capacité en raison de révisions de moteurs imprévues et de retards de livraison,** a déclaré le PDG Carsten Spohr à un journal allemand.

Une vingtaine des 450 Airbus A320 de Lufthansa seront cloués au sol en 2024 en raison de révisions de moteurs, a déclaré M. Spohr au Sueddeutsche Zeitung.

"Nous ajusterons légèrement le plan de vol pour 2024 et réduirons légèrement la croissance initialement prévue", a-t-il déclaré.

Lufthansa avait déclaré début novembre que l'offre devrait atteindre 91 % des niveaux d'avant la pandémie au dernier trimestre, et 95 % l'année prochaine.

M. Spohr a déclaré qu'il faudrait plusieurs années pour que les chaînes d'approvisionnement fonctionnent comme avant la pandémie de coronavirus et que Lufthansa soit en mesure d'utiliser les avions commandés.

(...)

Mon commentaire : Pour pallier le manque d'avions long-courrier, Lufthansa a été contrainte de remettre en service des A380.

Le surcoût est important, car après deux années d'arrêt d'exploitation de ce type avion, Lufthansa a dû reformer des pilotes et commandants de bord.

> La compagnie aérienne Corsair sauvée... par un État africain

(source Capital) 20 décembre - **La compagnie aérienne Corsair pourrait enfin respirer**, relate Le Figaro. Fondée en 1981 et basée à Orly, elle dessert principalement les départements d'outre-mer. La compagnie n'est pas en difficulté financière, « se porte très bien » et n'a d'ailleurs « pas de difficultés de trésorerie », confirmait en décembre 2022 son PDG, Pascal de Izaguirre. Mais comme tous les autres patrons de compagnies, il réclamait que sa « dette financière » soit « renégociée ». **Une recapitalisation de 30 millions d'euros nécessaires afin de rembourser les emprunts souscrits pendant la pandémie de Covid-19.**

Car contrairement à d'autres compagnies qui ont renoué avec les bénéficiaires en 2022, Corsair n'a pas dégagé de profits. En d'autres termes, sans injection de fonds, Corsair risquerait la faillite. Mais selon les informations du Monde et du Figaro, des investisseurs ont frappé à la porte pour éviter une telle issue, qu'ont connue XL Airways ou Aigle Azur par exemple, qui n'ont su se relever de la pandémie. **Deux groupes d'investisseurs ont accepté d'avancer des fonds. Il y a d'abord le pool d'acteurs du tourisme antillais, et la holding OMRP qui avait repris Corsair en 2020.** Cette entité va mettre 15 millions d'euros sur la table.

« Aujourd'hui, nous avons 10% de la compagnie. Nous participerons à cette recapitalisation. Je ne sais pas à quelle hauteur, mais nous croyons au business model de ce transporteur », confirme auprès du Figaro Laurent Abitbol, à la tête du réseau d'agences de voyages Havas Voyage.

Mais il y a un autre investisseur, et pas des moindres, plutôt surprenant : la République du Congo. Un acteur du tourisme aérien précise : « Ce pays veut en finir avec le monopole d'Air France sur les liaisons Paris-Brazzaville, qui propose peu de vols et fait bondir le prix des billets. » Il explique qu'un Paris-Brazzaville coûte aujourd'hui deux fois plus cher (2.000 euros) qu'un Paris-Tokyo. Pourquoi le Congo est-il prêt à injecter 15 millions d'euros ? **Parce que l'État n'a pas plus de compagnie nationale et en relancer une coûterait bien plus cher.**

Il n'y aura donc pas de « mariage » avec la compagnie réunionnaise Air Austral, pas plus qu'avec Air France. Cependant, **si cette avancée a de quoi rassurer, il reste des écueils. Corsair doit déjà convaincre l'État français de renoncer à une partie de ses créances fiscales et sociales. Il faudra ensuite surtout convaincre Bruxelles.**

Problème, selon un spécialiste du transport aérien : il n'est normalement pas possible de solliciter l'Europe deux fois en moins de dix ans « pour obtenir son aval sur un plan où il y a des aides d'État ». Bruxelles devra aussi juger si ces nouvelles aides d'État ne constituent pas une distorsion de concurrence, ajoute Le Figaro. Le dossier avance donc, mais Corsair est encore loin d'être sauvée.

Mon commentaire : De manière récurrente, Corsair est confrontée à l'automne à des difficultés financières.

Il est difficile d'en connaître précisément les raisons car Corsair, dont l'exercice fiscal se termine en septembre, n'a publié ni ses comptes annuels 2022, ni ses comptes annuels 2023 !

S'il se confirme que Corsair n'a pas fait de bénéfices en 2023, la compagnie aérienne sera amenée à s'interroger sur sa structure de coûts.

Une précision sur les demandes de Corsair. Selon BFM Business, "la compagnie aurait ainsi sollicité l'État, par le biais du comité interministériel de restructuration industrielle, afin d'effacer ou au moins de restructurer 147 millions d'euros de dettes fiscales et sociales".

> IndiGo devient la première compagnie aérienne indienne à accueillir 100 millions de passagers par an

(source Traveldailymedia, traduit avec DeepL) 21 décembre - **IndiGo, le transporteur préféré des Indiens, est entré dans l'histoire en devenant la première compagnie aérienne indienne à transporter 100 millions de passagers en une seule année civile.** Avec cette réalisation, elle a rejoint le club restreint des transporteurs mondiaux qui opèrent à une telle échelle. **Cette évolution renforce la position d'IndiGo parmi les 10 plus grandes compagnies aériennes du monde en termes de trafic de passagers.**

(...)

Pieter Elbers, directeur général d'IndiGo, a déclaré à cette occasion : "Nous sommes incroyablement ravis de franchir cette étape historique en accueillant 100 millions de passagers en un an. Ce chiffre historique est le résultat de l'amour et de la confiance que nous témoignent nos clients, ainsi que du travail acharné et de la passion de tous les collègues d'IndiGo. Cette étape est également une validation de notre stratégie, qui a été mise en œuvre avec tant de diligence. Chez IndiGo, nous sommes fiers de donner des ailes à la nation, en reliant les gens et les aspirations depuis 17 ans, en rendant le transport aérien accessible à des centaines de millions d'Indiens".

En 2022, IndiGo s'est lancée dans une stratégie de croissance reposant sur trois piliers stratégiques - "Rassurer, Développer et Créer" - pour soutenir ses plans de croissance, car elle vise à doubler sa taille et son échelle d'ici la fin de la décennie. Pour alimenter ces ambitions, la compagnie aérienne a passé une commande historique de 500 nouveaux appareils auprès d'Airbus. Cette commande s'ajoute aux

commandes de plus de 450 appareils qu'IndiGo avait déjà passées.
(...)

Mon commentaire : La progression d'IndiGo est en ligne avec les prévisions de IATA, à savoir en Inde un trafic multiplié par 7 entre 2015 et 2050. Lire à ce sujet [ma lettre n°930](#).

> Airbus met Boeing KO en cette fin d'année 2023

(source Tourmag) 19 décembre - **Si le duel entre Airbus et Boeing devait être un combat de boxe, l'arbitre n'aurait pas attendu la fin du match pour donner le vainqueur.** C'est une véritable victoire par KO au 3e round.

Imaginez qu'en l'espace d'une semaine de Turkish Airlines à easyJet, en passant par Avolon, **le constructeur a enregistré** des commandes pour 521 avions neufs à produire dans les prochaines années.

En 2013, son année historique, Airbus avait enregistré 1.503 commandes, le décompte atteint **1.883 commandes nettes sur l'année 2023**, d'après les comptes de nos confrères de la Dépêche.

Pour arriver à ces statistiques dantesques, Airbus a enregistré ces derniers jours des commandes XXL de Turkish Airlines (220 appareils, dont 150 A321, le best-seller d'Airbus, et 70 gros-porteurs A350), Avolon (100 avions A321neo), Azul Linhas Aéreas (quatre A330neos), easyJet (157 appareils de la famille A320neo) et pour finir Lufthansa, avec une commande de 40 Airbus A220.

En tout les ateliers toulousains et aux quatre coins de l'Europe ont de quoi voir venir, car **les équipes auraient 11 ans de travail devant elles ! Ce sont plus de 8.000 appareils qui garnissent le carnet de commandes, contre 6.000 pour Boeing**, selon nos confrères des Échos.

Des annonces qui contrebalancent avec les objectifs de décroissance des émissions nécessaires pour le tourisme. Si ces appareils sont moins polluants, la démultiplication des trajets aériens et des avions dans le ciel ne devrait pas réduire l'empreinte du secteur, alors même que des experts appellent le tourisme à découpler sa croissance de celle de l'aérien.

Mon commentaire : L'enjeu des années à venir, tant pour Airbus que pour Boeing, sera de réussir à livrer leurs clients en respectant les échéances.

Article Bonus

> Séisme dans le commerce mondial : la Chine interdit l'exportation de technologies liées aux métaux stratégiques

(source La Tribune) 21 décembre - La menace se faisait sentir depuis plusieurs mois. Après avoir déjà conditionné l'exportation de deux métaux stratégiques (gallium et germanium), à l'aval du gouvernement central, **la Chine a annoncé jeudi qu'elle allait stopper l'exportation d'une série de technologies liées à l'extraction des terres rares. Un tournant dans l'histoire du commerce mondial.**

Et pour cause, **ces métaux sont indispensables pour le développement de nombreuses technologies (batteries électriques, puces, smartphones, écrans LCD, Internet, éoliennes, et équipements militaires...)**. Pour rappel, les terres rares sont un ensemble de 17 éléments utilisés dans des produits technologiques de pointe. Leur extraction est donc capitale.

En clair, sur fond de rivalité croissante avec les États-Unis, l'Empire du Milieu va priver ses partenaires commerciaux de plusieurs matériaux afin de dominer les enjeux d'indépendance technologiques. D'un premier coup de semonce en juillet dernier, avec ce coup d'arrêt, **la Chine franchit ainsi une étape.** Au global, la seconde économie mondiale, décidée à prendre le leadership, contrôle aujourd'hui environ les trois-quarts de la production de ces terres rares.

Concrètement, **elle va désormais interdire l'exportation des « technologies d'extraction, de traitement et de fusion des terres rares »**, selon un long document publié jeudi par le ministère du Commerce. La nouvelle réglementation n'a toutefois pas de conséquences sur les exportations de produits à base de terres rares eux-mêmes. En revanche, elle pourrait contrarier les efforts de développement de ce secteur en dehors de Chine.

Contrairement à ce que laisse entendre leur dénomination, cet ensemble de 17 métaux essentiels aux technologies de pointe est relativement abondant. Mais leurs propriétés électromagnétiques particulièrement recherchées en font des « métaux stratégiques ».

En 2022, la Chine a extrait 58% de la production mondiale et raffiné 89% de terres rares. Selon l'Agence internationale de l'énergie (AIEA), les besoins en technologies bas-carbone, notamment pour les moteurs de véhicules électriques ou les éoliennes en mer, pourraient multiplier par sept la demande mondiale, d'ici 2040, soit près de 2 millions de tonnes par an, contre 280.000 tonnes en 2022.

Aussi, les pays occidentaux, notamment les États-Unis, mais aussi l'Union européenne (UE) considèrent de plus en plus l'approvisionnement de ces métaux comme une question de sécurité nationale, d'autant plus que la transition énergétique mondiale alimente les craintes de pénuries potentielles à l'avenir.

Outre les aimants permanents des éoliennes et des voitures électriques, certains des métaux rares entrent dans la composition des écrans de télévision, des drones ou encore des disques durs. En riposte, l'UE pourrait ainsi envisager « des actions dans le cadre de l'OMC ». Mais « l'OMC est une coquille vide car les États-Unis et la Chine prennent des décisions en dehors de cette institution depuis plusieurs années », expliquait à La Tribune Sylvain Bersinger du cabinet d'études Astères.

De son côté, les États-Unis ont annoncé, le même jour, vouloir lancer une enquête auprès de leurs entreprises afin de déterminer comment elles se fournissent en semi-conducteurs fabriqués en Chine.

Cette enquête « éclairera la politique américaine visant à renforcer la chaîne d'approvisionnement des semi-conducteurs, à promouvoir des conditions de concurrence équitables pour la production de puces traditionnelles et à réduire les risques pour la sécurité nationale posés par la Chine », a ainsi expliqué dans un communiqué le département du Commerce.

L'objectif affiché : que les États-Unis gardent leur avance, « de plusieurs années » sur la Chine dans la conception de semi-conducteurs.

« **Au cours des dernières années, nous avons constaté des signes potentiels de pratiques inquiétantes de la part de la Chine visant à accroître la production de semi-conducteurs par leurs entreprises et à rendre plus difficile la concurrence pour les entreprises américaines** », a également justifié la secrétaire au Commerce, Gina Raimondo, dans le communiqué, faisant référence à un rapport, qui a été rendu le 12 décembre par une commission parlementaire américaine, qui appelle à une « réinitialisation » des relations économiques qu'entretiennent les États-Unis avec la Chine.

Mon commentaire : Tout d'abord une remarque importante : contrairement à ce que pourrait laisser supposer leur nom, les terres rares (17 métaux) ne sont pas rares.

Ensuite, en 2018, le Japon a annoncé avoir découvert au fond de ses eaux l'équivalent de centaines d'années d'approvisionnement mondial de terres rares : 780 ans d'yttrium, 620 ans d'euporium, 730 ans de dysprosium...

Il reste à élaborer les techniques permettant d'exploiter ce gisement situé à 2.200 kilomètres au sud-est de Tokyo dans les eaux territoriales japonaises et à 5.500 mètres de profondeur.

En attendant, les entreprises continueront à être dépendante de la bonne volonté de la Chine.

Fin de la revue de presse

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

L'action Air France-KLM est à **13,684 euros** en clôture vendredi 22 décembre. Elle est **en hausse cette semaine de +2,50%**.

Depuis début novembre, le cours de l'action Air France-KLM a monté de plus de **25%**.

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 +5\$ à 112\$. 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 +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 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 30\$ à 33\$.

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 [navigation 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 navigation, rubrique L'actionariat 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'actionariat 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'actionariat 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](#).

11.518 personnes reçoivent cette revue de presse en direct