

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°947, 15 janvier 2024

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

> Selon Airbus, le nombre d'avions devrait doubler en 20 ans

(source AFP) 14 juin 2023 - **La croissance du trafic aérien mondial et le remplacement par les compagnies aériennes de leurs avions par des appareils émettant moins de CO2 devraient conduire au doublement de la flotte mondiale dans les 20 prochaines années, selon Airbus.** Dans ses prévisions annuelles, publiées mercredi à quelques jours de l'ouverture du Salon international de l'aéronautique et de l'espace du Bourget, l'avionneur européen table sur un besoin de 40.850 avions passagers et cargo neufs d'ici à 2042, **portant la flotte mondiale à 46.560 appareils, contre 22.880 début 2020.** Cette estimation est en légère hausse (3,4%) par rapport à la précédente publiée avant le salon de Farnborough, en juillet 2022.

Si Airbus table sur davantage d'avions neufs, il anticipe que les appareils destinés à répondre à la croissance du trafic aérien seront un peu moins nombreux (23.680 contre 24.050 lors des précédentes prévisions), mais que le besoin en avions destinés à remplacer des appareils de génération précédente sera plus important (17.170 avions, contre 15.440 auparavant). Le nombre d'avions déjà en service et qui le seront toujours en 2042 est donc revu à la baisse, de 7.440 à 5.710 appareils. "Nous constatons une augmentation des livraisons, mais il s'agit davantage de livraisons de remplacement, pour le renouvellement de la flotte et pour des avions plus économes en carburant", a résumé Bob Lange, responsable de l'analyse commerciale et des prévisions de marché chez Airbus.

Le secteur aérien mondial s'est engagé à la neutralité carbone en 2050, ce qui passe notamment par des avions plus économes en carburant, donc émettant moins de CO2. Actuellement, seul un quart de la flotte en service concerne des avions de dernière génération, qui consomment jusqu'à 25% de carburant de moins que la précédente. Pour ses prévisions, établies à partir de plus de 6.000 différents scénarios incluant notamment les prix de l'énergie, Airbus table sur une croissance annuelle moyenne du PIB mondial de 2,5% et du trafic aérien de 3,6%.

Entre 2023 et 2042, le trafic domestique chinois devrait être multiplié par 3,3 et les vols intérieurs indiens par 5. Dans les marchés dits "matures", la progression sera moindre: **le trafic intérieur américain devrait être multiplié par 1,4, les vols intra-européens par 1,3.** "Sans surprise, les marchés où la société réclame davantage de retenue dans l'usage de l'avion sont généralement les marchés les plus matures", a noté Bob Lange.

Mon commentaire : *Il va être beaucoup question de flottes d'avions dans cette lettre.*

Cela amène une réflexion : les compagnies aériennes (et leurs gouvernements de tutelle) ont-elles toutes conscience de l'importance des efforts à accomplir dans les prochaines années ?

Globalement, la majorité des émissions proviennent d'une minorité de pays .

Les sept plus gros émetteurs de gaz à effet de serre (Chine, États-Unis, Inde, Union européenne, Indonésie, Fédération de Russie et Brésil) contribuent à environ la moitié des émissions mondiales en 2020.

Le Groupe des 20 (Afrique du Sud, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Brésil, Canada, Chine, États-Unis, France, Inde, Indonésie, Italie, Japon, Mexique, République de Corée, Royaume-Uni, Russie, Turquie, et l'Union européenne) sont responsables d'environ 75% des émissions mondiales de gaz à effet de serre.

Mais l'objectif zéro émission nette de CO2 d'ici 2050 apparaît de plus en plus irréaliste.

Déjà, la Chine a repoussé cette échéance. Son représentant a déclaré à la tribune de l'ONU (en 2020) : «Nous avons comme objectif de commencer à faire baisser les émissions de CO2 avant 2030, et d'atteindre la neutralité carbone d'ici à 2060».

Or, selon un rapport de l'IFC (International Finance Corporation) :

« Pour atteindre l'objectif de zéro émission nette d'ici 2060, le rapport estime que la Chine a besoin de 14 à 17.000 milliards de dollars d'investissements supplémentaires dans les infrastructures et les technologies

vertes, dans les seuls secteurs de l'électricité et des transports.

Compte tenu de l'ampleur des moyens nécessaires, les financements publics ne suffiront pas. La Chine doit donc mener des réformes politiques et réglementaires pour doper le secteur privé et exploiter pleinement son potentiel d'investissement et d'innovation. »

Il en va de même pour la plupart des pays cités plus haut.

Les compagnies aériennes européennes en ont conscience. Elles demandent aux États d'augmenter leurs investissements dans la filière de production de carburants d'aviation durables.

Elles ont été partiellement entendues. La France a lancé en décembre dernier un appel à projets doté de 200 millions d'euros.

L'objectif est de produire 500.000 tonnes de carburants d'aviation durables par an à l'horizon 2030, de quoi permettre aux compagnies aériennes françaises de respecter leurs objectifs.

De leur côté, les États-Unis ont adopté des mesures en faveur de l'ensemble de l'industrie via leur " Inflation Reduction Act ".

Son montant, estimé à 369 milliards de dollars lors de son adoption, n'a pas de plafond et pourrait dépasser facilement les 1.000 milliards de dollars, selon les banques Credit Suisse ou Goldman Sachs.

Concernant les compagnies aériennes, les mesures figurant dans l'Inflation Reduction Act consistent en un crédit d'impôt pendant trois ans, de 2025 à 2027. À cela s'ajoutent 300 millions de dollars de financements pour la recherche, la production et la distribution de carburants non fossiles. (source les Échos).

> **Air France-KLM a confirmé sa méga-commande d'Airbus A350**

(source Journal de l'Aviation) 12 janvier 2024 - Le groupe **Air France-KLM a confirmé sa méga-commande d'Airbus A350** au mois de décembre. Les compagnies Air France et KLM se partageront finalement **33 A350-900 et 11 A350-1000** pour le renouvellement de leurs flottes d'avions long-courriers.

Le groupe franco-néerlandais avait déjà contractualisé 6 A350-900 en juillet dernier. Ces livraisons sont programmées entre 2026 et 2030.

Air France-KLM dispose par ailleurs de droits d'achat pour une quarantaine d'Airbus A350 supplémentaires. Cette commande est évolutive et permettra au groupe de disposer d'une certaine flexibilité pour attribuer les appareils à ses différentes compagnies.

Air France deviendra ainsi l'un des principaux exploitants de la nouvelle famille d'avions long-courriers d'Airbus dans les prochaines années. La compagnie aérienne française aligne aujourd'hui 27 A350-900 et attend encore 14 appareils du même type issus de ses premières commandes, ainsi que 4 A350F.

Air France-KLM avait tranché pour la famille A350 en septembre dernier afin de poursuivre le renouvellement et la rationalisation de sa flotte long-courrier. **Ces nouveaux appareils viendront d'abord remplacer les 26 Airbus A330 volants actuellement sous les couleurs d'Air France (15 A330-200) et de KLM (6 A330-200 et 5 A330-300), mais aussi les 15 Boeing 777-200ER de la compagnie aérienne néerlandaise.**

Une très grande partie des 777-300ER du groupe seront également remplacés par des A350 dans un second temps.

Mon commentaire : Lorsque la décision de remplacer les A330 et les B777 vieillissants a été prise, c'était déjà une bonne décision.

Leur remplacement par des A350 permettra au groupe Air France-KLM de réduire notablement son empreinte carbone.

Les multiples problèmes rencontrés depuis par Boeing avec ses derniers modèles long-courriers (le B787 Dreamliner et le B777-X) confortent ce choix.

> **Transavia France entame sa mue pour passer des Boeing 737 aux Airbus A320**

(source Les Échos) 10 janvier 2024 - Le hasard fait parfois bien les choses. **Alors que les déboires du Boeing 737 Max s'évalent dans les médias, Transavia France célèbre, ce mercredi, la livraison de son premier Airbus A320, destiné à remplacer progressivement ses Boeing 737-800.** De quoi conforter le choix d'Air France-KLM, qui avait préféré, il y a deux ans, le monocouloir d'Airbus à celui de Boeing pour renouveler la flotte de sa filiale à bas coûts.

Ce premier A320 aux couleurs de Transavia est en fait le deuxième d'une commande de 100 appareils, assortie de 60 options, à répartir entre Transavia France, Transavia Holland et KLM. Le 1er exemplaire a été livré à Transavia Holland en décembre et a déjà pris du service. Le 1er A320 de Transavia France, qui sera basé à Orly, entrera en service lundi prochain, sur Orly/Porto, qui fut la première desserte de la compagnie à son démarrage, en 2007.

Il est relativement rare qu'une compagnie décide de changer intégralement d'avionneur. Avant Transavia, seule EasyJet avait réussi une pareille mutation. Avec, dans les deux cas, la difficulté de

devoir gérer le changement de flotte parallèlement à une croissance accélérée. Depuis 2019, la flotte de Transavia France est en effet passée de 38 à 71 appareils, malgré le Covid et de 7 millions à 13 millions de passagers en 2023. Troquer des Boeing pour des Airbus va obliger Transavia France et Transavia Holland à reformer tous ses équipages, tout en gérant une croissance annuelle de 6 % et l'intégration de 10 à 15 nouveaux appareils chaque année.

Mais le jeu en vaut la chandelle. **Passer d'une flotte entièrement composée de Boeing 737 d'ancienne génération, antérieurs au 737 Max, à des Airbus A320neo de dernière génération devrait permettre de réduire les coûts de 10 %.** Un chiffre qui recouvre une moindre consommation de carburant, une baisse des coûts de maintenance et une plus grande robustesse opérationnelle, précise le directeur général de Transavia France, Olivier Mazzucchelli.

Les deux filiales Transavia comptent sur ces réductions de coûts pour devenir enfin rentables et remplir l'objectif assigné par Benjamin Smith, le patron d'Air France-KLM, de contribuer à l'amélioration du résultat d'exploitation du groupe à hauteur de 400 millions d'euros d'ici à 2028. Le changement d'appareil se traduira aussi par une réduction de 15 % des émissions de CO2 et de 50 % des nuisances sonores à Orly.

Le remplacement intégral des Boeing de Transavia par des Airbus prendra toutefois du temps. Selon Olivier Mazzucchelli, le dernier Boeing 737 de Transavia ne quittera la flotte « qu'aux alentours de 2030 ». À l'été prochain, Transavia France n'aura encore que six A320 à et 13 en fin d'année, contre 70 Boeing 737-800 (le modèle antérieur au Max). Les Airbus ne deviendront majoritaires chez Transavia France que fin 2027, date à laquelle Transavia France prévoit d'exploiter 90 appareils au total.

(...)

Jusqu'à présent, la reprise d'anciennes lignes domestiques d'Air France par Transavia France n'a, semble-t-il, pas été un grand succès. La compagnie a même déjà dû renoncer à certaines, comme Orly-Brest. Car si Transavia se veut « low-cost » et bon marché, ses coûts restent majorés par l'utilisation de pilotes d'Air France et une base principale à Orly. Elle ne joue donc pas dans la même cour que Ryanair ou Volotea.

Et la perspective de reprendre des liaisons à Orly sur lesquelles Air France reconnaît perdre plusieurs dizaines de millions d'euros chaque année n'a rien d'évident pour une compagnie dont les pertes en France et aux Pays-Bas s'élevaient encore à 179,9 millions d'euros en 2022, pour un chiffre d'affaires de 2,2 milliards. L'objectif pour 2023 était d'atteindre l'équilibre. Mais **les 8 % de marges visées par le groupe Air France-KLM semblent encore bien lointaines et Transavia France aura fort à faire pour s'imposer à Orly face à EasyJet, Vueling et les compagnies du Maghreb.**

***Mon commentaire :** Ce sont bien trois compagnies du groupe Air France-KLM qui disposent de B737 dans leur flotte : Transavia France (71 avions), Transavia Pays-Bas (43) et KLM (42).*

Elles vont toutes les remplacer par des Airbus de la famille A320 NEO.

La répartition des A320 et A321 dépendra des éventuelles restrictions à Schiphol. Il est vraisemblable que les A321, de capacité plus importante que les A320, seront attribués à KLM et à Transavia Pays-Bas.

> **TAP a transporté près de 16 millions de passagers en 2023**

(source AFP) 12 janvier 2024 - **La compagnie aérienne portugaise TAP, qui devrait être privatisée dans les prochains mois, a transporté 15,9 millions de passagers en 2023, un nombre en hausse de 15,2% sur un an mais encore inférieur à celui de 2019, avant la crise sanitaire, a-t-elle annoncé vendredi.**

(...)

En 2019, TAP avait transporté plus de 17 millions de passagers.

(...)

TAP, qui avait été renationalisé dans l'urgence en 2020 à la suite de la crise du Covid-19, avait bénéficié d'une injection de 3,2 milliards d'euros de fonds publics assortie d'un plan de restructuration négocié avec la Commission européenne, en vigueur jusqu'en 2025.

Dans le cadre de ce plan de sauvetage, TAP avait dû réduire sa flotte et le nombre de créneaux à l'aéroport de Lisbonne, par rapport à 2019, rappelle la compagnie, qui a renoué avec les bénéfices en 2022.

(...)

***Mon commentaire :** La crise politique au Portugal pourrait repousser à 2025 la mise en vente de la compagnie aérienne TAP.*

Si TAP poursuit son redressement en 2024, sa valeur devrait augmenter.

> **Bourse, aéronautique, Airbus, Boeing : bleu ciel**

(source Les Échos) 14 janvier 2024 - Les malheurs des uns font le bonheur des autres. **Ce ne sont pourtant pas les seules affres de Boeing et de Pratt & Whitney qui ont porté, vendredi, les titres d'Airbus et de Safran à de nouveaux sommets boursiers.** Les chiffres commerciaux de l'avionneur européen crédibilisent avant tout aux yeux des investisseurs leur scénario privilégié de 2024, celui de la remontée de sa rentabilité grâce à l'accélération des cadences de production.

Le dépassement de 2 % de son objectif de livraisons annuelles, jugé très ambitieux par les analystes au début de l'automne, les a satisfaits bien plus que la cerise sur le cockpit d'un record de commandes, du triple du nombre d'appareils sortis des chaînes.

Battre le précédent pic de ventes, qui remontait à une décennie, rassurera certes les portefeuilles qui

s'inquiètent de la santé financière des clients à la sortie du rebond post-Covid. L'abandon par Delta Air Lines de son objectif de résultat 2024 leur a rappelé la difficulté des compagnies aériennes à endiguer la dérive de leurs coûts.

La résorption des tensions dans la filière demeurera néanmoins le principal point d'attention. Les courtiers verraient bien Airbus dépasser le record de livraisons de 2018. C'est sans doute la clé pour que sa capitalisation, jamais aussi proche de celle de Boeing en quatorze mois, à 2,4 milliards d'euros près, s'accorde à sa part du marché aéronautique, dépassant 60 %.

Mon commentaire : Le directeur général de Safran, premier fournisseur mondial de pièces détachées avec General Electric, pointait récemment des difficultés liées à l'approvisionnement en titane et en acier.

Les tensions chez les équipementiers sont prévues pour durer quelques années encore.

> **La FAA resserre son étau sur Boeing**

(source Journal de l'Aviation) 12 janvier 2024 - L'incident grave survenu sur le Boeing 737-9 d'Alaska Airlines le 5 janvier était vraiment de trop. **La FAA** (Federal Aviation Administration américaine) **a annoncé l'ouverture d'une enquête visant à déterminer si Boeing a omis de vérifier que ses appareils étaient conformes à la conception approuvée et en état de fonctionner en toute sécurité.** Elle va également augmenter sa surveillance de la production de l'avionneur et s'interroger sur le maintien de la délégation d'autorité.

« **Il est temps de réexaminer la délégation d'autorité et d'évaluer les risques de sécurité associés** », a déclaré Mike Whitaker, administrateur de la FAA.

Un audit va ainsi être lancé pour examiner la chaîne de production du 737-9 et ses fournisseurs et vérifier si Boeing se conforme bien aux procédures de qualité approuvées. En fonction des résultats, d'autres audits pourraient être organisés.

Une attention accrue va également être apportée aux événements liés à la mise en service du 737-9. Enfin, la FAA va analyser les risques liés au système actuel de délégation de pouvoirs et de surveillance de la qualité, dont les fragilités ont déjà été mises en exergue après les accidents de 2018 et 2019.

« L'immobilisation du 737-9 et les multiples problèmes liés à la production identifiés ces dernières années nous obligent à envisager toutes les options possibles pour réduire les risques. **La FAA étudie la possibilité de faire appel à une tierce partie indépendante pour superviser les inspections de Boeing et son système de qualité** », assène Mike Whitaker.



Mon commentaire : Depuis mars 2019 et l'accident du 737 MAX 8 d'Ethiopian (157 morts), les liens très étroits entre Boeing et la FAA sont pointés du doigt.

Durant une dizaine d'années la FAA avait externalisé en partie la certification des avions à Boeing ([lire ma lettre n°696 du 25 mars 2019](#)).

Les multiples incidents survenus ces derniers mois, sur des avions neufs, montrent que les difficultés demeurent.

Le dernier en date (une porte s'est arrachée en vol, voir les photos ci-dessus) a conduit le directeur général

de Boeing, Dave Calhoun, a faire son mea culpa.

La semaine passée (mardi 9 janvier 2024), il a reconnu une « erreur » après le décrochage d'une porte lors du vol de la compagnie Alaska Airlines, qui a entraîné le maintien au sol de 171 des 218 avions 737 MAX 9 du constructeur étasunien.

M. Calhoun a promis de traiter la question « en toute transparence, à chaque étape du processus ».

> Comment le C919 chinois veut profiter des malheurs de Boeing

(source La Quotidienne) 12 janvier 2024 - **Le South China Morning Post**, l'un des journaux les plus influents d'Extrême-Orient, publié à Hong Kong, rapporte que la Chine, et notamment l'avionneur Comac, ont pris la décision de promouvoir les ventes de son avion C919 en Europe, avant tout autre continent, à l'exception de la Chine elle-même.

Les autorités chinoises considèrent que peu de moments de l'histoire auraient pu être mieux favorables à la vente de cet avion, le premier comparable aux avions européens ou américains, compte tenu de la situation d'Airbus et de Boeing, absolument incapables aujourd'hui de répondre à la demande.

Selon eux, aujourd'hui, acheter un avion chez l'un ou l'autre des deux constructeurs traditionnels peut signifier attendre jusqu'à sept ans, compte tenu de la saturation de leurs usines, malgré les efforts des deux sociétés pour accélérer les livraisons.

Mais malheureusement Comac a lui aussi un sérieux problème : jusqu'à présent, le constructeur chinois n'a livré que quatre avions, alors que le premier est entre les mains du client depuis un peu plus d'un an.

Dans ses prévisions les plus optimistes, il ne fabriquerait pas plus de cinquante avions par an en 2030, alors que c'est le nombre minimum d'A320 que le consortium européen peut fabriquer en un mois.

Selon des données spécialisées, ce rythme de fabrication chinoise ne pourrait même pas répondre à la demande intérieure chinoise, même s'il existe également de nombreux doutes quant à savoir si cette demande est réelle ou induite par l'État, ce qui permettrait à tout acheteur occidental de contourner ces commandes.

Mon commentaire : Info ou Intox ?

Je rappelle que la quasi totalité des équipements du Comac (voir infographie ci-dessous) sont importés par la Chine.

C'est notamment le cas des moteurs, dont le prix représente 25% de la valeur de l'avion ; ils sont fournis par CFM International, la co-entreprise fondée en 1974 par Safran et General Electric.

Comac a les mêmes fournisseurs qu'Airbus et Boeing, et par conséquent les mêmes problèmes d'approvisionnement. Le constructeur chinois aura du mal à supplanter Boeing dans les prochaines années..



Revue de presse boursière

> JPMorgan abaisse son objectif de cours sur Air France-KLM à 9,20 euros

(source Agefi-Dow Jones) 10 janvier 2024 - **JPMorgan a abaissé mercredi son objectif de cours sur le titre Air France-KLM de 9,50 euros à 9,20 euros** et confirmé sa recommandation "sous-pondérer", dans la perspective de la publication des résultats annuels du groupe de transport aérien le 29 février.

L'intermédiaire financier a réduit ses prévisions de résultat opérationnel (Ebit) de 1% pour 2023 et de 3% pour les deux exercices suivants, **principalement en raison de coûts unitaires, hors carburant, plus élevés.**

Selon JPMorgan, la hausse de ces coûts en 2023 devrait s'établir dans le haut de sa fourchette de prévision de 0% à 5%.

JPMorgan continue de penser que la hausse des coûts unitaires et la pression sur les prix des billets

liée à l'augmentation des capacités du groupe devraient peser sur l'Ebit en 2024. Le titre Air France-KLM perd 4,8%, à 12,71 euros.

Pas de commentaire

> [Delta Airlines a fait plonger l'aérien](#)

((source Zonebourse) 12 janvier 2024 - (...)) **L'action de la compagnie aérienne Delta Airlines a chuté de 8,97% à New York après une réduction de ses prévisions de bénéfices pour 2024**, malgré des résultats trimestriels plus forts que prévu au quatrième trimestre.

Dans son sillage, American Airlines a plongé de 9,46% et United Airlines de 10,63%.
(...)

Pas de commentaire

Fin de la revue de presse

> [Évolution du cours de l'action Air France-KLM](#)

L'action Air France-KLM est à **12,028 euros** en clôture lundi 15 janvier. Elle est **en très forte baisse cette semaine de -10,41%**.

Depuis début novembre, le cours de l'action Air France-KLM a monté de plus de 20%.

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 17,24 euros (elle était à 15,0 euros début janvier 2023). 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.

Mon commentaire : L'annonce par Delta Air Lines de la réduction de ses prévisions de bénéfices pour 2024 a fait plonger le cours des actions des compagnies aériennes majors, qu'elles soient étasuniennes ou européennes.

Les compagnies à bas coûts, pas exposées au trafic intercontinental, n'ont pas été touchées.

> [Évolution du prix du carburant cette semaine](#)

Le baril de Jet Fuel en Europe est en hausse de +2\$ à 110\$. 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 baisse de -2\$ 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 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 en hausse de +4\$ cette semaine, à 33\$.

De février à juillet 2023, l'écart était revenu à des niveaux raisonnables (entre 12\$ et 25\$). Depuis août 2023, 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 mon élection, j'ai 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](#).

11.525 personnes reçoivent cette revue de presse en direct