



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°948, 22 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

> Pourquoi Air France-KLM et CMA CGM divorcent un an après leur union

(source Les Échos) 16 janvier 2024 - **L'alliance entre Air France-KLM et CMA CGM dans le cargo aérien n'aura pas tenu plus d'un an.** Même si la formulation reste ambiguë, c'est bien un véritable divorce entre les deux groupes tricolores qui se profile à l'horizon.

Entre la fin de leur partenariat dans le fret aérien, la sortie du logisticien marseillais du conseil d'administration de la compagnie aérienne et son possible retrait du capital dès la fin février 2025... l'affaire semble entendue, à l'amiable.

Moins de deux ans après la publication des bans, Air France-KLM et CMA CGM ont annoncé, ce mardi matin [16 janvier] dans un communiqué commun, la fin de leur coopération commerciale. Une décision justifiée par « un environnement réglementaire contraint sur certains marchés importants » n'ayant pas permis au partenariat de « fonctionner de manière optimale ».

De source proche, **c'est surtout l'accès à l'important marché nord-américain qui posait problème.**

Comme Air France est déjà allié à Delta Airlines et d'autres compagnies mondiales dans Skyteam, les nouveaux partages de capacités franco-français semblaient poser des problèmes outre-Atlantique aux autorités antitrust, surtout si le deal devait prochainement s'élargir à Delta ou Virgin Atlantic.

Par ailleurs, les moyens des uns et des autres ont évolué depuis la crise. Air France a nettement amplifié ses vols de passagers depuis un an, avec des soutes à remplir pour maximiser les revenus des lignes. Le rythme de développement des moyens pour le fret a donc changé depuis les négociations initiales.

De son côté, CMA CGM compte désormais cinq avions en propre, et en attend six autres - dont quatre tous nouveaux Airbus A350 cargo qui remplaceront des A330 de moindre capacité. Mais deux nouveaux Boeing 777 cargo auraient été rétrocédés à un exploitant américain, selon le syndicat des pilotes SNPL, inquiets pour le sort des quelque 120 navigants de la compagnie CMA CGM Air Cargo.

Lorsque ce « partenariat stratégique » avait été révélé, en mai 2022 (pour devenir effectif en avril 2023), l'attelage semblait cohérent. Il reliait un logisticien sorti les poches pleines du Covid-19, grâce au renchérissement hors norme des tarifs du fret, à un groupe aérien très affaibli par la fermeture des frontières pendant la pandémie.

Les deux groupes misaient alors sur une demande croissante de marchandises transportées par avion alors que les chaînes d'approvisionnement étaient bloquées à la suite de la pandémie de Covid-19. L'accord prévoyait ainsi une exploitation commune par les deux sociétés des appareils « tout cargo » de leurs compagnies respectives.

De plus, le groupe dirigé par Rodolphe Saadé était monté au capital d'Air France-KLM à hauteur de 9 %, à la faveur d'une augmentation de capital. De quoi faire de CMA CGM le troisième actionnaire d'Air France-KLM, après l'État français (28,6 %) et l'État néerlandais (9,3 %).

Dans leur communiqué, Air France-KLM et CMA CGM précisent « mettre fin aux accords existants le 31 mars 2024 ». Date à partir de laquelle « chaque groupe opérerait de manière indépendante ». « Les deux groupes restent déterminés à travailler en collaboration, afin que les clients du cargo puissent continuer à bénéficier de leurs réseaux respectifs », ont-ils assuré.

Au-delà de cette clause de style, **certains experts s'attendent déjà à ce que CMA CGM reprenne ses billes et s'allie à un autre transporteur aérien.** Malgré son réseau de 160 agences dans le monde, qui vendent les prestations dans le maritime, et sa présence dans la logistique qui va bientôt s'élargir aux ex-activités du groupe Bolloré, **le groupe marseillais semble trop petit pour peser face aux grandes flottes spécialisées comme celles d'UPS, Cargolux, DHL, Atlas Air, China Airlines, etc.**

Barré sur le marché américain, CMA CGM vole principalement au départ de Roissy-CDG vers Hong Kong, Shanghai, ainsi que Mumbai, Abu Dhabi et Le Caire.

Préfigurant un divorce net à moyen terme, **les deux entreprises « ont convenu que CMA CGM quitterait le conseil d'administration d'Air France-KLM le 31 mars 2024 ».** L'entrée de Rodolphe Saadé au conseil

avait été entérinée fin mai 2022 en assemblée générale.

De plus, les accords de 2022 prévoyaient que CMA CGM resterait au capital d'Air France-KLM au moins jusqu'au 15 juin 2025 et devrait même conserver la moitié de ses actions jusqu'à la mi-juin 2028.

Enfin, la sortie totale de l'armateur du groupe aérien est désormais possible dès le 28 février 2025, et « sans période de conservation additionnelle », selon les nouveaux accords de divorce.

Mon commentaire : En 2020, au début de la crise sanitaire liée à la Covid, les tarifs du fret explosent. Dans le maritime, le prix des conteneurs est parfois multiplié par quatre. Les profits des compagnies maritimes d'affrètement s'envolent.

En 2021, alors qu'un de ses principaux concurrents dans le fret maritime, l'italien MSC, envisageait d'acquérir Alitalia aux côtés de Lufthansa, CMA CGM lançait sa propre compagnie aérienne cargo. Ne disposant pas de l'expérience des compagnies aériennes, CMA CGM opta pour un partenariat avec Air France-KLM.

Le partenariat était gagnant-gagnant. Air France-KLM apportait ses compétences et son réseau commercial, CMA CGM les moyens financiers. Si aucun des deux partenaires ne s'illusionnait sur la persistance de prix élevés, les perspectives de réussite étaient fortes.

Mais comme précisé dans l'article, les prix ont baissé davantage que prévu et les États-Unis n'ont pas accordé l'immunité anti-trust nécessaire pour développer les opérations sur le réseau transatlantique.

La fin de la coopération est apparue inéluctable.

Il reste à savoir à quelles conditions CMA CGM sortira du capital d'Air France-KLM. Les 9% du capital, acquis pour 400 millions d'euros, ne valent plus que 270 millions d'euros.

Il est à noter que d'autres opérateurs du fret aérien souffrent. Ainsi, en raison de l'effondrement du marché du fret, le canadien Cargojet vient de renoncer à acheter des Boeing B777 cargo, préférant acquérir des B767 de plus faible capacité.

> **La tempête annule des dizaines de vols lundi à l'aéroport Schiphol d'Amsterdam**

(source Zonebourse) 21 janvier 2024 - **L'aéroport Schiphol d'Amsterdam a annulé des dizaines de vols prévus pour lundi, à titre préventif, en raison des vents violents attendus lorsque la tempête Isha atteindra les Pays-Bas, a indiqué l'aéroport dimanche.**

Dans un communiqué, Schiphol a déclaré avoir annulé 130 vols entrants et sortants et a conseillé aux voyageurs de vérifier le statut de leurs vols en ligne.

La compagnie aérienne néerlandaise **KLM, principal utilisateur de l'aéroport, a déclaré à l'agence de presse néerlandaise ANP qu'elle avait supprimé 65 vols européens lundi.**

Mon commentaire : On l'oublie parfois, Amsterdam est plus au nord que Paris.

Régulièrement l'hiver, les conditions météo imposent des diminutions d'activité à Schiphol.

C'était déjà le cas la semaine dernière, puisque le 16 janvier, plus d'une centaine de vols avaient été retardés et des dizaines annulés à Schiphol d'en raison d'une grave vague de froid.

> **IAG va proposer des mesures correctives à l'UE pour l'accord Air Europa**

(source Reuters, traduit avec Deepl) 16 janvier 2024 - Le propriétaire de British Airways, **IAG, s'attend à ce que les autorités antitrust de l'UE ouvrent une enquête approfondie sur son projet d'achat de la compagnie espagnole Air Europa** et proposera des mesures correctives pour répondre à leurs préoccupations, a déclaré mardi le directeur général d'IAG.

L'accord fait partie d'une vague de consolidation dans le secteur aérien, avec l'allemand Lufthansa cherchant à acheter une participation minoritaire dans l'entreprise publique italienne ITA Airways, et Korean Air cherchant à acheter Asiana.

Les régulateurs de l'UE ont récemment adopté une ligne plus stricte lorsqu'ils décident d'approuver ou non des transactions, et souhaitent désormais parfois que les compagnies aériennes acquérantes cèdent des actifs et ne se contentent pas de renoncer à certaines liaisons ou à des créneaux aéroportuaires pour répondre à des problèmes de concurrence.

"Nous avons informé l'équipe chargée du dossier (à la Commission européenne) que nous présenterons officiellement des mesures correctives au cours de la phase 2 afin de lui permettre d'évaluer pleinement la viabilité et la pertinence de nos propositions", a déclaré Luis Gallego, d'IAG.

La phase 2 fait référence à l'enquête à grande échelle que la Commission devrait lancer à la fin de son examen préliminaire le 24 janvier.

"Entre-temps, nous continuons à tester l'intérêt d'une série de preneurs de mesures correctives afin de nous assurer qu'ils répondent aux exigences de la Commission", a déclaré M. Gallego.

IAG, qui possède également Iberia, a déclaré en février dernier qu'elle avait accepté de payer 400 millions d'euros (436 millions de dollars) à l'espagnole Globalia pour les 80 % d'Air Europa qu'elle ne possédait pas encore.

Mon commentaire : Les dossiers Lufthansa-ITA et Iberia-Air Europa sont différents.

Dans le cadre du rachat d'ITA par Lufthansa, la Commission Européenne s'attache à vérifier qu'il n'y a pas de lien entre ITA et Alitalia.

En 2021, lorsqu'ITA avait repris une partie des actifs d'Alitalia, elle n'avait pas à rembourser les emprunts souscrits par Alitalia (600 millions en mai 2017 puis 300 millions en octobre 2017). ITA n'était «pas le successeur économique» et «de ce fait n'était pas tenu de rembourser les aides d'État illégales perçues», avait souligné la Commission.

Or en septembre 2023, le tribunal du travail de Rome a ordonné que 250 salariés licenciés il y a quelque temps par Alitalia soient réintégrés par l'ITA. Si cette décision venait à être ratifiée, cela serait de nature à remettre en cause les conditions du rachat d'ITA par Lufthansa, puisqu'ITA pourrait être contrainte de rembourser les dettes d'Alitalia.

En ce qui concerne le rachat d'Air Europa par Iberia, c'est la question de la concurrence qui se pose clairement, notamment sur les liaisons intérieures en Espagne. Ce sera à la Commission Européenne de se prononcer dans les prochains mois.

> **Safran avance à grands pas sur le moteur des futurs Airbus et Boeing**

(source Les Échos) 21 janvier 2024 - Soixante-dix ans après ses débuts, la grande soufflerie de Modane continue de servir de pouponnière aux grandes réalisations de l'aéronautique française. C'est là, dans ce site de l'Onera blotti au fond de la vallée alpine de la Maurienne, que **Safran a entamé la première campagne d'essais en soufflerie du futur moteur « Rise » qui équipera, vers le milieu de la prochaine décennie, la nouvelle génération d'avions moyen-courriers d'Airbus et Boeing.**

Pour l'heure, ce moteur du futur se limite à un petit démonstrateur à l'échelle 1/5e, évoquant davantage un moteur à hélice d'avion de tourisme qu'une turbine de gros-porteur. Pourtant, avec ses deux rangées de pales sans carénage, cette petite soufflante préfigure déjà le futur moteur « vert », qui doit permettre de diviser le bruit par deux et de réduire de 80 % le bilan carbone d'un avion, avec 100 % de carburants d'aviation durable et une consommation réduite de 20 %.

Le motoriste français Safran et son partenaire américain GE ont mis tout leur savoir-faire dans ce projet à plusieurs milliards d'euros, n'hésitant pas à rompre avec l'architecture de leurs deux précédents « best-sellers », produits à 50/50. À savoir le CFM-56 et son successeur, le moteur Leap, qui équipent plus de la moitié des Airbus A320 et tous les Boeing 737.

Afin d'augmenter la quantité d'air aspiré pour propulser l'avion, **les deux motoristes ont imaginé une soufflante de quatre mètres de diamètre, deux fois plus grande que celle des moteurs d'A320 actuel.** Ce qui a nécessité de supprimer le carénage autour des pales, afin de ne pas augmenter la masse et la traînée. D'où cet aspect de moteur à hélice de la soufflante non carénée, très différent des moteurs actuels, mais aussi des projets de ses concurrents Pratt & Whitney et Rolls-Royce, restés sur une architecture classique.

« Cette solution dite 'open fan' est celle qui offre le plus de possibilités, explique Eric Dalbiès, directeur de la stratégie, R&T et innovation du groupe Safran. Mais nous continuons à regarder d'autres possibilités. Au final, ce sont les avionneurs qui feront leur choix. »

Pour optimiser le fonctionnement du moteur, **Safran et GE y ont aussi ajouté, pour la première fois, une hybridation électrique**, sous la forme d'un transfert d'énergie électrique entre la partie haute et basse pression du moteur durant certaines phases du vol. De quoi réduire encore la consommation de carburant de quelques pourcents.

Ce nouveau moteur a même obligé Safran et GE à repenser leur partenariat vieux de plus de cinquante ans, qui repose sur un partage à 50/50 des recettes tirées de la vente des moteurs CFM. « Traditionnellement, nous nous chargeons de la partie froide du moteur [la partie avant avec la soufflante, NDLR] et GE se charge de la partie chaude, explique Eric Dalbiès. Mais comme sur un 'open fan', l'essentiel de l'effort porte sur la partie froide, nous avons renégocié les frontières de notre accord avec GE, afin de préserver une répartition des coûts équilibrée. »

Et **pour l'heure, tout semble se dérouler de façon optimale.** « Nous avons déjà effectué un quart des 400 essais prévus, indique Pierre Cottenceau, directeur technique et R&T de Safran Aircraft Engines. Et nous avons commencé à fabriquer les premières pièces du futur démonstrateur. Nous terminerons les essais en soufflerie avec Airbus en juin prochain. Après quoi, nous passerons à la phase des essais au sol du démonstrateur à taille réelle, de 2025 à 2026, puis à celle des essais en vol, sur l'avion d'essai de GE d'abord, puis sur un A380 d'Airbus, entre 2027 et 2028. »

L'objectif visé par Safran et GE est d'avoir un moteur à proposer à Airbus et Boeing vers 2027-2028, date à laquelle les deux avionneurs seraient prêts à lancer officiellement les programmes de remplacement de leurs A320 et B737, **en vue d'une entrée en service vers 2035.**

Des avions « verts », dont l'aspect pourrait être finalement assez proche des avions actuels. **Malgré sa taille imposante, le futur moteur Rise devrait en effet pouvoir trouver sa place sous les ailes, comme les moteurs actuels. Airbus aurait en effet renoncé à le positionner à l'arrière du fuselage. Quant à Boeing, il n'a pas encore dévoilé grand-chose de ses projets d'avenir, hormis un vague projet d'avion à ailes haubanées, comme les biplans d'antan, qui semble plus du domaine de la recherche que du réalisable.**



Mon commentaire : Si vous souhaitez en apprendre davantage sur ce moteur surprenant, je vous invite à vous reporter à mon (long) commentaire figurant dans [ma lettre n°918](#).

Un des défis à relever par les constructeurs sera de garantir la sécurité en cas de cassure au niveau d'une pale.

En effet, si certains avions monocouloir utilisent des moteurs sans carénage, comme l'ATR72-500 ci-dessous, la protection de leur carlingue ne fait pas l'objet de mesures particulières.

Ce ne sera pas le cas pour le Rise. Les carlingues devront donc être renforcées pour se prémunir de l'impact d'une pale suite à une cassure.



> Akasa Air commande 150 Boeing 737 MAX : la folie d'achat des compagnies indiennes continue

(source La Tribune) 18 janvier 2024 - Les problèmes du 737 MAX ne dissuadent pas les clients, à commencer par **Akasa Air**. La compagnie indienne **vient d'annoncer une commande de pas moins de 150 exemplaires de l'avion moyen-courrier de Boeing** lors du salon Wings India 2024. Elle s'inscrit ainsi dans la lignée d'Air India et Indigo qui ont acheté près de 1.000 avions (fermes et en options) l'an dernier au salon du Bourget. C'est en tout cas une bonne nouvelle pour Boeing, l'avionneur américain étant dans la tourmente après la perte d'un bouchon de porte sur un vol d'Alaska Airlines il y a deux semaines.

(...)

La low-cost indienne a opté pour le 737 MAX 8-200, version densifiée du MAX 8 développée notamment pour les compagnies à bas coût, dont Ryanair au premier chef. Elle a également choisi la version allongée 737 MAX 10 - comme Ryanair là aussi - bien que celle-ci ne soit pas encore certifiée par les autorités de sécurité. Les appareils doivent être livrés d'ici 2032

Akasa Air n'en est pas à sa première commande de 737 MAX, mais celle-ci doit lui permettre de tripler sa flotte. Elle avait acheté 72 appareils en 2021, puis 4 de plus l'an dernier. Elle exploite actuellement 22 avions, qui ont commencé à être livrés en mi-2022 pour le début des opérations de la compagnie. Elle les opère sur le réseau domestique indien.

Mon commentaire : Depuis quelques années, le gouvernement indien multiplie les investissements (rénovation, agrandissement ou construction d'aéroports) pour accélérer l'émergence de grandes compagnies aériennes nationales.

De leur côté, les compagnies aériennes indiennes passent d'énormes commandes d'avions.

Elles partent de loin : en juin 2023 seulement 700 avions commerciaux étaient en service en Inde.

Sur une flotte mondiale de 24.000 appareils, c'est encore une goutte d'eau dans l'océan. À titre de comparaison, c'est à peine plus que la flotte du groupe Air France-KLM (543 avions filiales comprises).

> Erdoğan salue la contribution de Turkish Airlines à l'économie du pays

(source Air Journal) 22 janvier 2024 - Le président Recep Tayyip Erdoğan a salué jeudi la contribution de la compagnie nationale turque Turkish Airlines (THY) à l'économie du pays, la félicitant également pour les réalisations accomplies.

« **Selon les chiffres de 2023, Turkish Airlines a contribué à l'économie de notre pays pour 56 milliards de dollars** (1,68 billion de TL), avec environ 16 milliards de dollars d'exportations de services, renforçant ainsi son leadership dans ce domaine », a déclaré Erdoğan dans un message vidéo envoyé au Sommet de la direction de Turkish Airlines. « **Conformément à notre vision du 'Siècle de la Turquie', nous nous dirigeons avec confiance et détermination vers l'avenir. Le niveau de réussite de notre pays dans le secteur de l'aviation augmente régulièrement** », a-t-il déclaré.

« Turkish Airlines, non seulement étant la marque la plus précieuse en Turquie mais aussi la compagnie aérienne qui dessert la plupart des pays du monde, se fait un nom par sa contribution à l'économie de notre pays », a ajouté le président. Dans le même temps, il a exprimé sa satisfaction de voir qu'Antalya, l'étoile brillante du tourisme mondial, « tire également sa part des ailes puissantes de Turkish Airlines ».

Turkish Airlines a transporté 83,4 millions de passagers l'année dernière, soit une hausse annuelle de 16,1 %, a annoncé la compagnie au début du mois. Le nombre de passagers transportés sur les vols intérieurs a grimpé de 19,1 % sur un an pour atteindre 30,4 millions en 2023. Dans le même temps, la compagnie nationale a enregistré une hausse annuelle de 14,4 % sur les routes internationales, atteignant le chiffre de 53 millions de janvier à décembre de l'année dernière.

Erdoğan a également souligné qu'il considère la commande de 220 avions annoncée par Turkish Airlines au cours des dernières semaines de l'année précédente comme un reflet significatif de sa vision future.

(...)

Mon commentaire : *Le chef d'État turc a placé le secteur de l'aviation au cœur de son programme économique.*

Turkish Airlines a vocation à devenir la première compagnie aérienne mondiale en 2033 en transportant 170 millions de passagers.

Elle pourra alors pleinement utiliser le nouvel aéroport turc d'Istanbul, capable d'accueillir 200 millions de passagers par an à la même échéance.

.De quoi donner des sueurs froides aux compagnies aériennes européennes et du Golfe.

> Porté par l'Inde et la Turquie, ADP retrouve quasiment son niveau d'avant crise

(source La Tribune) 17 janvier 2024 - Ca y est presque. **Le Groupe ADP, qui gère notamment les aéroports parisiens, vient de publier ses résultats de trafic 2023 et il a quasiment retrouvé son niveau d'activité d'avant la crise sanitaire.** Avec 336,4 millions de passagers lors de l'année écoulée, il était à deux doigts de battre son record de 2019, **bien aidé par ses participations dans les groupes turc TAV Airports et indien GMR Airports.**

Le Groupe ADP a ainsi retrouvé 98,7 % de son niveau de trafic de 2019, le dépassant même sur certains mois comme ce fut le cas en décembre. Et cela représente une progression de plus de 20 % par rapport à 2022.

Avec 99,7 millions de passagers, les aéroports parisiens ont progressé de 15 % sur un an. Mais si **Paris-Orly a d'ores et déjà dépassé son activité d'avant crise, Paris-CDG a encore un peu de chemin à faire. Ce dernier est encore pénalisé par la reprise tardive du trafic avec l'Asie, alors qu'ADP bat des records sur l'Amérique du Nord et l'Afrique.** Au total, les deux aéroports ont retrouvé 92 % de leur niveau de 2019.

Le groupe turc TAV, détenu à 46 % par ADP, a lui égalé sa performance de 2019 avec 95,5 millions de passagers. Bien qu'en croissance sur tous ses aéroports, celle-ci a été assez inégale d'une plateforme à l'autre. Almaty au Kazakhstan et Médine en Arabie Saoudite ont tiré les chiffres vers le haut, derrière l'aéroport principal d'Antalya.

La plus grosse progression est incontestablement venue du groupe indien GMR Airports, détenu à 49 % par le Groupe ADP. Grâce à une progression de plus de 23 % sur un an, il dépasse son niveau d'avant crise (105 % du trafic de 2019). Avec l'ouverture de l'aéroport de Goa il y a un an (non comptabilisé dans les calculs d'évolution), et le formidable dynamisme de New Delhi et Hyderabad, son trafic atteint 107,6 millions de passagers. Ce qui en fait la plus grosse entité du Groupe ADP en termes de trafic.

Les autres aéroports du groupe ont représenté 33,6 millions de passagers. Malgré une hausse de 20 % par rapport à 2022, ils restent en dessous de leur trafic d'avant crise.

Mon commentaire : *Après avoir lu les deux articles précédents, on comprend mieux pourquoi l'Inde et la Turquie permettent au groupe ADP d'enregistrer de bons résultats en 2023.*

Les investissements effectués par le groupe ADP dans ces deux pays se révèlent judicieux.

Fin de la revue de presse

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

L'action Air France-KLM est à **11,494 euros** en clôture lundi 22 janvier. Elle est en forte baisse cette semaine de **-4,44%**.

Depuis le début de l'année, le cours de l'action Air France-KLM a perdu **16%**.

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 avait la semaine précédente fait plonger le cours des actions des compagnies aériennes majors, qu'elles soient étasuniennes ou européennes.

La baisse de cette semaine, observée dans une moindre mesure pour Lufthansa, peut s'expliquer par la fin du partenariat cargo avec CMA-CGM.

> Évolution du prix du carburant cette semaine

Le baril de Jet Fuel en Europe est en hausse de +5\$ à 115\$. 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 de nouveau en hausse de +3\$ cette semaine, à 36\$.

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'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 mon élection, j'ai 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](#).

11.527 personnes reçoivent cette revue de presse en direct