



## 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°949, 29 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

### > Air France attaquée aux prud'hommes par 4.000 stewards et hôtesses de l'air

(source L'Informé) 23 janvier 2024 - **Les agents du conseil des prud'hommes** de Nanterre vont se sentir moins seuls. Alors qu'ils croulent sous 2.800 recours de salariés d'Equans (ex-Engie), l'Informé a appris que leurs confrères de **Bobigny** (Seine-Saint-Denis) **devaient aussi faire face à une montagne de dossiers depuis octobre dernier : 4.000 recours en indemnisation ont été déposés par des salariés d'Air France**. « C'est un chiffre approchant car le greffe du conseil des prud'hommes n'a pas encore enregistré tous les dépôts de requête, indique une source proche du dossier. L'action de groupe étant impossible dans le domaine prud'homal en France, on en arrive aujourd'hui à cet amoncellement de dossiers identiques. »

**Une catégorie d'employés bien précise est à l'origine de cette procédure XXL : les personnels navigants commerciaux (PNC) de la compagnie aérienne, c'est-à-dire les hôtesses et stewards. Un tiers d'entre eux réclament aux prud'hommes un rattrapage de leur évolution carrière.** Comme c'est le cas dans de nombreuses ex-entreprises publiques, les salariés d'Air France progressent au sein de la compagnie en gravissant des échelons (hôtesse 2e classe, chef de cabine 1re classe...) au fil de leur ancienneté, une classification qui conditionne en partie leur rémunération. Mais **en 2013, alors que les finances du groupe étaient exsangues, leurs organisations syndicales avaient accepté un vaste plan d'économies (« Transform 2015 »), impliquant notamment un gel des promotions pour 500 millions d'euros.**

**Dans le cadre de ce blocage, les employés d'Air France sont restés « scotchés » pendant trois ans à leur échelon de 2013. C'est au terme de cette période, en 2016 donc, que le contentieux a démarré. « Il était prévu dans l'accord de 2013 que les salariés récupèrent en 2016 l'échelon qu'ils auraient atteint sans le gel, explique Stéphane Salmon, président du Syndicat national des personnels navigants commerciaux (SNPNC). Mais ce n'était pas l'analyse de la direction.** Pour elle, il fallait repartir du niveau de 2013 et faire comme si on oubliait ces trois années de travail à Air France ».

Une décision inacceptable pour nombre d'hôtesses et stewards de la compagnie. Pourtant, seule l'**Unac** (Union des navigants de l'aviation civile) **a porté l'affaire en justice. Le tribunal judiciaire de Bobigny lui a donné raison fin 2020**, un jugement qui a été confirmé par un arrêt de la Cour d'appel de Paris en mars 2022. « La Cour d'appel a considéré que la clause de l'accord Transform 2015 était suffisamment claire et précise pour être interprétée en ce que la reconstitution de carrière des salariés devait être faite à la fin de la période de gel, car ses effets devaient se limiter à la période d'application de l'accord, indique l'avocate Ève Ouanson, conseil de l'Unac. Par conséquent, le texte signé par Air France et les organisations syndicales salariés ne doit pas continuer à générer un ralentissement de carrière pour les salariés après 2016 ».

**Outre le repositionnement des salariés lésés, la cour d'appel a aussi ordonné à Air France de procéder au rattrapage salarial des salariés PNC à compter du 1er avril 2016** tel que découlant de la reconstitution de leur carrière. Un coût non négligeable pour la compagnie aérienne dirigée par Anne Rigail, qui a choisi de se pourvoir en cassation. Sans attendre l'arrêt de la haute juridiction (prévu avant l'été prochain), **quasiment tous les syndicats représentant les PNC d'Air France ont fait appel l'été dernier aux services d'un avocat pour que les salariés obtiennent réparation aux prud'hommes : le SNPNC-FO, l'Unac-CFE-CGC, le SNGAF, l'Unsa-PNC, et l'UNPNC-CFDT. Résultat : 4.000 salariés ont déposé cet automne un recours contre leur employeur devant le conseil des prud'hommes de Bobigny.**

« Cette affaire est devenue le déclencheur d'un malaise social généralisé chez les hôtesses et les stewards d'Air France, affirme Stéphane Salmon. **Le gel des échelons a mis en exergue les différences de traitement entre les salariés, et notamment avec les pilotes. Ces derniers ont connu la même mesure dans Transform 2015, mais eux ont pu se voir réintégrés dans leurs grilles de salaires » en 2016 à l'issue d'une négociation globale où les syndicats de pilotes ont accepté des mesures de productivité.** Malgré de nombreux courriers, « la direction a refusé d'aborder ce sujet avec les hôtesses et les stewards, préférant s'installer dans une position de mépris et jouer la montre judiciaire, ajoute le président du SNPNC. Nous allons nous battre pour rétablir chaque salarié PNC dans son bon droit. »

Ce sujet de l'inégalité de traitement entre les pilotes et les autres catégories de salariés ressurgit fortement aujourd'hui au sein de la compagnie. (...) Signe de la radicalisation des positions de chacun, les syndicats de pilotes et de personnel au sol comme de PNC n'ont pas réussi à se mettre d'accord, après des mois de négociations l'année dernière, sur l'accord d'intéressement pour 2023.

Les représentants des pilotes (qui ont les plus hautes rémunérations) réclamaient une distribution proportionnelle aux salaires, tandis que les syndicats de personnels au sol et de PNC exigeaient une répartition égalitaire. À l'issue de ce « mélodrame collectif et syndical », ainsi que le qualifie le SNPL (Syndicat national des pilotes de ligne), les quelque 100 millions d'euros qui étaient promis pour 2023 seront finalement distribués aux salariés mais sous forme de participation, a annoncé en interne la direction. Un round de négociation sur l'accord d'intéressement pour 2024 s'ouvre ses prochains jours.

« Il y a une perte de confiance, légitime à mon avis, dans les décisions managériales d'Air France, assène Stéphane Salmon. Notre DG, Ben Smith, a compris que le rapport de force qu'ont su installer les pilotes lui était défavorable. À force de ne négocier qu'avec les pilotes, il a créé une véritable différence de traitement. Cela a fini par braquer les hôtesses et les stewards qui la contestent avec force. Le gel des échelons a matérialisé un décalage posé par la politique sociale d'Air France sur ces cinq dernières années ».

Les pilotes bénéficient, il est vrai, de deux avantages par rapport aux autres salariés d'Air France. D'une part, la direction estime leurs rémunérations équivalentes au niveau international, alors qu'elle juge les salaires de ses hôtesses et stewards très élevés, « au-delà de 30 % de ceux en vigueur dans les autres compagnies comparables », selon un bon connaisseur du secteur aérien. D'autre part, les pilotes ont su activer un levier de négociation important : en acceptant une certaine souplesse sur leurs temps de travail comme sur les congés d'été, ils permettent à la compagnie de faire voler plus d'avions ce qui se traduit en dizaines de millions d'euros de chiffre d'affaires supplémentaire. En contrepartie, leurs syndicats décrochent des accords plus avantageux.

En ce début d'année, la compagnie vient d'ouvrir les NAO (négociations annuelles obligatoires) dans un contexte de « raidissement des positions de chacun », selon une source interne. « Avec ces NAO, nous rappelons à la direction qu'elle a une opportunité à saisir pour rétablir la justice et, enfin, renouer le dialogue avec les hôtesses et les stewards », affirme Stéphane Salmon.

**Contacté, le groupe Air France-KLM a répondu qu'il « ne souhaitait pas commenter les litiges en cours ».**

*Mon commentaire : En 2012, la compagnie Air France se remettait péniblement de la crise financière "du siècle" (crise des subprimes qui avait entraîné la faillite de la banque Lehman Brothers).*

*Pour redresser la situation financière de l'entreprise, syndicats et direction d'Air France avaient alors négocié le plan Transform 2015.*

*Chaque catégorie de personnel (Sol, Pilotes et PNC) avait contribué à sa manière au plan.*

*Le principal syndicat de pilotes avait négocié qu'une des mesures (le gel des classes) soit clairement à durée limitée. Le rattrapage devait intervenir fin 2014. Il en avait d'ailleurs informé les pilotes courant 2012.*

*L'accord négocié par les syndicats PNC était moins explicite ; l'entreprise n'a pas proposé de rattrapage.*

*Concernant les 4.000 dossiers déposés dernièrement, je m'abstiendrai de commentaires.*

*Je relève néanmoins que des dossiers identiques ont été présentés par l'UNAC. En 2022, la cour d'appel a tranché en faveur des salariés. C'est désormais à la cour de cassation de donner son avis.*

## **> Boeing serait le seul responsable de l'accident sur le 737 Max d'Alaska**

(source Les Échos) 24 janvier 2024 - La pression sur Boeing et ses dirigeants est encore montée d'un cran ce mercredi, avec les révélations du « Seattle Times » sur les responsabilités de l'avionneur dans l'accident survenu à bord du 737 Max d'Alaska Airlines. **Selon le quotidien de référence de la ville de Boeing, le panneau d'obturation d'une issue de secours, qui s'est arraché en vol, aurait été démonté puis incorrectement remonté, avec des boulons manquants, à l'usine Boeing de Renton, quelque temps avant l'accident.**

Si cette information se confirme, elle exempterait de toute responsabilité Spirit Aerosystems, le sous-traitant de Boeing chargé de la fabrication des fuselages de 737 Max. L'entière responsabilité de l'accident incomberait à Boeing, avec les conséquences juridiques, financières et d'image que cela implique.

Selon l'article du « Seattle Times », **cette intervention aurait même été dûment enregistrée dans les archives de l'avionneur**, comme il se doit pour toute réparation ou opération de maintenance sur un avion. **Ce qui suppose que Boeing aurait déjà eu connaissance de ce fait.** Mais jusqu'à présent, l'avionneur s'est toujours retranché derrière l'enquête technique en cours du « National Transportation Safety Board », qui n'a pas encore publié son rapport préliminaire, même si son grand patron, Dave Calhoun, a reconnu des « erreurs ».

(...)

**Dans ses précédents communiqués, Boeing** avait néanmoins clairement inclus Spirit Aerosystems et son site de Wichita, où sont fabriqués les fuselages de 737 Max, parmi les cibles prioritaires des mesures visant à renforcer les contrôles de qualité. Ce qui **laissait planer l'hypothèse d'un défaut de fabrication chez son sous-traitant.**

(...)

**Si la responsabilité pleine et entière de Boeing se confirme, la défaillance de l'avionneur serait ainsi doublement démontrée, tant au niveau du mauvais travail réalisé qu'en matière de contrôle de la**

**qualité a posteriori.** De quoi entacher encore un peu plus l'image de l'avionneur, déjà durablement ternie par les deux crashes de 737 Max de Lion et Ethiopian.

Lors d'une émission TV, en début de semaine, le directeur général d'Alaska Airlines, Ben Minicucci, s'était déjà lâché contre Boeing. « Je suis plus que déçu, je suis en colère », avait-il déclaré. De son côté, **le directeur général de United Airlines, Scott Kirby**, qui compte également parmi les meilleurs clients de Boeing, **avait également exprimé sa « déception », envisageant même une possible remise en cause d'une commande de 737 Max 10, le dernier modèle de la famille 737**, dont la certification a pris plusieurs années de retard.

**Mon commentaire :** L'agence américaine de régulation de l'aviation civile (la FAA) a annoncé mercredi avoir établi un vaste programme de maintenance et d'inspections pour permettre aux Boeing 737 MAX 9, cloués au sol après l'accident, de reprendre les airs.

L'agence a également gelé l'augmentation de la production du 737 MAX. Boeing peut continuer à produire des avions MAX au rythme mensuel actuel, mais ne peut pas l'augmenter.

La FAA n'a pas donné d'estimation de la durée de la limitation.

### > **Ryanair est prêt à acheter des Boeing 737 max 10 dont les autres compagnies aériennes ne veulent pas**

(source Luchtvaartnieuws, traduit avec DeepL) 29\* janvier 2024 - **Ryanair est prête à reprendre les commandes du Boeing 737 MAX 10 si d'autres compagnies aériennes veulent les annuler.**

(...)

Le PDG de United Airlines, Scott Kirby, a récemment exprimé des doutes sur le MAX 10

(...)

O'Leary, le PDG du groupe Ryanair, a reconnu aujourd'hui à Dublin qu'il y avait des problèmes avec la famille Boeing MAX et a exhorté le constructeur à "améliorer la qualité". Il a néanmoins ajouté qu'il considérait le MAX 10 comme "transformationnel" et qu'il s'inscrivait dans la stratégie de sa compagnie. **Pour un prix correct, il est prêt à accepter des commandes d'autres compagnies aériennes.**

Neil Sorahan, directeur financier de Ryanair, a fait l'éloge du MAX lors de la présentation de lundi. "Le MAX est un avion formidable. Nous sommes impatients de mettre la main sur le plus grand nombre possible de -200 et de 10 pour nous permettre de réaliser nos plans de croissance pour les années à venir".

(...)

**La majorité des avions de Ryanair sont de l'ancien type 737-800, qui finira par céder la place aux avions MAX.**

**Actuellement, Ryanair a 136 MAX 200 en service. Le -200 est une variante du MAX 8, avec un plus grand nombre de sièges, passant à 200.**

Le MAX 10, qui doit encore être certifié, pourra bientôt accueillir 230 passagers. Outre la commande ferme de 150 appareils, Ryanair a également pris une option sur 150 autres MAX 10. Le premier avion de ce type devrait arriver en Irlande en 2027.

**Mon commentaire :** Ryanair n'est pas seulement une compagnie aérienne. C'est également une entreprise qui achète et revend des avions.

Ryanair a l'habitude de profiter des crises pour passer d'importantes commandes d'avions auprès de Boeing, ce qui lui permet d'obtenir des prix réduits.

Elle a procédé ainsi en 2002 (crise du 11 septembre) et en 2009 (crise des subprimes, faillite de Lehman Brothers).

L'investissement initial est faible, environ 5% du prix final, ce qui limite les risques. Le solde à la livraison atteint 85% du total.

Ryanair n'hésite pas ensuite à revendre certains des avions (à des prix proches du prix d'achat) à des concurrents qui n'obtiennent pas de Boeing des créneaux de livraison satisfaisants.

Les avions concernés par ces reventes n'auront ainsi quasiment rien coûté à Ryanair durant leur exploitation.

### > **Le bruit des avions, l'épée de Damoclès qui pend au-dessus des aéroports français**

(source Les Échos) 28 janvier 2024 - On avait un peu tendance à l'oublier, mais le CO2 n'est pas le seul problème posé par le transport aérien. Avec le rebond du trafic, la question des nuisances sonores est revenue au premier plan des préoccupations. Au point de susciter un net regain de tension entre les aéroports et les associations de riverains, qui pourrait conduire à une réduction imposée du trafic un peu partout en France.

En effet, **pas moins de dix grands aéroports français font actuellement l'objet d'une étude d'impact sur leurs nuisances sonores, susceptible de déboucher sur une restriction de leur activité.** À savoir les aéroports parisiens de Roissy-CDG, d'Orly et du Bourget, mais aussi ceux de Beauvais, Toulouse, Marseille, Bordeaux, Lille, Nantes et Bâle-Mulhouse. Nice pourrait bientôt s'ajouter à la liste.

Ces études « EIAE » (Étude d'impact selon l'approche équilibrée) ont toutes été lancées par les préfets au cours des derniers mois, à la suite d'une longue bataille juridique menée par une vingtaine d'associations écologistes et de riverains d'aéroports, qui sont allées jusqu'au Conseil d'État pour obtenir la mise à jour des cartes stratégiques du bruit (CSB), mesurant l'exposition au bruit autour des aéroports, et des plans de prévention du bruit dans l'environnement (PPBE), portant sur les moyens de réduire cette exposition.

**Il est alors apparu que, pour la plupart des aéroports concernés** (ceux dont le trafic excède les 50.000 vols d'avions civils par an), **l'exposition au bruit des riverains**, plafonnée à 55 dB en journée et 50 dB la nuit, **s'était aggravée depuis 2018, et que les objectifs de réduction du bruit n'étaient pas atteints**. Seul l'aéroport de Lyon, dont les environs sont peu urbanisés, est dans les clous.

Une situation qui a contraint les préfets à lancer ces études « EIAE », désormais confiées non plus à la direction générale de l'aviation civile mais à des cabinets d'études indépendants. Avec pour objectif de trouver des solutions pour réduire l'exposition au bruit des riverains tout en préservant, autant que possible, l'activité de l'aéroport et les intérêts économiques, conformément à « l'approche équilibrée ». Cela peut favoriser, par exemple, les avions les moins bruyants, optimiser les trajectoires des avions ou encore mieux contrôler l'urbanisation des terrains situés autour des aéroports.

En dernier recours, **des restrictions de trafic et des suppressions de vols semblent probables dans les zones les plus tendues, comme l'Île-de-France**. D'où l'inquiétude des acteurs du transport aérien français, aéroports en tête, à l'aube d'un nouveau cycle de croissance. « Le bruit est une préoccupation majeure, au même titre que les émissions de CO<sub>2</sub>, indique un porte-parole de l'Union des aéroports français (UAF). Mais la lutte contre les nuisances sonores doit faire l'objet d'une approche équilibrée et ne doit pas être dévoyée pour conduire, dans la précipitation, à des restrictions d'exploitation ».

Même discours du côté de la fédération des métiers du transport aérien (FNAM), qui représente notamment les principales compagnies aériennes françaises, dont Air France. « La FNAM sera vigilante sur leur conformité avec la réglementation internationale qui veut que des mesures restrictives d'exploitation n'interviennent qu'en dernier ressort et minimisent les conséquences économiques et sociales négatives pour la France et les territoires concernés ».

**Le suspense va durer. Les résultats des études d'impact en cours devront faire l'objet d'une consultation publique**, après avis de la commission consultative de l'environnement et de l'Autorité de contrôle des nuisances aéroportuaires (Acnusa). **Après quoi, la Commission européenne aura trois mois pour se prononcer sur les arrêtés ministériels édictant des restrictions**.

Compagnies aériennes et aéroports s'estiment confortés par la récente décision de la Commission européenne d'invalider le plan de réduction du trafic à l'aéroport d'Amsterdam, pour non-respect de ce principe d'approche équilibrée. Mais, du côté des associations et des élus, la détermination à réduire les nuisances sans s'embarrasser de ce genre de considérations est tout aussi forte.

**Une cinquantaine d'élus d'Île-de-France et de l'Oise**, dont le maire de Gonesse, près de Roissy, **ont déjà annoncé une consultation publique en mars prochain, en faveur d'une limitation des vols et de leur interdiction entre 22 heures et 6 heures, à Roissy-CDG, Orly, Le Bourget et Beauvais. À Orly, la consultation du précédent PPBE préconisait déjà un allongement d'une demi-heure de la durée du couvre-feu, actuellement de 23h30 à 6 heures, afin de s'approcher des 8 heures d'affilée de sommeil préconisées par l'OMS. Mais aussi une réduction du nombre de vols, déjà limité à 250.000 par an.**

À Toulouse, siège d'Airbus, élus de la majorité et opposants s'accordent à réclamer un couvre-feu de minuit à 6 heures. Même chose à Bordeaux et à Marseille. À Nantes, où un couvre-feu est instauré de minuit à 6 heures depuis 2022, un rapport sénatorial préconise de l'allonger de 21 heures à 7 heures pour les décollages. Et personne ne semble prêt à composer.

« Il y aura une nouvelle génération d'arrêtés, estime le président de l'Acnusa, Gilles Leblanc. La France a pris du retard. Mais la longueur de la procédure contribue à attiser les tensions, déplore-t-il. Il aurait été préférable de traiter les problèmes plus rapidement, par une gestion plus rigoureuse des routes, l'éviction des avions les plus bruyants et surtout davantage de coopération entre les compagnies et les gestionnaires du trafic, afin d'éviter les vols qui débordent sur les couvre-feux et ceux qui n'ont pas un grand intérêt économique. »

**Mon commentaire :** Réduire le bruit et réduire les émissions de CO<sub>2</sub> sont des problématiques différentes mais du point de vue des compagnies aériennes les solutions pour les résoudre sont similaires.

*La principale solution est de remplacer les avions anciens par des nouveaux modèles afin d'obtenir :*

- . des réductions de consommation (et d'émissions de CO<sub>2</sub>) d'environ 20%;*
- . des diminutions de bruit pouvant dépasser 30%.*

*Est-ce que se sera suffisant pour satisfaire les riverains ? D'autres pistes sont explorées, comme la modification des trajectoires à l'approche des aéroports.*

*Si des mesures d'extension du couvre-feu étaient prises, les compagnies à bas coûts basées sur les aéroports concernés seraient les plus touchées. Leur modèle est basé sur une utilisation maximale des avions tout au long de la journée.*

*À Orly, Transavia France, qui représente un tiers de l'activité, serait fortement impactée.*

## Spécial consolidation en Europe

### > Bruxelles bouscule Lufthansa avec une enquête sur son rachat d'ITA Airways

(source La Tribune) 24 janvier 2024 - En matière de règles de concurrence, la **Commission européenne** veille au grain et n'hésite pas à investiguer s'il le faut. Nouvelle illustration ce mardi **avec l'annonce de l'ouverture d'une « enquête approfondie » sur le projet de rachat de la compagnie aérienne italienne ITA Airways** (successeur d'Alitalia) **par le groupe allemand Lufthansa**, actuellement premier transporteur aérien européen.

« L'opération pourrait réduire la concurrence (...) pour plusieurs liaisons court-courriers et long-courriers » à destination et au départ de l'Italie, a ainsi estimé « à titre préliminaire » la Commission européenne, dans un communiqué. **Les réserves de Bruxelles concernent en particulier des liaisons entre l'Italie et des pays d'Europe centrale sur lesquelles il y aurait trop peu de concurrence.**

En réponse à cette annonce, Lufthansa s'est dit mardi fermement convaincue que la transaction serait autorisée à l'issue de l'enquête. Le groupe a souligné qu'il allait « continuer à travailler étroitement et de manière constructive avec la Commission » en vue d'une conclusion rapide de l'examen en cours. La compagnie aérienne allemande affirme que son entrée au capital de ITA aura « globalement un effet positif » sur la concurrence en Italie et en Europe.

Dans le détail de la procédure, l'opération d'acquisition portée par Lufthansa avait été notifiée à la **Commission européenne**, gardienne de la concurrence dans l'UE, le 30 novembre dernier. « Le 8 janvier 2024, Lufthansa a présenté des engagements visant à remédier à certains problèmes » mais ils « ne suffisaient toutefois pas (...) à dissiper clairement les craintes exprimées », explique à ce sujet la Commission.

Celle-ci **dispose désormais d'un délai de 90 jours ouvrables, soit jusqu'au 6 juin 2024, pour trancher.** « L'ouverture d'une enquête approfondie ne préjuge pas de l'issue de la procédure », rappelle la Commission, qui aura la possibilité d'interdire la transaction ou bien de l'autoriser si elle estime que des garanties suffisantes sont apportées.  
(...)

**Mon commentaire :** La Commission Européenne se donne quatre mois pour donner son avis sur ce projet de rachat.

*De mon point de vue, le manque de concurrence sur les lignes mentionnées dans l'article est davantage le fait d'un marché restreint plutôt que la conséquence du rachat d'ITA par Lufthansa.*

*Dans ce genre de situation, des échanges se sont déjà déroulés entre les différentes parties. Il serait surprenant que la Commission Européenne impose d'importantes restrictions supplémentaires.*

### > IAG : l'UE ouvre une enquête pour le rachat d'Air Europa

(source CercleFinance) 25 janvier 2024 - La **Commission européenne a ouvert une enquête approfondie pour évaluer**, au titre du règlement européen sur les concentrations, le **projet d'acquisition du contrôle exclusif d'Air Europa par International Consolidated Airlines (IAG).**

La Commission craint à titre préliminaire que l'opération puisse réduire la concurrence sur le marché des services de transport aérien de passagers sur plusieurs liaisons intérieures, court-courriers et long-courriers à destination et en provenance de l'Espagne.

**La Commission a jusqu'au 7 juin 2024 pour prendre une décision.** L'ouverture d'une enquête approfondie ne préjuge pas de l'issue de l'enquête.

Margrethe Vestager, vice-présidente exécutive chargée de la politique de concurrence, a déclaré: " **IAG et Air Europa sont des compagnies aériennes leaders en Espagne et des fournisseurs clés de connectivité à l'intérieur du pays et entre l'Espagne, le reste de l'Europe et l'Amérique latine.** Grâce à notre enquête approfondie, nous voulons nous assurer que la transaction n'affectera pas négativement les prix ou la qualité des services de transport aérien de passagers à destination et en provenance d'Espagne ".

**Mon commentaire :** Là encore, la Commission Européenne se donne quatre mois pour donner son avis.

*Contrairement au projet de rachat d'ITA par Lufthansa, le projet de rachat d'Air Europa par Iberia, filiale d'IAG, entraînerait une forte réduction de la concurrence sur les marchés indiqués.*

*Il est probable que la Commission Européenne impose des mesures qui aillent au-delà de la simple restitution de créneaux sur les aéroports espagnols.*

*Des lignes actuellement exploitées par Air Europa pourrait être confiées à des compagnies aériennes n'appartenant pas au groupe IAG.*

Volotea s'est d'ores et déjà proposée pour reprendre ces lignes.

## > SAS fournit une mise à jour sur le processus du chapitre 11 aux États-Unis

(source Air Journal) 25 janvier 2024 - **SAS a annoncé avoir déposé le 23 janvier un plan de réorganisation modifié au titre du chapitre 11 (le « chapter 11 Plan ») et une déclaration d'information connexe (« Disclosure Statement ») auprès du tribunal américain des faillites du district sud de New York.**

Ces documents comprennent, entre autres, les étapes clés du processus du chapitre 11 et les projections financières pour la SAS réorganisée. Le plan du chapitre 11 et la déclaration d'information restent sujets à d'autres modifications et à l'approbation du tribunal. Comme annoncé précédemment par SAS dans le communiqué de presse du 4 novembre 2023, le plan Chapter 11 vise à mettre en œuvre une transaction comprenant un investissement total dans la SAS réorganisée correspondant à 1,2 milliard de dollars.

(...)

**SAS prévoit actuellement de sortir du processus du chapitre 11 vers la fin du premier semestre 2024.**

Pour rappel, SAS a annoncé fin novembre dernier avoir reçu l'approbation du tribunal américain des faillites pour la conclusion d'un accord d'investissement avec le consortium de Castlake, Air France-KLM, Lind Invest ApS et l'État danois, qui a remporté l'appel d'offres. L'investissement d'Air France-KLM représente un total de 144,5 millions de dollars US, dont 109,5 millions de dollars en actions ordinaires et 35 millions de dollars US en obligations convertibles garanties. À l'issue de la transaction, le groupe aérien franco-néerlandais détiendrait une participation de 19,9 % dans le capital social de SAS, 4,8% de la dette convertible. Castlake détiendra 32% du capital (55,2% de la dette convertible) et le gouvernement danois 25,8%.

**Mon commentaire :** *Lorsqu'une entreprise se place sous le régime du chapitre 11 (aux États-Unis), ses dettes sont en partie effacées. L'entreprise est restructurée, les contrats de travail des personnels sont parfois revus à la baisse.*

*Le redressement de SAS passe par la fin de ce processus.*

*Les délais annoncés lors de l'annonce de l'accord d'investissement (avec le consortium composé de Castlake, Air France-KLM, Lind Invest ApS et de l'État danois) devraient être respectés.*

## > Forte activité pour TAP durant l'année 2023, boostée par le long-courrier

(source Journal de l'Aviation) 25 janvier 2024 - **TAP Air Portugal revient en force et les potentielles enchères pour une prise de participation ne seront que plus élevées.** La compagnie porte-drapeau portugaise a transporté un total de 15,9 millions de passagers, soit 2,1 millions de plus que l'année précédente (croissance de 15,2 %).

**Le taux d'occupation moyen pour l'ensemble des vols a atteint les 80,8 %, soit 0,7 point de plus qu'avant la pandémie.** Le RPK a augmenté de 16 % par rapport à 2022 et de 1,4 % par rapport à 2019. Tous les segments du réseau de TAP ont connu une progression par rapport à 2022 et la compagnie se rapproche de son trafic de 2019 (à 93%).

Le trafic des lignes desservant le Brésil, les États-Unis et les régions autonomes des Açores et de Madère sont par contre au-dessus de leur niveau prépandémique.

TAP Portugal concède cependant qu'elle opère désormais avec moins d'appareils et dispose de moins de créneaux horaires à l'aéroport de Lisbonne par rapport à 2019, en raison des impositions du plan de restructuration défini par la Commission européenne, auquel la compagnie est toujours soumise jusqu'en 2025.

**Mon commentaire :** *Un chiffre illustre les difficultés que rencontre TAP pour équilibrer ses comptes.*

*Son taux d'occupation moyen peine à dépasser 80%, quand les opérateurs européens dépassent 85% pour les meilleurs, voir 90-95% pour les compagnies aériennes à bas coûts.*

*À titre d'exemple, le groupe Air France-KLM affichait en 2022 un coefficient d'occupation à 84%, malgré les difficultés liées au conflit en Ukraine.*

## Revue de presse boursière

### > Les perspectives d'easyJet portent Air France-KLM et les autres compagnies aériennes

(source BFM Bourse) 24 janvier 2024 - **EasyJet** a plutôt bien carburé sur la fin de l'an passé. La compagnie aérienne à bas coûts britannique a publié de bons résultats au titre du premier trimestre de son exercice 2023-2024, c'est-à-dire d'octobre à décembre dernier.

Le groupe a fait état d'une croissance de ses revenus de 22% à 1,8 milliard de livres sur la période, soit un peu mieux que le consensus qui s'inscrivait à 1,778 milliard de livres selon UBS.

"Les revenus auxiliaires (+6% sur un an par siège)", c'est-à-dire les revenus tirés de certains services comme le choix du placement en cabine, "mais aussi les revenus de billets (+2% sur un an par siège), ont porté le revenu par siège (+3% sur un an) d'EasyJet au premier trimestre", décrypte Yi Zhong, analyste chez le bureau d'études indépendant AlphaValue.

La perte avant impôts s'est établie à 126 millions de livres, soit moins que redouté par le consensus (155 millions de livres).

Stifel note aussi que **le groupe ne perçoit pas, pour la suite, de faiblesse dans les "yield" (la dynamique tarifaire pour simplifier)**. Pour le deuxième trimestre, soit de janvier mars prochain, EasyJet table sur une hausse du revenu par siège "en milieu de fourchette à un chiffre", c'est-à-dire d'environ 5%.

(...)

**Quant à la saison estivale, EasyJet a expliqué que la tendance était bonne en termes de revenu par siège au second semestre**, c'est-à-dire à partir d'avril. Aussi bien les yields que les coefficients de remplissage se situent par ailleurs en hausse sur un an, tant pour le troisième que le quatrième trimestre.

À la suite de ces annonces, EasyJet prend 3% à la Bourse de Londres vers 14h45 et entraîne dans son sillage les autres groupes aériens européens. Air France-KLM prend 4,2%, IAG (maison-mère d'Iberia et British Airways) avance de 2,6% et Lufthansa gagne 3,5%.

"Il s'agit de la première compagnie à s'exprimer sur les répercussions de la situation au Moyen-Orient, et l'impact n'est pas si important. Ce qui est rassurant également pour l'ensemble du secteur", explique Yi Zhong. **"Les perspectives du groupe sur les yields sur les trois trimestres prochains, surtout l'été à venir, sont également positives pour les autres compagnies aériennes"**, ajoute l'analyste.

**Air France-KLM publiera ses résultats du quatrième trimestre et de l'ensemble de l'année 2023 le 29 février prochain.**

*Mon commentaire : À cette époque de l'année, les compagnies à bas coûts ont une visibilité réduite sur les ventes portant sur la saison été.*

*Il est donc difficile de se baser sur les prévisions d'easyJet pour avoir un aperçu de ce que sera cette année 2024 pour les compagnies aériennes.*

*IAG, Lufthansa et Air France-KLM présenteront leurs résultats 2023 début mars prochain. Leurs prévisions 2024 seront plus fiables, elles seront scrutées de près.*

## Fin de la revue de presse

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

L'action Air France-KLM est à **12,10 euros** en clôture vendredi 26 janvier. Elle est en hausse cette semaine de **+5,27%**.

**Depuis le début de l'année, le cours de l'action Air France-KLM a perdu 12%.**

Il était à 12,53 euros le 2 janvier 2023, à 17,77 euros le 19 juin 2023, à 13,68 euros le 1er janvier 2024.

**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 : Concernant la hausse du cours de l'action, je vous invite à lire le dernier article ci-dessus : "les perspectives d'easyJet portent Air France-KLM et les autres compagnies aériennes"*

### > Évolution du prix du carburant cette semaine

**Le baril de Jet Fuel en Europe est en stable 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 +4\$ à 83\$.**

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 en baisse de -4\$ cette semaine, à 32\$.*

*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](#).

11.531 personnes reçoivent cette revue de presse en direct