



## 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°951, 12 février 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-KLM prêt à faire sauter le tabou des bases Transavia à l'étranger

(source Les Échos) 9 février 2024 - Transavia Holland et Transavia France ont la bougeotte. Jusqu'alors cantonnées à leurs marchés nationaux, les deux compagnies low-cost d'Air France-KLM étudient activement l'ouverture de bases ailleurs qu'en France et aux Pays-Bas.

Évoquée succinctement par Benjamin Smith, le directeur général du groupe, lors de la « journée investisseurs » d'Air France-KLM en décembre, le projet fait déjà l'objet de discussions en interne, chez Air France à Roissy comme à Schiphol chez KLM, même si aucun calendrier n'est encore avancé.

Interrogé, Air France-KLM confirme. « **Air France-KLM étudie en permanence les opportunités d'évolution de son réseau, indique le groupe. Le développement de Transavia en dehors de ses marchés historiques - la France et les Pays-Bas - est un des axes à l'étude, à un horizon de temps non déterminé à ce stade.** »

Selon nos informations, le sujet a également été débattu au sein du SNPL-AF, le principal syndicat de pilotes d'Air France, ainsi que chez son équivalent pour KLM, le VNV.

Pour n'importe quelle autre compagnie, le sujet serait tout à fait banal. **Toutes les grandes « low-cost » européennes, au premier rang desquelles Ryanair et EasyJet, ont déjà des dizaines de bases à l'étranger, avec des avions stationnés sur place la nuit et des équipages sous contrat local. Elles permettent d'offrir des départs matinaux et des allers-retours journée sur de destinations clés.**

Mais **s'agissant de la filiale d'Air France, Transavia France, le sujet était jusqu'à présent tabou.** Hormis Orly, la compagnie vert pomme a bien quelques avions basés à Nantes, Lyon et Montpellier. Mais tous ses avions et leurs équipages reviennent en France tous les soirs.

C'est le cas **depuis la tentative malheureuse d'Air France-KLM de créer une Transavia Europe en 2014, qui avait valu à Air France deux semaines de grève des pilotes.**

À l'époque, les syndicats de pilotes d'Air France avaient estimé qu'un tel projet allait ouvrir la porte à des pilotes recrutés au rabais. La plus longue grève de l'histoire d'Air France s'était soldée par l'abandon du projet et l'engagement de la direction de n'utiliser que des pilotes aux conditions d'Air France sur Transavia France, dont le développement restait plafonné à 40 avions.

Dix ans plus tard, le contexte a changé. En contrepartie de l'alignement du statut des pilotes de Transavia France sur celui d'Air France, de garanties sur la taille de la flotte d'Air France et de perspectives d'embauches, le SNPL-AF a accepté en 2019 de lever toute restriction au développement de la flotte de la low-cost. Transavia France a même obtenu le droit d'assurer des lignes domestiques, ce qui lui était jusqu'à alors interdit.

**Libérée de ses entraves sur un marché porteur, Transavia France est vite devenue le principal moteur de la croissance du groupe.** Mais aussi une solution de substitution permettant à Air France de réduire ses vols intérieurs déficitaires à Orly, sans devoir abandonner des créneaux à la concurrence. Un rôle stratégique que la décision d'Air France de fermer ses lignes domestiques au départ d'Orly d'ici à l'été 2026 (à l'exception de la Corse) n'a fait que renforcer.

« **La priorité pour Transavia, c'est la reprise des 'slots' à Orly, souligne-t-on chez Air France, mais cela ne lui interdit pas d'aller aussi voir ailleurs.** » Cela pourrait même s'avérer nécessaire si la marque veut faire le poids face à ses concurrents.

(...)

**Pour Transavia Holland, l'émigration a d'ailleurs déjà commencé.** En 2016, la filiale low-cost de KLM, déjà trop à l'étroit sur son marché, avait déjà tenté de s'implanter à Munich. Sans succès. Mais depuis l'été 2022, elle a réussi à faire son trou à Bruxelles, où elle est passée de 4 à 13 destinations.

Du côté de Transavia France, en revanche, le sujet est moins évident. Les marchés potentiels sont clairement identifiés, Espagne et Portugal en tête. En 2014 déjà, la première base annoncée était Porto. Mais la création d'une base hors de France supposerait des pilotes sous contrats de travail locaux. Or Transavia France ne peut utiliser que des pilotes sous contrat Air France. Sauf à pratiquer

les détachements temporaires, vivement critiqués par les syndicats français en France, quand il s'agit des autres compagnies, ou à se contenter de quelques vols entre pays tiers, avec un départ et retour de France.

La position du SNPL reste également floue. Dans un message sur les réseaux sociaux après la publication de cet article, le syndicat indique seulement qu'il «reste attaché au respect de tous les grands principes et règles permettant de lutter contre le dumping social, en France et en Europe». Mais il n'a pas répondu à nos demandes de précisions.

**Mon commentaire :** *La première question à se poser est : pourquoi créer des bases ?*

*Le principe-clef des compagnies aériennes à bas coûts est d'exploiter au maximum, chaque jour, ses avions.*

*Pour cela, les compagnies planifient les premiers vols de la journée dès qu'il est possible de décoller. À Orly par exemple, le premier créneau est à 6h00.*

*Les avions sont stationnés la nuit sur ces bases. Pour éviter les découchés des personnels navigants impliquant la prise en charge des nuits d'hôtels, les compagnies aériennes à bas coûts recrutent les personnels navigants sur place.*

*EasyJet a ouvert environ 28 bases dont 7 en France, Ryanair plus de 80 bases, Volotea environ 20 bases. Transavia France a ouvert 4 bases, à Orly, à Nantes, à Montpellier et à Lyon.*

*La deuxième question est Transavia France doit-elle ouvrir des bases en Europe ?*

*Économiquement, la réponse est Oui. Cela permettrait à Transavia de capter au départ des principales villes européennes une clientèle loisirs désireuse, s'il on en croit le journaliste, de se rendre en Espagne ou au Portugal.*

*La troisième question est : Transavia France peut-elle ouvrir des bases en Europe ?*

*Réponse : Non. L'accord signé en septembre 2019, intitulé "Accord de Groupe pilotes AF TO" est clair : "Transavia France aura la possibilité de proposer aux pilotes des bases d'affectation exclusivement sur le territoire Français, en complément de celle d'Orly".*

*Si Transavia France souhaite ouvrir des bases en Europe, Air France devra donc engager des négociations avec les syndicats de pilotes pour réviser cet accord.*

*Dernière question : Pourquoi les syndicats de pilotes se sont-ils opposés en 2014 à l'ouverture de bases en Europe ?*

*La principale raison était que l'entreprise avait émis l'hypothèse que les pilotes basés hors de France, moins bien rémunérés que les pilotes de Transavia France, pourraient être amenés à piloter des avions sur des lignes au départ de la France.*

*Aujourd'hui, Transavia France dispose de 71 avions et prévoit de passer à 90 fin 2027 puis à une centaine en 2030. Sauf à voir disparaître un concurrent, il est difficile d'imaginer que Transavia puisse exploiter rentablement sa flotte en se limitant à ses bases françaises.*

## **> La deuxième chambre s'oppose définitivement aux vols réguliers à l'aéroport de Lelystad**

(source ANP, traduit avec Deepl) 30 janvier 2024 - **La Chambre basse souhaite que l'aéroport de Lelystad ne soit définitivement pas utilisé pour le trafic aérien commercial.** Un appel en ce sens du Parti pour les Animaux, entre autres, a reçu le soutien d'autres partis de gauche, ainsi que du NSC, du CDA et du BBB.

L'aéroport de Lelystad a été désigné comme point d'appui pour Schiphol il y a plusieurs années. Les vols loisirs devaient finalement être détournés vers l'aéroport de Flevopolder, qui a fait l'objet d'une rénovation substantielle et coûteuse.

Cette intervention devait permettre à Schiphol de se concentrer sur son rôle de plaque tournante de l'aviation internationale. Depuis lors, cependant, le soutien social et politique à la croissance du secteur de l'aviation s'est considérablement affaibli.

Dans la motion adoptée par la députée Christine Teunissen (PvdD), l'Assemblée souligne "les dommages causés par l'aviation au climat, à la santé publique et à la nature". Elle demande au cabinet sortant de proposer des plans alternatifs d'investissement dans la région.

**L'industrie du voyage est déçue maintenant qu'il est clair que la Chambre basse s'oppose à l'ouverture de l'aéroport de Lelystad.** "Cela ne profite pas au voyageur", a déclaré Frank Oostdam, directeur de l'organisation de l'industrie du voyage de l'ANVR.

(...)

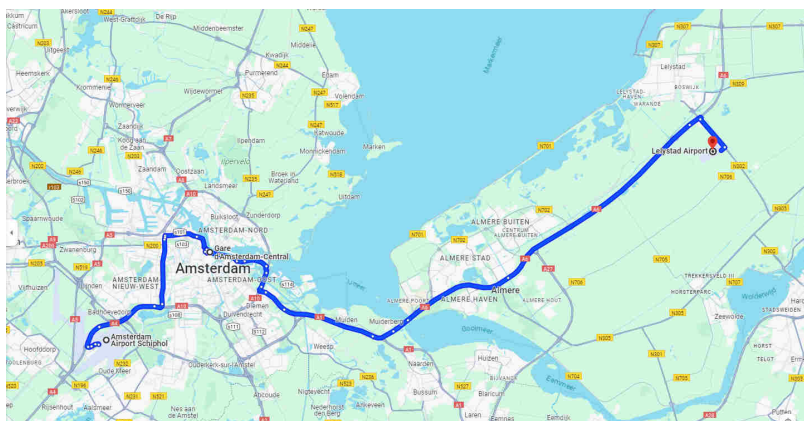
Autoriser les vols au départ de Lelystad ne donnerait pas seulement plus de choix aux voyageurs, mais

permettrait aussi de libérer de l'espace pour d'autres vols à Schiphol. "Nous comprenons également que les émissions de l'aviation doivent être réduites, mais cela peut se faire en incluant Lelystad dans la discussion. "Notre attitude de base a toujours été positive à l'égard d'éventuels vols au départ de l'aéroport de Lelystad", a expliqué Marcel de Nooijer, chef de Transavia. "Le fait de ne pas ouvrir l'aéroport privera à nouveau de perspectives le secteur néerlandais de l'aviation et les secteurs économiques connexes tels que le tourisme. Cela tirera un trait sur un potentiel de 45.000 mouvements de vols".

L'ouverture de l'aéroport de Lelystad est une bonne chose pour Lelystad et sa région

**Schiphol**, le propriétaire de l'aéroport de Flevoland, **est également déçu**. "L'ouverture de l'aéroport de Lelystad est une bonne chose pour Lelystad et sa région. Elle offre également la possibilité de déplacer les vols de nuit de Schiphol vers les vols de jour à l'aéroport de Lelystad. C'est une bonne chose pour ceux qui vivent près de Schiphol", a résumé une porte-parole. **"Nous sommes donc déçus par ce vote et attendons de voir ce que le nouveau cabinet décidera.**

(...)



**Mon commentaire :** À titre personnel, cela fait plusieurs années que je n'envisage plus une ouverture de ce petit aéroport de Lelystad, situé à une soixantaine de kilomètres à l'est d'Amsterdam.

Bien sûr des travaux importants y ont été réalisés, permettant d'envisager 40.000 mouvements d'avions par an (Schiphol enregistrera environ 480.000 mouvements cette année).

Mais la lutte contre le dérèglement climatique primera sans doute sur les demandes des compagnies aériennes.

### > **Air France-KLM et KLM envisagent un pourvoi en annulation d'une décision du Tribunal de l'Union Européenne**

(source Boursier) 7 février 2024 - **Air France-KLM et KLM prennent note de l'arrêt rendu, le 7 février par le Tribunal de l'Union Européenne, annulant une décision de la Commission Européenne de 2021 approuvant plusieurs mesures d'aides d'État accordées par l'État Néerlandais pendant la crise du Covid-19.**

Air France-KLM et KLM examineront attentivement cet arrêt pour en évaluer les implications. Air France-KLM et KLM étudieront l'opportunité de former un pourvoi en annulation devant la Cour de justice de l'Union européenne. Air France-KLM rappelle que KLM a remboursé en totalité les prêts accordés en vertu du Cadre Temporaire de l'Union Européenne relatif au Covid-19 et qu'Air France-KLM a respecté et appliqué, le 19 avril 2023, toutes les conditions de sortie des aides d'État accordées en vertu du Cadre Temporaire de l'Union Européenne relatif au Covid-19.

**Mon commentaire :** Le Tribunal de l'Union européenne a donné raison à la compagnie à bas coût irlandaise Ryanair.

En décembre dernier, la justice européenne avait déjà annulé les décisions approuvant les aides massives de la France à Air France et Air France-KLM.

À ce stade, il est difficile de connaître l'impact de ces décisions pour le groupe Air France-KLM.

### > **Aéroport de La Rochelle : Ryanair ne veut pas rembourser les aides reçues**

(source Sud-Ouest) 7 février 2024 - La compagnie aérienne **Ryanair conteste en justice la décision de la Commission européenne l'obligeant à rembourser les aides reçues de l'aéroport de La Rochelle-Île de Ré**, rapporte le média d'informations « Contexte ».

Son recours en annulation a été publié au « Journal officiel de l'Union européenne », lundi 5 février. **Ryanair conteste une décision en date du 26 juillet 2022 qui déclarait illégal le versement de près de 8,5 millions d'euros d'aides reçues entre 2003 et 2010, de la part de la Communauté d'agglomération de La Rochelle, du Conseil général de la Charente-Maritime et du Conseil régional de Poitou-Charentes via la Chambre de commerce et d'industrie de La Rochelle.**

À l'appui de son recours, la compagnie irlandaise fait notamment valoir que « la Commission européenne impute à tort à l'État la conclusion des accords de services aéroportuaires et de commercialisation visés par la décision ».

**Des aides ultérieures versées par l'aéroport à Ryanair font actuellement l'objet d'une enquête du**



**parquet national financier pour soupçons de détournement de fonds publics.**

En décembre dernier, la section de recherches de la gendarmerie de Bordeaux a perquisitionné les bureaux de l'aéroport, ainsi que la CCI et Charentes Tourisme.

**Mon commentaire :** Michael O' Leary, le PDG de Ryanair, s'est bien gardé d'évoquer ce jugement défavorable.

Je reprends ici le commentaire de l'APNA (Association des professionnels navigants de l'aviation) :  
=== début de citation ===

Il aura fallu 13 ans à la Commission européenne pour condamner Ryanair à rembourser des aides « illégales » alors que les 32 plaintes déposées à son encontre en 2009 ne sont toujours pas toutes traitées. Il est paradoxal d'entendre le condamné entonner le chant de la victime alors que les retards dans des condamnations pourtant évidentes, ont permis une forte distorsion de concurrence pendant plus de 10 ans au détriment des compagnies respectueuses des lois.  
=== début de citation ===

Michael O' Leary n'a également pas évoqué la décision du Tribunal de Commerce d'Aix-en-Provence.

À la demande de l'UFC Que choisir, pour le compte de 88 passagers aériens, le Tribunal a condamné Ryanair à dédommager ces clients.

Ryanair n'avait pas respecté le règlement (CE) n° 261/2004 qui définit les droits des passagers aériens, victimes d'une annulation, d'un retard ou d'un refus d'embarquement.

### > Norse Atlantic régule la capacité estivale des 787 en prolongeant les sous-locations

(source Flight global, traduit avec DeepL) 12 février 2024 - La compagnie économique scandinave long-courrier **Norse Atlantic Airways va prolonger les sous-locations de quatre Boeing B787 de sa flotte.**

Trois de ses B787-8 verront leur contrat de sous-location prolongé d'un an.

Ces appareils reviendront dans la flotte de Norse entre la fin mars et la fin mai 2025, précise la compagnie aérienne.

Norse prolonge également de deux mois la sous-location d'un B787-9, qui sera livré au début du mois de mai de cette année.

(...)

**Norse dispose actuellement de 10 B787 pour ses divisions scandinaves et britanniques, mais en aura 12 à sa disposition pour la haute saison.**

**Norse sous-loue cinq B787 à Air Europa.**

(...)

Le directeur général de Norse, Bjorn Tore Larsen, a déclaré que l'accord de prolongation offrait la possibilité "d'augmenter les bénéfices totaux garantis".

"Notre stratégie consiste à croître à un rythme régulier en fonction de la demande du marché", ajoute-t-il. Norse reconstituera progressivement sa capacité et prévoit de faire voler ses 15 B787 en 2025.

**Mon commentaire :** En 2021, la compagnie aérienne à bas coûts Norwegian Air Shuttle était au bord de la faillite. Elle décide alors de cesser ses activités long-courrier (lancées en 2013) pour préserver ses activités court-courrier, désormais assurées par Norwegian Air Shuttle AOC.

Certains de ses cadres dirigeants quittent Norwegian et créent Norse Atlantic Airways, compagnie aérienne à bas coûts long-courrier.

Ils récupèrent les B787 de Norwegian Air Shuttle et se concentrent sur les vols transatlantiques.

Lancée en pleine période de Covid, Norse Atlantic Airways peine encore à trouver son équilibre.

Note : j'ai simplifié mon exposé. Dans la réalité chacune des compagnies citées est un groupe de plusieurs compagnies, basées soit en Grande-Bretagne, soit en Norvège. Cela leur permet d'exploiter au mieux les législations locales.

Cette pratique assimilée à du dumping social est courante chez les compagnies aériennes à bas coûts. EasyJet et Ryanair procèdent de même.

La plupart des compagnies qui se sont lancées sur le créneau long-courrier à bas coûts au cours de la dernière décennie ont fait faillite. C'est le cas en Europe de Norwegian, WOW, Level (filiale d'IAG), XL Airways. En Asie, si la compagnie malaisienne AirAsia X continue son activité, elle est passée tout près de la banqueroute.

### > Airbus avertit les compagnies aériennes de nouveaux retards de livraison

(source Reuters, traduit avec DeepL) 9 février 2024 - **Airbus a commencé à informer les compagnies aériennes d'une nouvelle vague de retards de livraison**, repoussant de plusieurs mois certaines livraisons prévues pour la fin 2024 et une partie de 2025, **en raison de problèmes d'approvisionnement**

**persistants**, ont indiqué vendredi des sources industrielles.

Un porte-parole d'Airbus a refusé de commenter la planification des livraisons, mais a déclaré : "Nous sommes en dialogue permanent avec nos clients. Nous évoluons toujours dans un environnement complexe".

Airbus a commencé l'année avec une augmentation de 50 % des livraisons en janvier par rapport au même mois de l'année dernière, qui avait été déprimé par des pénuries de pièces et des goulets d'étranglement industriels.

**Mais l'offre de moteurs et d'autres composants reste relativement limitée et les pénuries d'avions nécessaires pour répondre à une reprise de la demande pourraient durer des années**, selon les intervenants de la conférence Airline Economics qui s'est tenue la semaine dernière à Dublin.

Steven Udvar-Hazy, président exécutif d'Air Lease, a déclaré lors de la conférence que de nombreux avions monocouloirs d'Airbus et de Boeing étaient déjà en service "avec un an de retard, neuf mois de retard, huit mois de retard. C'est plutôt la norme aujourd'hui".

Airbus a dépassé son objectif de livraison l'année dernière, avec 735 appareils livrés aux compagnies aériennes et aux sociétés de leasing. Les analystes de Jefferies s'attendent à ce que le groupe européen vise environ 800 livraisons pour 2024 lors de la publication de ses résultats le 15 février.

**Mon commentaire** : Airbus confirme les craintes des compagnies aériennes quant aux délais de livraison des avions neufs.

Les compagnies aériennes, dont le groupe Air France-KLM, qui ont passé des commandes en plein période Covid peuvent s'en féliciter.

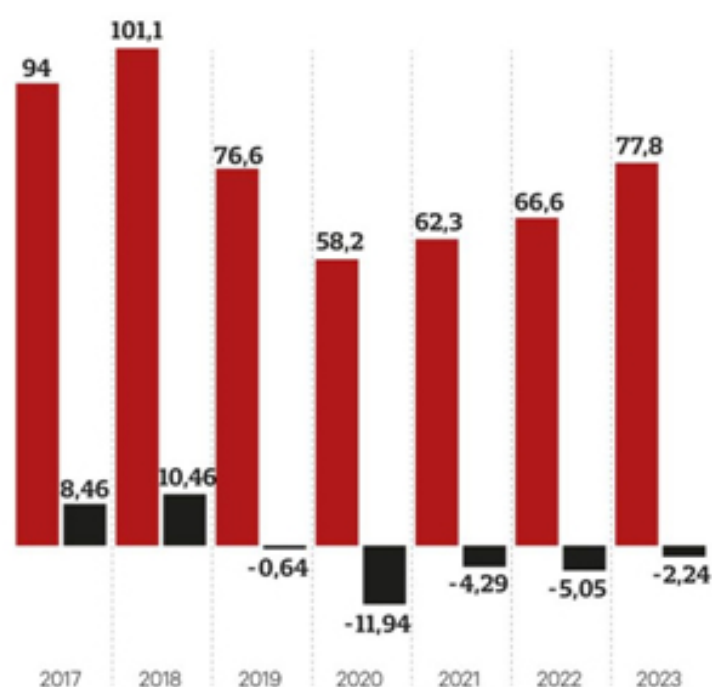
### > Boeing a réduit ses pertes mais reste dans le rouge et dans le flou

(source Les Échos) 31 janvier 2024 - Encore une année dans le rouge pour **Boeing**. Pour la **cinquième année consécutive**, le groupe américain a **bouclé son exercice 2023 avec une perte**, de 2,242 milliards de dollars, pour un chiffre d'affaires de 77,794 milliards de dollars. Mais le retour à la normale paraît encore bien lointain. Et ce, alors que la demande d'avions commerciaux est repartie de plus belle et que son principal concurrent, Airbus, devrait prochainement annoncer de nouveaux bénéfices records.

**Boeing continue de perdre de l'argent sur ses deux principaux métiers. La branche aviation commerciale**, toujours empêtrée dans les problèmes du 737 Max, affiche 1,635 milliard de pertes, pour 33,9 milliards de dollars de chiffres d'affaires. Quant à **la division militaire et spatiale**, plombée par des surcoûts, elle a encore perdu 1,764 milliard, pour 24,9 milliards de chiffre d'affaires. Seule l'activité « services » de maintenance et formations affiche un résultat positif, avec 3,329 milliards de profits pour 19,12 milliards de dollars.

### Les résultats de Boeing

En milliards de dollars ■ Revenus annuels ■ Résultat net annuel



SOURCE : SOCIÉTÉ



Et comme au pire de la crise, la publication des résultats annuels ne s'accompagne d'aucune prévision pour 2024. « Ce n'est pas le moment pour ça », a expliqué le directeur général, David Calhoun, qui a commencé sa conférence par s'excuser, une nouvelle fois, auprès d'Alaska Airlines et de ses clients pour l'accident survenu le 7 janvier. Le patron de Boeing a ensuite consacré l'intégralité de son intervention à détailler les mesures déjà prises par Boeing pour retrouver la maîtrise de la qualité de ses avions.

**Cependant**, au sein de ce sombre tableau, quelques signes de redressement demeurent. Boeing a, malgré tout, ses pertes de moitié comparées aux 5 milliards de déficit de 2022. L'avionneur a même retrouvé une

marge d'exploitation légèrement positive au quatrième trimestre, tant au niveau du groupe (+1,3 %) que pour la branche aviation commerciale (+0,4 %).

Par ailleurs, **Boeing a atteint son principal objectif d'augmenter fortement sa génération de trésorerie, afin d'avoir de quoi honorer les échéances de remboursement de sa dette. Celle-ci reste stable - et considérable - à 52,3 milliards de dollars, à fin 2023.**

Et si l'accident du Max d'Alaska Airlines n'avait pas mis au jour des problèmes graves de maîtrise de la qualité, la production d'avions civils aurait semblé bien orientée. La cadence de production des monocouloirs moyen-courriers de la famille 737 Max est passée de 31 à 38 et les livraisons de Max à la Chine, interrompues depuis 2019, ont repris. **La production des 787 long-courriers, stoppée en 2022, est remontée à 5 exemplaires par mois. La fabrication des premiers 777X, toujours en cours de certification, est également repartie en 2023.**

Mais ces progrès sont remis en question par l'affaire du Max d'Alaska. Et tout porte à croire que **les prochains résultats trimestriels porteront la cicatrice de cette situation. Ils supporteront le coût des indemnités dues aux compagnies dont les 737 Max ont été cloués au sol, ainsi que celui de la remise en ordre sur les sites de production**, qui va nécessiter des effectifs supplémentaires. Mais aussi celui du gel de la montée en cadence, ainsi que le flou persistant sur la date à laquelle les deux dernières versions du 737, le Max 7 et le Max 10, obtiendront leur certification et pourront commencer à être livrés à des clients qui patientent déjà depuis deux ans.

Le patron de Boeing a confirmé que la cadence de production des 737 Max resterait à 38 Max par mois en 2024, comme l'a demandé la FAA, tant que les doutes sur la qualité du travail ne seraient pas levés. « Nous savons faire des pauses, a souligné David Calhoun. Nous en avons fait plus ces trois dernières années que durant les 10 précédentes années. »

**Mon commentaire :** *Pour Boeing, la situation est grave, mais pas désespérée.*

*Les capacités de production de son principal concurrent, Airbus, tournent au maximum. Il sera difficile, voire quasi impossible pour le constructeur européen, de reprendre des parts de marché à Boeing dans les prochaines années (voir l'article précédent).*

*Une fois que Boeing aura réglé ses problèmes, qui touchent tous ses modèles (le B737, le B787 et le B777X), ses comptes pourront se redresser.*

*Mais d'ici là, Boeing devra cesser d'accorder la priorité absolue aux résultats financiers.*

*Cela fera l'objet d'un article dans ma prochaine lettre.*

## **Fin de la revue de presse**

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

**L'action Air France-KLM est à 11,282 euros en clôture vendredi 9 février. Elle est en baisse cette semaine de -5,48%.**

**Depuis le début de l'année, le cours de l'action Air France-KLM a perdu 17%.**

Il était à 12,53 euros le 2 janvier 2023, à 17,77 euros le 19 juin 2023, à 13,59 euros le 1er janvier 2024.

**La moyenne (le consensus) des analystes à 12 mois pour l'action AF-KLM est à 16,54 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.

**Pas de nouveau commentaire**

### **> Évolution du prix du carburant cette semaine**

**Le baril de Jet Fuel en Europe est en hausse cette semaine de +9\$ à 120\$.** 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 +5\$ à 82\$.**

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 38\$.*

*De février à juillet 2023, l'écart était revenu à des niveaux raisonnables (entre 12\$ et 25\$). Depuis août 2023, l'écart entre le Jet Fuel en Europe et le baril de pétrole Brent 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](#).

11.535 personnes reçoivent cette revue de presse en direct