



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°952, 19 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](#) 

Éditorial

Chères lectrices, chers lecteurs,

En fin de lettre sont rassemblés plusieurs articles sur les résultats 2023 d'Airbus, de Safran et d'ADP.

Airbus affiche un bénéfice net de 3,789 milliards d'euros (CA 65,446 milliards d'euros)

Safran fait état d'un résultat net consolidé de 3,4 milliards d'euros (CA 23,2 milliards d'euros)

Le groupe ADP a enregistré un résultat net de 631 millions d'euros (CA 5.495 millions d'euros)

Toutes ces sociétés font le plein de bénéfices.

Les résultats d'Air France-KLM attendus pour la fin du mois permettront de constater que les compagnies aériennes sont les parents pauvres dans la chaîne de valeur du transport aérien.

La perspective de nouvelles taxes liées à la lutte contre le dérèglement climatique ne fera qu'accentuer la situation. Ces taxes seront uniquement à la charge des compagnies aériennes.

Bonne lecture

François

La Revue de Presse du lundi

> Bruxelles durcit sa doctrine et menace le mariage entre Lufthansa et ITA

(source Le Figaro) 19 février 2024 - En Europe, de grandes opérations de consolidation dans le transport aérien sont en préparation. Mais pourront-elles seulement arriver à leur terme ? Alors que les prix des billets ont explosé, **les agences de voyages, les voyagistes et les aéroports ont tiré l'alarme, affirmant que « les opérations en cours impliquant ITA, Air Europa, Sas et TAP amèneront les cinq plus grands groupes (Lufthansa, Air France-KLM, IAG, Ryanair et easyJet) à contrôler 73,5 % du marché contre 47 % il y a près de vingt ans. Cela limitera considérablement la concurrence sur des milliers de liaisons aériennes. »**

Cet avertissement est lancé à un moment bien choisi, celui où **la Direction générale de la concurrence de la Commission européenne, qui étudie plusieurs dossiers, est en train de durcir ses exigences**. Et ce non seulement sur les grosses opérations, comme sur le rachat d'Air Europa par IAG, mais aussi sur les plus petites, comme sur la reprise de l'Italien ITA par Lufthansa, à 41 % dans un premier temps, avant de monter d'ici deux ans à 100 %. Et pour cette opération, malgré les propositions de la compagnie allemande de libérer des créneaux de décollage et d'atterrissage (ou « slots »), l'Union européenne (UE) a jugé nécessaire d'ouvrir une enquête approfondie.

La compagnie italienne ITA (créée en 2020 après la disparition d'Alitalia) est un petit opérateur, avec 20 % des vols intérieurs de la péninsule en 2022, mais seulement 3,5 % des vols intra-européens et 7,1 % des vols internationaux **au départ de l'Italie**. Il fait face à l'écrasante domination de Ryanair, qui contrôle 50 % des vols intérieurs (78 % pour toutes les low-cost), et 37,5 % des vols de l'Italie avec l'Europe. **« Dans aucun autre pays européen, le transporteur national historique ne détient une part de marché aussi faible et la plus grande compagnie à bas prix une part de marché aussi élevée »**, fait remarquer Ugo Arrigo, ex-administrateur d'ITA. Il s'étonne même de l'ouverture d'une enquête de phase 2 sur le rapprochement avec Lufthansa.

Mais Bruxelles ne raisonne pas en segment de marché, mais ligne à ligne. Sur l'Europe centrale, elle pointe la constitution de monopoles sachant que le groupe Lufthansa plus ITA contrôlerait 66 % des « slots » de Linate, l'aéroport le plus proche de Milan. En particulier sur les liaisons Linate-Francfort-Bruxelles, mais aussi à partir de Fiumicino pour les lignes Rome-Francfort, Rome-Munich et Rome-Zurich. Lufthansa avait bien proposé de libérer des créneaux à Linate. Mais considérant que « la seule libération des "slots" ne suffit plus », Bruxelles demande que Lufthansa renonce à certaines liaisons. Dans les vols intercontinentaux, l'UE considère que « l'opération pourrait réduire la concurrence sur certaines liaisons entre l'Italie et les États-Unis, le Canada, le Japon et l'Inde, en raison de la forte concurrence entre ITA, Lufthansa ou les partenaires de l'entreprise commune de Lufthansa ». United Airlines et Air Canada sont partenaires de la compagnie allemande au sein de la coentreprise A++.

« **La Commission européenne élargit son champ d'analyse**, affirme Leonard Berberi, spécialiste de l'aérien du Corriere della Sera. Elle prend aussi en compte les routes avec escales et dont l'écart de temps ne dépasse pas 2 à 3 heures pour une même destination. Et **elle ne s'en tient pas aux lignes du nouveau groupe mais intègre les compagnies qui font partie des alliances**. » C'est au sein de ces alliances et joint-ventures que les transporteurs se mettent d'accord sur les prix, itinéraires, fréquences, horaires, et partagent les revenus. **Ainsi, par exemple, sur Rome- New York, ITA et A++ détiendraient 54 % de l'offre de sièges en 2024.**

Mais le changement d'approche le plus radical de l'UE est ailleurs. Elle demande que les repreneurs des « slots » libérés soient aidés logistiquement par Lufthansa-ITA pendant 3 à 5 ans, le temps que le repreneur trouve son équilibre financier. C'est ce qu'elle a déjà fait pour donner son feu vert à l'opération Korean Air-Asiana le 13 février, sur son activité cargo. Cette fois encore, selon Leonard Berberi, elle demande à ITA de signer des accords de partage de code avec le repreneur de ses lignes, quel qu'il soit, mais aussi de lui fournir, à ses frais, des services de manutention, à raison de 20 à 25 euros par client embarqué, de lui permettre d'adhérer au programme de fidélité, d'accueillir ses clients dans les lounges d'ITA. Alors qu'ITA n'a pas de société de maintenance, la Commission demande que Lufthansa cède des parts de Technik, sa très profitable société de maintenance d'avions. « Elle considère que la reprise d'ITA à qui elle fournira les services de maintenance procurera un avantage anticoncurrentiel à Lufthansa », explique Leonard Berberi. En clair, La Commission s'en prend aux synergies même, au cœur des opérations de consolidation. Inadmissible pour Lufthansa.

Autant de demandes qui suscitent beaucoup d'agacement, pour ne pas dire d'incompréhension, côté italien où l'on sait qu'ITA est une compagnie trop petite pour rester indépendante. L'alliance avec Lufthansa est la seule qui lui assure un avenir. « Compte tenu de la taille d'ITA, les demandes de l'Union européenne paraissent excessives, pour ne pas dire invraisemblables », explique Andrea Giuricin, consultant dans le transport aérien. Onze syndicats d'ITA et de Lufthansa ont même écrit à Margrethe Vestager, pour défendre le rapprochement. « Si l'Union arrive à la conclusion que la consolidation n'est pas possible pour des raisons de manque de concurrence dans les hubs européens, analyse Ugo Arrigo, alors ITA ne pourra se rapprocher d'aucune compagnie et aucun transporteur ne pourra fusionner à l'avenir avec ceux qui dominent leurs hubs. Car, en vertu des "droits de grand-père" qui ont permis aux transporteurs dominants de conserver leurs "slots", la concurrence est de facto très réduite dans tous les hubs européens. »

***Mon commentaire :** La Commission européenne semble être de plus en plus regardante sur les fusions de compagnies aériennes.*

De là à remettre en cause les projets en cours ?

C'est une possibilité qui risque de déstabiliser les compagnies aériennes européennes et de limiter leurs possibilités de lutter contre les compagnies aériennes étasuniennes, asiatiques, du golfe voire du Proche-Orient (Turkish Airlines).

Note : dans l'article il est question de A++. Il s'agit de la coentreprise entre Lufthansa, United Airlines et Air Canada sur l'Atlantique Nord.

> Schiphol dit mettre tout en œuvre pour disposer de suffisamment de personnel cet été

(source Belga) 16 février 2024 - Selon Robert Carsouw, directeur financier de Schiphol Group, l'entreprise qui exploite les lieux, **de nombreux agents de sécurité ont été embauchés récemment pour éviter le chaos de l'été 2022.** À l'époque, de longues files d'attente s'étaient formées à l'aéroport en raison d'un manque de personnel de sécurité.

L'été dernier s'est, lui, déroulé de manière plus fluide. Les voyageurs étaient en effet mieux préparés, par exemple en préparant leurs bagages à main de manière plus efficace. Au final, 95% des passagers en partance ont ainsi passé les contrôles de sécurité en moins de huit minutes. Et, sur l'ensemble de l'année, 93% des passagers ont mis moins de 10 minutes pour ce faire, indique Schiphol dans ses résultats annuels. Le temps d'attente moyen était de trois minutes l'année dernière.

Le nombre de départs au sein du personnel de sécurité est actuellement légèrement supérieur à celui des arrivées, a situé vendredi Ruud Sondag, le patron de Schiphol, qui quittera ses fonctions à la fin du mois. Mais, **pour combler ce déficit, l'aéroport recrute donc de nouveaux collaborateurs et, dans cet objectif, tente d'améliorer les conditions de travail.** Les agents de sécurité ont également droit à une indemnité supplémentaire cette année. Celle-ci s'élèvera à 1,40 euro de l'heure jusqu'en septembre, puis à 70 centimes de l'heure les mois suivants.

Schiphol a embauché près de 2.000 nouveaux agents de sécurité l'année dernière.

***Mon commentaire :** La prochaine saison été s'annonce délicate pour KLM.*

Les difficultés de recrutement des personnels sol à l'aéroport vont nécessiter une adaptation du programme pour éviter au maximum les périodes de pointes d'activité.

> DSP aérienne : les raisons du choix Air France et Air Corsica pour les lignes Paris-Corse par le Conseil exécutif

(source France Télévisions) 15 février 2024 - L'incertitude a plané plusieurs mois durant, mais le conseil exécutif de Corse a désormais fait son choix : **le groupement Air Corsica et Air France devraient continuer d'assurer l'ensemble des liaisons de service public entre la Corse et l'aéroport de Paris-Orly.**

Leur offre a ainsi été jugée plus satisfaisante que celle portée par la société Volotea, qui avait candidaté pour la première fois pour remporter le marché des lignes Bastia - Paris Orly et Ajaccio - Paris Orly.

(...)

Dans un rapport encore confidentiel, mais que France 3 Corse ViaStella a pu consulter, le conseil exécutif de Corse détaille les raisons de cette proposition.

Les deux candidatures étaient ainsi étudiées sous le prisme de trois critères, dévoile le rapport : le montant de la compensation financière sollicitée (c'est-à-dire le versement par les autorités publiques aux concessionnaires de compensations permettant d'assurer l'équilibre financier du contrat, dès lors que le coût du service ne repose pas uniquement sur les usagers) ; la qualité du service ; et la robustesse financière et juridique de l'offre.

Pour chacun de ces points, une note, allant d'un (très insuffisant) à six (très satisfaisant, des engagements au-delà des attentes) était attribuée.

Pour le premier critère, celui de la compensation financière, c'est la compagnie espagnole Volotea qui remporte la meilleure notation. Ses offres sont jugées satisfaisantes (5), contre correctes (4) pour le groupement Air Corsica - Air France.

Pour la liaison Ajaccio - Paris Orly, Volotea proposait ainsi une compensation financière à hauteur de 19,7 millions d'euros annuellement, (73,9 millions d'euros sur les quatre années de la DSP). Un montant 13% moins élevé que celui demandé par le groupement Air Corsica - Air France, de **22,3 millions d'euros annuellement** (83,8 millions d'euros au total, soit 9,9 millions d'euros supplémentaires).

Pour la liaison Bastia - Paris Orly, Volotea proposait une compensation financière à hauteur de 22,7 millions d'euros annuellement, (85,3 millions d'euros sur les quatre années de la DSP). Un montant 12,4% moins élevé que celui demandé par le groupement Air Corsica - Air France, de **25,6 millions d'euros annuellement** (95,9 millions d'euros au total, soit 10,6 millions d'euros supplémentaires).

Un avantage que ne conserve pas la compagnie espagnole au regard des deux autres critères : sa qualité de service est jugée correcte (4) contre satisfaisante pour le groupement Air Corsica - Air France (5). Enfin, la robustesse financière et juridique du dossier est jugée correcte pour Volotea (4) contre très satisfaisante pour le groupement (6).

Une note globale en faveur, donc, d'Air Corsica et d'Air France, qui incite le conseil exécutif de Corse à proposer l'attribution des conventions de DSP au groupement.

(...)

À noter que **pour les liaisons Calvi - Paris Orly et Figari - Paris Orly, - lignes sans concurrence - le groupement Air Corsica - Air France a demandé des compensations financières de 9,7 millions d'euros et 7,4 millions d'euros par an**, respectivement.

(...)

Ce document du conseil exécutif de Corse aborde également la question du tarif résident. Une "nécessité" défendue par la CdC, est-il indiqué, qui a été entendue par la Commission européenne en vue de l'instruction du dossier DSP Corse 2024-2027.

Les tarifs résident pour les quatre années de ces diverses liaisons sont établis à 111,6 euros TTC l'aller-retour entre la Corse et Marseille, 109,4 euros TTC l'aller-retour entre la Corse et Nice, et 215 euros TTC l'aller-retour entre la Corse et Paris.

(...)

Mon commentaire : Assurer la continuité territoriale a un coût important.

En additionnant les sommes demandées par Air Corsica et Air France, on arrive à un total de 86 millions d'euros par an (sans inclure les liaisons entre Nice et la Corse, je n'ai pas les chiffres).

Mais l'office du transport corse dispose d'un budget de 80,4 millions d'euros par an pour compenser les obligations de service public pour cette DSP.

L'État devra couvrir la différence. C'était déjà le cas précédemment. Sur la dernière DSP, une rallonge de 38 millions d'euros avait été demandée à Paris.

> Volotea condamné à une lourde amende : le personnel naviguait trop

(source Capital) 15 février 2024 - Le ciel s'assombrit au-dessus de **Volotea**. La compagnie low-cost espagnole **vient de voir sa condamnation confirmée par la cour d'appel de Rennes**, rapporte Ouest-France. En juin 2022, elle avait été condamnée par le tribunal de police de Nantes **pour non-respect du temps de vol de son personnel de bord, à savoir les pilotes, les stewards et les hôtesses**. Que lui était-il reproché ? Essentiellement d'avoir fait travailler son personnel un nombre d'heures plus important que ce qu'autorise la loi française, mais en se basant sur la législation européenne.

Par exemple, les pilotes pouvaient travailler jusqu'à 106 heures par mois alors qu'ils ne devaient pas

dépasser 90 heures. Le tribunal a fait état au total de 165 infractions en six mois, entre avril et septembre 2018. **Des infractions relatives au temps de travail, mais également au temps de repos obligatoire après un vol.** Une amende de 247.450 euros a été prononcée à l'encontre de la compagnie low-cost qui emploie 700 salariés dans l'Hexagone. En 2022, l'ancien responsable des ressources humaines en France de la compagnie aérienne avait contesté ces faits et plaidé la bonne foi.

(...)

Aussi sanctionné, l'ancien directeur des ressources humaines a vu sa peine de 60.000 euros d'amende transformée partiellement en sursis. Il est aujourd'hui au chômage. **Sale temps donc pour Volotea, accusée déjà d'enfreindre le couvre-feu relatif aux horaires d'atterrissage et de décollage à Nantes.** Mercredi 14 février, la compagnie s'est engagée à avancer ses derniers atterrissages à 22 h 30 (au lieu de 23 heures) dès le 31 mars prochain. Affaire à suivre.

Mon commentaire : Les condamnations prononcées à l'encontre de Volotea (à Nantes mais aussi à Bordeaux pour travail dissimulé en 2021) ont vraisemblablement pesé dans la décision de l'assemblée Corse (lire l'article précédent).

> Airbus : le chiffre d'affaires s'envole, le bénéfice recule

(source Les Échos) 15 février 2024 - **2023 aura été une bonne année pour Airbus, mais pas la meilleure.** Malgré un chiffre d'affaires en hausse de 11 %, à 65,446 milliards d'euros, et un résultat brut d'exploitation de 5,838 milliards (+ 4 %), le groupe d'aéronautique affiche un bénéfice net en baisse de 11 %, à 3,789 milliards d'euros. Le résultat d'exploitation reporté est aussi en recul de 14 %, à 4,6 milliards d'euros.

Un tableau contrasté malgré un nombre record de prises de commandes d'avions commerciaux (2.319 avant annulations et 2.094 commandes nettes), pour une valeur totale de 186,5 milliards d'euros, qui ont porté la part de marché d'Airbus à près de 60 % des commandes mondiales d'avions.

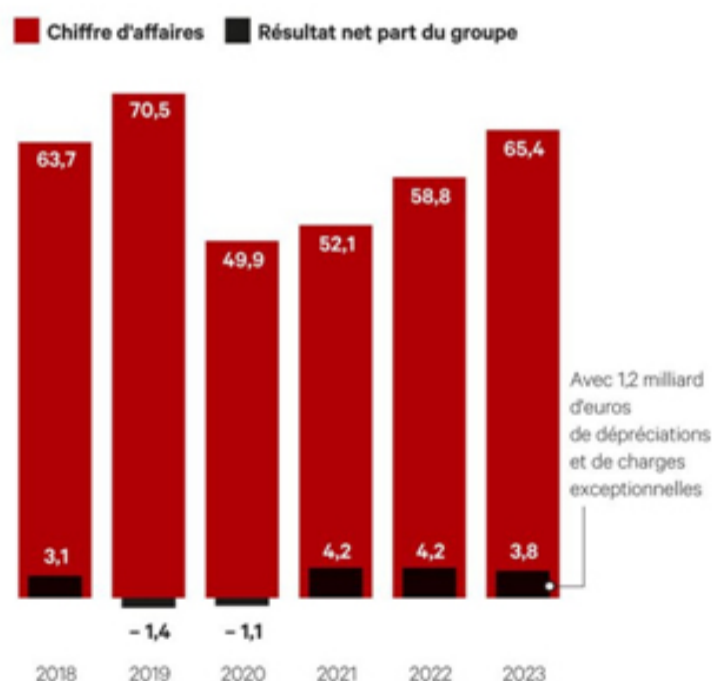
« Nous avons atteint nos objectifs dans un contexte qui reste complexe et difficile », a estimé le PDG d'Airbus, Guillaume Faury, qui a également annoncé le versement d'un dividende spécial de 1 euro par action.

Ces résultats ont été plutôt bien accueillis par les investisseurs. « **Les résultats de 2023 ont été globalement conformes à nos attentes**, bien que le flux de trésorerie disponible ait été supérieur à nos prévisions, indique Tom Chruszcz, directeur senior chez Fitch Ratings. Le dividende spécial de 1 euro par action est un signe positif de la confiance de la direction dans la force sous-jacente du marché et dans l'attente d'une amélioration de la génération de liquidités ».

Le recul des bénéfices est dû à des dépréciations et des charges exceptionnelles pour un total de 1,235 milliard d'euros, dues pour l'essentiel à une réévaluation à la baisse de la valeur des commandes à terminaison.

Les comptes d'Airbus

En milliards d'euros



SOURCE : BLOOMBERG



Le carnet de commandes d'Airbus est en effet si rempli, avec 8.598 appareils à livrer au 31 décembre, que la valeur finale d'une partie d'entre elles doit être réactualisée, le plus souvent à la baisse, entre la date de signature du contrat et la date prévue de livraison, plusieurs années plus tard.

Mais l'avionneur a également dû prendre une nouvelle provision de 600 millions d'euros liée à des surcoûts sur ses activités spatiales, de 41 millions d'euros sur le programme A400M et de 81 millions pour la restructuration de sa branche aérostructures, qui a amputé le résultat d'exploitation.

Malgré ce bilan plus qu'honorable, **Airbus n'est pas non plus revenu à son niveau d'activité de 2019**, quand le groupe avait dépassé les 70 milliards d'euros de chiffre d'affaires, avec 768 livraisons d'avions commerciaux, contre 735 l'an dernier.

La branche avions commerciaux reste même nettement en dessous du niveau d'avant-Covid, avec un chiffre d'affaires de 47,7 milliards d'euros, contre 54,7 milliards en 2019 et un ebit de 3,61 milliards, en baisse de 25 % comparé à 2022. **Des performances à comparer aux 33,9 milliards de dollars de chiffre d'affaires pour 1,635 milliard de dollars de perte de la branche « avion commerciaux » de Boeing en 2023.**

En revanche, Airbus devrait retrouver et même dépasser son niveau d'avant-Covid en 2024, puisque le groupe vise environ 800 livraisons d'avions commerciaux (contre 768 en 2019) et un excédent brut d'exploitation compris entre 6,5 et 7 milliards d'euros.

Le groupe a également confirmé la poursuite de la montée en cadence au-delà de cette année, avec un objectif de 75 A320 (contre 57 aujourd'hui), 14 A220 et 10 A350 par mois en 2026. Pour ce faire, Airbus a déjà ajouté une chaîne d'assemblage d'A321 à Toulouse et a lancé la construction de chaînes d'assemblage supplémentaires à Tianjin (Chine) et Mobile (États-Unis). « Nous sommes en bonne voie pour atteindre cet objectif », a assuré le PDG.

Et ce malgré la persistance de difficultés de la chaîne de fournisseurs, qui continuent de générer des retards de production. « Nous nous efforçons de trouver le meilleur compromis entre la forte demande d'avions et les nombreux problèmes de la chaîne d'approvisionnement », a expliqué Guillaume Faury.

L'avionneur a aussi confirmé l'entrée en service du très attendu A321 XLR cette année, mais avec un léger décalage, la première livraison, initialement prévue au deuxième trimestre, étant repoussée au troisième trimestre.

« Nous sommes entrés dans la phase finale de la certification et le premier A321 XLR est entré en production fin 2023 », a précisé le patron d'Airbus. **Autre événement attendu cette année : le premier tir du nouveau lanceur Ariane 6, qui permettra à l'Europe de retrouver un accès à l'espace.**

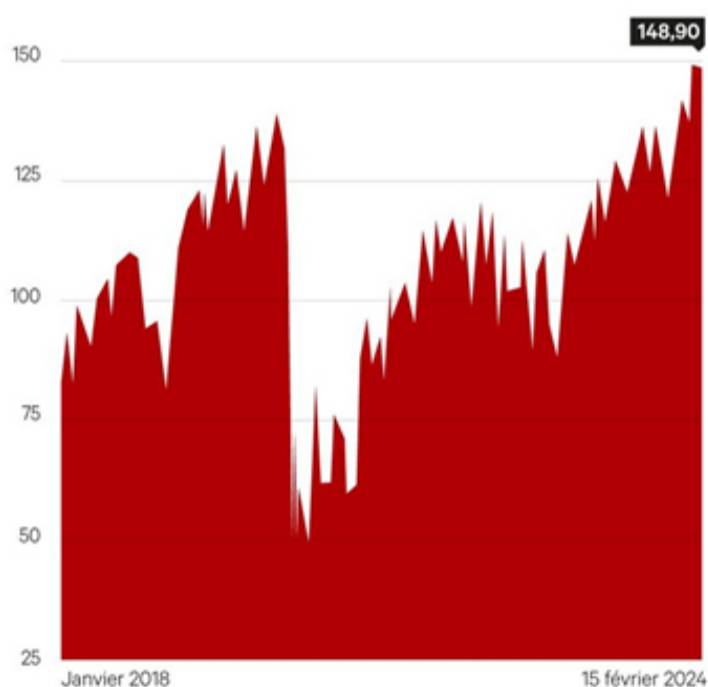
Pour le reste, Airbus Helicopters et Airbus Defence and Space ont déjà dépassé leur niveau d'avant-crise, avec respectivement 7,33 milliards d'euros et 11,5 milliards d'euros de chiffre d'affaires. Airbus Helicopters a également amélioré son résultat d'exploitation de 12 % comparé à 2022 (717 millions d'euros), tandis qu'Airbus D&S est redevenu bénéficiaire l'an dernier (220 millions d'euros).

La branche Defence and Space devra néanmoins poursuivre ses efforts de restructuration cette année, afin de revenir à un niveau de rentabilité satisfaisant. Une nouvelle organisation est entrée en vigueur au 1er janvier, qui devrait y contribuer.

Guillaume Faury a aussi confirmé la poursuite des discussions avec Atos, pour un éventuel rachat de leur division BDS, malgré la nomination d'un mandataire ad hoc chez l'entreprise de services du numérique. « La situation générale d'Atos rend l'aboutissement [de ces discussions, NDLR] un peu plus difficile, mais nous continuons à discuter ».

La bonne tenue d'Airbus en Bourse

En euros



SOURCE : BLOOMBERG



Mon commentaire : Airbus devance largement Boeing en 2023.

Son carnet de commande est quasi saturé. Les compagnies aériennes désireuses de passer de nouvelles commandes devront s'armer de patience.

> Pourquoi Safran et GE sont « piégés » par l'immense succès d'un moteur d'avion

(source Les Échos) 18 février 2024 - **Safran a des problèmes de riches. Parmi eux figure, paradoxalement, l'incroyable succès du moteur d'avion Leap.**

Fabriqué en partenariat avec l'américain GE, le Leap équipe déjà tous les Boeing 737 Max (dont il est l'unique motorisation). Mais il est aussi en passe de marginaliser son unique concurrent sur l'Airbus A320, l'américain Pratt & Whitney. Ce qui pourrait passer pour une bonne nouvelle si Safran et GE n'avaient déjà trop à faire pour prendre des parts de marché supplémentaires.

En 2023, le Leap de Safran et GE a remporté 75 % des commandes face au PW1100 GTF de Pratt & Whitney, contre 70 % en 2022. **À fin décembre, le « best-seller » du groupe totalisait ainsi 10.675 commandes**, dont plus de 2.500 gagnées l'an dernier, soit plus de six années de production au rythme actuel.

Le directeur général de Safran, Olivier Andriès, l'a encore répété ce vendredi, à l'occasion de la présentation des résultats annuels. « Notre objectif n'est pas d'atteindre une part de marché aussi élevée, a-t-il réaffirmé. Parce que derrière, il faut pouvoir produire et livrer. Depuis le début du programme Leap, nous sommes plutôt à 60 %, ce qui est déjà beaucoup, sachant que sur le CFM56 [le prédécesseur du Leap, NDLR], nous étions plutôt entre 50 % et 60 %. »

Mais Safran et GE ont beau freiner les ardeurs de leur filiale conjointe CFM, chargée de la commercialisation du Leap, les problèmes techniques du GTF de Pratt & Whitney suffisent à pousser la majorité des clients de l'A320 NEO dans les bras du Leap.

« Beaucoup de compagnies aériennes se tournent vers nous, reconnaît Olivier Andriès. Y compris des compagnies déjà clientes du GTF et qui voudraient changer pour le Leap, comme l'ont fait Indigo et Qatar Airways. »

De l'aveu même de Pratt & Whitney, les inspections et réparations à effectuer sur les quelque 3.000 moteurs GTF défectueux se traduiront, en moyenne, par l'immobilisation de quelque 350 A320 par mois durant toute l'année 2024, avec un pic à 650 appareils au printemps. Mais en dépit des sollicitations, Safran et GE n'ont ni le désir, ni les moyens de se substituer à Pratt & Whitney.

Et pour cause ! Tous deux peinent encore à retrouver leur niveau de production d'avant Covid et même à respecter leurs engagements. L'an dernier, leur filiale conjointe CFM n'a ainsi pu livrer que 1.570 Leap. Soit 434 de plus qu'en 2022, mais 130 de moins que prévu en début d'année et 166 de moins qu'en 2019.

« Nous retrouverons notre niveau de production de 2019 en 2024, assure Olivier Andriès. Mais **notre capacité de production reste celle d'avant le Covid. Soit de quoi répondre à une cadence de 65 A320 par mois chez Airbus et de plus de 50 Max par mois chez Boeing, même si les avionneurs ont aujourd'hui des objectifs plus élevés.** »

« Cela nous amènera à engager des capacités supplémentaires, le temps venu, poursuit le patron de Safran. Pour 2024, c'est déjà joué. **Toute augmentation de la production nécessite près de dix-huit mois de préparation.** Et pour l'heure, nous sommes encore en discussion avec Airbus pour les livraisons de 2025 », souligne-t-il.

Les derniers malheurs de Boeing, avec son 737 Max 9, ne profiteront pas non aux clients d'Airbus. Si l'aviation civile américaine a contraint Boeing à suspendre sa remontée en cadence pour la durée de l'enquête, l'avionneur n'a pas pour autant renoncé à son objectif de plus de 50 monocouloirs par mois en 2025.

De plus, les moteurs Leap-1B, qui équipent les Boeing, ne peuvent pas aller sur des Airbus A320. Ils ont aussi très peu de pièces communes avec le modèle Leap-1A des Airbus et des fournisseurs différents.

À cette absence de marge de manœuvre industrielle à court terme **s'ajoute un autre facteur limitant pour Safran et GE : celui de l'après-vente.** « Il ne suffit pas de livrer un moteur, il faut aussi pouvoir répondre aux besoins de maintenance », explique Olivier Andriès. Or là aussi, Safran et GE sont loin de pouvoir répondre seuls à la demande.

Comme pour le CFM56, les deux motoristes estiment ne pas pouvoir assurer plus de 40 % à 50 % des besoins de maintenance du Leap. Les 50 % à 60 % restant seront donc confiés à des entreprises de maintenance aéronautique, indépendantes ou filiales de compagnies aériennes.

Pour l'heure, Safran et GE n'ont signé que cinq accords de licence pour l'entretien du Leap (dont un avec Air France Industries). Si, comme c'est probable, les 30 partenaires agréés du CFM56 ont vocation à passer au Leap, il reste donc du travail à faire.

Une raison de plus pour ne pas vouloir faire grossir trop vite et trop fort le carnet de commandes du Leap, à laquelle s'ajoute une donnée de base fondamentale. **Les moteurs neufs dits de « première monte » sont toujours vendus à perte, y compris le Leap, les motoristes réalisant leurs profits plus tard, sur la vente de pièces détachées.** Dans l'immédiat, plus Safran vend des moteurs Leap et plus il perd de l'argent. Mieux vaut donc ne pas avoir les yeux plus gros que le ventre.

Mon commentaire : À l'instar d'Airbus, les motoristes ont rempli leurs carnets de commandes depuis la fin de la crise sanitaire.

Parmi eux, Safran a le vent en poupe. Le groupe a publié son bilan de 2023, qui fait état d'un chiffre d'affaires de 23,2 milliards d'euros, en hausse de 21,9 %.

Les activités de l'industriel ont été portées par la montée en cadence de la production de LEAP et la forte demande pour les services, notamment sur CFM56, avec la remise en service des flottes de monocouloirs.

Le résultat net consolidé atteint 3,4 milliards d'euros (source : le Journal de l'Aviation).

> Des résultats 2023 en forte hausse pour le groupe ADP

(source Air & Cosmos) 15 février 2024 - **Le trafic du groupe a, comme prévu, pratiquement retrouvé son niveau d'avant-crise** (98,7% du niveau de 2019), tandis que le trafic Paris Aéroport est encore un peu en retrait, mais en voie de rétablissement total (92,3% du niveau de 2019).

En 2023, le groupe ADP a réalisé un chiffre d'affaires de 5.495 millions d'euros, en croissance de 17,2% par rapport à l'année précédente, sous l'effet de la progression du trafic, tant à Paris qu'à l'international, et de la forte dynamique des activités commerciales, avec un chiffre d'affaires par passager Extime Paris (la marque ombrelle des activités commerciales du groupe ADP) atteignant un niveau record de 30,6 euros (+3,2 euros vs 2022, +7,1 euros par rapport à 2019). **Le résultat net, part du groupe est en hausse de 22,2%, à 631 millions d'euros.** Le résultat opérationnel courant est en croissance de 32,4%, à 1.239 millions d'euros.

Le trafic total du groupe a atteint en 2023 un total de 336,4 millions de passagers, soit une croissance de 20,2% par rapport à 2022. Le trafic de Paris Aéroport (Paris CDG+Orly) est pour sa part en croissance de 15,1%, à 99,7 millions de passagers. **Le trafic total du groupe a atteint l'année passée 98,7% du trafic 2019 d'avant crise et le trafic de Paris Aéroport a atteint 92,3% du trafic 2019.** Si on détaille par type de trafic, le trafic domestique est encore en retrait et a atteint 75,2% du niveau de 2019. En revanche, le trafic vers l'outremer a quasiment retrouvé son niveau de 2019 (99%), ainsi que le trafic Europe (95,5%). Le reste du trafic international a atteint 94,7% du niveau de 2019, avec un très fort rétablissement du trafic vers l'Afrique (108,3%) et l'Amérique du Nord (100%), suivis par les trafics vers le Moyen-Orient (94,4% du trafic de 2019), l'Amérique Latine (81,2%) et l'Asie-Pacifique (68,8%).

Pour les années qui viennent, le groupe ADP prévoit une croissance annuelle comprise entre 3,5% et 5% pour le trafic de Paris Aéroport pour 2024, et de 2,5% à 4% en 2025 (comparée à 2023 et 2024). À l'échelle du groupe, le trafic passagers devrait être en 2024 en hausse de plus de 8% par rapport à 2023. Du côté des projets à venir, c'est bien sûr à la préparation des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 que le groupe ADP va se consacrer dans les prochains mois. Par ailleurs, dès la fin du mois de février 2024, le groupe ADP entend soumettre à une concertation volontaire du public le projet d'aménagement "Paris Orly 2035", concernant la plateforme aéroportuaire de Paris-Orly. En ligne avec les objectifs des aéroports du groupe vers un nouveau modèle aéroportuaire visés dans la feuille de route stratégique "2025 Pioneers", le projet "Paris Orly 2035" vise à répondre à la demande de transport aérien tout en assurant durablement la transformation industrielle de la plateforme aéroportuaire. Le projet s'appuie sur des scénarios de référence prévoyant, pour Paris-Orly, une hausse modérée de trafic.

Mon commentaire : *Les groupes aéroportuaire sont en situation de monopole. Cela leur permet d'engranger des bénéfices au détriment des compagnies aériennes.*

> Boeing ou la financiarisation à outrance

(source Les Échos) 9 février 2024 - Les grands patrons ne sont pas habitués à se répandre en excuses. Mais **David Calhoun est désormais passé maître dans l'art du mea culpa. Après s'être montré contrit devant ses employés, avoir demandé pardon à ses principaux clients et s'être expliqué devant des membres du Congrès, le patron de Boeing a encore passé la première partie de la présentation des résultats annuels à s'excuser.**

« Boeing est responsable de ce qu'il s'est passé », a-t-il reconnu d'emblée, en référence à la perte, en plein vol, d'une porte d'un 737 MAX d'Alaska Airlines début janvier. « Au cours des dernières semaines, j'ai eu des conversations difficiles avec nos clients, nos régulateurs, des parlementaires et d'autres », a-t-il expliqué. « Nous comprenons pourquoi ils sont en colère et nous travaillerons à regagner leur confiance », a-t-il ajouté.

Ce n'est pas un hasard si le premier pas sur le chemin de la rédemption, pour Boeing, a consisté à ne pas présenter d'objectifs financiers. La source des maux de Boeing a en effet été identifiée de longue date, avant même le crash du 737 MAX d'Ethiopian Airlines en mars 2019, qui a marqué le pic d'altitude du cours de Boeing en Bourse.

Dès les années 2010, les déboires du 787 Dreamliner représentaient une première alerte. Sa conception avait été entachée par des surcoûts et retards importants, et des feux de batteries inopinés avaient entraîné en 2013 l'immobilisation de la flotte par la Federal Aviation Authority (la FAA). Une décision qui avait fait grand bruit, puisque la FAA n'avait pas pris de telles précautions depuis 1979.

Depuis, le 737 MAX a lui aussi subi le même sort, pendant plus d'un an après l'accident de l'Ethiopian Airlines, et pour une partie des appareils de cette famille dans la foulée de l'incident du vol Alaska Airlines. Loin d'être isolés, ces problèmes sont le résultat d'un changement de culture chez Boeing, où la maximisation des profits a pris le dessus sur l'ingénierie. Le point d'inflexion ? L'acquisition de son concurrent McDonnell Douglas, en 1997.

« Avant sa fusion, Boeing avait une culture axée sur l'ingénierie et avait l'habitude de miser sur des investissements audacieux dans de nouveaux avions. McDonnell Douglas, en revanche, était peu enclin à prendre des risques et se concentrait sur la réduction des coûts et les performances financières, et sa culture a fini par dominer l'entreprise », écrivait ainsi dès 2014 Gautam Mukunda, aujourd'hui professeur à l'université Yale, dans un article de la « Harvard Business Review ».

Malgré les alertes, Boeing a continué à préférer choyer ses actionnaires plutôt que d'investir. Sur cinq ans, entre 2014 et 2018, période durant laquelle il développait le 737 MAX, l'avionneur américain a déboursé 39 milliards de dollars en dividendes et rachats d'actions, pour moins de 11 milliards d'investissements. De quoi réduire son nombre d'actions en circulation de 25 % et faire tripler son cours de Bourse. Airbus, de son côté, accumulait sur la même période environ 15 milliards d'investissements pour moins de 6 milliards de dividendes et rachats d'actions.

L'impact du changement de culture chez Boeing est devenu un véritable cas d'école, avec de multiples articles universitaires et un documentaire à succès diffusé sur Netflix en 2022. Il est notamment perceptible dans la composition de son conseil d'administration. Les ingénieurs y étaient encore majoritaires en 1997, alors qu'ils n'étaient plus que 23 % en 2020, note Christine Marsal, maître de conférences à l'université de Montpellier, dans un article paru l'an dernier. Dans le même temps, l'emprise des financiers n'a fait que croître, passant de 23 % du conseil en 1997 à plus de 60 % en 2020.

Mon commentaire : Entre 2014 et 2018, la cigale (Boeing) a regardé de haut la fourmi (Airbus).

Désormais, la Bourse perd patience, les clients aussi.

« Les prouesses techniques de Boeing se sont émoussées en raison d'une obsession pour les indicateurs financiers gonflés par la réduction des coûts et la génération de flux de trésorerie », note Bank of America, qui estime que la société « a besoin d'une refonte radicale de sa culture d'entreprise ».

Les clients de Boeing sont au diapason.

Le patron d'AerCap, le plus grand groupe de location d'avions, a jugé que « les indicateurs financiers [étaient] complètement secondaires pour le futur de la société », dans un entretien au « Financial Times ».

Robert Isom, le président d'American Airlines, a lui aussi dénoncé les dérives de l'avionneur américain : « Boeing doit se ressaisir, ces problèmes récents, mais aussi ceux qui remontent à plusieurs années, sont inacceptables [...], Boeing doit revenir sur le droit chemin », a-t-il lâché à l'occasion de la publication des résultats annuels du groupe.

Fin de la revue de presse

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

L'action Air France-KLM est à 11,032 euros en clôture vendredi 16 février. Elle est en baisse cette semaine de -2,22%.

Depuis le début de l'année, le cours de l'action Air France-KLM a perdu 19%.

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 baisse cette semaine de -7\$ à 113\$. 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 84\$.

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 baisse de +4\$ cette semaine, à 29\$.

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