



navi**a**ction

I Lettre de François Robardet L'aérien en France, en Europe, dans le Monde

N°1030 - 25/08/2025

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 lettre hebdomadaire

Sommaire

Pourquoi la hausse des taxes du transport aérien est nécessaire à sa décarbonation ?

China Eastern prévoit d'investir dans l'aéroport de Xi'an

ITA Airways : le plan 2026-2030 a été approuvé, mais le développement de la flotte et du réseau est quelque peu décevant

Les Airbus A320 triomphent discrètement face aux Boeing 737

Boeing met 1 milliard de dollars sur la table pour muscler les capacités de production du 787

Une année de rêve pour les investisseurs d'Air France-KLM

> Pourquoi la hausse des taxes du transport aérien est nécessaire à sa décarbonation ?

(source Tourmag) 20 août 2025

Mon commentaire : Les débats les plus vifs autour de la pollution générée par l'aviation se tiennent principalement en Europe, aux États-Unis et en Australie.

En Europe, la question environnementale occupe une place centrale, notamment en Allemagne, au Royaume-Uni, aux Pays-Bas et bien sûr en France. La législation européenne y joue un rôle majeur, faisant de ce continent l'un des épicentres du débat.

Aux États-Unis, la discussion publique et politique s'intensifie depuis l'introduction, pour la première fois, de règles visant à limiter les émissions des avions. Si des associations environnementales et plusieurs États fédérés réclament un durcissement de la réglementation, le poids du secteur aérien reste considérable et ralentit les évolutions.

En Australie, le débat dépasse le seul enjeu du CO₂ pour englober également les impacts sur la santé et la qualité de vie.

Comme souvent lorsqu'il est question du climat et du transport aérien, l'attention se concentre sur les vols court et moyen-courriers.

C'est le cas ici, même si cela ne diminue en rien la pertinence des critiques. L'alternative mise en avant est bien sûr le train à grande vitesse.

Pour les liaisons de courte durée – inférieures à trois heures – la supériorité du rail ne fait pas débat.

Toutefois, la disparition progressive de la concurrence de l'avion entraîne une flambée des prix des billets, au grand dam des voyageurs.

Il faut aussi rappeler que les infrastructures ferroviaires sont extrêmement coûteuses : rien qu'en France, le rail bénéficie de 19 milliards d'euros de subventions annuelles, quand l'aérien finance seul sa régulation (DGAC) et prend en charge l'intégralité des coûts de sûreté, pourtant mission régaliennne.

À l'échelle européenne, la situation est plus nuancée. En dehors des liaisons entre très grandes métropoles, les temps de trajet restent trop longs pour concurrencer efficacement l'avion. À moins d'imposer des taxes exorbitantes sur l'aérien, le train ne pourra pas constituer une véritable alternative.

Surtout, ces discussions ne concernent qu'une fraction des émissions de gaz à effet de serre. Il reste à traiter le cas du moyen-courrier hors Europe et celui du long-courrier.

Convaincre les États-Unis et la Chine d'agir sur ce terrain est un défi colossal.

Aux États-Unis, l'absence totale de réseau de train à grande vitesse rend la transition illusoire. Par ailleurs, la production de carburants durables entre en concurrence avec l'alimentation.

En Chine, le réseau ferroviaire à grande vitesse est conséquent, mais il n'a pas ralenti les prévisions de croissance du trafic aérien.

Dès lors, la seule véritable option évoquée serait de limiter le trafic aérien mondial.

Une telle mesure impliquerait mécaniquement de réduire la production d'avions neufs.

Mais convaincre l'Europe et surtout les États-Unis de sacrifier un secteur industriel qui contribue positivement à leur balance commerciale relève d'un défi herculéen.

Lire l'article :

Face à l'urgence climatique, la taxation du transport aérien s'impose comme un levier central pour réduire les émissions du secteur, en forte hausse. **En orientant les voyageurs vers des alternatives moins carbonées, cette fiscalité incite à limiter le trafic, pilier majeur de la décarbonation avec les carburants durables.** Pour Jérôme du Boucher, responsable aviation pour T&E France, il s'agit aussi de corriger une injustice fiscale, dans un secteur encore largement exonéré.

Les scientifiques ont de nouveau sonné l'alarme sur l'état du réchauffement climatique qui menace nos conditions de vie. Le dépassement du seuil de +1,5°C est désormais inéluctable.

Alors que les émissions des différents moyens de transport commencent à baisser en Europe, en lien avec les politiques d'électrification, **les émissions du secteur aérien continuent, elles, à augmenter rapidement.**

Elles retrouveront en 2025 leur niveau d'avant-Covid et **les projections de croissance du trafic prévues par le secteur promettent de poursuivre cette tendance.**

C'est l'exact inverse du mouvement que devrait emprunter le secteur pour réduire ses émissions à zéro. Sans compter l'impact climatique des traînées de condensation qui double l'impact du secteur aérien.

La décarbonation du secteur aérien repose sur plusieurs piliers. Parmi les principaux figurent la maîtrise du niveau du trafic, le renouvellement des flottes et la production de carburants alternatifs.

D'autres leviers existent comme l'optimisation des trajectoires de vol et le développement des avions électriques, mais leur potentiel de décarbonation d'ici 2050 reste marginal.

Le renouvellement des flottes est un levier sur lequel il y a peu de marge de manœuvre, les compagnies aériennes cherchant naturellement à l'actionner pour économiser du carburant et être ainsi plus compétitives. Reste donc principalement la maîtrise du niveau de trafic et les carburants alternatifs.

Dans la modélisation que nous avons faite, nous montrons que, une fois compté l'effet du renouvellement des flottes, la maîtrise du niveau de trafic doit contribuer pour 80% des efforts de décarbonation en 2030, et 51,2% en 2040.

Le reste des efforts de décarbonation est assuré par les carburants alternatifs et les avions électriques, dont la contribution est progressive.

On voit donc l'importance première de la maîtrise du trafic dans la décarbonation de l'aérien.

La taxation de l'aérien est un moyen indispensable pour maîtriser le niveau de trafic. Le critère de prix est central dans le choix d'un voyage ou de vacances et les vols pour le loisir représentent les trois-quarts des émissions.

La fiscalité est le moyen le plus direct de guider le choix des voyageurs vers des destinations nécessitant des moyens de transport moins carbonés.

Autrement dit, comment espérer que les voyageurs privilégient le train tant que le billet d'avion coûte moins cher ?

> **China Eastern prévoit d'investir dans l'aéroport de Xi'an**

(source Aviationweek, traduit avec Deepl) 21 août 2025

Mon commentaire : La question piège : quelle est la taille de Xi'an ?

D'après mes sources, la ville compte environ 13 millions d'habitants, ce qui en ferait la huitième plus grande agglomération de Chine, derrière Shanghai (25 millions d'habitants), Pékin, Chengdu, Guangzhou, Shenzhen, Wuhan et Tianjin.

Le programme de travaux s'inscrit dans la logique des projections de croissance du transport aérien en Chine.

En effet, selon l'OCDE, le trafic aérien chinois devrait être multiplié par sept entre 2015 et 2050.

Lire l'article :

China Eastern Airlines s'est engagée à investir 5 milliards de yuans (696 millions de dollars) pour agrandir sa base à l'aéroport international de Xi'an Xianyang (XIY), ce qui permettra à la fois de faire progresser la stratégie de croissance de la compagnie aérienne dans le nord-ouest de la Chine et les ambitions de l'aéroport en tant que plaque tournante.

Selon l'Administration de l'aviation civile chinoise, cet investissement financera trois projets principaux couvrant la maintenance des avions, les services au sol et la restauration aérienne.

Le plus grand projet consistera à créer une nouvelle zone de maintenance destinée à prendre en charge les flottes d'avions à fuselage large et étroit, dans le but de réduire les temps de rotation et les coûts d'exploitation. La base comprendra la maintenance des cellules et des composants, ainsi qu'un centre de matériaux aéronautiques.

Une base distincte dédiée aux services au sol et à la logistique permettra d'améliorer la prise en charge des passagers, le traitement des bagages, la surveillance des avions et le soutien aux équipages. Cette installation devrait améliorer l'efficacité des vols et l'expérience des passagers tout en soutenant la croissance du trafic aérien à Xi'an.

Le troisième projet prévoit la création d'une grande base de restauration aérienne comprenant des ateliers de production, un entrepôt frigorifique et un système de distribution. Ce centre sera en mesure de préparer des dizaines de milliers de repas pour les compagnies aériennes chaque jour.

Le membre de l'alliance SkyTeam affirme que cet investissement permettra non seulement de renforcer sa compétitivité dans la région, mais aussi d'attirer des industries liées à l'aviation, stimulant ainsi la croissance dans les domaines de la logistique, de la fabrication et des services liés à l'économie aéroportuaire.

China Eastern est la plus grande compagnie aérienne opérant à partir de XIY, représentant environ 31 % de tous les sièges au départ en août 2025, selon les données de l'OAG Schedules Analyser.
(...)

> **ITA Airways : le plan 2026-2030 a été approuvé, mais le développement de la flotte et du réseau est quelque peu décevant**

(source theflightclub) 31 juillet 2025

Mon commentaire : *Le plan quinquennal d'ITA Airways apparaît pour le moins timoré. On ne peut pas vraiment parler d'ambition.*

Mais ce constat n'a rien d'étonnant.

La rentabilité des compagnies aériennes dites "legacy" repose généralement sur un hub solide, capable d'attirer tantôt une clientèle d'affaires, tantôt des touristes, selon la saison.

Or, l'Italie déroge à cette logique.

Tous les repreneurs d'Alitalia se sont heurtés au même dilemme : la coexistence de deux hubs distincts — Milan pour les affaires, Rome pour les loisirs.

Ce double ancrage structurel pèse sur la stratégie, bride la compétitivité et limite les marges de manœuvre d'ITA Airways.

Lire l'article :

ITA Airways avance lentement. **Le conseil d'administration de la plus grande compagnie aérienne italienne a approuvé le plan industriel 2026-2030 qui définit les processus de consolidation d'ITA au sein du groupe Lufthansa** et son intégration dans Star Alliance, **la croissance de la flotte et le développement du réseau.**

(...)

En ce qui concerne le réseau, la volonté d'étendre les liaisons long-courriers depuis le hub de Rome Fiumicino est réaffirmée avec « de nouvelles routes qui relieront le hub de Rome Fiumicino à des destinations stratégiques en Amérique du Nord, en Amérique du Sud, en Asie et en Afrique ».

Toutefois, **en ce qui concerne la flotte, celle-ci « s'établira en moyenne à 100 avions d'ici 2030 », ce qui correspond toutefois au nombre d'appareils déjà en service chez ITA aujourd'hui.** En ce qui concerne plus précisément les avions long-courriers, le plan prévoit « l'introduction d'un avion long-courrier supplémentaire chaque année pendant la durée du plan, à partir de 2026, dans le cadre d'une stratégie qui prévoit l'entrée en service d'avions de dernière génération parallèlement à la suppression progressive des avions de l'ancienne génération ».

ITA attend toujours la livraison de cinq Airbus A330-900, qui auraient dû arriver avant la fin de 2025 (portant ainsi la flotte de -900 à 16 exemplaires).
(...)

Le plan nous indique ensuite que de 2026 à 2030, ITA recevra cinq autres gros-porteurs, dont le type n'est pas précisé (mais il est certain qu'il s'agira d'Airbus, et donc d'A330-900 ou d'A350-900).

Le fait est que cinq avions en autant d'années, c'est bien peu pour une croissance significative du réseau long-courrier. Surtout si cette expansion devait avoir lieu en Amérique du Sud ou en Asie, c'est-à-dire sur des trajets de dix heures de vol ou plus qui nécessitent un nombre considérable d'heures/machine.

Cinq avions supplémentaires signifieront trois ou quatre destinations supplémentaires desservies par ITA au départ de Rome Fiumicino au cours de la période quinquennale allant de 2026 à 2030, ou une augmentation des fréquences vers les destinations actuellement desservies par le réseau.

Il est certain que lorsque, **au lendemain de l'annonce de l'accord avec Lufthansa, on parlait de « renforcement » du hub de Fiumicino, on pouvait s'attendre à bien plus.**

> **Les Airbus A320 triomphent discrètement face aux Boeing 737**

(source Les Echos) 19 août 2025

Mon commentaire : *Airbus a dû frôler le sans-faute pour d'abord rattraper, puis dépasser Boeing sur le marché des monocouloirs.*

S'il fallait retenir un tournant majeur dans cette rivalité, ce serait sans doute le lancement de l'A320 NEO.

Pris de court, Boeing a réagi dans la précipitation avec le 737 MAX, un appareil mal conçu, devenu le symbole d'une stratégie dominée par les logiques financières.

Sur le segment des bicouloirs, l'avantage reste encore à Boeing. Mais l'écart se resserre peu à peu, comme le montre la flotte en service : environ 4.800 appareils Boeing contre 4.200 pour Airbus.

Lire l'article :

Airbus a parfois le triomphe discret. Il aura fallu l'annonce du cabinet d'études américain Cirium, affirmant que la famille A320 était sur le point de ravir aux Boeing 737 le record mondial du nombre d'avions de ligne les plus vendus au monde, pour que l'on s'aperçoive... que c'était déjà chose faite depuis des mois.

A fin juillet, les sept versions du biréacteur moyen-courrier européen (A318, A319 CEO, A319 NEO, A320 CEO, A320 NEO, A321 CEO et A321 NEO) totalisaient, selon Airbus, 12.151 exemplaires livrés depuis la première livraison à Air France en mars 1988. Contre 12.019 pour la famille B737, déclinée en pas moins de 14 versions depuis son entrée en service en 1967, selon les chiffres de Boeing.

Le B737-800 conserve sa couronne

Cependant, si l'on ajoute à ce décompte les 152 versions privées du B737, produites sous l'appellation « BBJ », ainsi que les exemplaires destinés à l'armée américaine et qu'on ne se limite donc plus aux avions de lignes commerciaux, la famille 737 conserve une petite avance de 20 appareils à fin juillet, avec un total de 12.171 exemplaires produits, selon Boeing. Une avance qui devrait avoir totalement fondu fin août ou début septembre, Airbus produisant près de 60 moyen-courriers de type A320 par mois, contre 38 B737 par mois pour Boeing.

En revanche, le Boeing 737-800, l'un des 14 modèles de la famille 737, conservera encore longtemps le titre d'avion de ligne le plus vendu au monde, avec 5.174 exemplaires livrés depuis son lancement en 1998. Contre 4.752 pour le best-seller d'Airbus, l'A320 CEO classique, et 2.232 pour son successeur, l'A320 NEO, entré en service en 2016.

Un millier d'appareils prévus initialement

Il aura donc fallu trente-sept ans à l'A320 et ses dérivés pour égaler le chemin parcouru par les 737 en cinquante-huit ans. Ce qui ne figurait même pas dans les rêves les plus fous de ses promoteurs. En 1984, lors du lancement du projet A320, Bernard Lathière et Roger Béteille, deux des pères fondateurs d'Airbus, espéraient vendre un millier d'A320 et prendre 25 % à 30 % du marché. Aujourd'hui, l'avionneur a enregistré 19.285 commandes pour la famille A320, dont 7.134 restent encore à livrer.

L'A320 aura pourtant eu une gestation compliquée. À l'étude dès la fin des années 1970, sous le nom de code A200, ce projet de famille d'avions moyen-courriers européens, offrant une alternative au Boeing 737 et au DC-9 de Douglas, se heurte au scepticisme des Allemands, qui auraient préféré donner la priorité à un quadrimoteur long-courrier.

Boeing tente de séduire Airbus

Il se heurte aussi aux manœuvres de la concurrence. En France, Dassault tente de sauver son avion de ligne Mercure. Aux Pays-Bas, McDonnell fait miroiter une alliance à Fokker, qui ne verra jamais le jour. Boeing, qui a bien vu le danger, va jusqu'à proposer un partenariat à Airbus autour d'un modèle de 150 places. Pour finalement lancer une version modernisée du B737, le 737-300.

Le soutien de la direction d'Air France, malgré l'opposition d'une partie de ses pilotes au pilotage à deux, le ralliement britannique et l'appui jamais démenti des gouvernements français successifs permettront au programme de surmonter ces difficultés. En misant notamment sur des choix technologiques de rupture, comme les commandes électriques et l'automatisation malgré deux crashes mortels au début de sa carrière.

Le point de bascule de 2003

Le véritable point de bascule entre l'A320 et le B737 survient en 2003, quand pour la première fois, les livraisons d'Airbus dépassent celles de Boeing, grâce à l'A320 alors produit à 38 exemplaires par mois. A compter de cette date, l'avionneur européen livre tous les ans plus de monocouloirs moyen-courriers que son concurrent américain, même si ce dernier compense par les livraisons de long-courriers.

En 2019, le carnet de commandes de la famille A320 dépasse également, pour la première fois, celui des Boeing 737. Au succès de la version remotorisée NEO, lancée quelques années avant le Boeing 737 MAX, s'ajoute la crise du B737 MAX qui va creuser un fossé entre les deux avionneurs sur le marché des moyen-courriers, tant en production qu'en prises de commandes. En 2024, malgré les difficultés de production, Airbus livre ainsi 602 A320 livrés contre 265 B737.

Depuis le début de l'année, on note néanmoins une franche embellie chez Boeing, qui a livré 246 MAX de janvier à fin juillet, contre 286 A320 pour Airbus. Mais **à fin juillet, le carnet de commandes de l'A320 s'élevait encore à 7.134 exemplaires, contre 4.326 pour le 737 MAX.** Et si le record de vente du B737-800 tient toujours, l'A321 NEO semble bien parti pour lui ravir sa couronne d'ici à quelques années. Le nouveau best-seller d'Airbus totalisait déjà 7.067 commandes à fin juillet, dont 5.280 encore à produire.

> Boeing met 1 milliard de dollars sur la table pour muscler les capacités de production du 787

(source Usine Nouvelle) 20 août 2025

Mon commentaire : Depuis plusieurs années, Boeing accumule des difficultés de production sur l'ensemble de ses programmes.

Les pertes financières sont lourdes, les marges de manœuvre pour investir limitées.

Malgré tout, un redressement paraît envisageable sur le segment des bicouloirs.

La vraie inconnue reste ailleurs : Boeing prépare-t-il un successeur au 737 MAX ?

La réponse à cette question pourrait bien orienter la stratégie d'Airbus pour son futur monocouloir : simple évolution de l'A320 NEO, ou rupture technologique avec, par exemple, un moteur de type open rotor.

Airbus, de son côté, ne cache pas étudier plusieurs scénarios.

Lire l'article :

Annoncée fin 2024, l'extension de l'usine prend corps. **Boeing a en effet démarré la construction d'une deuxième ligne d'assemblage pour son 787**, basée à Charleston, en Caroline du Sud (États-Unis). Un chantier lancé en toute discrétion mais relevé par le site américain spécialisé Leeham News, lundi 18 août, faisant lui-même référence à la presse locale. **Avec cet investissement d'un milliard de dollars, l'avionneur américain espère doubler les capacités de production de son long-courrier**, alors que la demande pour ce type d'appareils est en plein rebond.

La nouvelle usine, qui emploiera 500 personnes et devrait être opérationnelle en 2028, **permettra à Boeing de pouvoir livrer 16 787 par mois**, une fois atteint le rythme de croisière. **Pour l'heure, la cadence de livraisons du long-courrier s'élève à environ 7 appareils par mois**, et l'avionneur américain vise officiellement une cadence de 10 787 par mois en 2026. Malgré le crash du 787 d'Air India en juin dernier, le groupe espère surfer sur l'actuel retour en grâce des long-courriers, qui bénéficie du rebond des vols internationaux après le pic de la crise Covid.

Des problèmes volant en escadrille

Alors que le 787 cumule depuis sa mise en service – en 2011 – plus de 2600 commandes brutes, 1206 appareils ont été livrés et 993 exemplaires doivent encore être remis aux compagnies aériennes, selon les données de Boeing. **Les livraisons du 787 vont donc reprendre de la hauteur avec cette nouvelle chaîne d'assemblage, après plusieurs années quelque peu chaotiques.** En 2019, Boeing était parvenu à livrer 158 787, soit une cadence de plus de 13 appareils par mois. A cette époque, l'avionneur s'appuyait alors sur deux sites : celui, historique, d'Everett (Washington), ainsi que celui de Charleston, ouvert en 2011.

Mais en 2020, en pleine crise Covid, Boeing a pris la décision de concentrer toute la production du 787 à Charleston, pour des raisons économiques et logistiques. En outre, sans même évoquer les incendies liés aux batteries lithium-ion en 2013, **le long-courrier a dû faire face à une série de problèmes de production ces dernières années, notamment des défauts de jonctions de fuselage et des fixations défailtantes au niveau de l'empennage.** Autant de problèmes qui ont conduit la FAA à stopper la production du long-courrier, de mai 2021 à août 2022, et à imposer de nouvelles inspections en 2024. Le groupe a ainsi livré 53 787 en 2020, puis 14 seulement en 2021, 32 en 2022, 73 en 2023 et 51 en 2024.

Les problèmes en série du 787 (240 à 330 passagers) **ont généré des milliards de dollars de surcoûts pour Boeing**, et ont constitué d'importants manques à gagner pour ses fournisseurs. Avec les deux lignes d'assemblage de Charleston, **l'avionneur américain espère enfin relever le nez face aux Airbus A330neo** (250 à 300 passagers) **et A350** (entre 300 et 410 places). Le premier, entré en service en 2018, est

en concurrence directe avec les 787-8 et 787-9. L'avionneur européen a stabilisé ses livraisons à environ 4 appareils par mois. Quant à l'A350, il se mesure avant tout au 787-10, avec la version A350-900. **L'A350-1000, n'a en revanche pour l'heure pas de concurrence, le Boeing 777X n'étant toujours pas certifié.** En 2024, Airbus est parvenu à livrer 57 exemplaires de l'A350, soit une cadence d'un peu moins de 5 appareils par mois. Le groupe vise une cadence de livraisons de 12 appareils par mois en 2028.

Revue de presse boursière

> Une année de rêve pour les investisseurs d'Air France-KLM

(source Luchtvaartnieuws, traduit avec DeepL) 18 août 2025

Mon commentaire : La conclusion de l'article vient tempérer le titre : Air France-KLM reste de loin la moins chère des grandes compagnies aériennes européennes.

Lire l'article :

Le cours de l'action Air France-KLM a atteint lundi son plus haut niveau depuis août 2023. À la clôture de la bourse du Damrak, l'action cotait 14,52 euros, soit une hausse de 0,6 %. Après des années de difficultés, 2025 est une année de rêve pour les investisseurs du groupe franco-néerlandais : depuis le début de l'année, le cours a augmenté de plus de 79 %.

Les investisseurs sont notamment enthousiasmés par l'amélioration des résultats, favorisée par la baisse du prix du pétrole. Air France, qui affichait auparavant des performances médiocres, a notamment connu un revirement spectaculaire. **KLM reste toutefois à la traîne.** Le rachat de SAS suscite également l'enthousiasme des investisseurs. Air France-KLM marque ainsi un point important dans la bataille de la consolidation.

Cette année, le groupe affiche des performances boursières bien meilleures que celles de ses concurrents tels que IAG (+28 %) et le groupe Lufthansa (+33 %), alors que c'était souvent l'inverse par le passé. Il convient toutefois de noter que le cours de l'action partait d'un niveau très bas. En termes de ratio cours/bénéfice, Air France-KLM reste de loin la moins chère des grandes compagnies aériennes européennes.

Fin de la revue de presse

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

L'action Air France-KLM est à 14,43 euros en clôture vendredi 22 août. Sur la semaine, elle est **en hausse (+3,47%)**.

Elle était :

le 1er janvier 2024 à 13,60 euros,

le 1er juillet 2024 à 8,23 euros,

le 1er janvier 2025 à 7,604 euros,

le 1er juillet 2025 à 9,08 euros,

La moyenne (le consensus) des analystes à 12 mois pour l'action AF-KLM est à x,xx euros (elle était à 17,50 euros début janvier 2024). L'objectif de cours le plus élevé est à 12,50 euros, le plus bas à 5,40 euros.

Je ne prends en compte que les opinions d'analystes postérieures au 1er juillet 2023.

Vous pouvez retrouver sur mon blog le [détail du consensus des analystes](#).

Ci-dessous l'évolution du cours de bourse sur les 5 dernières années.



Mon commentaire : Le cours de l'action est en hausse continue depuis l'annonce des résultats semestriels.

Le cours a doublé depuis la fin avril.

> Évolution du prix du carburant cette semaine

Le baril de Jet Fuel en Europe est en hausse (+3\$) à 91\$. Il était à 94\$ fin juin 2023, à 79\$ avant le déclenchement de la guerre en Ukraine.

Le baril de pétrole Brent (mer du nord) est en légère hausse (+2\$) à 68\$.

De la mi-février 2022 à fin juillet 2022, il faisait le yoyo entre 100 et 120\$. Depuis, il oscillait entre 75\$ et 99\$.

Mon commentaire : Le pétrole et le Jet Fuel sont stables ces dernières semaines, à un niveau proche de la moyenne annuelle (70\$ pour le Brent, 90\$ pour le Jet Fuel).

À titre de comparaison, en 2024, la moyenne annuelle était de 80\$ pour le Brent, 100\$ pour le Jet Fuel.

> 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 Partners for the Future, 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 vous informer.

Vous pouvez me poser, par retour, toute question relative au groupe Air France-KLM ou à l'actionnariat salarié.

À bientôt.

Pour retrouver mes dernières lettres, c'est ici

Si vous appréciez cette lettre, faites-la circuler.

Les nouveaux lecteurs pourront la recevoir en [me communiquant](#) l'adresse email de leur choix.

| François Robardet

À la pointe d'une aviation européenne plus responsable, nous rapprochons les peuples pour construire le monde de demain.
(Raison d'être d'Air France-KLM)

**Je représentais les salariés et anciens salariés d'Air France-KLM.
Vous pouvez me retrouver sur mon compte twitter @FrRobardet ainsi que sur LinkedIn.**

Cette lettre traite de l'aérien dans le monde et de sujets liés à l'actionnariat d'Air France-KLM. Vous la recevez car vous vous y êtes personnellement abonné.

Si vous ne voulez plus recevoir cette lettre, [désabonnez-vous](#)

Si vous souhaitez modifier l'adresse de réception de cette lettre, merci de [me communiquer votre nouvelle adresse email](#).

Pour me joindre : [Message pour Francois Robardet](#).

11.690 personnes reçoivent cette revue de presse en direct



Retrouvez les autres lettres sur mon blog



© Tous droits réservés