

Air France-KLM se désintéresse de l'Airbus A350-1000



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

N°1029 - 18/08/2025

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

Air France-KLM se désintéresse de l'Airbus A350-1000
Qui d'Air France-KLM, Lufthansa ou IAG va s'emparer de TAP Air Portugal ?
Turkish Airlines confirme une participation importante dans la compagnie aérienne espagnole Air Europa
Lufthansa envisage d'importer ses futurs Boeing via la Suisse. De quoi infléchir les droits de douane ?
Transport aérien : l'Europe décolle, la France reste au sol
Environnement : Air France-KLM participe au développement du Fuel Emissions Label de l'Union européenne

> Air France-KLM se désintéresse de l'Airbus A350-1000

(source Journal de l'Aviation) 12 août 2025

Mon commentaire : L'ajustement décidé par Air France-KLM concerne uniquement les 50 commandes fermes d'A350.

Les A350-1000 auront pour vocation soit de remplacer les Boeing 777-300 du groupe – bien que relativement récents –, soit de se substituer aux 777-200 de KLM. Dans ce dernier cas, l'objectif est d'accroître la capacité offerte sans augmenter le nombre de vols, afin de contourner les contraintes liées aux créneaux horaires à Schiphol.

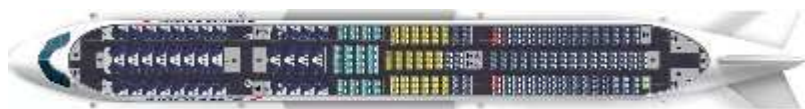
La répartition entre A350-900 et A350-1000 pourra être revue ultérieurement, au moment de l'activation des 40 options restantes.

Actuellement, la flotte d'Air France compte une quarantaine d'A350-900, qui font l'objet d'une reconfiguration progressive.

Les anciens ont une capacité de 324 passagers :



Les nouveaux offrent moins de sièges (292) mais davantage de sièges en business et en premium, reflétant la stratégie de montée en gamme de la compagnie aérienne française.



A titre de comparaison, la compagnie aérienne à bas coûts French Bee propose deux configurations à 411 et 480 sièges.

Lire l'article :

Le groupe Air France-KLM a très fortement réduit ses commandes d'Airbus A350-1000, convertissant la plupart des exemplaires en A350-900 dans le cadre d'une réévaluation de ses besoins pour sa future flotte combinée de gros-porteurs.

Air France-KLM n'a pas publié de communiqué détaillé, mais a confirmé cet ajustement, le changement étant visible dans la dernière mise à jour du carnet de commandes d'Airbus.

Le groupe franco-néerlandais avait initialement commandé 50 A350 en 2023 (39 A350-900 et 11 A350-1000), avec des droits d'achat pour 40 appareils supplémentaires, mais **a finalement décidé de convertir huit des onze A350-1000 en A350-900** au mois de juillet.

Il ne reste donc plus que trois A350-1000 en commande.

La compagnie cargo Martinair a par ailleurs décidé de réduire d'un appareil le nombre d'A350F qu'elle attendait, tout comme Air France. **Initialement, Air France et Martinair devaient chacune recevoir quatre A350F sur un engagement de huit appareils. Cette commande d'A350F a ainsi été réduite à six appareils.**

Les nouveaux A350F remplaceront à terme les Boeing 777-200F d'Air France et les Boeing 747-400F de KLM/Martinair.

Pour rappel, Air France aligne déjà 39 A350-900. Le groupe Air France-KLM doit toujours devenir l'un des principaux exploitant de la nouvelle famille d'avions long-courriers d'Airbus dans les prochaines années.

> Qui d'Air France-KLM, Lufthansa ou IAG va s'emparer de TAP Air Portugal ?

(source BFM) 14 août 2025

Mon commentaire : Contrairement à ce que suggère l'article, il ne s'agit pas, à ce stade, d'une privatisation.

L'État portugais entend conserver la majorité du capital (50,1%), ce qui laisse néanmoins la possibilité à des investisseurs non européens d'entrer au capital, dans la limite de 49% prévue pour les compagnies aériennes européennes.

Quant à IAG, déjà actionnaire à hauteur de 20% d'Air Europa, le groupe semble en position défavorable. Il est en effet probable que la Commission européenne accueille avec réserve l'idée de le voir multiplier ses participations dans la plupart des compagnies aériennes de la péninsule ibérique.

Lire l'article :

Plusieurs fois repoussée, **la privatisation de la compagnie nationale TAP Air Portugal est officiellement lancée. Le décret promulgué prévoit la cession de 49,9% de l'opérateur à un ou plusieurs investisseurs stratégiques, dont 5% seront réservés aux salariés.** Les géants européens de l'aérien sont déjà sur les rangs. Il faut dire que la compagnie dispose de sérieux atouts. Notamment ses créneaux horaires stratégiques vers le Brésil (25% de la capacité européenne), les pays africains lusophones et les États-Unis à partir de son hub de Lisbonne, que le gouvernement portugais souhaite préserver et développer.

TAP a transporté 16 millions de passagers l'an passé et a généré un bénéfice de 54 millions d'euros contre une perte record de 1,6 milliard d'euros en 2021. **Terrassée par la pandémie de Covid-19, la compagnie avait été renationalisée en urgence en 2020 à travers une aide de 2,55 milliards d'euros de l'État portugais.** La Commission européenne l'avait validée en échange de l'application d'un plan de restructuration drastique.

L'État portugais espère récupérer au moins sa mise dans ce processus de cession. Et **le gouvernement veut aller vite : la cession devra être bouclée au plus tard début 2026** et les premières offres déposées dans les six mois. La privatisation avait déjà suscité l'intérêt des trois principaux groupes aériens européens, **Lufthansa, Air France-KLM, et IAG** (British Airways, Vueling ...) qui **ont tenu des réunions avec le gouvernement au cours de l'année écoulée.**

Air France-KLM a réaffirmé plusieurs fois son intérêt, la compagnie aérienne franco-néerlandaise déclarant dans un communiqué être prête à participer au processus lorsque que tous les détails auront été communiqués. IAG, la société mère de British Airways, a également réitéré qu'elle "se réjouit d'examiner les conditions de la vente potentielle de TAP et étudiera attentivement tous les détails et conditions du processus dès qu'ils seront disponibles".

Le vainqueur devra néanmoins montrer patte blanche. Il devra préserver la marque TAP, développer le réseau, la flotte, et renforcer sa présence dans les aéroports de Lisbonne, Porto et Faro. Cette vente est le dernier épisode d'une forte concentration du ciel européen. Air France-KLM a récemment indiqué vouloir porter sa participation au capital du suédois SAS de 19,9% (acquise à l'été 2024) à 60,5%. Lufthansa de son côté s'est emparé de ITA (ex-Alitalia) après une bataille contre Air France et 10% d'Air Baltic.

> Turkish Airlines confirme une participation importante dans la compagnie aérienne espagnole Air Europa

(source Contactonews, traduit avec Deepl) 15 août 2025

Mon commentaire : *Turkish Airlines propose de valoriser Air Europa à un milliard d'euros, soit le double de ce qu'avaient estimé IAG, Air France-KLM et Lufthansa.*

Si l'opération passe, la famille Hidalgo conserverait officiellement 54 % du capital, contre 26 % pour Turkish Airlines et 20 % pour IAG. Mais dans les faits, qui décidera ? Certainement pas la famille Hidalgo.

D'autant qu'IAG est elle-même dominée par Qatar Airways, qui détient plus de 20 % de son capital. Autrement dit, entre la Turquie, le Golfe et IAG, le pouvoir bascule déjà ailleurs.

La famille Hidalgo, elle, apparaît prisonnière de sa dette. En n'ayant pas su conclure avec un partenaire européen, elle se retrouve paradoxalement majoritaire... mais avec une participation impossible à monétiser.

Lire l'article :

Les médias européens indiquent que **Turkish Airlines accordera à Air Europa un prêt de 275 millions d'euros, ce qui lui permettra de détenir une participation comprise entre 26 % et 27 % du capital de la compagnie aérienne espagnole**

L'opération est encore soumise aux autorisations réglementaires nécessaires pour formaliser l'accord contraignant. La nouvelle a été confirmée par Juan José Hidalgo, président d'Air Europa, qui s'est déclaré satisfait de cet accord visant à renforcer la structure financière de la compagnie.

L'objectif principal de cette injection de capitaux serait le remboursement anticipé du prêt de 475 millions d'euros accordé à Air Europa par la Sociedad Estatal de Participaciones Industriales (SEPI) pour faire face à l'impact de la pandémie. La compagnie a déjà remboursé en mai dernier un autre crédit de 150 millions accordé par l'Instituto de Crédito Oficial (ICO). Grâce aux fonds de Turkish Airlines et à ses propres liquidités, Air Europa cherche à honorer ses engagements envers l'État.

Si l'opération se concrétise, IAG (International Airlines Group) conservera 20 % du capital précédemment acquis ; Turkish Airlines deviendra actionnaire à hauteur de 26 % ou 27 % après la conversion du prêt et la famille Hidalgo/Globalia restera actionnaire majoritaire.

Cette opération intervient après que d'autres grands groupes européens, tels qu'Air France-KLM et Lufthansa, aient manifesté leur intérêt pour l'achat, mais se soient finalement retirés des négociations, selon les informations divulguées ces dernières semaines.

> Lufthansa envisage d'importer ses futurs Boeing via la Suisse. De quoi infléchir les droits de douane ?

(source Le Temps) 13 août 2025

Mon commentaire : *Les tentatives de contournement des sanctions étasuniennes sont habituelles.*

Ainsi la Chine a utilisé jusqu'en 2022 la plateforme de fret d'Addis Abeba pour exporter des textiles aux États-Unis (lire sur ce sujet mon commentaire sur l'article "Ethiopian Airlines a perdu 190 millions de dollars en deux mois" paru dans ma lettre n°745).

Plus récemment, cinq Boeing 777 ont été transférés en toute discrétion vers l'Iran, en contournant les sanctions américaines grâce à une immatriculation provisoire à Madagascar sources Jeune Afrique et le Journal de l'Aviation).

Lire l'article :

Le groupe allemand **Lufthansa envisage d'acheter de nouveaux avions Boeing aux États-Unis via la Suisse**. Cette mesure pourrait réduire le déficit commercial américain avec la Suisse et éviter des droits de douane punitifs, selon une information communiquée mercredi par Tages-Anzeiger.

La commande de Lufthansa porte sur une centaine d'appareils Boeing, d'une valeur catalogue de 21 milliards de francs, qui doivent être livrés au cours des sept prochaines années. Ils ne seraient pas achetés comme auparavant par l'intermédiaire de sociétés de location situées dans des régions à faible imposition comme Malte ou l'Irlande, mais via la Suisse, rapporte la publication.

Derrière la visite du Conseil fédéral à Washington

Cette mesure pourrait contribuer à réduire le déficit commercial entre les États-Unis et la Suisse (48 milliards de francs au premier semestre, livraisons d'or comprises). Aussi, **elle n'aurait pas de répercussions directes sur la flotte de Swiss**, selon la publication. **Les appareils voleraient pour d'autres compagnies du groupe Lufthansa. Ce dernier avait déjà envisagé cette mesure auparavant afin de contourner d'éventuels droits de douane de rétorsion de l'Union Européenne.**

De son côté, Swiss n'a pas souhaité commenter, soulignant toutefois que le directeur général de la compagnie, Jens Fehlinger, a accompagné une délégation suisse aux États-Unis. "L'objectif de ce voyage était de mener des discussions au niveau politique afin d'améliorer le cadre politique douanier, les négociations précédentes n'ayant pas abouti aux progrès escomptés pour la Suisse."

(...)

Interrogée par AWP, Lufthansa ne développe pas non plus l'information, mais dit être "de manière générale, clairement intéressé par la réussite économique à long terme de Swiss. Les achats de flotte sont effectués par le groupe Lufthansa en étroite collaboration avec les compagnies aériennes."

(...)

> **Transport aérien : l'Europe décolle, la France reste au sol**

(source Les Echos) 12 août 2025

Mon commentaire : *En France, si le transport aérien progresse moins vite qu'ailleurs, c'est moins à cause des compagnies low-cost que grâce au poids du train, très compétitif sur le territoire.*

D'autant que le trafic des transporteurs à bas prix est bel et bien comptabilisé dans les chiffres français.

Lire l'article :

L'été 2025 devrait être un bon cru de plus pour le transport aérien européen, à en juger par les chiffres à mi-parcours. Démentant la crainte d'un possible essoufflement de la demande, le trafic aérien à destination ou au départ du continent européen a encore augmenté de 3 % en juillet, comparé à juillet 2024, selon les chiffres d'Eurocontrol, avec une moyenne de 35.391 vols par jour. Un net rebond après le petit trou d'air de juin, qui avait vu la croissance tomber à 1,7 %.

Autre motif de satisfaction, issu des statistiques d'Eurocontrol : les retards liés à la gestion du trafic aérien ont diminué de 23 % en juillet, avec 68 % de vols arrivant à peu près à l'heure. La baisse atteint même 39 % pour les retards liés à des problèmes de personnels dans les centres de navigation aérienne.

Cependant, **cette croissance est assez variable d'un pays à l'autre et la France reste à la traîne**, avec un trafic quasi stable (+1 %) à fin juillet-début août comparé à l'été 2024 et à peine au-dessous de celui de 2019 (+2 %). **Avec une moyenne de 4.779 vols par jour cette semaine, la France se classe seulement au cinquième rang européen**, derrière le Royaume-Uni, numéro un avec 6.300 vols quotidiens, l'Espagne (6.146 vols), l'Allemagne (5.439 vols) et l'Italie (4.821 vols).

Cette stagnation de l'offre aérienne en France, attribuée par l'Union des aéroports français et la fédération des métiers de l'aviation à la surtaxation des billets d'avion, est recoupée par les données du cabinet d'études Cirium, qui compulse et analyse l'offre des compagnies aériennes du monde entier. Selon ces chiffres, l'offre de siège en France n'a progressé que de 1,6 % en juillet (avec 19,8 millions de sièges commercialisés), contre une hausse de 4,5 % en moyenne pour les pays de l'Union européenne, et de 1,1 % en août.

Cette sous-performance française tient, en partie, à une grève de contrôleurs aériens, le 3 et 4 juillet, qui a provoqué l'annulation de 1.422 vols. **Mais aussi et surtout à l'importance des compagnies low-cost dans la croissance du trafic aérien, qui sont les plus remontées contre le matraquage fiscal français.**

À commencer par le groupe Ryanair, qui a annoncé, le mois dernier, sa décision de réduire fortement son offre en France cet hiver, en réaction à l'augmentation des taxes. Menace réitérée la semaine dernière par Michael O'Leary, dans un entretien au journal « Le Parisien ». Or, Ryanair est plus que jamais la première compagnie européenne, avec 3.699 vols par jour en moyenne cet été et 20,2 millions de passagers transportés sur le seul mois de juillet, et l'activité de plusieurs aéroports régionaux français dépend de son bon vouloir.

Sur la deuxième marche du podium européen, on trouve une autre low-cost, EasyJet, avec 1.858 vols par jour cet été, suivi par Turkish Airlines avec 1.743 vols par jour, en progression de 11 % comparé à l'été 2024. Lufthansa et Air France n'arrivent respectivement qu'en quatrième et cinquième positions, avec 1.188 vols par jour en moyenne sur les 30 derniers jours pour la compagnie française, soit 4 % de plus qu'en 2024. Elle est suivie de près par une troisième low-cost, Wizz Air, et ses 1.105 vols quotidiens.

Mais **certains trouveront au moins un motif de consolation avec l'évolution des émissions de CO2. Selon Eurocontrol, la France figure parmi la demi-douzaine de pays européens dont les émissions de CO2 du transport aérien restent inférieures (de 2,1 %) au niveau d'août 2019.**

> Environnement : Air France-KLM participe au développement du Fuel Emissions Label de l'Union européenne

(source Air Journal) 16 août 2025

Mon commentaire : Je salue une nouvelle fois l'engagement du groupe Air France-KLM en faveur de la décarbonation du transport aérien.

En préparant ce commentaire, j'ai été surpris de ne pas trouver de recensement des émissions de Gaz à Effet de Serre (GES) de Scope 1 de toutes les compagnies aériennes dans le monde.

Voici les réponses obtenues auprès de plusieurs modules d'IA :

- il existe de nombreux rapports et études – institutionnels, académiques et associatifs – sur les émissions globales du secteur aérien et l'empreinte carbone des compagnies, ainsi que sur les

évolutions, classements et trajectoires de décarbonation suivies par les principaux acteurs du marché.

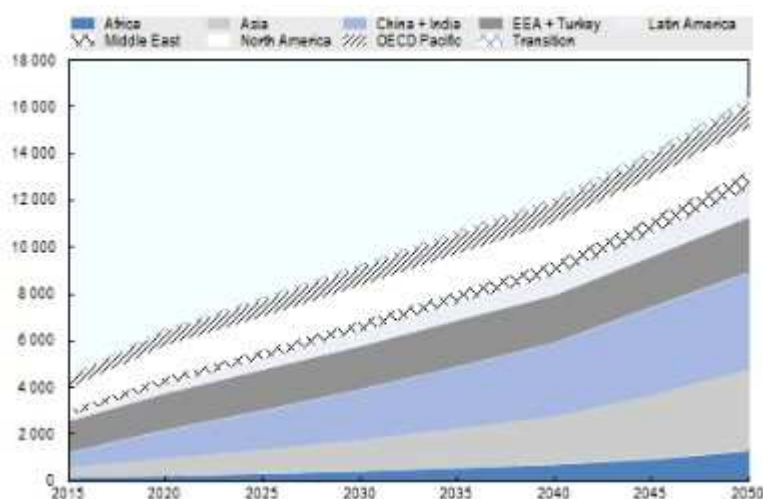
- Actuellement, il n'existe pas de sources publiques robustes et détaillées pour les émissions Scope 1 des compagnies aériennes majeures d'Asie/Chine, contrairement aux opérateurs occidentaux où les publications ESG/SASB sont plus étendues

Pour rappel, les émissions brutes totales de GES de scope 1 sont les émissions directes de GES des actifs détenus ou contrôlés par une entreprise et ses filiales.

Il serait utile, voire nécessaire, de définir des feuilles de route de décarbonation pour toutes les principales compagnies aériennes mondiales.

Avant cela, chaque compagnie aérienne devrait publier ses données annuelles d'émissions de GES. IATA serait chargé de publier un rapport de synthèse, puis d'élaborer les feuilles de route.

Je crains que cela ne se heurte à l'opposition des pays où les prévisions d'augmentation de trafic sont les plus importantes ([se reporter à ma lettre n°930](#)).



Lire l'article :

Air France-KLM devient le premier groupe aérien à coopérer avec l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA) afin de soutenir le développement du Fuel Emissions Label, futur label européen sur les émissions de carbone des vols.

Soutenue par la Commission européenne, cette coopération vise à fournir aux consommateurs des données standardisées et fiables sur les émissions de CO₂ et l'efficacité énergétique des vols au sein de l'Europe. L'objectif est de permettre aux clients de faire des choix éclairés lors de la réservation de leurs voyages en avion.

Dans le cadre de cette collaboration, Air France-KLM contribuera activement en testant le portail Fuel Emissions Label de l'EASA et en apportant des retours sur sa conception technique et méthodologique, en mettant à profit son expertise opérationnelle pour contribuer à façonner ce label environnemental de demain.

« Air France-KLM s'engage en faveur d'un cadre équitable à l'échelle mondiale. Notre participation précoce et active vise à contribuer à la mise en place d'un dispositif transparent, juste et efficace pour toutes les compagnies aériennes », a déclaré Benjamin Smith, directeur général d'Air France-KLM.

Dans son communiqué, le groupe aérien franco-néerlandais rappelle que « cette démarche s'inscrit pleinement dans [sa] stratégie globale de décarbonation. Pour y parvenir, le groupe active tous les leviers à sa disposition : le renouvellement de la flotte avec des avions de nouvelle génération consommant jusqu'à 25 % de carburant en moins, l'incorporation de carburant d'aviation durable (SAF), et le déploiement de mesures opérationnelles telles que l'éco-pilotage pour optimiser l'efficacité énergétique des vols ainsi que l'intermodalité qui permet de combiner l'avion à des modes de transport bas carbone comme le train ».

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 15 août. Sur la semaine, elle est en forte hausse (+7,37%) Elle était à 13,60 euros le 1er janvier 2024, à 8,23 euros le 1er juillet 2024, à 7,604 euros le 1er janvier 2025. Depuis son point le plus bas de l'année fin avril, elle a progressé de +94% !

La moyenne (le consensus) des analystes à 12 mois pour l'action AF-KLM est à 9,80 euros, en progression de +1,2 euro depuis l'annonce des résultats semestriels (elle était à 17,50 euros début janvier 2024). L'objectif de cours le plus élevé est à 14,25 euros, le plus bas à 5,70 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.



> Évolution du prix du carburant cette semaine

Le baril de Jet Fuel en Europe est en baisse (-1\$) à 88\$. 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 stable (+0\$) à 66\$.

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 : Après une baisse de 10% en deux semaines, les cours du pétrole se stabilisent à un niveau bas.

> 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'actionnariat salarié Air France-KLM](#).

Précisions

Ces informations indicatives ne constituent en aucune manière une incitation à vendre ou une sollicitation à acheter des actions Air France-KLM.

Vous pouvez réagir à cette revue de presse ou bien me communiquer toute information ou réflexion me permettant de mieux 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 François Robardet](#).

11.690 personnes reçoivent cette revue de presse en direct



Retrouvez les autres lettres sur mon blog



© Tous droits réservés