

Hoe ADP en Air France-KLM meer passagiers willen aantrekken naar Roissy-CDG



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

N°1022, 23 juni 2025

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[volg deze link](#)  [, het is hier](#)  [vindt u deze hier](#) 

De wekelijkse nieuwsbrief

Inhoud :

Hoe ADP en Air France-KLM meer passagiers willen aantrekken naar Roissy-CDG

Air France stijgt één plaats op de wereldranglijst van beste
luchtvaartmaatschappijen van Skytrax

AFI KLM E&M richt zich op CFM's best verkopende Leap-motor

Drones, militaire vliegtuigen, Airbus orders: een zeer kaki beoordeling van de Paris
Air Show 2025

> Hoe ADP en Air France-KLM meer passagiers willen aantrekken naar Roissy-CDG

(bron Les Echos) 20 juni 2025

Mijn commentaar: Dit nieuwe project voor Roissy-CDG illustreert een welkome ontwikkeling in de strategie van de ADP Groep: beter luisteren naar de behoeften van de luchtvaartmaatschappijen, en in de eerste plaats van Air France-KLM, de belangrijkste speler op de Parijse hub.

Het actieplan "Connect France" weerspiegelt een gedeelde wens om de internationale concurrentiepositie van Roissy te versterken door samen te werken met de nationale luchtvaartmaatschappij.

De voorgestelde maatregelen - van het verbeteren van de verbindingen tot het verhogen van de waarde van de Parijse hub - zijn een direct antwoord op de verwachtingen van de luchtvaartmaatschappijen, die al lange tijd lijden onder de slechte afstemming tussen de infrastructuur van CDG en de eisen van een moderne hub.

Rekening houden met de operationele beperkingen van Air France-KLM, of het nu gaat om transittijden, toegang tot de gateway of duidelijkheid van de terminal, betekent een breuk met eerdere benaderingen, die vaak te veel gericht waren op de visie van de luchthavenexploitant.

Door Air France-KLM in het hart van het project te plaatsen, staat dit partnerschap in contrast met het vorige terminal 4-project, dat alom werd bekritiseerd vanwege het gebrek aan overleg.

Deze nieuwe gezamenlijke aanpak voorspelt een meer coherente en efficiënte ontwikkeling van Roissy-CDG, ten gunste van de hub als geheel en haar wereldwijde aantrekkingskracht.

Opmerking: voor meer details over de geplande grote werken (een nieuwe instapsatelliet verbonden met terminal 2E, een nieuw vrachtstation) verwijzen we naar mijn [brief nr. 1010](#).

Lees het artikel :

Twee zijn beter dan één. **Air France-KLM en de ADP Groep** hebben dit begrepen. De luchthavenuitbater en zijn belangrijkste klant in Parijs **profiteerden van het bezoek van Emmanuel Macron aan de Paris Air Show** en zijn media-entourage **om voor het oog van camera's uit de hele wereld een partnerschap te onthullen om de aantrekkelijkheid van de hub Roissy-CDG te vergroten...** Of prozaïscher gezegd, om te proberen de erosie van het marktaandeel van de Franse vlag een halt toe te roepen.

De CEO van Air France-KLM heeft geen geheim gemaakt van zijn bezorgdheid. In een toespraak tot de Franse president begon Ben Smith met erop te wijzen dat het marktaandeel van de Franse vlag in Frankrijk de afgelopen twintig jaar met één procentpunt per jaar is gekrompen en nu is gedaald tot minder dan 38%.

"Deze situatie zou absoluut abnormaal lijken voor andere grote mogendheden", beweerde hij, en hij riep de Franse regering nogmaals op om haar luchtvaartindustrie te steunen in plaats van door te gaan met het ondermijnen van

haar concurrentievermogen door middel van belastingen en regelgeving.

Om Roissy concurrerender te maken met de andere grote hubs van het internationale luchtverkeer, hebben Air France-KLM en ADP een 10-punten actieplan opgesteld genaamd "Connect France", dat varieert van het verbeteren van de werking van de Air France hub tot meer stimulerende maatregelen om aansluitende passagiers aan te trekken.

Alle grote internationale hubs die goed scoren op de wereldranglijst en waarmee wij concurreren, hebben de handen ineengeslagen met hun nationale luchtvaartmaatschappij en hun regering," benadrukt Philippe Pascal, de nieuwe CEO van ADP. We wilden hetzelfde doen met Air France-KLM, door samen te zoeken naar manieren om de aantrekkelijkheid en de werking van de hub te verbeteren.

Een van deze maatregelen is de mogelijkheid voor Air France-passagiers met een aansluiting op Roissy-CDG om een paar uur of een paar dagen in Parijs te verblijven, waarbij ze kunnen profiteren van toeristische aanbiedingen die zijn aangepast aan de duur van de tussenstop, van boottochten tot een verblijf van drie dagen. Het is een manier, die al door anderen is beproefd, om internationale reizigers aan te moedigen via Parijs te reizen in plaats van via Londen, Istanbul of Dubai, door optimaal gebruik te maken van de aantrekkingskracht van Parijs.

Het partnerschap omvat ook maatregelen om de traditionele zwakke punten van Roissy-CDG te verhelpen, zoals de **introductie deze zomer van een snel verbindingscircuit (in minder dan een uur) voor Air France-passagiers.** Verbindingstijd is een belangrijk criterium bij het kiezen van overstapsystemen. En op dit gebied is de luchthaven van Roissy, met zijn vele terminals die in de loop van zijn geschiedenis zijn gebouwd, niet in de beste positie.

ADP heeft ook toegezegd het aantal vliegtuigen dat rechtstreeks contact heeft met de luchthaven te verhogen om overstappen per bus te vermijden, wat passagiers niet prettig vinden. Hoewel het gemiddelde contactpercentage 95% is, is het niet vergelijkbaar met andere grote hubs in Europa en het Midden-Oosten tijdens de ochtendspits. "Roissy is niet ontworpen om te werken volgens het hubmodel, met een zware verkeerspiek in de ochtend", geeft Philippe Pascal toe.

Om de zaken te vereenvoudigen **wil ADP ook de namen van de verschillende terminals en boarding lounges veranderen, zodat ze begrijpelijker worden** voor gewone mensen. Vandaag bestaat Roissy-CDG uit drie terminals - CDG1, CDG2 en terminal 3 - en zeven subeenheden op CDG 2 (CDG2A, CDG2B, CDG2C, CDG2D, CDG2E, CDG2F, CDG2G), evenals drie instapsatellieten (hallen K, L en L). Genoeg om meer dan één passagier te desoriënteren!

Morgen worden de terminals op CDG aangeduid met nummers, net als op Orly. De definitieve keuzes zijn nog niet gemaakt, maar er zouden zes of negen terminals moeten zijn op Roissy, afhankelijk van het feit of sommige onder hetzelfde nummer worden gegroepeerd. Deze verandering van toponymie zal niet van de ene op de andere dag gebeuren. Het is een grote klus," vervolgt het hoofd van ADP. We moeten alle bewegwijzering veranderen, evenals de namen van zo'n 30.000 camera's.

> Air France stijgt één plaats op de wereldranglijst van beste luchtvaartmaatschappijen van Skytrax

(bron Huffingtonpost) 17 juni 2025

***Mijn commentaar:** De strategie van Air France om zich hoger in de markt te positioneren en de showcase van de eerste klas maken de Franse luchtvaartmaatschappij tot de beste Europese luchtvaartmaatschappij.*

Ethiopian Airlines werd voor het 8e achtereenvolgende jaar uitgeroepen tot beste luchtvaartmaatschappij in Afrika.

Het heeft ook andere belangrijke prijzen gewonnen:

- *Beste economy class in Afrika,*
- *Beste business class in Afrika,*
- *Beste business class catering service in Afrika.*

Als lid van Star Alliance streeft Ethiopian Airlines ernaar om via haar "Vision 2035" plan tot de top 20 luchtvaartmaatschappijen ter wereld te behoren.

Lees het artikel :

Op dinsdag 17 juni zei het adviesbureau **dat Air France, 9e in deze ranglijst van 's werelds beste luchtvaartmaatschappijen in 2024, één plaats zou stijgen in 2025**, na vorig jaar twee plaatsen te zijn gedaald. In deze top 10 staat Air France alleen voor Japan Airlines en China's Hainan Airlines.

Voor de Franse luchtvaartmaatschappij **behoudt Qatar Airways haar monopolie op de titel van beste luchtvaartmaatschappij ter wereld, voor het negende jaar op rij**, zoals BFMTV opmerkt. Op de tweede en derde plaats eindigden Singapore

Airlines en Cathay Pacific, een luchtvaartmaatschappij uit Hong Kong. Op de vierde tot en met zevende plaats stonden Emirates, All Nippon Airways, Turkish Airlines en Korean Air.

Vier prijzen voor de Franse luchtvaartmaatschappij
Hoewel de Franse luchtvaartmaatschappij nog ver verwijderd is van de bovenste plaatsen, moet worden opgemerkt dat **Air France er in 2025 in is geslaagd om als beste uit de bus te komen. Met vier kleine awards** in meer specifieke categorieën. Deze omvatten **Best Western European Airline**. Best European First Class en Best First Class Inflight Catering Service in Europa. En last but not least, Best First Class Comfort Equipment.

Het moet gezegd worden dat **de toonaangevende Europese luchtvaartmaatschappijen ver achter liggen op Frankrijk. Swiss International Air Lines, op de elfde plaats, en de Duitse Lufthansa, op de 15e plaats. De twee hoogst genoteerde Britse luchtvaartmaatschappijen zijn British Airways en Virgin Atlantic, op respectievelijk de 13e en 16e plaats.**

> **AFI KLM E&M richt zich op CFM's best verkochte Leap-motor**

(bron La Tribune) 19 juni 2025

Mijn commentaar: De Leap-motor van CFM drijft de Airbus A320 (Leap-1A-versie), de Boeing 737 Max (Leap-1B) en het Chinese Comac-vliegtuig (Leap-1C) aan.

Dit onderstreept het strategische belang van de onderhoudsmarkt.

Lees het artikel :

De interesse van Air France Industries KLM Engineering & Maintenance (AFI KLM E&M) in Leap is niet nieuw. Het onderhoudsbedrijf van de Air France-KLM-groep heeft van 2024 al zijn 'Leap Year' gemaakt door zijn capaciteit uit te breiden om zich te vestigen als referentiespeler op de CFM International-motor. Het zet dit streven vandaag voort met een aantal aankondigingen op de Paris Air Show.

"Het is de belangrijkste markt voor motoren in de komende 20 jaar", vat Anne Brachet, CEO van AFI KLM E&M, het eenvoudig samen voor La Tribune. Als bewijs van dit bijzondere belang wijst ze op het feit dat AFI KLM in Parijs en Amsterdam onderhoudscapaciteiten heeft ontwikkeld voor de Leap-1A, die een deel van de Airbus A320 NEO aandrijft, en voor de Leap-1B, die alle Boeing 737 MAX aandrijft.

"Normaal gesproken specialiseren we de werkplaatsen. Maar hier wilden we, gezien de betrokken volumes, maximale flexibiliteit en capaciteit voor deze motor", zegt het hoofd van AFI KLM E&M.

Safran en GE Aerospace (medeaandeelhouders van CFM) **claimen ongeveer 9.000 motoren in gebruik te hebben en streven ernaar om dat aantal tegen 2030 te verdubbelen.**

Het onderhoudsbedrijf bereidt zich daarom voor op het opzetten van testbanken in Parijs en Amsterdam voor de Leap-1A, en iets later deze zomer voor de Leap-1B. Met de capaciteit van deze twee werkplaatsen en die van dochteronderneming CRMA in Elancourt meegerekend, heeft AFI KLM E&M 650 Leap-reparaties in de pijplijn. Dit is natuurlijk voor de A320neo-vloot van de groep, die er 100 heeft besteld voor KLM, Transavia Holland en Transavia France, maar vooral voor markten van derden, zoals Anne Brachet bevestigt.

Om haar klanten te bedienen, **investeert AFI KLM E&M ook in reservemotoren**, met de aankoop van drie exemplaren aan het begin van het jaar en de mogelijkheid om dit uit te breiden naar 10. Maar **Anne Brachet wil "veel verder gaan" met de aankondiging van een partnerschap met leasemaatschappij AerCap op de Paris Air Show. De twee bedrijven kondigden aan dat ze exclusieve onderhandelingen waren aangegaan om een joint venture op te zetten voor het leasen van motoren. Het doel is om een vloot van Leap-1A en 1B motoren te hebben om aan luchtvaartmaatschappijen te leveren terwijl ze wachten op reparatie van hun motoren.**

(...)

> Drones, militaire vliegtuigen, orders van Airbus: een zeer kaki beoordeling van de Paris Air Show 2025

(bron Les Echos) 20 juni 2025

Mijn commentaar: De Paris Air Show 2025 werd gekenmerkt door twee grote evenementen:

- *het ongeluk met de Boeing 787 van Air India, waardoor leidinggevendenden van Boeing in de Verenigde Staten bleven,*
- *en de botsingen tussen Iran en Israël.*

Deze omstandigheden drukten zwaar op de sfeer op de beurs, wat resulteerde in een magere oogst aan orders voor civiele vliegtuigen, terwijl de militaire sector alle aandacht naar zich toe trok.

Op het gebied van innovaties blijven de contouren van de opvolger van de A320 onduidelijk.

De keuze van de motor - tussen Safran's RISE non-ducted propeller concept en een meer conventionele oplossing - is nog onbeslist.

Aan de andere kant zijn er al wel enkele details bekend over de vleugel: die zou langer en dunner kunnen zijn, waardoor het brandstofverbruik naar schatting met 5 tot 10% kan worden teruggebracht.

Om het gebruik op bestaande luchthavens te vergemakkelijken zonder dat er speciale infrastructuur nodig is, zouden deze vleugels opvouwbaar moeten zijn.



Lees het artikel :

Zonder pietluttig te willen zijn, zal de 55e Paris Air Show niet de geschiedenis ingaan als een topjaar voor commerciële vliegtuigorders. Boeing's beslissing om geen aankondigingen te doen tijdens de show na de crash van Air India ontnam de Paris Air Show de traditionele ordermatch met Airbus.

Maar met de oorlog en de wapenwedloop die het nieuws domineerden, gaf deze context het evenement een meer kaki tintje dan normaal, met een vertienvoudiging van drone- en raketprojecten in vergelijking met de show van vorig jaar.

Airbus speelde niettemin zijn rol en deed een gestage stroom van aankondigingen tijdens de vier dagen van de show, **eindigend met 143 vaste orders en 102 aankoopverbintenissen**, met een totale waarde van ongeveer 20 miljard dollar, volgens onze schatting. Maar dit is nog steeds **ver verwijderd van de**

ongeveer 800 orders die tijdens de vorige editie in 2023 werden verzameld op , en ongeveer evenveel als de 139 orders tijdens de Farnborough Air Show in 2024.

Dankzij de Paris Air Show kon Airbus het aantal bestellingen voor zijn langeafstandsjumbojet, de A350, verdubbelen, met 53 bijkomende bestellingen en aankoopverbintenissen, tegenover 47 sinds het begin van het jaar. Ook het aantal orders voor de A220, het kleinste model, steeg van nul eind mei naar 40. Als bonus hebben de Poolse luchtvaartmaatschappij LOT, die tot nu toe nog nooit een Airbus had besteld, en twee nieuwe klanten, de Saoedische leasemaatschappij AviLease en de Turkse luchtvaartmaatschappij MNG, ingetekend voor de A350.

(...)

De enorme omvang van het orderboek van Airbus, dat zelf toegeeft dat het voor het begin van het volgende decennium geen leveringsslots meer beschikbaar zal hebben voor zijn A320's en A350's, kan deze relatieve vertraging verklaren. Airbus moet tegen 2027 het aantal A320's opvoeren van 60 naar 75 per maand om aan de vraag te kunnen voldoen.

(...)

In de militaire luchtvaart lijken de grote winnaars Embraer te zijn met zijn KC-390 militaire transportvliegtuig **en Saab** met zijn GlobalEye vliegtuigproject.

Op Le Bourget haalde de Braziliaanse vliegtuigbouwer nieuwe orders binnen van Portugal en Litouwen voor de KC-390, die het populairste transportvliegtuig van Europa gaat worden, met zeven klanten: Hongarije, Nederland, Oostenrijk, Tsjechië en Zweden, nu aangevuld met Portugal en Litouwen.

Minder krachtig en minder gemilitariseerd dan de A400M van Airbus Defense and Space, met de helft van de transportcapaciteit, lijkt de KC-390 beter geschikt voor de logistieke zorgen van de middelgrote legers van Europa. Voorlopig wacht de A400M, het vliegtuig dat door de grote Europese landen (Duitsland, Spanje, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk) is ontwikkeld, nog steeds op grote exportcontracten.

De Zweedse groep Saab nadert ondertussen een belangrijke Franse bestelling voor zijn GlobalEye radarvliegtuig, dat concurreert met de Boeing E-7A Wedgetail, de nieuwe generatie bewakings- en verkeersleidingsvliegtuigen die de oude Awacs moet vervangen. Tijdens de show ondertekende de Franse minister van Defensie Sébastien Lecornu een intentieverklaring met zijn Zweedse collega voor de aankoop van deze radarvliegtuigen. Op een bepaald moment pleitte Dassault ervoor om de Saab-oplossing aan te passen aan zijn Falcon 10X-vliegtuigen, maar het lijkt erop dat het Directoraat-Generaal Bewapening deze oplossing uit naam van de Europese samenwerking heeft uitgesloten.

Parijs en Stockholm hebben wederzijds toegezegd dat ze van elkaar zullen

kopen wat ze het beste kunnen. De routekaart die door de twee ministers is ondertekend, opent de deur voor Zweden om Aster luchtdoelraketten te kopen en om het nieuwe defensie- en interventiefregat (FDI) van Naval Group te onderzoeken.

Het valt niet te ontkennen dat de editie 2025 ook veel te zeggen had over aanvalsdrones en bewapening.

(...)

De lijst van dronefabrikanten blijft groeien.

(...)

Bij eerdere edities werden raketten en bommen zorgvuldig verborgen gehouden, maar **deze keer op Le Bourget was het hele wapenarsenaal te zien.** Bij Dassault was er geen sprake van valse bescheidenheid. Dit jaar was het hele wapenarsenaal te zien onder het Rafale gevechtsvliegtuig, dat door een recordaantal ministers en politici werd beklommen. Ook de stand van MBDA was afgeladen vol. Dit alles voedde de beschuldigingen van Israëlische bedrijven die op het laatste moment werden uitgesloten van het tentoonstellen van hun raketafweersystemen.

Wat de motorfabrikanten betreft, **maakte Safran van de gelegenheid gebruik om de lancering van de M88 T-REX motor aan te kondigen, de nieuwe versie van de M88 motor die momenteel de Rafale aandrijft.** Deze nieuwe motor moet 9 ton stuwkracht leveren, 20% meer dan zijn huidige prestaties, om de Rafale Standard 5 aan te drijven, die zal vliegen in combinatie met een gevechtsdrone.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 20 juni op **8,920 euro**. Over de hele week is het **gedaald (-3,88%)**. De aandelenkoers was 13,60 euro op 1 januari 2024, 8,23 euro op 1 juli 2024 en 7,604 euro op 1 januari 2025.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 8,88 euro (deze was 17,50 euro begin januari 2024). Het hoogste koersdoel is €12,50, het laagste €7,00.

Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na 1 juli 2023.

Je [kunt details over de analistenconsensus](#) vinden op mijn blog.

Hieronder zie je de prestaties van de aandelenkoers over de afgelopen 5 jaar.



Mijn commentaar: Na de Israëlische aanvallen op Iran heeft het aandeel Air France-KLM in twee weken tijd 15% verloren.

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is gestegen (+ \$7) naar \$101. Eind juni 2023 was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt (+\$3) tot \$77 per vat.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 jojoën de prijzen tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

Mijn commentaar: In tegenstelling tot de luchtvaartmaatschappijen is de olieprijs in twee weken tijd met 15% gestegen.

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. Je houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Partners for the Future, Aeroactions, Majoractions en Concorde houden alleen aandelen Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

Mijn commentaar: Als u meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipatie van Air France worden beheerd, [bezoek dan mijn website navigaction, onder het kopje werknemersparticipatie Air France-KLM](#).

Details

Deze informatie vormt geen uitnodiging tot het kopen of verkopen van aandelen Air France-KLM.

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersaandelenbezit.

Tot snel.

Je kunt mijn laatste brieven [hier](#) vinden

Als deze brief je bevalt, geef hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [me een](#) e-mailadres naar keuze te sturen.

| François Robardet

In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om de wereld van morgen te bouwen.

(De bestaansreden van Air France-KLM)

Ik vertegenwoordigde huidige en voormalige werknemers van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze nieuwsbrief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en over onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u deze brief ontvangt wilt wijzigen, [laat uw nieuwe e-mailadres weten](#).mij dan
Om contact met mij op te nemen: [Bericht voor François Robardet](#).

11.686 mensen ontvangen dit persoverzicht live