



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 703, 13 mei 2019.

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

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

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 gisteren.](#) 

> Algemene Vergadering van 28 mei 2019 van Air France-KLM

De algemene aandeelhoudersvergadering van Air France-KLM wordt gehouden op dinsdag 28 mei om 14.30 uur in de Espace Grande Arche de la Défense.

Als u aandeelhouder of participatiehouder bent (Majoractions, Aéro pélican en/of Concorde FCPE bij Natixis), en u wilt mij als volmachtdrager aanstellen en mij uw bevoegdheden toevertrouwen, dan is het niet te laat. Ga naar de stemsite **airfranceklm.voteassemblee** en vermeld vervolgens mijn naam, voornaam en adres **François Robardet, 6 Résidence de l'Enclos, 31320, PECHBUSQUE.**

Voor meer details, vind mijn [Flash80](#).

De pers recensie van maandag....

> **Lucht Frankrijk-KLM: Aantal passagiers stijgt in april met 9,2%.**

(bron Reuters) 10 mei - **Air France-KLM kondigde vrijdag aan dat het aantal passagiers dat in april op groepsbasis werd vervoerd met 9,2% is toegenomen tot negen miljoen personen.**

De luchtvaartmaatschappij zei dat de capaciteit vorige maand met 1,2% is toegenomen, waardoor het effect van de acht dagen sociale bewegingen die zij een jaar eerder, in april 2018, had moeten doorstaan, is verdwenen.

In het passagiersvervoer steeg de bezettingsgraad met 0,6 procentpunt tot 88,7%, terwijl in het vrachtvervoer het verkeer met 3,3% toenam en de bezettingsgraad met 1,8 procentpunt daalde tot 59,3%. (...)

> Voor meer passagiersschepen Air France-KLM (Meer passagiers voor Air France-KLM)

(bron AFN/IEX) 10 mei - Air France-KLM vervoerde in april aanzienlijk meer passagiers dan het jaar ervoor. (...) Dit betekent een stijging (...) van bijna 9%. (...) **Air France zag haar passagiersstromen met meer dan 14% toenemen, terwijl KLM een groei van 1,8% liet zien. Transavia groeide met bijna 11%.**

(...) De capaciteitstoename is vrijwel volledig toe te schrijven aan Air France, voornamelijk als gevolg van de maatregelen die een jaar eerder zijn genomen (...). Exclusief het effect van de stakingen bedroeg de capaciteitsgroei 1,2%, exclusief Transavia.

Bij KLM zijn ze vooral blij dat na de krimp in het eerste kwartaal de groei weer is aangetrokken. Pieter Elbers, de baas van de KLM, verwachtte meer. Bij KLM was de groei van het aantal passagiers vooral geconcentreerd in Azië.

Mijn opmerking: de groei van Air France was in april relatief laag (1,2% exclusief het stakingseffect van 2018).

Om de stiptheid en regelmaat te verbeteren, heeft Air France besloten om 2 tot 3 extra vliegtuigen per dag toe te voegen aan het langeafstandsnetwerk. Hierdoor is het aantal in gebruik zijnde vliegtuigen verminderd, waardoor de groei van het aanbod beperkt is gebleven.

> Air France snijdt opnieuw in zijn binnenlandse netwerk in.

(bron Les Échos) 13 mei - Voor de vijfde keer in tien jaar **heeft Air France** maandagmorgen voor de vijfde keer aan de werknemersvertegenwoordigers **officieel een ontwerp van een vrijwillig ontslagplan gepresenteerd, "dat betrekking kan hebben**

op maximaal 465 functies". Dit plan, dat werd ontworpen om de verdere inkrimping van het kortereafstandsnetwerk van Air France en haar sterk verlieslatende dochteronderneming Hop! te begeleiden, **heeft uitsluitend betrekking op het ongeveer 3.400 grondpersoneel dat belast is met de verwerking van passagiers op de 13 provinciale luchthavens en op Paris-Orly**, dat al een hoge prijs had betaald voor de inkrimping van het personeelsbestand in de vorige plannen.

Vluchtpersoneel, piloten en cabinepersoneel, voor wie Air France nog steeds personeel aanwerft, maken zich geen zorgen.

De door het management voorgestelde voorwaarden zijn in dit stadium nog niet bekendgemaakt. (....) Het

management van de onderneming rechtvaardigt deze nieuwe uitputting door de noodzaak om **de verliezen op de kortereafstandslijnen, die in 2018 van 96 naar 189 miljoen euro zijn gestegen, te beperken**. Maar ook door de noodzaak om het netwerk aan te passen aan de **steeds toenemende concurrentie van de TGV**, die Air France sinds 2017 nog steeds "meer dan 40% van haar verkeer op Parijs-Bordeaux" heeft gekost en die in heel West-Frankrijk marktaandeel blijft winnen. In totaal is Air France van plan om volgend jaar ongeveer "vijftien routes" af te sluiten, op een totaal van 172 kortereafstandsroutes vanuit Orly, alsmede de interregionale route. (....)

Naast deze lijnsluitingen zullen op bepaalde tijden en op bepaalde lijnen ook kleinere apparaten worden gebruikt. In totaal is **Air France van plan haar kortereafstands aanbod tegen 2021 met 15% te verminderen, met als doel dit netwerk "op lange termijn" weer in evenwicht te brengen**. De vrijgekomen slots in Orly zullen worden overgenomen door Transavia, de goedkope dochteronderneming van de groep, waarvoor Air France-KLM CEO Benjamin Smith hoge ambities lijkt te hebben.

Maar ondanks de opeenvolgende uitputtingsplannen **beweert Air France een sterke regionale positie te willen behouden, in tegenstelling tot British Airways**, die in de jaren negentig bijna van haar regionale routes was afgestapt, **en Lufthansa**, die de meeste van deze routes aan haar dochteronderneming Eurowings heeft toevertrouwd. Ondanks de TGV en de lagekostenpoordiensten behoudt Air France dus een marktaandeel van 65% op binnenlandse routes, tegenover 45% voor Lufthansa in Duitsland en 20% voor British Airways in het Verenigd Koninkrijk. "Het **binnenlandse netwerk** vertegenwoordigt slechts 6% van het aanbod van Air France in termen van zitplaatskilometers, maar 12% van de totale inkomsten en 20% van de inkomsten van zakelijke klanten", wordt intern verklaard. Het is een **belangrijke markt, die ons ook in staat stelt om de band met zakelijke klanten te behouden, wat ook geldt voor**

langeafstandsvluchten.

Mijn opmerking: Air France heeft op haar binnenlandse netwerk te maken met twee soorten concurrentie:

- . de TGV, nu aanwezig in West-Frankrijk,
- . de lowcostmaatschappijen easyJet, Volotea en Ryanair, die in 2019 40 vliegtuigen in Frankrijk zullen hebben, zoals Transavia.

De ambitie van Air France voor haar binnenlandse netwerk is om tegen 2021 een evenwichtige onderneming te zijn. De inkrimping van het aanbod met 15% in drie jaar tijd en dus de inkrimping van het personeel in de aanloophavens is slechts een deel van het antwoord.

Waarschijnlijk zal het nodig zijn om te wachten tot de presentatie van de strategische oriëntaties van de groep in november 2019 om meer te weten te komen.

> SNPL heft zijn bericht van nationale staking op

(bron: La Tribune) 9 mei - (...) Volgens onze informatie heeft de National Airline Pilots Union (SNPL) haar stakingsoproep voor de periode van 14 tot 19 mei opgeheven om de specifieke representativiteit van de piloten binnen een tak van de luchtvaartsector in stand te houden, wat de pilotenbond vreesde in de wet op de mobiliteitssturing (LOM).

(....) **Het dossier wordt uitgesteld. De regering handhaaft haar wens om een collectieve arbeidsovereenkomst in het luchtvervoer op te zetten** die, zo wordt uitgelegd aan het ministerie van Vervoer, het mogelijk maakt "zowel sociale dumping te bestrijden als onderwerpen te behandelen die betrekking hebben op alle werknemers, zoals werkgelegenheid of beroepsopleiding". "(....) Het werk gaat door. **Wij hopen dat de besprekingen tussen de sociale partners en de werkgevers zullen worden voortgezet om de tenuitvoerlegging van deze toekomstige collectieve overeenkomst te bereiken**", wordt eraan toegevoegd.

De SNPL was ook bezorgd over het risico voor de duurzaamheid van het pensioenfonds voor vliegtuigbemanningen (CRPN) als onderdeel van de komende pensioenhervorming. Maar met het uitstellen van het tijdschema **wordt ook deze strijd uitgesteld.**

Mijn commentaar: *De tweede reden voor de staking was niet alleen voor piloten. Alle piloten en cabinepersoneel in Frankrijk, piloten en cabinepersoneel (cabinepersoneel), zijn lid van het pensioenfonds voor*

vliegtuigbemanningen (CRPN).

Ook de vakbonden van het cabinepersoneel van Air France hebben zich gemobiliseerd om hun mening te laten horen. Als het pensioenhervormingsproject succesvol is, kan van het cabinepersoneel worden verlangd dat het drie jaar langer blijft werken om in aanmerking te komen voor een volledig aanvullend pensioen.

> IAG blijft winstgevend in een moeilijke omgeving

(bron Reuters) 10 mei - **International Airlines Group (IAG)**, de moedermaatschappij van onder meer British Airways en Iberia, heeft de **investeerdere gerustgesteld door op vrijdag een kwartaalwinst te publiceren die in overeenstemming is met hun verwachtingen, ondanks een moeilijke marktomgeving die sommige van haar concurrenten niet konden weerstaan** (...) met een beroep op de stijgende brandstofkosten en overcapaciteit in de Europese luchtvaartsector. (...)

"Voor veel luchtvaartmaatschappijen was het eerste kwartaal erg moeilijk. De meeste Europese bedrijven rapporteerden verliezen in het kwartaal. Naar **mijn mening onderscheidt dit ons van onze concurrenten**", vertelt **Willie Walsh, CEO van IAG, aan verslaggevers**. (...)

RBC-analisten benadrukten de kwaliteit van de resultaten van IAG's en merkten op dat deze werden bereikt ondanks de onzekerheid over het tijdstip waarop het Verenigd Koninkrijk de Europese Unie zou verlaten. (...)

Het bedrijfsresultaat over de eerste drie maanden van het jaar bedroeg 135 miljoen, tegen een gemiddelde van 136 miljoen waarop financiële analisten hadden gerekend. De **belastbare winst voor uitzonderlijke elementen daalde** over de periode met 62,6% **tot 70 miljoen**. (...)

Mijn opmerking: *het nettoresultaat van IAG over het eerste kwartaal van 2019 (+ 70 miljoen euro) is beter dan dat van de Lufthansa-groep (- 342 miljoen euro) en Air France-KLM (- 320 miljoen euro).*

Desondanks voorspelt de IAG-groep, net als zijn twee Europese concurrenten, een resultaat voor 2019 dat op zijn best identiek is aan dat van 2018.

> Lufthansa wil Condor terug - en meer?

(bron: Air Journal) 8 mei - **De Lufthansa-groep heeft een niet-bindend bod uitgebracht om de Duitse dochteronderneming Condor van**

Thomas Cook over te nemen, met een optie op de andere luchtvaartmaatschappijen van de Britse touroperator. Het investeringsfonds Indigo Partners (Wizz Air, Volaris, Frontier Airlines, JetSmart) zou ook aan boord zijn. Condor was , net als de Duitse nationale luchtvaartmaatschappij op de luchthaven van Frankfurt, tot de jaren 2000 in handen van Lufthansa, toen de Thomas Cook-groep geleidelijk de controle over het bedrijf overnam. CEO Carsten Spohr (...) is van mening dat Lufthansa "het best geplaatst" is om Condor te redden, maar de manager heeft erkend dat hij niet alle dochterondernemingen van de Britse touroperator zal krijgen vanwege het waarschijnlijke verzet van de mededingingsautoriteiten. De groep Thomas Cook, die bijna 200 jaar geleden werd geboren, maakte in februari bekend dat zij de gehele of gedeeltelijke verkoop van haar luchtvaartactiviteiten overwoog (...). **Deze luchtvaartactiviteit is echter winstgevend, met een vloot van 103 vliegtuigen en 20 miljoen passagiers in 2018 (bedrijfswinst van 129 miljoen pond, +37% ten opzichte van 2017).** (...)

***Mijn opmerking:** De verkoop van de luchtvaartmaatschappijen van de Thomas Cook Group is een belangrijke stap in het proces van consolidatie van het luchtvervoer in Europa.*

De vier luchtvaartmaatschappijen van de groep (Thomas Cook Airlines, Condor, Thomas Cook Airlines Belgium en Thomas Cook Airlines Scandinavië) zijn winstgevend en hebben een vloot van ongeveer 100 vliegtuigen, bijna evenveel als Alitalia.

Zal de financiële gezondheid van deze bedrijven Thomas Cook in staat stellen deze bedrijven tegen een hoge prijs te verkopen?

> De winst van de emiraten zakt naar beneden

(bron Les Échos) 9 mei - Luchtgat voor **Emiraten**, het bedrijf uit Dubai. Ondanks verslagverkoop van \$29.8 miljard, **postte** de Emiratendrager **netto inkomen van \$237 miljoen aan het eind van zijn fiscaal jaar dat Maart, onderaan 69% van \$765 miljoen in het vorige jaar wordt gebeïnvloed**. (...)

Ondanks een capaciteitstoename van 4% noteerde het bedrijf de laagste groei in minstens 15 jaar, met 58,6 miljoen passagiers (+0,2%). De **bezettingsgraad van de zetels daalde van 77,5% naar 76,8%**, als gevolg van een vertraging van de vraag. Hetzelfde geldt voor het vrachtvervoer, dat slechts met 1,4% is toegenomen tot 2,7 miljoen ton. **De eerste oorzaak van** deze achterblijvende prestatie is de **schommelingen van het zwarte goud** (...). De brandstofrekening

steeg met 25% tot 8,4 miljard dollar. Kerosine was vorig jaar goed voor 32% van de bedrijfskosten, tegenover 28% in 2017-2018. "Dit is de grootste factuur ooit geregistreerd", zegt Emiraten.

Tweede oorzaak: een ongunstig wisselkoerseffect als gevolg van de stijging van de dollar ten opzichte van de valuta's van veel van de belangrijkste markten van de emiraten. Het bedrijf had een negatief effect van 156 miljoen dollar op het netto-inkomen, vergeleken met een positieve bijdrage van 180 miljoen dollar in het voorgaande jaar.

In deze moeilijke context heeft de Perzische Golfreus niettemin zijn investeringen voortgezet. Het heeft 3,9 miljard dollar toegezegd (vergeleken met 2,5 miljard dollar een jaar eerder) om zijn faciliteiten, externe groei, personeelskosten en vlootuitbreiding te moderniseren. (...)

Mijn opmerking: de resultaten van de emiraten in 2018 zijn gedaald, evenals die van de buurlanden Qatar Airways en Etihad Airways.

In tegenstelling tot Europese bedrijven hebben Emiraten geen olieafdekkingen om prijsschommelingen te beperken. Dit verklaart de stijging van de brandstofrekening met 25% in 2018.

De emiraten blijven echter winstgevend, ondanks een veel lagere bezettingsgraad (76,8%) dan Air France-KLM (87,4% in 2018).

> Kenya Airways: delen met Delta en verminderde verliezen

(bron: Air Journal) 9 mei - **Kenya Airways heeft zijn code-sharing-overeenkomst met Delta Airlines uitgebreid**, waardoor het elf steden in de Verenigde Staten en vier in Canada aan zijn netwerk kan toevoegen. De stijging van de inkomsten en het passagiersverkeer heeft het mogelijk gemaakt om zijn schuld vóór belastingen te verminderen, ook al blijft hij in het rood staan.

(....) **De onderneming waarin Air France-KLM een belang van 7,8% heeft**, rapporteerde ook betere financiële resultaten voor 2018: zij boekte een omzet van USD 1,13 miljard, vergeleken met USD 1,05 miljard in 2017, en **verminderde haar verlies voor belastingen van USD 93 tot USD 75 miljoen**. Ook het gemiddeld aantal dagelijkse passagiers steeg van 12.484 in 2017 tot 13.258 vorig jaar, met een bezettingsgraad die over de periode steeg van 74% tot 76%. Sebastian Mikosz benadrukte tijdens de presentatie van de resultaten ook dat "Afrika het hoogste groeipercentage ter wereld heeft, wat belangrijk is

voor onze markt en onze activiteiten". (...)

Mijn opmerking: Het lichte herstel van Kenya Airways is goed nieuws voor Air France-KLM. Kenya Airways is de voorkeurspartner van de Frans-Nederlandse groep in Oost-Afrika, net als Air Ivoorkust in West-Afrika.

> **Icelandair is van plan om Airbus A321neo over te nemen**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 7 mei - **Icelandair denkt aan een radicale verandering in zijn vlootbeleid.** Bij de presentatie van de kwartaalresultaten heeft de groep aangegeven dat zij een discussie over dit onderwerp op gang heeft gebracht. (...) **Tot nu toe was Icelandair van plan om tegen 2025 26 Boeing 737 MAX 8 en 9 op de markt te brengen,** parallel met de terugtrekking van vier 757-200's. De Commissie is van mening dat het niet mogelijk is om de markt te betreden. De 737's moeten dus zowel de capaciteit verhogen (de vloot van 36 naar 50 vliegtuigen) als de 757-200's geleidelijk vervangen. Een van de mogelijkheden die **de groep** nu overweegt, is de integratie van deze 737 MAX en de A321neo om de terugtrekking van de 757-200 te versnellen. Hij **gaat** nog verder, tot hij **zich verbeeldt met een volledig luchtbusvloot.**

Deze verklaringen komen op een moment dat de wereldvloot van 737 MAX aan de grond blijft (sinds 12 maart) en Icelandair het slachtoffer is van deze immobilisatie omdat het al zes exemplaren van het vliegtuig had ontvangen (vijf MAX 8 en één MAX 9). (...)

Mijn opmerking: Weer een ander slecht nieuws voor Boeing. Hoewel het einde van de immobilisatie van de B737 Max nog onbekend is, heeft Icelandair officieel aangekondigd dat het van plan is de B737 Max te verkopen en te vervangen door Airbus vliegtuigen.

Deze aankondiging komt op een moment dat de analisten van Barclays opmerken dat 44% van de 1.756 ondervraagde mensen minstens een jaar wil wachten om aan boord te gaan van een MAX. Meer dan de helft van de respondenten gaf aan dat ze bij overigens gelijkblijvende omstandigheden voor een andere vlucht zouden kiezen.

> **Luchthavens: geaarde privatiseringen**

(bron: Le Journal du Dimanche) 12 mei - Niets is eenvoudig bij privatiseringen van luchthavens. **Vijf jaar na [de privatisering van de luchthaven] in Toulouse werd de procedure die een Chinese aandeelhouder in staat stelde om in Blagnac van boord te gaan,**

door de rechtbanken geannuleerd en het blijft regenen. De vakbonden en lokale verenigingen waren aanvankelijk bezorgd over onregelmatigheden in het verkoopproces van de staat om zijn belang in het platform van Toulouse te verkopen. Casil of China had een bod uitgebracht samen met een Canadese partner met erkende luchthavenexpertise. Maar de Chinezen wonnen de zaak alleen. Deze "verdwijning" van de Canadees, en dus het niet naleven van de verkoopprocedure, werd bevestigd door de administratieve rechtbank en vervolgens door het Hof van Beroep van Parijs, dat zich uitsprak voor een annulering. Deze week heeft het Staatsparticipatiebureau, dat verantwoordelijk is voor privatiseringen, beroep aangetekend bij de Raad van State.

De annulering van de procedure houdt geen annulering van de verkoop in. Maar het is precies het onderwerp van een tweede procedure die binnenkort van start gaat. Een **groep vakbonden en lokale verenigingen zal naar verwachting begin juni bij de Rechtbank van Koophandel van Parijs een procedure starten om de verkoop te annuleren.** (...) Deze nieuwe procedure zal de zaken van Casil, die de luchthaven van Toulouse nu al weer te koop wil aanbieden, niet ten goede komen.

In Nice hebben de nieuwe particuliere aandeelhouders ook te maken met de rechtbanken. De **Conseil d'État heeft zojuist bevestigd dat de luchthaven de geplande tariefverhogingen voor de luchtvaartmaatschappijen niet zal kunnen toepassen.**

Ten slotte **loopt het privatiseringsproject voor ADP** deze week **nog steeds achter op schema (sommigen zeggen een jaar).** Op 9 mei heeft de Constitutionele Raad het groene licht gegeven voor het voorstel voor een referendum op basis van een gezamenlijk initiatief (RIP) van 248 parlementsleden die tegen de privatisering van ADP zijn. De openbare raadpleging zal naar verwachting 4,7 miljoen handtekeningen opleveren.

Beurspersoverzicht

> Tiende opeenvolgende daling van de koers van het Air France-KLM-aandeel op rij

(bron Les Échos) 13 mei - Is de staat van genade voorbij voor Benjamin Smith? **Sinds de piek van 12,73 euro op 26 februari**, na zes opeenvolgende stijgingen en een positieve aanbeveling van Kepler Cheuvreux, **is de koers van het aandeel Air France-KLM met een**

derde gedaald en wordt nu slechts 8,33 euro verhandeld op maandag 13 mei, de tiende opeenvolgende daling. Op de volgorde, de actie losgeschroefd met 20%!

De neerwaartse reeksen begonnen kort voor de publicatie van het eerste kwartaal van 2019. Deze laatste, die een ijskoude beursontvangst had gekregen (de koers van het aandeel daalde die dag met 5,47%), vertoonde eind maart een nettoverlies van 320 miljoen euro, een stijging van 19% ten opzichte van het eerste kwartaal van 2018, dat niettemin werd getroffen door een staking bij Air France. **De vervoerder is, net als veel van zijn tegenhangers, getroffen door de stijging van de brandstofrekening, maar ook door een stijging van de loonkosten.** Dit zijn de twee factoren die Bernstein's analist er nu toe aanzetten om zijn aanbeveling over het aandeel te verminderen: hij gaat van "online performance" naar "underperformance" en verlaagt zijn richtprijs van 10 naar 7 euro, wat een potentiële keerzijde van 16% ten opzichte van de huidige prijs betekent. De tussenpersoon heeft zijn winstvooruitzichten voor 2019 en 2020 herzien, met het argument dat **"de investeerders langer zullen moeten wachten op de langverwachte actualisering van de strategie en we zien nog steeds een aantal structurele problemen op lange termijn die de groep moet oplossen."**

Slechts één element van de nieuwe strategie van de groep is uitgefilterd, namelijk dat er een vrijwillig vertrekplan wordt voorbereid bij Air France. (...)

***Mijn opmerking:** Toen de Air France-KLM-groep op 3 mei haar kwartaalresultaten presenteerde, gaf zij aan dat de strategische oriëntaties van de groep uiteindelijk in november 2019 zouden worden gepresenteerd. Deze aankondiging teleurgestelde voorraadanalisten, die deze zomer een presentatie verwachtten.*

Einde van het persoverzicht

> Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het Air France-KLM aandeel

De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg eind maandag 6 mei 8.228 euro. Het is sterk gedaald met 12,34%, na een daling van 7% de afgelopen week. De voorraad is de afgelopen 15 dagen 14 dagen gedaald.

Het gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,77 euro. Het daalde na de bekendmaking van de resultaten

over het eerste kwartaal en de aankondiging van een nieuw vrijwillig vertrekplan voor het aanloophavenpersoneel.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gedaald van 1 naar 71 dollar. De olieprijsen worden nog steeds gedreven door de productiedalingen en geopolitieke spanningen van Opec in Venezuela en Iran.

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een stimulans om aandelen van Air France-KLM te verkopen of aan te vragen.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij kunnen helpen mijn rol als directeur van de Air France-KLM-groep beter te beheren.

U kunt mij per omgaande vragen stellen over de Air France-KLM groep of over het aandeelhouderschap van de werknemers.....

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persberichten van maandag te vinden, [vindt u hier de laatste persberichten](#)

Als u geniet van deze persrecensie, laat het dan rondgaan.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te [geven](#).

| François Robardet...

Directeur Air France-KLM die de aandeelhouders van PS en PNCV vertegenwoordigt U kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Deze persevaluatie behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persrecensie niet langer wenst te ontvangen, [schrijf u dan uit](#) en specificeer uw verzoek.

Als u de persrecensie liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#). 10070 mensen ontvangen deze persrecensie live

