

Air France zal zes projecten steunen om de CO2-uitstoot van zijn binnenlandse vluchten te compenseren

I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°736, 30 december 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 hier](#)

Persoverzicht van maandag

> Air France zal zes projecten steunen om de CO2-uitstoot van zijn binnenlandse vluchten te compenseren

(bron Le Parisien) 25 december - Eind september (...) **kondigde Anne Rigail**, CEO van Air France, in onze columns "een investering van enkele miljoenen euro's" door de luchtvaartmaatschappij aan om "haar CO2-voetafdruk verder te verkleinen". "We hebben al veel maatregelen genomen om onze CO2-uitstoot te beperken.

Dit houdt in dat 50 procent van de vloot wordt vernieuwd met vliegtuigen van de nieuwe generatie die 20 tot 25 procent minder brandstof verbruiken. "Er is ook eco-pilot, het beheer van vliegtuigbewegingen op de grond met behulp van elektrische apparatuur. We hebben ook compensaties voor CO2-emissies op Europese vluchten in het kader van het ETS (Emissiehandelssysteem) en op internationale vluchten met het Corsia-programma (Compensatie en Koolstofvermindering voor de internationale luchtvaart)," voegde ze eraan toe.

Tussen 2011 en 2018 is de uitstoot van het bedrijf volgens het bedrijf al met 20% verminderd.

"Maar we willen verder gaan," zei ze. Het idee? Compensatie van 100% van de CO2-uitstoot van binnenlandse vluchten vanaf 1 januari 2020, d.w.z. bijna 500 vluchten en 57.000 passagiers per dag. **"We gaan projecten financieren voor het planten van bomen, bosbescherming, energietransitie of behoud van de biodiversiteit**

(...)

", waarschuwde ze.

Deze projecten, die "gecertificeerd" zijn door milieu-NGO's zoals het WWF en geselecteerd zijn door EcoAct, een bedrijf dat gespecialiseerd is in koolstofneutraliteit, **zullen worden uitgevoerd in Zuid-Amerika (Brazilië, Peru), Afrika (Kenia) en Azië (India, Cambodja)**. Twee andere projecten zullen ook in Frankrijk plaatsvinden in het kader van het nieuwe koolstofarme label. **EcoAct zal steun verlenen aan projecten in het veld" en de concrete voordelen monitoren, met name op het gebied van de strijd tegen de klimaatverandering.** "(...)

Volgens Air France maakt deze vrijwillige compensatieregeling "deel uit van de **algemene aanpak om de milieuvoetafdruk te verkleinen**.

"Tegen 2030 wil de SkyTeam-alliantiemaatschappij haar CO₂-uitstoot per passagier/km met 50% verminderen ten opzichte van 2005.

Mijn opmerking: de aanpak van Air France is voorbeeldig. Het besluit om alle CO₂-emissies van binnenlandse vluchten vanaf 1 januari 2020 te compenseren is overgenomen door British Airways.

> **Nieuwe vliegtuigen voor KLM**

(bron Air Journal) 25 december - KLM Royal Dutch Airlines heeft haar vierde Boeing 787-10 Dreamliner ontvangen (...).

De vierde van de acht 787-10 die de KLM heeft besteld, is op 21 december 2019 vanuit Charleston op de luchthaven Amsterdam-Schiphol aangekomen. Het vliegtuig, dat geregistreerd is bij de PH-BKF en de naam "Sneewklokje" (sneeuw klokje) draagt, is net als de andere toestellen geconfigureerd voor 38 passagiers in Business Class, 36 in Premium en 270 in Economy (344 zitplaatsen).

De Nederlandse nationale luchtvaartmaatschappij zal de dertien bestelde 787-9's (30+48+216) exploiteren en zal nog zes andere 787-9's ontvangen die in eerste instantie door de Frans-Nederlandse groep voor Air France zijn besteld, voor een totale vloot van 27 Dreamliner-toestellen. (...)

Mijn commentaar: de langeafstandsvloot van de KLM zal naar verwachting uitsluitend uit B787's en B777's bestaan. Het aantal is afhankelijk van de uitbreiding van de capaciteit op Schiphol. Momenteel is het administratieve plafond van 500.000 bewegingen per jaar bereikt.

De Nederlandse regering bevindt zich in een delicate situatie. Als grootaandeelhouder van de Air France-KLM groep heeft zij er alle belang bij de groei van KLM te bevorderen door het aantal

vliegtuigbewegingen op Schiphol te vergroten.

Het heeft echter te maken met een vijandige publieke opinie, zowel vanwege de geluidsoverlast als vanwege milieuoverwegingen.

> **Pensionering op 60-jarige leeftijd en op volle kracht voor zeevarend personeel**

(bron Franceinfo) 29 december - **De piloten zijn** tevreden. Ze hebben de meeste van hun claims gewonnen. Zij zullen op hun **60e nog steeds met pensioen kunnen gaan en het al dan niet invoeren van een scharnierleeftijd van 64 jaar zal niets veranderen voor het beroep.**

Bovendien blijven de piloten hun aanvullend pensioen ontvangen dat wordt betaald door een autonoom fonds, het CRPN, het Pensioenfonds voor Zeepersoneel, dat over aanzienlijke reserves beschikt die worden geschat op meer dan 5 miljard euro. De piloten wilden niet dat dit fonds, dat gedeeld werd met de gastvrouwen en stewards, dreigde te verdwijnen als onderdeel van het plan van Emmanuel Macron om de 42 bestaande regelingen samen te voegen tot een "universeel systeem" door punten.

Het onderhoud van het CRPN maakt het ook mogelijk dat personeel dat zijn vliegbrevet verliest, een vergoeding ontvangt. Aan de andere kant zal de pensioengerechtigde leeftijd van 55 jaar voor NCP's geleidelijk aan verdwijnen voor de generaties die na 1987 zijn geboren en convergeren naar 60 jaar. (...)

***Mijn commentaar:** Na de toezeggingen die de staat in het kader van de pensioenhervorming heeft gedaan, hebben de meeste pilot-, gastvrouw- en stewardsvakbondsorganisaties hun stakingsbericht van 3 januari 2020 ingetrokken.*

> **Emiraten President Tim Clark treedt af in 2020...**

(bron rts ch) 27 december - De **emblematische president van de Emiraten luchtvaartmaatschappij Tim Clark** zal in juni 2020 ontslag nemen na 16 jaar in deze positie, kondigde het bedrijf aan. Hij is degene die van deze kleine luchtvaartmaatschappij een van de grootste ter wereld heeft gemaakt.

"We kunnen bevestigen dat Sir Tim **met pensioen zal gaan (...)** in **juni 2020**," zei de woordvoerder van de Emiraten, zonder verdere details te geven.

President sinds 2003, **Tim Clark, 70, kwam in 1985 bij de Emiraten, toen de luchtvaartmaatschappij begon met slechts twee geleasde**

vliegtuigen.

Sinds ze de grootste in het Midden-Oosten zijn geworden, bezitten de Emiraten nu 271 breedrompvliegtuigen , waaronder 113 Airbus A380 superjumbo's en 158 Boeing 777's.

De luchtvaartmaatschappij, die begin november aankondigde dat ze haar halfjaarlijkse winst bijna verdrievoudigd had, heeft meer dan 150 bestemmingen.

Maar **net als zijn concurrenten heeft ook de Emiraten te maken met een trage economische groei in de Golflanden**, terwijl het toerisme in Dubai zelf stagneert. **Vorig jaar daalde het netto-inkomen met 69% tot \$237 miljoen, als gevolg van hogere oliepijzen en wisselkoersschommelingen.**

> Ethiopian Airlines wordt de 5e grootste luchtvaartmaatschappij ter wereld wat betreft de landen die worden bediend

(bron algérie-eco) 28 december - **Ethiopian Airlines (...)** heeft op zondag 15 december 2019 twee nieuwe internationale routes ingehuldigd. Een op weg naar Houston in de Verenigde Staten, en de andere op weg naar Athene in Griekenland. Dankzij deze laatste route is Ethiopian Airlines de 5e grootste luchtvaartmaatschappij ter wereld geworden wat betreft de landen die worden bediend. (...)

Met een jonge vloot van bijna 120 vliegtuigen bedient het momenteel 127 bestemmingen in 81 landen over de hele wereld (Afrika, Europa, Amerika, het Midden-Oosten en Azië). Deze prestatie loopt ver vooruit op de strategische routekaart "Visie 2025", die zich richtte op 90 internationale bestemmingen en 120 vliegtuigen tegen deze deadline.

Volgens de gegevens van OAG Schedules Analyser, die met elkaar in verband worden gebracht, **sluit Ethiopian Airlines zich aan bij de top 5 van de wereld, na Turkish Airlines (121 landen), Air France (91), Qatar Airways (87) en British Airways (82). Zij heeft een voorsprong op grote ondernemingen zoals de Emiraten (78), Lufthansa (76) en KLM (67).**

(...) In het boekjaar 2018/2019, eindigend op 30 juni, genereerde Ethiopian Airlines een nettowinst van USD 180 miljoen op een omzet van USD 4 miljard, ondanks de crash van haar Boeing 737 MAX 8 op 10 maart 2019.

(...) Deze prestatie werd bereikt in een zeer moeilijke bedrijfsomgeving

in Afrika, waar de prijs van de brandstof, de belangrijkste kostenfactor van het bedrijf, gemiddeld 35% duurder is. En ook in een context die wordt gekenmerkt door de agressieve penetratie van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen op de Afrikaanse markt. Om de groei van haar netwerk te ondersteunen, **zal de luchtvaartmaatschappij haar vloot blijven versterken. Zij is van plan een twintigtal Airbus A220-vliegtuigen aan te schaffen en de onderhandelingen zijn in een vergevorderd stadium. Zij wacht ook op de levering van de resterende tien vliegtuigen van haar oorspronkelijke order van vierentwintig A350 XWBs. (...)**

***Mijn opmerking:** Afrikaanse bedrijven vinden het erg moeilijk om te concurreren met bedrijven uit de Golfstaten en Europa. Ethiopian Airlines, dat de onvoorwaardelijke steun van de Ethiopische staat geniet, is een van de weinige die zich op eigen kracht heeft ontwikkeld, rond de hub in Addis Abeba.*

> 737 Max: Boeing levert nieuwe "verstoring" documenten aan het Amerikaanse Congres.

(bron: euronews) 25 december - Zal **Boeing's** 737 Max de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij nog verder op weg helpen? De luchtvaartgigant **stuurde maandag nieuwe documenten naar de commissie voor vervoer van het Amerikaanse Congres die als "verontrustend" werden beschreven.** Deze lijken de reactie van de Amerikaanse groep na de twee dodelijke ongelukken waarbij 346 mensen omkwamen, in twijfel te trekken.

Volgens de commissie verwijzen de nieuwe documenten zowel naar de bezorgdheid van de werknemers van Boeing "over de inzet van het bedrijf voor de veiligheid" als naar "de inspanningen van sommige werknemers om ervoor te zorgen dat de productieprojecten (...) niet worden gedwarsboomd door de regelgevers of anderen".

De vele onderzoeken die sindsdien zijn uitgevoerd, zowel door de luchtvaartautoriteiten in Indonesië, waar het vliegtuig van Lion Air is neergestort, als door Ethiopische onderzoekers na het neerstorten van een vliegtuig van Ethiopian Airlines, **hebben betrekking op de anti-stall software van het vliegtuig.**

Zij wezen ook op meerdere tekortkomingen van de fabrikant, variërend van een gebrek aan redundantie in sommige systemen tot een gebrek aan informatie en opleiding van piloten. (...)

***Mijn commentaar:** De ene openbaring volgt op de andere bij Boeing, met als gevolg het vertrek van verschillende kaderleden.*

Na het hoofd van de commerciële luchtvaart divisie (23 oktober) was het de beurt aan de CEO van Boeing (24 december) en vervolgens aan de General Counsel (29 december) om de Amerikaanse fabrikant te verlaten.

> De eerste Airbus A380 is net "ontbeend" door een Franse KMO...

(bron BFMTV) 29 december - **Wat kan de eigenaar van een vliegtuig dat zo groot en recent is als een A380 die al niet meer vliegt, bij gebrek aan een koper? Wederverkoop in delen** is de optie waarvoor in 2018 is gekozen Dr. Peters Group. Deze Duitse leasemaatschappij is eigenaar van verschillende A380's (waarvan Airbus het programma heeft stopgezet) die zij aan luchtvaartmaatschappijen verhuurt.

Maar Singapore Airlines

stuurde hem twee exemplaren terug, die het vervolgens besloot te "ontmantelen" omdat het geen nieuwe klanten voor hen had gevonden. Dit is een eerste a priori voor een vliegtuig van de recente generatie waarvan de eerste commerciële ingebruikname plaatsvond in 2007. Hoewel **de Rolls Royce-motoren van de luchtbus**, die door de eigenaar waren gesloopt, **snel werden gedemonteerd en teruggestuurd naar de Britse motorenfabrikant**, moest een bedrijf met de juiste knowhow worden gevonden om de rest van dit vliegtuig met zijn enorme spanwijdte (80 m) te "deconstrueren".

Zo werd een eerste A380 toevertrouwd aan het Franse bedrijf **Tarmac Aerospace**, dat de "boning" uitvoerde. **Om dit te bereiken beschikt deze in 2007 opgerichte dochteronderneming van Airbus (33,6%), Safran (32,8%) en Suez (33,6%) over uitgebreide faciliteiten (parkeerplaats, hangars) op de luchthaven van Tarbes, aan de voet van de Pyreneeën. (...)**

In dit geval **duurde het een jaar om de A380 te ontdoen van de belangrijkste onderdelen (landingsgestel) die waarschijnlijk een koper op de tweedehandsmarkt zullen vinden en** vervolgens de vele andere onderdelen van het vliegtuig (cabine, elektrische kabels) te verwijderen. De verkoop van reserveonderdelen en gebruikte apparatuur is toevertrouwd aan het Amerikaanse bedrijf VAS Aero Services.

Nadat de reserveonderdelen door de eigenaar van het vliegtuig (Dr. Peters Group) waren teruggewonnen, heeft het Franse bedrijf de materialen gesorteerd en gerecycled wat gerecycled kon worden. Voor het doorslijpen van de romp gebruikt ze een diamantdraadzaag, een soort "botersnijdersdraad" die zeer effectief is voor het doorslijpen van metaal.

In totaal kon 90% van de massa van de A380 worden verwerkt. (...)

Mijn commentaar: Singapore Airlines was de eerste luchtvaartmaatschappij die een A380 aan de eigenaar terugbracht.

De overige A380's zullen naar verwachting geleidelijk worden teruggegeven aan vliegtuigverhuurders. Als deze vliegtuigen niet worden afgeschreven, kunnen de verhuurders in financiële moeilijkheden komen.

Er zij op gewezen dat de twee belangrijkste vliegtuigverhuurbedrijven, Aercap en GECAS, niet worden getroffen. Ze hebben elk een vloot van ongeveer 1200 vliegtuigen, maar geen enkele A380.

> de luchthaven van Istanbul: een dochteronderneming van ADP die 389 miljoen euro van de Turkse staat zal ontvangen

(bron Les Échos) 26 december - **Op 6 april 2019 hebben de Turkse autoriteiten besloten alle commerciële vluchten over te brengen van de luchthaven van Atatürk naar de nieuwe, faraonische luchthaven van Istanbul. Een besluit dat de Turkse staat 389 miljoen euro zal kosten. Dit is het bedrag dat zij zal moeten terugbetalen aan TAV Airports, een 46,1 %-dochteronderneming van de groep Aéroport de Paris (ADP).**

Het bedrijf had het recht om Atatürk National en International Airport in Istanbul te exploiteren gedurende vijftien en een half jaar, van juli 2005 tot 2 januari 2021. Zij had echter niet de concessie voor de nieuwe Turkse hub gekregen. Het besluit van 6 april heeft geleid tot de vervroegde sluiting van de commerciële vluchten op de luchthaven van Atatürk, iets minder dan twee jaar voor het einde van de aan TAV toegekende concessieovereenkomst, aldus ADP in een persbericht. Sindsdien is de luchthaven Atatürk alleen nog maar open voor vrachtluchten. (...)

TAV Airport beheert wereldwijd 15 luchthavens, waaronder Ankara Esenboga (Turkije), Tbilisi (Georgië) en Zagreb (Kroatië), met een totaal verkeer van 152 miljoen passagiers in 2018. Aéroports de Paris had in 2012 38% van het Turkse bedrijf overgenomen, voordat het zijn aandeel in 2017 vergrootte tot 46,12%. (...)

> Luchthaven van Toulouse: het Chinese verlov, Eiffage arriveert

(bron La Tribune) 30 december - Het is klaar. **De verkoop van de**

49,99% die het Chinese bedrijf Casil in Toulouse-Blagnac in handen heeft aan Eiffage is nu gesloten. Het werd ondertekend op maandag 30 december voor een bedrag van 507 miljoen euro (na aftrek van de 8 miljoen euro aan ontvangen dividenden met betrekking tot de resultaten van 2018). De overeenkomst is gesloten voor een ondernemingswaarde van circa EUR 1,1 miljard (inclusief circa 100 miljoen aan schulden). (...)

Op advies van Lazard Bank **hebben de Chinese investeerders de 500 miljoen euro gekregen waar ze op hoopten en realiseren ze zo een mooie meerwaarde ten opzichte van hun initiële investering. 308 miljoen in 2015 om dit belang te verwerven.**

Hoewel **de som het** grootste deel van de kanshebbers heeft gekoeld, heeft het **Eiffage, dat wil uitbreiden in de luchthavensector, niet afgeschrikt.** Concessiehouder van de luchthaven van Lille-Lesquin, de groep openbare werken heeft de op twee na grootste regionale luchthaven van Frankrijk overgenomen. (...)

Het bestuur verandert niet. De aandeelhoudersovereenkomst die bestond tussen de staat (10,01% van het kapitaal) en Casil wordt overgedragen aan **Eiffage, dat de meeste zaken zal controleren.** Ter herinnering: **de regio Occitanië, het departement, Toulouse-Métropole en CCI de Toulouse** hebben 40% van de hoofdstad in handen. Deze laatste **zal het vertrek van de Chinezen niet betreuren.** De omstandigheden waaronder zij zijn aangekomen en hun dividendbeleid hebben veel kritiek gekregen van lokale investeerders. De Rekenkamer heeft zelfs gewezen op het "gebrek aan ervaring van de Chinese investeerder".

***Mijn commentaar:** De luchthaven van Toulouse-Blagnac heeft in twee jaar tijd een verkeerstoename van 18% geregistreerd, waarmee 9,6 miljoen passagiers zijn bereikt. Deze stijging is vooral te danken aan de groei van de goedkope luchtvaartmaatschappijen.*

Het is de vijfde grootste luchthaven van Frankrijk geworden, achter Charles-de-Gaulle, Orly, Nice en Lyon. Genoeg om investeerders aan te trekken.

> Loyaliteitsprogramma's, een goed plan voor luchtvaartmaatschappijen

(bron Les Échos) 30 december - Als u dacht dat loyaliteitsprogramma's van luchtvaartmaatschappijen alleen bedoeld waren om passagiers te behouden, dan heeft u een late Airbus.

(...) Als **dit** barokke **stelsel**, dat neerkomt op het aanbieden van miljoenen gratis reizen per jaar (het equivalent van drie breedrompvliegtuigen per dag voor Air France-KLM) een dergelijke aantrekkingskracht bij de luchtvaartmaatschappijen heeft behouden, dan is dat omdat het ook **een onvermoede bron van extra inkomsten is geworden, ten bedrage van** tientallen miljarden dollars... dankzij de verkoop van "mijlen" of "loyaliteitspunten" aan de maatschappijen die partners zijn in de frequent flyer-programma's.

Volgens de jaarlijkse studie van het adviesbureau IdeaWorksCompany (...), zou de verkoop van "mijlen" en loyaliteitspunten de helft van de aanvullende inkomsten van de grote luchtvaartmaatschappijen vandaag de dag, geschat op \$92,9 miljard in 2018, vertegenwoordigen. Alleen al de **vier grote Amerikaanse bedrijven** - American, United, Southwest en Delta - **hebben in 2018 meer dan 17 miljard dollar op zak gehad**, voornamelijk dankzij financiële instellingen en hun co-branded cards. Het principe is altijd hetzelfde. Om u aan te moedigen om hier te kopen in plaats van elders, **bieden winkels, hotels, autoverhuurbedrijven of andere bedrijven die niets te maken hebben met luchtvervoer u gratis "mijlen" aan** op uw "Flying blue" account of andere. "Miles" **die ze zelf hebben gekocht van de luchtvaartmaatschappijen.** (...) De "mijlen"-handel is echt van de grond gekomen met de komst van banken en betaalkaartaanbieders (American Express, Visa of Mastercard), eerst in de Verenigde Staten en daarna in Europa.

De allround kampioen op dit gebied is **American Airlines**, waarvan het AAdvantage programma het oudste van allemaal is. Het in Dallas gevestigde bedrijf **verkocht \$5,57 miljard in "mijlen" aan zijn klanten en partners in 2018**, volgens de studie van IdeaWorksCompany. **Delta**, de partner van Air France-KLM, **verkocht voor 4,1 miljard dollar, of 74% van de totale neveninkomsten.** Ook in de "Top 10" van de IdeaWorksCompany ranking staan Qantas van Australië (\$1,14 miljard), Air Canada (\$571 miljoen), Aeromexico (\$250 miljoen) en Brazilië's Azul en Gol (\$253 miljoen en \$232 miljoen).

Europese bedrijven ontbreken echter op deze ranglijst. De meeste van hen, waaronder **Air France-KLM en Lufthansa, geven in hun boekhouding geen details over hun neveninkomsten.** Ter herinnering, de legalisatie van co-branded kaarten kwam later in Europa, niet voor 2007 in Frankrijk. Bovendien **hebben de** twee grootste Europese luchtvaartmaatschappijen in termen van passagiersaantallen - **Ryanair en easyJet - (nog) geen getrouwheidsprogramma ontwikkeld dat** vergelijkbaar is met dat van de traditionele luchtvaartmaatschappijen. (...)

Mijn commentaar: Loyaliteitsprogramma's vormen de kern van de

marketingstrategie van luchtvaartmaatschappijen. Hun inwisselbare kilometersysteem is een zeer effectieve verliezer.

Het moedigt passagiers aan om zo vaak mogelijk te reizen om een maximum aantal kilometers te halen. Zij kunnen dan gratis reizen of extra diensten krijgen.

Voor de luchtvaartmaatschappij verlaagt dit de kosten: het is gemakkelijker om te verkopen aan een bekende en trouwe klant.

Toen AccorHotels in 2018 probeerde een aandeel in Air France-KLM te verwerven, wilde het bedrijf profiteren van het loyaliteitsprogramma Flying Blue van de Frans-Nederlandse groep.

Einde van het persoverzicht

> Follow-up van het referendum over de privatisering van Aéroports de Paris

De raadplegingsprocedure over de privatisering van de ADP-groep is sinds 13 juni geopend en loopt tot maart 2020. Het vereist de handtekeningen van 4,7 miljoen kiezers om te leiden tot een referendum over een gezamenlijk initiatief (RIP).

Op internet kan de raadpleging worden ondertekend op de site referendum.interieur.gouv en

Op 30 december, halverwege de ondertekeningstermijn, had de raadpleging 1.042.000 handtekeningen verzameld, oftewel 22,09% van de vereiste handtekeningen.

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

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 9.932 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 30 december. Het is gedaald -0,54%.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 11,19 euro.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$1 tot \$68 per vat. De prijzen voor ruwe olie zijn gestegen tot een niveau dat meer is waargenomen

sinds de aanvallen op twee Saoedische productielocaties medio september, met de aankondiging van een aanzienlijke daling van de Amerikaanse voorraden. Deze daling weerspiegelt de groeiende vraag naar olie wereldwijd (bron: BFM Bourse).

Deze indicatieve informatie vormt geenszins een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot aankoop van aandelen Air France-KLM.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij helpen om mijn taken als directeur van de Air France-KLM Groep beter uit te voeren.

U kunt mij, als tegenprestatie, elke vraag stellen met betrekking tot de Air France-KLM groep of het werknemersaandeelhouderschap...

Ik zie je binnenkort.

Om de laatste persrecensies van maandag te vinden, is het [hier](#).

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef het dan door.

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

| François Robardet

**Air France-KLM directeur die de werknemersaandeelhouders PS en PNC vertegenwoordigt
U kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet**

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen met betrekking tot het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persbericht niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#).

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

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10246 mensen ontvangen deze persrecensie live.