

Air France nieuwe lounge op CDG



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 822, 23 augustus 2021

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

Als u deze pagina niet correct 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](#)  [hetishier](#),  [vindtudezehier](#) 

Persoverzicht van maandag

> Air France: nieuwe lounge voor klanten op korte en middellange afstand in terminal 2F van de luchthaven van Roissy

(bron Businesstravel) 19 augustus - **De nieuwe lounge van Air France is** ontworpen door het bureau Jouin Manku, opgericht door de Canadese architect Sanjit Manku en de Franse ontwerper Patrick Jouin. De lounge **is toegankelijk via een loopbrug en strekt zich uit over 3.000 vierkante meter op twee niveaus**. "Terrazzo, lavasteen, hout, de keuze van leder en stoffen, alle gebruikte materialen zijn streng geselecteerd om lang mee te gaan. Het meubilair is solide en functioneel, met een ontwerp dat comfort biedt. **De kenmerkende kleuren van Air France** - blauwtinten, een sterke aanwezigheid van wit, vleugjes rood - **zijn aanwezig, evenals het accent, het merksymbool van Air France, en het gevleugelde zeepaardje, het historische symbool van de luchtvaartmaatschappij**, dat ons herinnert aan haar rijke geschiedenis," aldus Air France. Wat de catering betreft, **zijn er op elk niveau kiosken voor fijnproevers**. Getint met koperkleurige champagnetoetsen, brengen zij de verfijning en gezelligheid van de Franse keuken over. Het culinaire aanbod evolueert gedurende de dag. Voor een snelle hap in de geest van een bakkerij zijn er altijd minisandwiches, salades en warme quiches verkrijgbaar. Er worden ook activiteiten aangeboden rond een speciaal loket: pannenkoeken in de ochtend, dagschotels

gemaakt door een chef tijdens de lunch, aperitiefservice. Kazen en desserts completeren het menu in bistro-stijl.

De kelder, geselecteerd door Paolo Basso, 's werelds beste sommelier in 2013, biedt een rijke keuze aan wijnen en champagnes.

Tot slot is er een grote "detox"

-ruimte waar een zen-sfeer wordt gecombineerd met een theesalon met kruiden.

In de hele lounge is gratis wifi beschikbaar en er zijn tal van stopcontacten om elektrische apparaten op te laden.

Op de eerste verdieping is een speciale ruimte ingericht met grote, comfortabele sofa's en gedempte verlichting om in een gezellige sfeer te liggen.

Talrijke fauteuils bieden u de mogelijkheid om in alle rust te genieten van het unieke uitzicht op de pistes. Een Clarins-behandelingsruimte biedt gasten de mogelijkheid om het nieuwe Traveller Spa-concept te ontdekken. Ter voorbereiding op de reis worden express schoonheidsbehandelingen of stralende, op maat gemaakte gezichtsbehandelingen van 20 minuten aangeboden.

Ten slotte is er ook een wellness-ruimte met tien douches en een kleedkamer.

(...)



Mijn commentaar: Wanneer een zakenreiziger voor een reis de keuze heeft tussen Air France en SNCF, kan de kwaliteit van de ontvangst in de lounges het verschil maken.

Het cateringaanbod in de Grand Voyageur-lounges van de SNCF is bijvoorbeeld beperkt tot warme dranken en een waterfontein (bron SNCF-website).

> Corsair en Air Austral bundelen krachten op Reunion

Eiland

(bron Les Echos) 17 augustus - Dit is een nieuw effect van de Covid crisis in het luchtvervoer. **Geconfronteerd met de daling van het verkeer op de vluchten tussen Frankrijk en het eiland Réunion, hebben Corsair en Air Austral besloten een alliantie aan te gaan.** In een dinsdag gepubliceerd persbericht kondigden de twee maatschappijen aan dat zij "besprekingen waren begonnen om een commerciële samenwerkingsovereenkomst te sluiten op routes tussen het Franse vasteland en de Indische Oceaan". Voordien was het project onthuld aan de vertegenwoordigers van het personeel van elke onderneming.

Dit project, dat nog door de Franse mededingingsautoriteiten moet worden gevalideerd, zou bestaan in de gezamenlijke marketing van hun respectieve aanbiedingen op vluchten tussen Parijs en Saint-Denis, maar ook op hun andere bestemmingen: Antillen, Canada, Afrika voor Corsair, Mauritius, Madagascar Seychellen en Comoren voor Air Austral. Dit is

echter geen **zuiver fusieproject**, aangezien "de identiteit en onafhankelijkheid van de twee ondernemingen" behouden blijven, aldus het gezamenlijke persbericht. De voorwaarden van de overeenkomst zijn niet gespecificeerd, maar **het zou kunnen gaan om een joint venture, waarbij kosten en inkomsten op routes die gezamenlijk onder dubbele vluchtnummers op de markt worden gebracht, op verschillende manieren worden gedeeld.**

Dit soort commerciële allianties is niet nieuw. In 2012 had Corsair al een soortgelijke commerciële overeenkomst met Air Caraïbes, haar concurrent op de Antillen, totdat deze in 2019 uiteenviel. In het algemeen gaat het erom het hoofd te bieden aan een sterkere concurrent, door een ruimer aanbod voor te stellen zonder te hoeven investeren.

Maar **in dit geval zou het vooral een kwestie zijn van "verbetering van de rentabiliteit"**, wetende dat Corsair en Air Austral beide hebben geprofiteerd van reddingsplannen die gedeeltelijk met overheidsgeld zijn gefinancierd, en dat zij nog steeds zeer verliesgevend zijn. Terwijl Corsair een particuliere onderneming is, wordt Air Austral bovendien gecontroleerd door de regio La Réunion, die 74% van het kapitaal in handen heeft.

Voor de passagiers zou dit betekenen dat zij onder dezelfde voorwaarden gebruik kunnen maken van de vluchten van beide luchtvaartmaatschappijen en dus een ruimere keuze aan dienstregelingen krijgen. Maar alleen als deze overeenkomst niet leidt tot een vermindering van het aanbod en een prijsvereenkomst. Dit lijkt

moeilijk voor een bestemming die zo concurrerend is als Réunion, dat in totaal door vier luchtvaartmaatschappijen wordt bediend, met Air France en French Bee, de low-cost maatschappij van de Dubreuil-groep. **Wat de concurrentie betreft, deze zou eventueel baat kunnen hebben bij een hergroepering waardoor de overcapaciteit zou kunnen worden verminderd en een nieuwe prijzenoorlog zou kunnen worden vermeden, zodra het hoogseizoen voorbij is.** Nu het verkeer is gehalveerd door de pandemie en de gezondheidssituatie nog steeds onzeker is, is Réunion niet langer de "miljonairsroute" die het ooit was en die plaats bood aan vier Franse bedrijven.

Mijn commentaar: De fusie tussen Air Austral en Corsair is verrassend.

Eenzijds is Corsair een particuliere onderneming, die zichzelf tijdens de gezondheidscrisis heeft geherstructureerd. De belangrijkste aandeelhouders zijn nu West-Indisch.

Anderzijds is

de belangrijkste aandeelhouder van Air Austral een semi-overheidsbedrijf, Sematra, waarin de regionale raad van Reunion, de algemene raad van Reunion en de kamer van koophandel en industrie van Reunion zijn verenigd.

Hoewel de financiële situatie van de Réunionese onderneming reeds vóór de gezondheidscrisis precair was, heeft zij geen herstructureringsproces op gang gebracht.

De afgevaardigden van Reunion hebben reeds uiting gegeven aan hun vrees voor het verdwijnen van hun maatschappij: "Het ziet er dus naar uit dat de economische moeilijkheden waarmee Air Austral (...) te kampen heeft, worden uitgebuit om haar tot een huwelijk met Corsair te dwingen. (...) Een dergelijke aanpak is onaanvaardbaar en zou de verdwijning betekenen van Air Austral als Réunionese luchtvaartmaatschappij", verklaarde de voorzitter van de regio Réunion.

Duitse staat verkoopt 5% van Lufthansa

(bron Les Echos) 16 augustus - De Duitse staat en Lufthansa verspillen geen tijd. Terwijl de luchtvaartgroep zich net begint te herstellen, **heeft Berlijn aangekondigd dat het een deel van het kapitaal van Lufthansa**, dat vorig jaar als onderdeel van het reddingsplan werd aangekocht, wil **verkopen. Het fonds voor economische stabilisatie, dat 20% van de onderneming in handen heeft, is voornemens "in de komende weken" tot 5% van het kapitaal te verkopen.** **Dit begin van terugtrekking** kan als een verrassing komen, gezien de

broosheid van het herstel van de groep, die in het tweede kwartaal nog een operationeel verlies van 1,18 miljard euro liet optekenen. Dit strookt echter **met de verbintenissen die Berlijn en Lufthansa tegenover de Europese Commissie zijn aangegaan** om de steun terug te betalen en het aandeel van de staat binnen twee jaar tot het niveau van vóór de crisis terug te brengen. Dit betekent dat moet worden begonnen zodra de eerste tekenen van herstel zichtbaar worden en de marktomstandigheden het toelaten.

In dit geval zou de verkoop van 5% van het kapitaal moeten samenvallen met de terugkeer naar het evenwicht van de groep, aangekondigd voor het derde kwartaal. Na in het tweede kwartaal een halt te hebben toegeroepen aan de cashbloeding en de verliezen te hebben gehalveerd, rekent Lufthansa op de heropleving van de vraag tijdens de zomer om voor het eerst sinds het begin van de epidemie een evenwichtig resultaat voor deze periode te kunnen voorleggen.

(...)

Mijn commentaar: In mei 2020 heeft de Duitse staat voor 300 miljoen euro een belang van 20% in Lufthansa genomen.

Indien zij erin slaagt 5% van het kapitaal tegen de huidige prijs te verkopen, zou zij 250 miljoen euro terugkrijgen.

Hoewel dit een goede financiële deal lijkt, mag niet worden vergeten dat de Duitse staat ook 5,7 miljard euro aan niet-stemgerechtigde middelen had geïnjecteerd, waarvan één miljard in aandelen kon worden omgezet.

Het luchtvervoer herstelt zich langzaam

(bron Le Figaro) 21 augustus - De tekenen van hoop zijn er. Anderhalf jaar na het begin van de Covid-pandemie, die vliegtuigen en luchthavens in verschillende golven van hun passagiers heeft ontdaan, begint het herstel voor de luchtvaartmaatschappijen vorm aan te nemen. Medio augustus heeft Eurocontrol, de Europese organisatie die het luchtverkeer beheert, bemoedigende gegevens over de activiteit van de luchtvaartmaatschappijen gepubliceerd. Zij zijn niet teruggekeerd naar het niveau van 2019. Maar de kloof wordt kleiner.

In totaal bereikte het aantal vluchten in Europa medio augustus, het referentiejaar, 70% van het niveau van 2019. De organisatie, die voor heel 2021 drie min of meer optimistische scenario's had opgesteld, benadrukt dat deze zomer het meest ambitieuze scenario het scenario is dat ter plaatse is geverifieerd. De werkelijkheid heeft de prognoses zelfs enigszins overtroffen. In mei bijvoorbeeld hadden alle

luchtvaartmaatschappijen slechts 39% van hun vluchten voor 2019 in Europa uitgevoerd, maar dit volume is geleidelijk gestegen tot 70% in augustus. Als dit scenario zich de komende maanden doorzet, zou het ons iets dichterbij de situatie van vóór de Covid kunnen brengen, met 79% van het verkeer van 2019 tegen december. Dit is ook de prognose van de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA) wereldwijd. Achter dit enthousiaste beeld gaat echter een vrij contrastrijke werkelijkheid schuil, afhankelijk van de regio's van de wereld en de soorten ondernemingen. **In Europa blijven de "historische" luchtvaartmaatschappijen het moeilijk hebben.** Medio augustus lag hun activiteitsniveau 41% lager dan in 2019, terwijl lagekostenmaatschappijen er slechts 32% op achteruit gingen. Deze zomer heeft Air France haar capaciteit verhoogd op populaire vakantiebestemmingen: Griekenland, Spanje, Portugal en Italië. De capaciteit voor Griekenland is met 80% verhoogd.

Over het geheel genomen was Air France-KLM van plan in het derde kwartaal tussen 60 en 70% van haar stoelcapaciteit in te zetten om ten volle te profiteren van de ervaring die zich concentreert op de middellangeafstandsroutes in Europa en overzee - totdat **de gezondheidssituatie in West-Indië verslechtert.** Ben Smith, de CEO van Air France-KLM, was zelfs van plan om het aanbod volgend jaar te verbeteren, tot 79% van het aanbod voor 2019, op voorwaarde dat het trans-Atlantische verkeer aantrekt.

Dezelfde zomer ervaring voor Lufthansa. In juni heeft de Duitse groep - waartoe ook Swiss, Austrian en Brussels Airlines behoren - zijn boekingen verdubbeld ten opzichte van het begin van het kwartaal. Dankzij die stijging kon de groep in het tweede kwartaal voor het eerst sinds het begin van de pandemie een positieve cashflow genereren.

De op twee na grootste luchtvaartgroep van Europa, IAG (British Airways, Iberia, Vueling, Aer Lingus), **heeft deze zomer ook een ervaring gekend. Maar zij is meer dan haar concurrenten afhankelijk van de passagiersstroom tussen Londen en New York.** En hoewel Amerikaanse passagiers naar Europa mogen reizen, moet het wederkerige effect nog komen.

(...)

Voor de Europese luchtvaartmaatschappijen betekent dit onevenwicht tussen het heen- en het terugtraject van transatlantische vluchten dat zij geen winst kunnen maken op langeafstandsvluchten, die gewoonlijk het meest winstgevend zijn. Omdat zij van hun Aziatische en Amerikaanse stromen verstoken zijn, staan zij met hun rug tegen de muur door hun kosten te blijven drukken.

(...)

Het is waar dat **de zakelijke klantenkring er niet meer is.** Ze hebben

geleerd om te gaan met online vergaderingen. De managers van de grote luchtvaartmaatschappijen zijn tot bezinning gekomen en verwachten dat hun aandeel niet zal terugkeren naar het niveau van vóór de crisis. **Air France-KLM doet het in dit opzicht iets beter. Ben Smith herinnert ons er vaak aan dat, in tegenstelling tot British Airways en Lufthansa, de helft van de passagiers in business en first class reist voor ontspanning. Dankzij de "luxe dimensie" van Parijs. Maar deze rijke reizigers zijn ook niet teruggekeerd.**

Low-cost maatschappijen zijn de winnaars van deze achtbaan pandemie. Zij zijn wendbaarder en richten zich op vrijetijdsklanten, en hebben deze zomer een goed activiteitsniveau gehandhaafd. Volgens de "momentopname" van Eurocontrol van de vluchten van 11 augustus is Ryanair met slechts 15% gedaald ten opzichte van 2019. Voor het Hongaarse WizzAir bedroeg de daling slechts 7%. EasyJet daarentegen had te lijden onder haar afhankelijkheid van het in het VK gevoerde gezondheidsbeleid. Dit heeft de Britse maatschappij ertoe gebracht zich te concentreren op vluchten binnen Europa. In augustus noteerde het bedrijf een daling van 46% in zijn verkeer van 2019.

Hoewel ze veerkrachtig zijn, hebben lagekostenmaatschappijen niet kunnen ontsnappen aan de gevolgen van lockdowns, quarantaines en reisbeperkingen. In haar boekjaar 2020-2021 boekt Ryanair een verlies van 1 miljard euro, een primeur in haar geschiedenis. Maar de kloof met de "historische" blijft spectaculair. Air France-KLM sloot 2020 af met een verlies van 7 miljard euro en Lufthansa met 6,7 miljard euro.

Mijn commentaar: Men moet voorzichtig zijn bij het lezen van dit artikel. De genoemde cijfers hebben betrekking op het aantal vluchten dat door de luchtvaartmaatschappijen wordt aangeboden.

Aangezien de vliegtuigladingen veel lager liggen dan in 2019, is het volume vervoerde passagiers nog ver verwijderd van het niveau van voor de crisis.

Het onderstaande artikel is explicieter over de situatie van de luchtvaartmaatschappijen in Frankrijk.

Drukte op de Parijse luchthaven is het hoogst sinds het begin van de pandemie

(bron Le Journal de l'Aviation) 17 augustus - Dit is goed nieuws voor het Franse luchtvervoer in het algemeen. **De Parijse luchthavens hebben in juli in totaal 5,1 miljoen passagiers verwelkomd, een stijging met**

2,6 miljoen passagiers in vergelijking met dezelfde periode vorig jaar. Beter nog, het verkeer op de twee belangrijkste luchthavens van Parijs staat op zijn hoogste peil sinds het begin van de pandemie, **goed voor 48,0% van het verkeer op de luchthaven van Parijs in juli 2019.**

Deze stijging had natuurlijk nog groter kunnen zijn met de langverwachte opheffing van de reisbeperkingen voor Europeanen naar de Verenigde Staten, een maatregel die nu voor onbepaalde tijd is uitgesteld met de stijging van de Delta-variant aan beide zijden van de Atlantische Oceaan. Niettemin merkt de ADP Groep op dat alle verkeersstromen in juli zijn toegenomen.

Het internationale verkeer (buiten Europa, met inbegrip van de Franse overzeese departementen en gebiedsdelen) is in de verslagperiode met meer dan 1,2 miljoen passagiers toegenomen, met een groei in al zijn componenten: Afrika (+ 464.253 passagiers), op 57,5% van het niveau van juli 2019, Noord-Amerika (+ 300.226 passagiers), op 28,3% van het niveau van juli 2019, het Midden-Oosten (+ 133.160 passagiers), op 37,0% van het niveau van juli 2019, Latijns-Amerika (+ 69.131 passagiers), op 30,0% van het niveau van juli 2019, en Azië-Pacific (+ 33.332 passagiers), op 10,4% van het niveau van juli 2019.

Het verkeer DOM-TOM vertoont een toename van 209.145 passagiers, d.w.z. op een niveau dat gelijk is aan 94,2% van dat van juli 2019, een reële prestatie die in augustus helaas zal worden aangetast door de nieuwe sanitaire beperkingen die in Martinique en Guadeloupe zijn opgedoken.

Ook **het Europese verkeer (zonder Frankrijk)** stijgt logischerwijs fors (+ 1,1 miljoen passagiers), **op 47,9% van het niveau van juli 2019.** Het aantal binnenlandse vluchten stijgt met 335.213 passagiers, of 67,0% van het niveau van juli 2019.

Tot slot **steeg ook het aantal aansluitende passagiers** met 508.563 passagiers, een stijging van 279.507 passagiers, **op 45,3% van het niveau van juli 2019.** Het overdrachtspercentage bedroeg 18,1%, een stijging met 0,7 procentpunt.

De exploitant van de Parijse luchthavens herinnert er ook aan dat bijna al zijn terminals nu open zijn, met uitzondering van de terminals 1 en 2G van Roissy CDG en boarding gate B van Orly 1 (het vroegere Orly West). **De luchthaven Roissy verwelkomde 3,1 miljoen passagiers (+ 1,3 miljoen passagiers), d.w.z. 41,1% van het verkeer van juli 2019. Orly verwelkomde 2,0 miljoen passagiers (+ 1,3 miljoen passagiers), d.w.z. 64,6% van het verkeer van juli 2019.**

***Mijn commentaar:** Juli is traditioneel een van de meest winstgevende maanden van het jaar. Om de impact van de gezondheids crisis op de Franse luchtvaartmaatschappijen te meten, volstaat het de laatste*

alinea van het artikel te raadplegen: de luchthaven van Roissy ontving (in termen van passagiers) 41,1% van het verkeer van juli 2019, Orly 64,6%.

Dit is te weinig om optimistisch te zijn, vooral omdat in augustus het verkeer naar de Franse overzeese departementen en gebiedsdelen sterk is gedaald.

Einde van het persoverzicht

Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Deze zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 23 augustus gesloten op 3,926 euro. Het is deze week gedaald met -0,61%.

Vóór de coronavirusepidemie noteerde het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,24 euro. Het hoogste koersdoel is 5,5 euro, het laagste 1 euro. U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is licht gedaald met \$1 tot \$69.

Vanaf een dieptepunt eind oktober 2020 (\$ 37) is het gestaag gestegen tot het begin maart 2021 \$ 69 bereikte. Sindsdien schommelt het tussen \$69 en \$77.

Nu het luchtverkeer weer aantrekt, is deze hoge prijs slecht nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen.

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

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die verband houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik hier](#)

Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

François Robardet

Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouders van PNC en PS zijn.

Je kunt me vinden op mijn twitter account [@FrRobardet](#)

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

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

Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#). 10925 mensen ontvangen dit persbericht live