

Franseluchtvaartmaatschappijen lanceren een nieuwe oproep om hulp



## I Brief van de directeur van Air France-KLM

**François Robardet**

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 831, 25 oktober 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](#)  [het is hier](#),  [vindt u deze hier](#) 

### *Persoverzicht van maandag*

## Franseluchtvaartmaatschappijen lanceren een nieuwe oproep om hulp

(bron Les Echos) 25 oktober - Ondanks de opleving in de zomer **heeft het Franse luchtvervoer nog steeds de hulp van de Staat nodig om de crisis te overleven**. Dit is de boodschap die met één stem tot de regering is gericht door de directeuren van de drie belangrijkste Franse luchtvaartmaatschappijen: Anne Rigail voor Air France, Pascal de Izaguirre voor Corsair en Marc Rochet voor Air Caraïbes en French Bee.

Terwijl het luchtverkeer op de middellange afstand deze zomer is toegenomen, is het verkeer op de lange afstand, dat het leeuwendeel van de activiteit van de Franse luchtvaartmaatschappijen uitmaakt, niet echt van de grond gekomen. De opflakking van de epidemie in West-Indië en de niet-openstelling van de Verenigde Staten deze zomer hebben de Franse luchtvaartmaatschappijen een zeer zware slag toegebracht. En met het einde van de vakantie is de vraag teruggelopen, omdat het zakenverkeer zich niet voldoende heeft hersteld om het van de vakantiegangers over te nemen.

Het passagiersverkeer, dat in augustus was gestegen tot 57% van het niveau van 2019, is in september teruggevallen tot minder dan 52%," aldus Alain Battisti, voorzitter van de Franse federatie voor de koopvaardij (FNAM). **Van januari tot eind september zitten we nog maar op 35%, in totaal 18% op Noord-Amerika, 8% op Algerije, 4%**

**op China...** Wat de omzet van Franse bedrijven betreft, die ligt 60% lager dan in 2019. Er zijn maar weinig sectoren die tegen een dergelijke situatie bestand zijn".

Deze constatering is unaniem overgenomen door de directeuren van Air France, Corsair en Air Caraïbes, die zich derhalve genoodzaakt hebben gezien een nieuwe collectieve oproep tot staatssteun te doen. **De belangrijkste strekking van deze aan de regering gerichte verzoeken is echter de uitbreiding en verfijning van de bestaande maatregelen.**

**Bovenaan de lijst staat de steun voor langdurige gedeeltelijke activiteit (APLD), die de ondernemingen graag verlengd zouden zien tot na 2022** en vooral verhoogd tot 70% van het brutoloon (tot 4,5 maal de SMIC). Dit is om te vermijden dat werknemers moeten worden ontslagen. De vervoerders vinden ook het plafond van 10 miljoen euro dat is vastgesteld voor de dekking van de vaste kosten van de ondernemingen, te laag. "Voor bedrijven van de omvang van het onze zou minstens 50 miljoen euro nodig zijn," zegt de Corsair-baas. Hij en zijn collega's hopen ook in aanmerking te komen voor het toekomstige "sluitingsfonds" dat momenteel door het Ministerie van Financiën wordt opgesteld ten behoeve van ondernemingen die het slachtoffer zijn geworden van administratieve sluitingen.

Meer dan nieuwe financiële steun **verwachten de Franse ondernemingen**

echter dat **hun lasten in de komende maanden niet zullen toenemen**, doordat zij gegarandeerde leningen en vrijstellingen van sociale lasten moeten beginnen terug te betalen. "Wij pleiten voor een herschikking van de aflossingen vanaf 2024", aldus Pascal de Izaguirre. In dezelfde geest maken **de leiders van Air France, Corsair en Air Caraïbes zich ook zorgen over een algehele verhoging van de luchtverkeersleiding en de luchthavengelden**, waarmee zou worden getracht de tijdens de crisis gederfde inkomsten te compenseren. "Wij hebben te horen gekregen dat de en-route luchtverkeersleidingsheffingen in Frankrijk met 44,5% zullen stijgen, de naderingsheffingen in Parijs met 39% en in de provincies met 27%... Het is ondraaglijk", aldus de Corsair-baas.

"Het zou jammer zijn indien de Staat, die veel voor het luchtvervoer heeft gedaan, dit zou opofferen", vat Alain Battisti samen. **Temeer daar een andere kolossale uitdaging al aan de horizon opdoemt: die van de decarbonisatie, "die aanzienlijke kosten met zich meebrengt", waarschuwde de baas van Air France.** Voor een bedrijf als Air France zullen alternatieve brandstoffen, gevoegd bij de kosten van compensatieprogramma's [voor CO2-uitstoot], een extra kostenpost betekenen van **enkele honderden miljoenen euro's tegen 2030 en**

enkele miljarden tegen 2050," verklaarde Anne Rigail. De staat zal ons moeten steunen.

***Mijn commentaar:** In 30 jaar is het luchtvervoer geconfronteerd met vele moeilijke situaties: twee oorlogen in Irak, de Aziatische valutacrisis, de vogelgriep, 11 september 2001, SARS (Severe Acute Respiratory Syndrome), de uitbarsting van de IJslandse vulkaan Eyjafjöll, de varkensgriep, het ebolavirus, de subprimecrisis...*

*Tot nu toe heeft het luchtvervoer zich altijd veerkrachtig getoond.*

*Maar de huidige crisis is uitzonderlijk: omdat de uitkomst van de gezondheids crisis afhangt van het gedrag van de mensen ten aanzien van het virus, omdat de crisis uitzonderlijk lang duurt, en omdat wordt verwacht dat het effect van het luchtvervoer op de opwarming van de aarde zal afnemen.*

*Moet de huidige steunregeling worden verlengd? Het antwoord van de directeurs van de belangrijkste Franse luchtvaartmaatschappijen is duidelijk: we moeten.*

## **Luchthaven van Montpellier: "Het zal mogelijk zijn om een retourtje Parijs te maken op één dag", zegt Transavia**

(bron Midilibre) 19 oktober - **Transavia reageert op de eis van MP Vignal om de Air France-shuttle te handhaven.**

De Transavia-maatschappij heeft de woorden van parlementslid Patrick Vignal, die veel van zijn collega's mobiliseerde tegen de aangekondigde annulering van de Hop! Air France pendelt tussen Montpellier en Parijs, door een petitie te sturen naar de CEO, Benjamin Smith. Vanaf 8 november zal de dochteronderneming het overnemen en, zo verzekert een manager ons, "de dienstverlening zal er niet op achteruit gaan".

**Het argument van de parlementariër is hoofdzakelijk gebaseerd op de aantrekkelijkheid van de route voor zogenaamde zakenreizigers, en deze Transavia-directeur verzekert ons dat het mogelijk zal zijn "om overdag een retourtje Parijs te maken".** Hij vermeldde met name een eerste vertrek om 6.45 uur, voor een terugkeer om 18.40 uur. Dit argument werd door het parlementslid van de hand gewezen: "Het betekent dat je om 16 uur het centrum van Parijs moet verlaten".

Transavia weigert er ook rekening mee te houden dat er minder rotaties met haar vliegtuigen zullen zijn, vergeleken met Hop! "Laten we **niet vergeten dat er een pre-Covid en een post-Covid periode was. Er zijn de laatste maanden al veel minder vliegtuigen.**" Misschien," zei senator Jean-Pierre Grand, "maar als de crisis voorbij is, zullen de

**behoeften van de bedrijfsleiders weer** toenemen.

De gekozen ambtenaar had deze zomer ook vragen gesteld aan de CEO van Transavia, Nathalie Stubler, en haar gevraagd te zorgen voor een goede kwaliteit van de dienstverlening, met name op één punt: "Dat de vliegtuigen op Orly landen 'on contact', d.w.z. in de hallen, en niet 'off the runway'.

Transavia verzekert ons dat dit geen zaak is van de maatschappijen, maar van de luchthaven van Parijs. Jean-Pierre Grand, die de door Patrick Vignal gelanceerde petitie heeft ondertekend, zegt dat hij garanties heeft gekregen van de CEO. Maar hij besluit met te zeggen: "De lancering is aanstaande, we zullen de situatie snel beoordelen".

***Mijn commentaar:** Indien er, zoals de plaatselijke politici suggereren, een reële behoefte bestaat aan retourvluchten tussen Montpellier en Orly, zal Transavia daarin moeten voorzien.*

*Zo niet, dan zal de lagekostenmaatschappij van de groep Air France plaats maken voor easyJet, die het aantal wekelijkse rotaties op deze route Orly-Montpellier nu al verhoogt van vier naar twaalf.*

## **AFI KLM E&M en Triumph ronden de oprichting af van hun joint venture xCelle Americas**

(bron Le Journal de l'Aviation) 21 oktober - **AFI KLM E&M en Triumph hebben hun joint venture-project afgerond op** de MRO Europe-beurs die op 20 oktober in Amsterdam van start is gegaan. **De nieuwe onderneming, die gespecialiseerd is in de revisie van gondels voor vliegtuigen van de nieuwe generatie**, heeft de naam xCelle Americas gekregen en zal worden geleid door Philippe Martin de Beaucé.

Het project voor de oprichting van xCelle dateert van 2019 en had afgelopen april al een belangrijke mijlpaal bereikt toen de definitieve - maar nog door de autoriteiten goed te keuren - overeenkomst tussen de twee partners werd ondertekend. Bij die gelegenheid kondigden zij de omvang van het bedrijf aan en de keuze van Triumphs reparatiewerkplaats in Hot Springs, Arkansas, als uitvalsbasis.

**xCelle Americas zal kunnen werken aan gondels voor Boeing 787 en 737 MAX, alsook aan gondels voor Airbus A320neo en A350.** Zij richt zich op exploitanten van deze vliegtuigen in Noord- en Zuid-Amerika. Voor de Dreamliner zullen de reparaties worden uitgevoerd in het kader van de licentie die aan Air France is verleend door Rohr (een dochteronderneming van Collins Aerospace).

(...)

De twee partners herhaalden ook dat xCelle een eerste stap was in een

strategisch partnerschap dat alleen nog moet worden uitgebreid.

## > **Waarom Corsair voet zet in Bordeaux om Guadeloupe te bedienen**

(bron La Tribune) 21 oktober - De turbulentie van de gezondheids crisis heeft zich vooral doen gevoelen bij de maatschappij **Corsair**, die **in januari jongstleden eindelijk in andere handen is overgegaan om zich opnieuw te concentreren op een handvol bestemmingen: Martinique, Guadeloupe, Réunion, Mauritius, Ivoorkust en Canada.** Het bedrijf, dat zijn 40-jarig bestaan viert, wordt nog steeds geleid door Pascal de Izaguirre, maar het aandeelhouderschap is nu samengesteld uit een twintigtal investeerders, voornamelijk aanwezig in de Franse overzeese departementen, die zowel particuliere spelers als overzeese territoriale overheden mengen. En Corsair, dat 970 mensen in dienst heeft, vergeleken met ongeveer 1.200 voor de crisis, wil nu verdergaan. "De crisis is nog niet voorbij, maar wij hebben besloten onze koers van ontwikkeling van ons netwerk en modernisering van onze vloot voort te zetten", verklaart Pascal de Izaguirre. Op 21 oktober is hij in Bordeaux om een nieuwe wekelijkse rechtstreekse route aan te kondigen tussen Bordeaux-Mérignac en Point-à-Pitre, Guadeloupe, van 17 december 2021 tot 1 mei 2022.

Deze lancering maakt deel uit van een reeks heropeningen en nieuwe routes die door Corsair worden geëxploiteerd vanuit Parijs (Mauritius, Dominicaanse Republiek, Abidjan en Montreal) maar ook vanuit provinciale luchthavens: Lyon-Marseille-La Réunion-Mauritius sinds 21 juni; Nantes-Fort-de-France op 7 december, Lyon-Point-à-Pitre op 17 december en Bordeaux-Point-à-Pitre op 19 december.

"Wij voeren een ambitieus programma uit vanuit de provincies, omdat dit een markt is die vandaag de dag niet bezet en niet tevreden is. En de boekingsdynamiek lijkt de relevantie van deze vluchten aan te tonen, aangezien we hogere boekingspercentages vaststellen dan voor routes met Parijs als vertrekpunt! Wij hebben bijvoorbeeld al een bezettingsgraad van meer dan 50% voor Bordeaux-Point-à-Pitre", legt Pascal de Izaguirre uit.

(...)

**De wekelijkse vluchten op zondag naar Guadeloupe zullen in feite Parijs-Bordeaux-Point-à-Pitre zijn**, aangezien de enige grootstedelijke basis van Corsair op Parijs Orly blijft. Er worden ook gecombineerde opties met de TGV voorgesteld om Orly per trein te bereiken voor de heen- en terugreis om meer flexibiliteit in de data mogelijk te maken. De **luchthaven van Bordeaux-Mérignac, die** onlangs zijn nieuwe internationale aanlegsteiger heeft ingehuldigd, is verheugd over **deze eerste lijn die door Corsair is geopend** en die haar aanbod heeft

uitgebreid. "Met dit soort rechtstreekse bestemmingen **hopen wij een vrij grote clientèle uit de hele regio en zelfs uit Nantes en Toulouse te bereiken**", benadrukt Jean-Luc Poiroux, directeur ontwikkeling van de luchthaven, terwijl de maatschappij Chalais zojuist de heropening van de route Bordeaux-Montpellier met vier wekelijkse vluchten heeft aangekondigd.  
(...)

**Mijn commentaar:** Air France heeft de laatste maanden besloten het aantal vluchten tussen de DOM en het Franse vasteland op te voeren.

Het is ongetwijfeld om deze nieuwe concurrentie het hoofd te bieden dat Corsair reageert door routes vanuit grote provinciesteden te openen.

Succes is niet gegarandeerd, aangezien het afhangt van de bereidheid van Parijse klanten om via Bordeaux naar Guadeloupe te reizen.

## **737 MAX: voormalig Boeing-testpiloot beschuldigd van fraude**

(bron Les Echos) 15 oktober - De Amerikaanse justitie probeert nog steeds de twee Boeing 737 MAX-crashes waarbij in 2018 en 2019 346 mensen om het leven kwamen, tot op de bodem uit te zoeken. **Een voormalige Boeing-testpiloot is donderdag aangeklaagd wegens misleiding van de Amerikaanse luchtvaartautoriteiten tijdens het certificeringsproces van de 737 MAX.** Een defect in het overtrekbeveiligingssysteem van het vliegtuig veroorzaakte beide crashes en hield alle 737 MAX-vliegtuigen bijna twee jaar aan de grond. Volgens het ministerie van Justitie heeft Mark Forkner "het agentschap onjuiste, onnauwkeurige en onvolledige informatie verstrekt over een nieuw onderdeel van het vluchtcontrolesysteem van de Boeing 737 MAX," de MCAS, de anti overtrek software die moet voorkomen dat het vliegtuig in een duikvlucht terechtkomt.

**Boeing heeft reeds zijn verantwoordelijkheid bij de manipulatie van de autoriteiten erkend en is in januari overeengekomen meer dan 2,5 miljard dollar te betalen om bepaalde rechtszaken te schikken.**

De luchtvaartgigant gaf toen toe dat twee van zijn werknemers de toezichthouder, de FAA, hadden misleid. De voormalige piloot is de eerste persoon die persoonlijk strafrechtelijk wordt vervolgd in deze zaak.

Volgens de **stukken van het openbaar ministerie** had de manager in 2016 een belangrijke wijziging ontdekt die in het MCAS was aangebracht. In een in 2019 geopenbaard bericht aan een collega had hij onder meer gezegd dat de software het vliegtuig moeilijk bestuurbaar

maakte in een simulator. Maar hij heeft **er bewust voor gekozen deze informatie niet met de FAA te delen**, hetgeen ertoe heeft geleid dat de regelgevende instantie geen specifieke opleiding voor piloten eist en geen enkele verwijzing naar MCAS in opleidingsmateriaal opneemt. "In wezen betekent het dat ik tegen de regelgevers heb gelogen (zonder het te weten)," schreef Mark Forkner destijds aan zijn collega. **De manager pochte ook dat hij in staat was zijn contacten bij de FAA te misleiden om certificering te verkrijgen voor het MCAS-storingsbeveiligingssysteem.** Forkner werd door een grand jury in Texas formeel in staat van beschuldiging gesteld wegens twee aanklachten wegens fraude met vliegtuigonderdelen en vier aanklachten wegens fraude met elektronische communicatie. Als hij wordt veroordeeld, kan hij tot 100 jaar gevangenisstraf krijgen.

***Mijn commentaar:** In 2006 besloot Boeing zijn oude B737 te vervangen door een vliegtuig (met de codenaam Boeing Y1) dat was geïnspireerd op de B787.*

*Maar toen Airbus de komst van zijn A320neo aankondigde, werd Boeing overrompeld.*

*De Amerikaanse fabrikant besloot het project stop te zetten en de B737 aan te passen door een nieuwe, zuinigere motor te installeren. Om technische redenen was Boeing genoodzaakt een geautomatiseerd "patch"-systeem te installeren, het MCAS (Multi-Member Aircraft System).*

*Door informatie achter te houden voor de FAA, handelde de testpiloot op eigen houtje?*

*Heeft Boeing besloten de moeilijkheden in verband met het gebruik van dit nieuwe systeem tot een minimum te beperken om de extra kosten van pilotenopleiding voor zijn luchtvaartklanten te vermijden?*

*Het zal aan de rechtbanken zijn om te beslissen. In de Verenigde Staten gaan reeds stemmen op die zeggen dat de beschuldigde piloot vooral een zondebok was.*

## **Duitsland: faillissement voor luchthaven Frankfurt-Hahn**

(bron Air Journal) 20 oktober - De Duitse luchthaven van Frankfurt-Hahn (HNN) heeft faillissement aangevraagd, een slachtoffer van de Covid-19 pandemie die het luchtvervoer tot stilstand heeft gebracht, met inbegrip van de low-cost luchtvaartmaatschappijen die zij placht te ontvangen.



Zo'n 2.000 werknemers werken er rechtstreeks

**De rechtbank van Bad Kreuznach heeft op 19 oktober 2021 aangekondigd dat de hub halverwege Frankfurt en Luxemburg, die momenteel onderdak biedt aan vier luchtvaartmaatschappijen, Ryanair (34 routes, waaronder 4 naar Marokko), Wizz Air (10), FlyOne (4) en Air Serbia (1), plus vrachtvervoerders, het faillissement zou aanvragen.** De Chinese groep HNA, die 82,5% van het complex in handen heeft, heeft volgens de rechtbank verzocht om "de inleiding van een collectieve procedure", waarbij een advocatenkantoor is aangesteld om de luchthaven tijdens de procedure te beheren.

De luchthaven van Hahn werd in 1993 geopend op een voormalige Amerikaanse basis door de regio Rijnland-Palts (die nog steeds 17,5% in handen heeft) en in 2017 overgenomen door HNA. De luchthaven is gespecialiseerd in goedkope vluchten: ze presenteert zichzelf online als "de eerste low-cost luchthaven in Duitsland". **In 2019 had het bijna 1,5 miljoen passagiers aangetrokken**, maar door de gezondheidscrisis verloor het in 2020 ongeveer 70% van zijn verkeer; het vrachtverkeer bedraagt ongeveer 170.000 ton per jaar.

**Hahn bleef echter in de schaduw van zijn 120 km verder gelegen concurrent, de luchthaven van Frankfurt, die 70 miljoen passagiers per jaar aantrekt en uiteindelijk Ryanair aantrok.** Het bedrijf heeft lang geleden onder financiële instabiliteit, heeft zich in de schulden gestoken en is afhankelijk van overheidssubsidies om solvabel te blijven. Chief operating officer Christoph Goetzmann zei onlangs dat in 2020 verliezen werden verwacht omdat de luchthaven Hahn tijdens de pandemie geen overheidssteun heeft gebruikt of het aantal werkuren van het personeel heeft verminderd; hij mikte op een herstel van de winstgevendheid in 2024.

***Mijn opmerking: Verwar de kleine luchthaven van Frankfurt-Hahn (code HNN) niet met Frankfurt-Rhein/Main (code FRA), de grootste Duitse luchthaven.***

*Wat op deze luchthaven gebeurt, kan ook op andere kleine Europese luchthavens gebeuren. Vele daarvan liggen binnen twee uur of zelfs een uur rijden van grote luchthavens.*

*Zo liggen niet minder dan zeven internationale luchthavens (Straatsburg, Karlsruhe/Baden-Baden, Bazel/Mülhausen, Zürich, München, Frankfurt, Stuttgart) op minder dan twee uur van Straatsburg.*

*Deze situatie herhaalt zich bijna overal, vooral in Frankrijk. Voor de goede orde, het vliegveld Notre Dame des Landes was bedoeld om de*



*meeste vliegvelden in West-Frankrijk te vervangen.*

## Franse luchthavens kampen met beveiligingskostenmuur

(bron Les Echos) 19 oktober - Het einde van de crisis ziet er bijzonder lang en moeilijk uit voor de Franse luchthavens. Niet alleen heeft de regering hun niet dezelfde steun verleend als de luchtvaartmaatschappijen, maar zij worden nu ook gedwongen uitgaven te doen die theoretisch onder de verantwoordelijkheid van de staat vallen, zelfs indien dit betekent dat zij zich nog dieper in de schulden moeten steken. De

kern van het probleem is een Franse bijzonderheid: **Frankrijk is het enige land in Europa dat passagiers via de luchthavenbelasting laat opdraaien voor de kosten van veiligheids- en beveiligingsmaatregelen.** Dat wil zeggen, bagage- en passagierscontrole, alsmede de brandweer en zijn uitrusting. Maar met de ongekende daling van het verkeer werden deze vaste kosten niet langer gedekt door de inkomsten. Zozeer zelfs dat **de staat in 2020 een voorschot van 300 miljoen euro moest toekennen aan alle luchthavens, zodat zij deze controles konden blijven uitvoeren.**

Dit was slechts een voorschot... Vanaf 2021 rees opnieuw het probleem van de financiering van veiligheids- en beveiligingscontroles. **Voor 2021 zal het voorschot van 250 miljoen euro niet volstaan om de uitgaven te dekken**", verklaart Thomas Juin, voorzitter van de Franse Airports Union. Er ontbreekt 100 miljoen euro en in de rectificerende financieringswet is geen extra bedrag opgenomen.

In haar prognoses voor 2021 zou de Directie Burgerluchtvaart het herstel van het verkeer hebben overschat.

(...)

Het probleem zal zich waarschijnlijk opnieuw voordoen **in 2022, met een tekort dat nog steeds kan oplopen tot 180 miljoen en een terug te betalen bedrag dat alleen maar zal zijn toegenomen.** Vanaf 2024 zullen de luchthavens de sinds 2020 geïnde voorschotten moeten gaan terugbetalen uit de luchthavenbelasting", vreest de UAF-voorzitter. Het totaal zou bijna een miljard euro moeten bedragen, wat evenveel is als de jaarlijkse uitgaven voor veiligheid. Zelfs indien een afvlakking van de terugbetalingen wordt overwogen, zou dit een aanzienlijke verhoging van de luchthavenbelastingen impliceren, hetgeen afbreuk zou doen aan de aantrekkelijkheid ervan"

(...)

**In de begrotingswet 2022 zou het plafond van de luchthavenbelasting al worden opgetrokken van 14 tot 15 euro per vlucht. Maar de Franse regionale luchthavens behoren nu al tot de duurste van Europa.** Volgens de waarnemingspost DGAC zijn de

"landingskosten" op Franse regionale luchthavens, die door de luchtvaartmaatschappijen worden betaald, gemiddeld twee keer zo hoog als in Spanje en Portugal (31,50 euro tegen 15 euro in Spanje) en 35% hoger dan in Italië. Het gaat om toeristische bestemmingen waarmee de Franse luchthavens concurreren om low-cost maatschappijen aan te trekken of terug te brengen. **"Een verhoging van de belastingen op een ogenblik dat de luchthavens vechten om de luchtvaartmaatschappijen terug te brengen door hun prijzen te verlagen, zou een echte contradictio in terminis zijn"**, vat Thomas Juin samen. Wij moeten dit probleem oplossen door de beveiligingskosten weer te delen en de voorschotten geheel of gedeeltelijk om te zetten in rechtstreekse subsidies aan de luchthavens. (...)

***Mijn commentaar:** Het is een zeeslang: al jaren vragen de Franse luchtvaartmaatschappijen en luchthavens de opeenvolgende regeringen om, zoals overal in Europa, de financiering op zich te nemen van de vorstelijke veiligheidsmissies die door de luchthavens worden uitgevoerd.*

## **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**

De koers van het **aandeel Air France-KLM bedroeg** bij het sluiten van de beurs op maandag 25 oktober **3,88 euro**. **Het is deze week sterk**

**gedaald met -6,08%.**

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 gestegen, met \$1, tot \$86. Dit is de tiende week op rij dat hij is gestegen, van 69 naar 86 dollar sinds augustus.**

Eind oktober 2020 stond hij op een dieptepunt van 37 dollar.

**Brent staat op 86 dollar, een prijs die sinds 2014 niet meer is voorgekomen,** gesteund door verstoringen van het aanbod en de onderliggende vraag. De aardgasprijzen blijven stijgen tot het hoogste niveau in ten minste zeven jaar. Beleggers lijken het gevoel te hebben dat de olie- en gasproducenten tijdens de pandemie te veel hebben bezuinigd, zodat de druk van de vraag de markt uit evenwicht brengt.

**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](#). 10960 mensen ontvangen dit persbericht live