

AF-KLM introduceert een tariefopslag om groene brandstoffen te financieren



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°842, 10 januari 2022

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](#) 

Bijzonder hoofdartikel Verkiezing van de vertegenwoordiger van de werknemers en gewezen werknemers PS/PNC aandeelhouders van Air France-KLM

Beste lezers, werknemers of voormalige werknemers aandeelhouders

De stemming voor de vernieuwing van uw vertegenwoordiger in de Raad van Bestuur van Air France-KLM gaat aanstaande vrijdag van start. Ik stel me verkiesbaar met Nicolas Foretz als mijn vervanger.

U kunt [onze geloofsbelijdenis](#) al inzien.

*Degenen onder u die : -
rechtstreeks aandelen bezitten in Air France KLM van de ORS- of ESA-operaties, die op naam worden beheerd door Société Générale,
- of aandelen bezitten in een of meer gemeenschappelijke beleggingsfondsen die specifiek zijn voor de Air France-groep (Concorde, Majoractions, Aeropelican).*

moeten hun stemmateriaal hebben ontvangen.

Als dit niet het geval is, moet u contact opnemen met 0800 10 12 30.

Als u in het buitenland bent, is het nummer +33 (0)4 74 64 56 49.

Opgelet: denk eraan om vooraf op de website van Natixis of Société Générale na te gaan of u nog aandelen bezit in de fondsen Concorde, Majoractions en Aeropelican. Maak hiervan gebruik om na te gaan of u de mailing per post of via het postkantoor hebt aangevraagd.

U vindt op mijn website de contactpersonen van [Natixis](#) en [de Société Générale](#).

*Dank u voor uw vertrouwen en uw steun.
François en Nicolas*

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM introduceert een tarief toeslag om groene brandstoffen te financieren

(bron Les Echos) 10 januari - De vermindering van de CO₂-uitstoot door het luchtvervoer heeft een prijs, die de passagiers van de groep Air France-KLM zullen moeten gaan betalen.

(...)

Het bedrag van deze "bijdrage" is afhankelijk van de boekingsklasse en de afgelegde afstand. Voor Air France en KLM varieert het van 1 tot 4 euro in economy class en van 1 tot 12 euro in business class en wordt het op het ticket vermeld. Voor Transavia daarentegen zal het rechtstreeks in het tarief worden geïntegreerd. "

Bovendien kunnen klanten die dat wensen, vanaf 13 januari een vrijwillige bijdrage leveren voor de aankoop van extra duurzame vliegtuigbrandstof", aldus de luchtvaartmaatschappij.

Air France-KLM is de eerste luchtvaartgroep die een duurzame brandstof toeslag invoert. Maar het zal waarschijnlijk niet de enige zijn. Sinds begin dit jaar moeten luchtvaartmaatschappijen volgens de Franse regelgeving gemiddeld 1% "duurzame" brandstoffen gebruiken voor vluchten die vanuit Frankrijk vertrekken, vervolgens 2% in 2025 en 5% in 2030.

Deze nieuwe brandstoffen, die worden vervaardigd uit gebruikte oliën of land- en bosbouwresiduen, kunnen de netto CO₂-emissies van een vlucht theoretisch met 75 tot 80% verminderen, aangezien de CO₂ die vrijkomt bij de verbranding ervan eerder al is vastgelegd door de planten die worden gebruikt om ze te produceren. Zij kunnen worden gemengd met maximaal 50% conventionele paraffine, zonder dat de huidige vliegtuigen ook maar

voor de geringste wijziging hoeven te worden aangepast. Als zodanig worden **deze niet-fossiele biobrandstoffen beschouwd als het beste beschikbare middel om het milieu-effect van het luchtvervoer aanzienlijk te verminderen, zonder te wachten op de vliegtuigen van de toekomst.**

Een Europese ontwerpverordening, die waarschijnlijk in de komende maanden zal worden geratificeerd, voorziet in de **verplichte inbouw van deze systemen op alle vluchten die vertrekken van een EU-luchthaven, met een percentage van 2% vanaf 2025**, 6% in 2030, 20% in 2035, 32% in 2040 en 63% in 2050. Dit maakt deel uit van het "Fit for 55"-plan, dat tot doel heeft de uitstoot van broeikasgassen in Europa vanaf 2030 met 55% te verminderen en tegen 2050 een nulbalans te bereiken.

Alleen al voor Air France zou 1% biobrandstoffen het mogelijk maken haar CO₂-uitstoot met ongeveer 30.000 ton per jaar te verminderen, of het equivalent van 550 vluchten Parijs-New York. En dit is nog maar de eerste stap. Naarmate de productie toeneemt, wil Air France-KLM deze verhogen tot 5% in 2030 en tot 63% in 2050. **Deze biobrandstoffen hebben**

echter **één groot nadeel**. Afgezien van het feit dat zij nog lang niet worden geproduceerd om aan de behoeften van het luchtvervoer te voldoen, **zijn zij momenteel vier tot acht maal duurder dan paraffine**. Alleen al voor Frankrijk zou de bijmenging van 2% biobrandstoffen een jaarlijkse meerkost van 240 tot 280 miljoen euro betekenen, volgens de directeur-generaal van dat land, Ben Smith. Dit is voldoende om de rekeningen van de groep nog verder te verzwaren.

(...)

Mijn commentaar: Tussen 2005 en 2019 heeft Air France haar CO₂-uitstoot met 6% verminderd, ondanks de toename van het verkeer. De volgende stap is een vermindering van de CO₂-uitstoot met 15% tegen 2030 ten opzichte van 2005.

De andere luchtvaartmaatschappijen van de Air France-KLM groep hebben dezelfde doelstelling.

De meest voor de hand liggende maatregel om dit te bereiken is vlootvernieuwing. Elke nieuwe generatie vliegtuigen bespaart 15 tot 20% paraffine, waardoor de CO₂-uitstoot in dezelfde verhouding afneemt.

Andere oplossingen worden momenteel bestudeerd of toegepast. U vindt er een dozijn in [mijn brief 835](#) over duurzame luchtvaart.

De bedrijven van de Air France-KLM groep streven ook naar een netto-emissie van nul in 2050. Hebben we de middelen om dit te bereiken?

Tot op heden is het antwoord nee. Maar alle hoop is nog niet verloren.

Leveranciers van duurzame brandstoffen hebben investeringsprogramma's gelanceerd om duurzamere brandstof te produceren.

Onderzoekers trachten ook technologieën te ontwikkelen om CO2 uit de atmosfeer op te vangen en er synthetische paraffine van te maken.

> Herkapitalisatie van Air France-KLM: de voorwaarden die vervuld moeten zijn om ze in gang te zetten

(bron La Tribune) 8 januari - **Het vinden van de juiste gelegenheid om de herkapitalisatie te lanceren. Dit is de uitdaging voor Air France-KLM in de komende maanden.**

(...)

Sinds eind december heeft Air France-KLM haar zinnen gezet op een ideale doelstelling van zes miljard euro voor haar herkapitalisatie, aldus Les Echos (...). Volgens een analist is het waarschijnlijk dat voor het eindbedrag (...) ongeveer vier miljard euro aan nieuw geld nodig zal zijn, waaraan de omzetting van de aandeelhouderslening van één miljard euro die de Nederlandse Staat aan KLM heeft verstrekt, in quasi-aandelenkapitaal zal worden toegevoegd (mechanisme dat al door Air France is gebruikt bij de herkapitalisatie van 2020).

Deze bijdrage moet de groep in staat stellen het hoofd te bieden aan een gecompliceerde situatie, met meer dan tien miljard euro aan nettoverliezen in de afgelopen twee jaar en een grotendeels negatief eigen vermogen van 3,8 miljard euro per 30 september. En dat voor een aandelenkapitaal van 643 miljoen euro. Aangezien het eigen vermogen tot onder de helft van het aandelenkapitaal is gedaald, heeft de groep wettelijk tot 2023 de tijd om de zaken te keren.

Verscheidene waarnemers zijn het erover eens dat het niet mogelijk zal zijn in één keer vers geld in de orde van grootte van vier miljard euro bijeen te brengen, zoals La Tribune in december meldde. L

(...)

Eind 2021 zou de groep snel kunnen gaan als aan de voorwaarden is voldaan, met name een stijging van de aandelenkoers. Vorig jaar werd het minimum vastgesteld op 5 euro per aandeel volgens een

goede kenner van het bedrijf. Hij ligt nu iets boven de 4,2 euro, met een stijging van ongeveer 6% in één maand. Dus we moeten nog een paar treden op om daar te komen.

(...)

Onder de potentiële deelnemers aan de rondetafelconferentie lijkt de Franse staat onvermijdelijk. (...) De Nederlandse staat zou geneigd kunnen zijn te volgen om verdere verwatering te voorkomen. (...) Ook de deelname van China Eastern Airlines is onzeker. (...) Een investering door Delta Airlines lijkt onwaarschijnlijk.

Een deel van de kapitaalverhoging zou ook vooraf kunnen worden geplaatst bij verschillende institutionele beleggers. Eind vorig jaar heeft Air France-KLM intensief samengewerkt met beleggingsfondsen, zelfs family offices, die in Frankrijk, Nederland en het Verenigd Koninkrijk gevestigd zijn. Ten slotte zal de groep, indien zij de twee miljard euro wil bereiken, zich ook tot de markten moeten richten. Zoals een analist opmerkt, zal **Air France-KLM beleggers ervan moeten overtuigen dit voorbeeld te volgen, met name institutionele beleggers met een "long only"-status** (die inzetten op een groei van de waarde van het aandeel op lange termijn).

(...)

Als Air France-KLM net als Lufthansa de deur naar de kapitaalmarkten wil openen, zal het zijn zichtbaarheid aanzienlijk moeten verbeteren, ondanks de onzekerheden die nog steeds in hoge mate aanwezig zijn in het luchtvervoer.

(...) **Er is niettemin reden tot hoop** met een winter die tot nu toe minder streng is geweest dan enkele weken geleden nog werd verwacht: er zijn **geen annuleringsgolven geweest** en Air France is erin geslaagd om in december en januari een aanbod te handhaven van ongeveer 80% van het niveau van 2019, en zelfs 90% op de Verenigde Staten tijdens de feestdagen. Het **buitenland is tot dusver niet ingestort** - ook al is de komende periode gecompliceerder met een sterke vertraging van de boekingen aan het eind van 2021 - **en Afrika blijft solide.**

(...)

Mijn commentaar: De groep Air France-KLM maakt regelmatig haar herkapitalisatiebehoeften bekend.

De enige opmerking die ik in dit stadium kan maken is dat een hoge koers van het aandeel de herkapitalisatieoperaties zal vergemakkelijken.

> Het nieuwe Alitalia krijgt tegenwind bij de start

(bron Les Echos) 7 januari - **De wolken aan de Italiaanse hemel zijn nog steeds niet weggetrokken.** Terwijl ITA Airways, de opvolger van de historische nationale luchtvaartmaatschappij, op 15 oktober vorig jaar met haar activiteiten begon, toen een nieuwe golf van de Covid-19 pandemie begon aan te zwellen, **begon het nieuwe jaar met de liquidatie van Air Italy. Het voormalige Meridiana, voor 51% in handen van Prins Aga Khan en voor 49% van Qatar Airways, zag zijn 1.322 werknemers deze week hun ontslagbrief ontvangen.** De in februari 2018 gelanceerde luchtvaartmaatschappij, die honderden miljoenen euro's verlies aan het opstapelen was, zal niet hebben geprofiteerd van de moeilijkheden van Alitalia.

Hoewel de Europese Commissie voor ITA een zuivere breuk met de failliete nationale luchtvaartmaatschappij eiste, werd dit bevel slechts gedeeltelijk opgevolgd. Zo werden 83% van de slots op de Milanese luchthaven en 43% van de slots op de Romeinse luchthaven behouden. De nieuwe onderneming werd echter sterk afgeslankt, met een aanzienlijke inkrimping van het wagenpark en van de loonmassa. **ITA heeft 2.141 werknemers, een heel verschil met de 10.500 van Alitalia.** "In 2022 zullen minstens 1.000 extra mensen worden aangeworven", belooft ITA, want het beschikt over 52 vliegtuigen, de helft van de vloot van de vroegere maatschappij.

De president van ITA Airways, Alfredo Altavilla, verwacht "dit jaar meer dan 13 miljoen passagiers aan boord te nemen, een doelstelling die echter is opgehangen aan de ontwikkeling van de gezondheids crisis". Eind 2021 was het aantal passagiers dat het Italiaanse luchtruim passeerde met 65% gedaald ten opzichte van 2019. **Geconfronteerd met de concurrentie van low-cost maatschappijen, die de markt voor korte en middellange vluchten domineren, wil de ITA voorrang geven aan de meer winstgevende lange-afstandsvluchten.**

Wegens geldgebrek zal er echter tot volgend voorjaar slechts één intercontinentale vlucht zijn, naar New York. Om **zich te versterken zoekt de jonge onderneming een partner die waarschijnlijk vóór medio 2022 tot het kapitaal zal toetreden en die haar misschien in staat zal stellen de doelstellingen van haar industrieel plan te bereiken.** Het streeft naar winstgevendheid tegen het tweede kwartaal van 2023 en een omzet van 3,3 miljard euro in 2025.

Andrea Giuricin, hoogleraar vervoerseconomie aan de Universiteit van Milaan-Bicocca, plaatst vraagtekens bij de veelvuldige vermelding van Lufthansa als mogelijke medestander. "De Italiaanse regering hoopt het, maar **welk belang zal het Duitse bedrijf hebben bij de overname van een bedrijf dat nog maar net geboren is en zich al in een crisis bevindt?** Volgens hem "is het duidelijk dat de ITA tientallen miljoenen

euro's verliest en dat zij te klein is voor haar ambities.

De enige hoop van de ITA is het interventionisme van de Italiaanse regering", aldus de professor economie. Zij is daarmee begonnen door de onderneming voor haar arbeidsovereenkomsten gunstiger voorwaarden toe te kennen dan die van de low-cost carriers. "Maar dit zal niet genoeg zijn," vreest de academicus.

Mijn commentaar: Het verhaal van de grootste Italiaanse luchtvaartmaatschappij is een soap zonder einde.

Enkele weken na de ondertekening van samenwerkingsovereenkomsten met Air France-KLM heeft de CEO van ITA Airways zijn liefde voor Lufthansa verklaard. Het Duitse bedrijf is bereid een belang van 15 tot 40% in ITA Airways te nemen.

Het nieuwe bedrijf heeft echter moeite om van de grond te komen. Maar het heeft iets om aan te trekken: het heeft veel slots behouden in Milaan, een stad met een grote zakelijke clientèle, in tegenstelling tot Rome.

> **TAP Air Portugal: Europa geeft groen licht voor steun van 71,4 miljoen euro van de Portugese staat**

(bron Tourmag) 5 januari - **De Europese Commissie heeft geoordeeld dat de Portugese staatssteun van 71,4 miljoen euro aan TAP Air Portugal evenredig is**, d.w.z. dat deze de exploitatie- en winstgevendheidsverliezen dekt die verband houden met de gezondheidscrisis.

Volgens een persbericht "is de Commissie van oordeel dat de pandemie van het coronavirus een buitengewone gebeurtenis is wegens het uitzonderlijke en onvoorspelbare karakter ervan en de grote gevolgen voor de economie. Daarom is het gerechtvaardigd dat de lidstaten buitengewone maatregelen nemen om de schade te vergoeden die rechtstreeks verband houdt met de pandemie".

(...)

> **A350 overspuiten: Qatar Airways wil €556 miljoen**

(bron Air Journal) 7 januari - **Qatar Airways eist een schadevergoeding van 618 miljoen dollar van Airbus voor het aan de grond houden van zijn A350's die door een verfprobleem zijn getroffen**, plus 4 miljoen dollar voor elke extra dag dat ze uit de vaart zijn. De vliegtuigfabrikant "ontkent ten volle" deze beweringen.

(...)

Na het aan de grond houden van 21 Airbus A350-900 en -1000 vliegtuigen, "bevolen" door de Qatar Civil Aviation Authority (QCAA) afgelopen augustus, eist Qatar Airways 618 miljoen dollar (546 miljoen euro) schadevergoeding, plus 4 miljoen dollar per dag extra aan de grond houden. En zij vraagt de rechter om alle A350 leveringen te verbieden tot het probleem is opgelost.

(...)

De QCAA, die er tot dan toe het zwijgen toe had gedaan (...), heeft Qatar Airways naar verluidt laten weten dat de verslechtering van de toestand van het toestel "verontrustend, zelfs alarmerend" was, en zei "zeer bezorgd" te zijn dat de vliegveiligheid in het gedrang zou kunnen komen.

Desgevraagd (...) **zei**

een woordvoerder **van Airbus dat het bedrijf de beweringen van Qatar Airways "volledig weerlegt" en herhaalde dat het slechts om een cosmetisch probleem ging dat het aan de grond houden of het weigeren van leveringen niet rechtvaardigde.** De vliegtuigfabrikant had zelf begin december besloten een beroep te doen op arbitrage en hekelde "het huidige gebrek aan kennis over de niet-structurele oppervlaktevermindering van zijn A350-vloot door een van zijn klanten". **Airbus wijst erop dat de Europese regelgevende instantie EASA de schade niet als een bedreiging voor de vliegveiligheid beschouwde, en beschuldigde de klager ervan dat hij weigerde korte-termijn fixes te aanvaarden die door andere klanten waren overeengekomen.** Een verfprobleem was inderdaad al in 2016 opgemerkt door Finnair, sindsdien gevolgd door Cathay Pacific, Etihad Airways, Lufthansa en Air France (in het kader van het onderhoud van Air Caraïbes-toestellen). De Duitse luchtvaartmaatschappij heeft naar verluidt drie A350's teruggestuurd om te worden overgespoten, gratis onder garantie, maar geen van hen heeft de betrokken toestellen aan de grond gehouden.

(...) Er zij

aan herinnerd dat Qatar Airways nog eens 23 A350-1000's in haar orderboek heeft, alsmede 50 A321neo-toestellen (waaronder tien A321LR's) die vanaf dit jaar moeten worden geleverd en die nog niet bij het geschil betrokken zijn.

Mijn commentaar: Geen enkele burgerluchtvaartautoriteit heeft opdracht gegeven de betrokken A350's aan de grond te houden.

In dit geval lijkt het erop dat de CEO van Qatar Airways, die net als anderen vliegtuigen aan de grond hield tijdens de gezondheids crisis, probeert Airbus daarvoor te laten opdraaien.

Niets gewaagd, niets gewonnen.

> **Wij verklaren de controverse over "spookvluchten" zonder passagiers in de Europese luchtvaartsector**

(bron Franceinfo) 9 januari - **Is het Europese luchtruim gedoemd te worden doorkruist door vliegtuigen zonder passagiers?** De controverse rond deze uit milieuoogpunt absurde praktijk is niet afgenomen sinds de CEO van de Duitse luchtvaartmaatschappij Lufthansa eind december verklaarde. "Vanwege de **geringe vraag in januari zouden we nog meer vluchten hebben teruggeschroefd, maar we moeten deze winter 18.000 onnodige vluchten meer maken**", zei **Carsten Spohr** kort voor Kerstmis tegen de Frankfurter Allgemeine Sonntagszeitung (in het Duits).

Deze aankondiging heeft veel internetgebruikers verontwaardigd (...). Maar de verontwaardiging sloeg al snel over op politici, waarbij de groene afgevaardigde Karima Delli zelfs zo ver ging de Europese Commissie te vragen in te grijpen om luchtvaartmaatschappijen ervan te weerhouden dergelijke "spookvluchten" uit te voeren.

In haar brief hekelt de groene afgevaardigde, die ook voorzitter is van de Commissie vervoer en toerisme van het Europees Parlement, de **"use it or lose it"-regel die van toepassing is op het gebruik van slots op luchthavens**. Om het duidelijk te stellen: Air France, Lufthansa, Iberia, Ryanair, enz. hebben precieze slots voor het opstijgen en landen van hun vliegtuigen op de verschillende luchthavens in Europa. **Vóór de Covid-19-crisis was het voor een luchtvaartmaatschappij absoluut noodzakelijk ten minste 80% van deze slots te gebruiken, anders zouden zij worden herverdeeld onder de concurrentie.**

Door de drastische daling van het aantal passagiers als gevolg van de gezondheidscrisis hebben **de Europese autoriteiten de "use it or lose it"-regel in maart 2020 opgeschort om de** luchtvaartmaatschappijen niet te zwaar te straffen. Met het oog op het herstel van het verkeer in 2021 heeft de **Europese Commissie in maart jongstleden besloten de drempelwaarde voor de benutting van slots vast te stellen op 50%**, hetgeen de woede heeft gewekt van luchtvaartmaatschappijen die deze drempelwaarde nog steeds te hoog vinden in tijden van pandemie. Om de "18.000 onnodige vluchten" van Lufthansa te rechtvaardigen, wijst de CEO van de Duitse reus op de starheid van de regels van de Europese Commissie in een situatie van geringe vraag.

(...)

Maakt de Europese Unie zich schuldig aan het opleggen van "spookvluchten" aan luchtvaartmaatschappijen? Niet waar, zegt

Brussel: "De beperking van slots in de EU heeft juist tot doel ervoor te zorgen dat luchtvaartmaatschappijen hun historische slots kunnen behouden zonder leeg te moeten vliegen wanneer gezondheidsbeperkingen passagiers verhinderen te reizen", verdedigde de Europese Commissie zich tegenover Le Parisien op vrijdag 7 januari. (...) Met het oog op een terugkeer naar de situatie van vóór de pandemie (de befaamde aanvangsdrempel van 80%) is **de Europese Commissie op 15 december**

bovendien **overeengekomen om deze drempel tussen maart en oktober 2022 geleidelijk op te trekken van 50% tot 64%. In de komende weken zullen onderhandelingen beginnen voor de volgende periode, vanaf oktober 2022. "Daarom laat Lufthansa van zich horen"**, analyseert Jean-Baptiste Djebbari op Twitter. Met de door de Omicron-variant veroorzaakte onzekerheid is de strijd om slots tussen luchtvaartmaatschappijen, overheidsinstanties en luchthavens nog lang niet gestreden.

***Mijn commentaar:** Sommige lezers hebben mij geschreven om uiting te geven aan hun woede over de opmerkingen van de CEO van Lufthansa.*

Dit artikel zou hen moeten geruststellen: Noch Lufthansa, noch enige andere luchtvaartmaatschappij in Europa zal lege vliegtuigen moeten laten opstijgen om hun kostbare slots te behouden.

> Bordeaux geeft niet op om een luchtshuttle naar Orly te herstellen

(bron La Tribune) 6 januari - Eerdere brieven van de economische en politieke leiders van Bordeaux in 2020 waren onbeantwoord gebleven. De motie die in 2021 door de grootstedelijke verkozenen werd aangenomen, had geen effect meer. Maar de klacht die in september jongstleden is ingediend door de Unie van Franse luchthavens (UAF) en vooral het recente besluit van de Europese Commissie om een onderzoek in te stellen naar de rechtmatigheid van de afschaffing van Franse luchtroutes wanneer er een spoorwegalternatief is op minder dan twee en een half uur, heeft in de Gironde weer enige hoop gewekt. **Patrick Seguin, de herkozen voorzitter van de Kamer van Koophandel en Nijverheid van Bordeaux Gironde, is van plan de voorzitters (PS) van de Nieuwe Aquitaine Regio en Bordeaux Metropool, Alain Rousset en Alain Anziani, alsmede de ecologischste burgemeester van Bordeaux, Pierre Hurmic, ervan te overtuigen een nieuwe gezamenlijke brief aan het Elysée, Matignon en de minister**

van Vervoer te sturen.

"Ik hoop dat deze brief iedereen bij elkaar brengt en dat we hem voor eind januari kunnen versturen. Er is **een lokale consensus om te vragen om de terugkeer van vier dagelijkse retourreizen, in plaats van de tien die vóór Covid bestonden**. Ik herinner u eraan dat de pendeldienst Bordeaux-Orly in 2019 556.000 passagiers per jaar telde", zo verzekert deze woensdag 5 januari de baas van de CCI van de Gironde, die besloten heeft meer gewicht te geven aan de politieke beslissingen. Het zal

hem niet al te veel moeite kosten Alain Rousset en Alain Anziani, beiden voorstander van een gedeeltelijke terugkeer van de shuttle, te overtuigen, maar aan de **kant van het stadhuis van Bordeaux zal het gecompliceerder zijn. Toen de Tribune contact met hem opnam, bevestigde de ecooloog Pierre Hurmic niet dat hij bij deze aanpak betrokken was, maar verzekerde hij ons dat hij bij zijn standpunt bleef en vroeg om de herinvoering van één of zelfs twee retourvluchten per dag.**

Patrick Seguin van zijn kant (...) verzekert ons dat "naast Air France nog drie andere maatschappijen in de rij staan om de slots terug te krijgen die zijn vrijgekomen door het einde van de shuttle en die nog steeds niet opnieuw zijn toegewezen".

In werkelijkheid hoeven deze slots niet opnieuw te worden toegewezen. Aangezien zij niet aan een bepaalde route gebonden zijn, kon de Franse maatschappij ze behouden en ze op andere bestemmingen inzetten of overdragen aan haar lagekostendochter Transavia. En indien bepaalde maatschappijen zich op deze route zouden kunnen positioneren, zouden zij nog steeds een basis moeten hebben op zowel de luchthaven van Bordeaux als die van Orly, die reeds zeer druk zijn. De lagekostenmaatschappij easyJet bevindt zich in deze situatie.

En als deze nieuwe brief niet in staat lijkt de positie van de Staat, die sinds de lente van 2020 constant is, te veranderen, hopen **de auteurs ook te profiteren van de politieke context door erop te rekenen dat een nieuwe huurder in het Elysée en/of een nieuwe regeringsleider na de voorjaarsverkiezingen anders zouden kunnen arbitreran.**

Voorlopig ligt de bal in het kamp van Brussel, dat ons heeft verzekerd dat het snel vooruitgang wil boeken in deze gevoelige kwestie.

Ter herinnering: de bepaling van de klimaatwet die Franse vliegroutes afschaft zodra er een spooralternatief is in minder dan 2u30 (aansluitend verkeer niet meegerekend) moet in maart 2022 in werking treden, maar de luchtvaartmaatschappijen hebben al een aantal van hun vluchten stopgezet, zoals Orly-Bordeaux of Orly-Nantes. De wet heeft in hoofdzaak betrekking op vier routes: Orly-Lyon, Orly-Nantes, Lyon-Marseille, en de belangrijkste, Orly-Bordeaux.

Bordeaux Metropole schat dat de luchtvaartactiviteiten goed zijn voor

35.000 banen op haar grondgebied. **Maar met de komst van de LGV in 2017 waardoor Bordeaux op 2 uur van Parijs komt te liggen, verkeerde de Air France-shuttle al voor de Covid-crisis in financiële moeilijkheden.**

***Mijn commentaar:** De aanpak van de verkozenen van Bordeaux heeft veel weg van een achterhoedegevecht.*

Je hoeft alleen maar te kijken naar wat er vóór de invoering van de Klimaatwet is gebeurd met de verbindingen Orly - Straatsburg en Orly - Lyon om dat te begrijpen.

Vanaf Straatsburg heeft, toen Air France haar vluchten naar Parijs stopzette, geen enkele luchtvaartmaatschappij getracht de route, die niet rendabel was, over te nemen.

In Lyon, waar Air France het aantal vluchten op Orly drastisch had verminderd, probeerde geen enkele andere luchtvaartmaatschappij zich te vestigen.

In alle gevallen maakte de aanwezigheid van een TGV-verbinding de exploitatie onrendabel.

Afgezien van de beperkingen die door de klimaatwet worden opgelegd, zou de heropening van een verbinding tussen Bordeaux en Orly derhalve geen rendabele operatie voor een luchtvaartmaatschappij zijn.

En er is geen sprake van subsidiëring in het kader van een openbaredienstverplichting (ODV).

De route waarvoor openbaredienstverplichtingen worden opgelegd, moet namelijk een geregelde verbinding tussen twee luchthavens in de Europese Unie zijn, die wordt beschouwd als "van vitaal belang voor de economische en sociale ontwikkeling van de regio die door de luchthaven wordt bediend"; het betreft ofwel een route die bijdraagt tot de ontsluiting van een perifere of ontwikkelingsregio, ofwel een route met weinig verkeer.

Dit zou niet het geval zijn voor de lijn Bordeaux - Orly.

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 is op maandag 10 januari gesloten op 4,290 euro. Voor de derde week op rij is het sterk gestegen met +5,67%.

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

Het analistengemiddelde (consensus) voor het aandeel AF-KLM is gestegen tot 3,45 euro. De analist Citi, die een koersdoel van 1 euro had vastgesteld, heeft dit zojuist verhoogd tot 4,20 euro. Het hoogste koersdoel is nu 5,50 euro, het laagste 1,30 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 gezondheids crisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week met \$3 gestegen tot \$81.

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

Op 25 oktober bereikte Brent met 86 dollar een niveau dat sinds 2014 niet meer was gezien, gesteund door verstoringen van het aanbod en de onderliggende vraag.

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](#). 10999 mensen ontvangen dit persbericht live