

Air France is optimistisch over haar zomerseizoen 2022

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



### François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

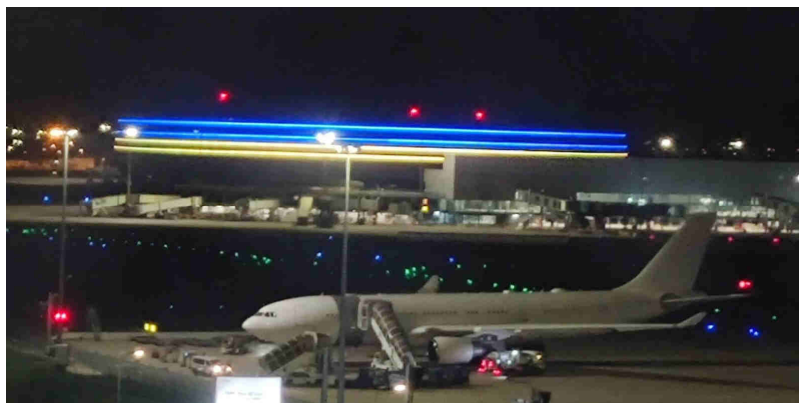
Nr. 853, 28 maart 2022

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](#) 



CDG Terminal 1 in de kleuren van Oekraïne

## *Persoverzicht van maandag*

### > Air France is optimistisch over haar zomerseizoen 2022

(bron Air & Cosmos) 25 maart - Ondanks de stijgende brandstofkosten, de oorlog in Oekraïne en de aanhoudende pandemie blijft de luchtvaartmaatschappij optimistisch voor de zomer van 2022. Air France zal haar langeafstandsroutes naar Noord-Amerika, Afrika, het Caribisch gebied en de Indische Oceaan uitbreiden

**Air France heeft een sterke vraag opgemerkt voor reizen in de zomer van 2022,** met name naar Noord-Amerika, Afrika, het Caribisch gebied en de Indische Oceaan.

**De boekingen voor Noord-Amerika zijn hoger dan in 2019,** waardoor het een voorkeursbestemming is voor de luchtvaartmaatschappij. Sinds de heropening van de VS in november 2021 voor gevaccineerde reizigers, is de vraag inderdaad

gestaag toegenomen. **Het bedrijf blijft optimistisch voor de komende maanden in 2022.** Aan de andere kant zijn sommige bestemmingen veel minder populair, met name Azië. De oorlog in Oekraïne heeft geleid tot een toename van het brandstofverbruik, omdat het Russische luchtruim wordt gemeden. Vluchten tussen Frankrijk en Noord-Azië moeten een alternatieve route nemen met langere reistijden, tot gemiddeld 4 uur

**De stijging van de olieprijs per vat heeft een onverbiddelijk effect op de Air France groep en haar zustermaatschappij KLM Royal Dutch Airlines.** Deze brandstof vertegenwoordigt tot 30% van de totale kosten van de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij, vandaar de prijsverhoging voor de passagiers. In de praktijk komt **deze verhoging neer op een meerkost van 40 euro voor een vlucht naar het Caribisch gebied** waarvoor de ticketprijs oorspronkelijk op "619 euro retour" was vastgesteld. Deze verhoging heeft echter geen betrekking op de middellangeafstandsvluchten, aangezien Air France voldoende dekking heeft om haar klanten niet meer voor hun tickets te laten betalen. Het dekkingsbeleid maakt het mogelijk stroomopwaarts brandstof aan te kopen tegen een vaste prijs, die niet verandert. Concreet **heeft de onderneming voor het eerste kwartaal van 2022 72% van het vereiste brandstofverbruik ingekocht**, en voor het tweede kwartaal 63% dekking.

***Mijn commentaar:** Voorlopig heeft de oorlog in Oekraïne een beperkte invloed op de activiteit van de luchtvaartmaatschappijen.*

*De trend naar een terugkeer van de reizigers, die eind 2021 werd waargenomen, zet zich voort.*

## > **Milieuorganisaties: 150.000 nieuwe huizen te dicht bij Schiphol**

(bron Luchtvaartnieuws vertaald met Deepl) 26 maart - **In de omgeving van Schiphol worden de komende jaren zeker 150.000 woningen gebouwd**, maar volgens milieuorganisaties komen die te staan op **plekken waar het vliegtuiglawaai te veel is voor een gezond leven.** Volgens

onderzoek van de **natuur- en milieufederaties van Noord- en Zuid-Holland gaat het om 115 nieuwe woongebieden.** Zij zijn gebaseerd op de richtsnoeren van de Wereldgezondheidsorganisatie (WHO) voor geluidshinder. (...) De bouwplannen binnen 20 tot 40 kilometer van de luchthaven liggen binnen de kritische drempel van buitensporige gezondheidsrisico's.

"De gezondheid van zo'n 300.000 toekomstige bewoners in de omgeving van Schiphol staat op het spel. Om nog maar te zwijgen van de 1,5 tot 2 miljoen mensen die reeds in het gebied wonen", aldus de organisaties. Zij **vinden dat het vliegtuiglawaai moet worden teruggedrongen door de activiteiten op Schiphol te verminderen.**

***Mijn commentaar:** Als het programma voor de bouw van nieuwe woningen rond*

*Schiphol doorgaat, kunnen nieuwe milieueisen worden opgelegd aan de luchtvaartmaatschappijen, in de eerste plaats aan de KLM.*

## > Delta Air Lines: SAF-leveringsovereenkomst met Gevo

(bron CercleFinance) 22 maart - **Delta Air Lines heeft aangekondigd dat het een overeenkomst heeft gesloten met Gevo, een fabrikant van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF), waarmee het zijn doelstelling om tegen eind 2030 10% van zijn activiteiten met SAF te voeden, dichterbij brengt.**

Als gevolg van de overeenkomst zal **Delta naar verwachting gedurende zeven jaar**, te beginnen medio 2026, **ongeveer 75 miljoen gallon SAF per jaar ontvangen.**

FAS vermindert de uitstoot van broeikasgassen tot 80 procent in vergelijking met fossiele brandstoffen

**In 2021 kocht Delta meer dan 300.000 gallon FAS** en werkte samen met zijn zakenpartners om de onderontwikkelde FAS-markt te helpen ontwikkelen.

***Mijn commentaar:** Steeds meer luchtvaartmaatschappijen kiezen voor duurzame vliegtuigbrandstof (SAF), vooruitlopend op de moeilijkheden om deze biobrandstof in voldoende hoeveelheden te produceren.*

## > Ethiopian Airlines benoemt Mesfin Tasew na vertrek van CEO

(bron L'Echo touristique) 25 maart - **Ethiopian Airlines heeft Mesfin Tasew benoemd tot nieuwe CEO ter vervanging van Tewolde Gebremariam, die de maatschappij om gezondheidsredenen verlaat.**

Het verzoek van Tewolde Gebremariam om vervroegd pensioen na 11 jaar trouwe dienst is ingewilligd, zo heeft de raad van bestuur bekendgemaakt. Er is **een nieuwe CEO aangesteld om hem te vervangen**, Mesfin Tasew, zei Girma Wake op een persconferentie in Addis Abeba. **Mesfin Tasew is de voormalige chief operating officer van Ethiopian Airlines en de huidige CEO van ASKY, een pan-Afrikaanse luchtvaartmaatschappij die in Lomé is gevestigd en waarvan Ethiopian Airlines de strategische partner is.**

Ethiopian Airlines, een 100% staatsbedrijf dat er prat op gaat de enige winstgevende luchtvaartmaatschappij op het Afrikaanse continent te zijn, heeft voor het fiscale jaar 2020-2021 een omzet van 3,51 miljard dollar geboekt.

In een luchtvaartsector die is getroffen door de Covid-19-pandemie is de maatschappij een van de weinige ter wereld die erin is geslaagd het hoofd boven water te houden zonder een financiële injectie van de overheid en zonder vast personeel te ontslaan, door massaal over te schakelen op vrachtvervoer toen het passagiersverkeer sterk terugliep, met name door een aantal van haar passagiersvliegtuigen om te bouwen tot vrachtvliegtuigen.

(...)

**Mijn commentaar:** Ethiopian Airlines heeft in de afgelopen tien jaar een lange weg afgelegd.

*Dit heeft zij enerzijds te danken aan de niet aflatende steun van de Ethiopische regering, geholpen door China, en anderzijds aan de aanwezigheid aan het hoofd van CEO's die specialisten zijn in de luchtvaartsector.*

### > Airbus vliegt A380 met 100% SAF-motor

(bron Journal de l'Aviation) 28 maart - **Airbus** gaat door met het demonstreren van het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF). De vliegtuigbouwer **vloog met een A380 waarvan de motor voor 100% door SAF werd aangedreven.**

Het voor deze test gebruikte vliegtuig was de MSN1, aangedreven door de Rolls-Royce Trent 900. De vlucht, die plaatsvond op 25 maart, duurde drie uur.

Het vereiste het gebruik van 27 ton duurzame brandstof, door TotalEnergies geproduceerd uit met waterstof behandelde vetzuren en esters (HEFA), hoofdzakelijk bestaande uit afgewerkte bak- en braadolie

**Een tweede vlucht is gepland tussen Toulouse en Nice op 29 maart om het gebruik van SAF bij het opstijgen en landen te testen.**

Soortgelijke tests zijn de afgelopen maanden al uitgevoerd met een A350 en vervolgens een A319neo.

**Mijn commentaar:** Airbus gebruikt zijn eerste A380's om tests op verschillende gebieden uit te voeren.

*Daaraan voorafgaand heeft Airbus aangekondigd dat het op zijn eerste A380 een vijfde motor installeert die zou worden aangedreven door vloeibare waterstof. De eerste tests zijn gepland tegen 2025 om de haalbaarheid van een waterstofvoortstuwingsysteem tijdens de vlucht aan te tonen.*

### > Tarbes-Lourdes - Parijs PSD: touwtrekken tussen Chlair en Volotea

(bron TourMag) 27 maart - (...) **In februari heeft de Spaanse maatschappij Volotea tot ieders verrassing de aanbesteding gewonnen** die door het gemengde syndicaat Pyrénia was uitgeschreven **voor de exclusieve exploitatie van de luchtverbinding tussen de luchthaven van Tarbes-Lourdes en Parijs-Orly.**

**Voor deze route geldt DSP-steun**, d.w.z. een tripartiete overeenkomst tussen de luchtvaartmaatschappij, het luchthavenbeheersyndicaat en de staat, die een compensatie betaalt als tegenprestatie voor de exploitatie van de route en dus voor de ontsluiting van de regio en de ontwikkeling van haar economie.

Met deze schadevergoeding zijn aanzienlijke bedragen gemoeid. **Gedurende vier**

**jaar zou Volotea 4,5 miljoen euro per jaar van de Franse staat ontvangen om de route te exploiteren.**

Het besluit wekte woede op bij het Franse bedrijf **Chalair**, waarvan het bod als tweede was gerangschikt. De onderneming, onder leiding van Alain Battisti (die ook aan het hoofd staat van de Franse nationale federatie voor de koopvaardij, FNAM), **reageerde door bij de administratieve rechtbank een precontractueel kort geding aan te spannen om het besluit aan te vechten.** Een nieuwe wending: in een beschikking van 21 maart 2022 heeft **de kortgedingrechter van de administratieve rechtbank van Pau de eerste beslissing definitief vernietigd** en Chalair in het gelijk gesteld.

"De aanvraag van de geselecteerde gedelegeerde was niet in orde met betrekking tot de raadgegingsverordeningen. De procedure wordt derhalve geannuleerd vanaf het stadium van de behandeling van de aanvragen", aldus de administratieve rechtbank van Pau in een persmededeling

**De reden hiervoor is eenvoudig: de door Volotea ingediende offerte had niet mogen worden onderzocht omdat het bedrijf door de Franse justitie is veroordeeld wegens verborgen arbeid "wegens het ontbreken van aangiften bij de Franse socialezekerheidsorganen voor een aantal van zijn piloten".** Dit zal plaatsvinden in september 2021 voor de correctionele rechtbank van Bordeaux. De boete van 200.000 euro is nog niet volledig betaald. **Chalair weigert voor het moment commentaar te geven op de beslissing van de administratieve rechtbank.** Alain Battisti, hoofd van het bedrijf, zegt dat hij nu "wacht op de juridische reactie van de verkozenen met betrekking tot het huidige DSP-proces". **Volotea van haar kant zegt tegen de beslissing in beroep te zijn gegaan.** "Er is geen andere route in het geding," zei de directie van het Spaanse bedrijf. De exploitatie van de route tussen Tarbes-Lourdes en Parijs-Orly door Volotea zou op 1 juni 2022 van start gaan.

***Mijn opmerking:*** Kleine precisering: de FNAM heeft zijn naam veranderd, hij heet nu *Fédération Nationale de l'Aviation et de ses Métiers*.

*Volgens de online krant pyreneesinfos "zal het gemengde syndicaat Pyrénia, dat de luchthaven van Tarbes Lourdes Pyrénées beheert, een procedure voor de toekenning van de DSP-overeenkomst moeten heropstarten in het stadium van het onderzoek van de kandidaturen. Ongetwijfeld zonder het bedrijf Volotea. Tenzij er zich tussen nu en dan een nieuwe ontwikkeling voordoet! "*

*Volotea kon afzien van haar beroep tegen haar veroordeling en de volledige boete betalen. In dat geval zou de aanvraag kunnen worden aanvaard.*

*Volotea is niet de eerste luchtvaartmaatschappij die in Frankrijk wordt veroordeeld wegens zwartwerk. Daarvoor werd Ryanair in 2014 in Marseille veroordeeld.*

## > Montpellier: de luchthaven mikt op 1,7 miljoen passagiers in 2022

(bron Midi Libre) 24 maart - **Het luchtruim op de luchthaven van Montpellier Méditerranée klaart geleidelijk op.** Na "de schade in 2020 beperkt te hebben", aldus Emmanuel Brehmer, voorzitter van de raad van bestuur van het luchthavenbedrijf, wordt de terugkeer naar de normale situatie bevestigd. **"Wij rekenen op een passagiersverkeer van 1,7 miljoen in 2022, wat neerkomt op 88% van het verkeer in 2019,** behoudens nieuwe rampen in de wereld.

En als de luchthaven, zoals de voorzitter van de raad van bestuur eraan toevoegt, "dit jaar opnieuw met een sterke ambitie van start gaat", dan is dat omdat hij redenen heeft om daarin te geloven. "We komen na een tamelijk formidabel jaar in 2021, gezien wat we hebben meegemaakt, met een passagiersverkeer van ongeveer 1,1 miljoen. Maar bovenal vertoonden de rekeningen een positief saldo, van "bijna 1 miljoen euro".

Over enkele dagen, surfend op het geleidelijke herstel van het verkeer, zal Emmanuel Brehmer een nieuw ontwikkelingsplan aankondigen. Ambitieuze. **"We gaan tussen nu en 2026 tussen 50 en 60 miljoen euro investeren, met de ambitie om 2,5 miljoen passagiers te bereiken"**, beweert hij. Tegen die tijd zou een tweede basis kunnen worden gecreëerd, op initiatief van een luchtvaartmaatschappij.

(...)

**"De internationale successen van vorige zomer zijn terug**, met een keuze uit 16 landen, naast Frankrijk", aldus de luchthaven. Er zijn echter ook spijtbetuigingen, zoals de afwezigheid van Madrid. "Dingen gebeuren beetje bij beetje.

(...)

**Transavia, dat dit jaar haar tweede vliegtuig op het asfalt van Montpellier zou stationeren, heeft besloten de komst ervan uit te stellen tot 2023.** "De kracht van Transavia is dat het extra verkeer brengt, met een onmiddellijk potentieel van 300 tot 400.000 passagiers.

***Mijn commentaar:*** De luchthaven van Montpellier staat, net als de meeste regionale luchthavens, voor een dilemma: hoe kan het passagiersverkeer toenemen en tegelijkertijd een bijdrage leveren aan de strijd tegen de opwarming van de aarde?

*Luchthavenbeheerders hebben tal van mogelijkheden om dit te doen, zoals het installeren van zonnepanelen op de daken van gebouwen of het elektrificeren van start- en landingsbaanapparatuur.*

*Maar als de technologische vooruitgang in de komende jaren onvoldoende is om de verwachte toename van het verkeer mogelijk te maken, zouden de luchthavenbeheerders zich gedwongen kunnen zien het aantal vliegbewegingen te beperken en daarbij de minst vervuilende maatschappijen te bevoorstellen.*

*Om deze situatie te voorkomen heeft de UAF (Unie van Franse Luchthavens), bij*

monde van haar voorzitter Thomas Juin, in januari jongstleden in het tijdschrift *Aéroport Le Mag*

nr. 87 het volgende verklaard: "Onze tweede prioriteit is te werken aan de snelle ontwikkeling van een SAF-produktiesector in Frankrijk en in Europa. Het UAF werkt aan deze kwestie met de belangrijkste spelers in het luchtvervoer en met de energiebedrijven.

Een van de sleutels tot succes in de strijd tegen de opwarming van de aarde zal liggen in het vermogen van ons allen, besluitvormers en gebruikers, politici en burgers, om te anticiperen. Ik nodig u uit de twee bonusartikelen te lezen die Jean-François Simonin op zijn blog BH22 heeft gepubliceerd.

## Bonus Artikelen

### > Anticiperen waarom?

(bron jeanfrancoissimonin) 24 maart - **Tot voor kort had het geen zin om te proberen voorspellingen te doen voor een heel lange tijd, bijvoorbeeld voor 2050, of 2100, of 2500.** Het moet gezegd worden dat niets het vereiste. Als een mens in de 15e eeuw zich een voorstelling had willen maken van de wereld in het jaar 2000, zou dat alleen zijn gebeurd om zichzelf te amuseren, want in zijn tijd was er niets dat een dergelijke oefening noodzakelijk maakte. **De wereld was onbeperkt in tijd en ruimte, dat was een gegeven.** De aard van de menselijke activiteiten had geen invloed op de toekomst van deze wereld. De mens was voor zijn daden verantwoording verschuldigd aan God of aan de maatschappij, maar niet aan de wereld zelf. De natuurwetten waren in wiskundige taal geschreven, maar dit impliceerde geen menselijke verantwoordelijkheid voor de toestand van de wereld. Dit beginsel van de totale beschikbaarheid van de toekomst voor de mens wordt uitgehouden; **het wordt contraproductief in de wereld van vandaag**, aan het begin van de 21e eeuw. **Onze huidige strategische keuzes en al hun implicaties, zowel vrijwillig als onvrijwillig, hebben nu al ingrijpende gevolgen voor de toekomst op middellange en lange termijn**, via radioactief afval, de schepping van nieuwe materialen en chimaeren, de vernietiging van inheemse soorten, klimaatverandering en vervuiling van diverse aard. Het wordt duidelijk dat het kortetermijndenken, dat het gangbare temporele paradigma is geworden voor de gehele westerse beschaving, geen goed voorteken is voor de 22e eeuw, met name gezien de lessen van de mondialisering en het Antropoceen. **De eisen voor anticipatie die hieruit voortvloeien zijn enorm, bijna onvoorstelbaar. Anticiperen wordt, voor het eerst in de geschiedenis, een noodzaak van het allergrootste belang.**

### > Wat is het Antropoceen?

(bron jeanfrancoissimonin) September 2017 - Het Antropoceen is het concept waardoor we ons ervan bewust worden dat het beleid en de strategieën die door de

belangrijkste actoren van de globalisering worden ingezet, leiden tot de ineenstorting van de westerse beschaving en, bijgevolg, van de hele planeet. **De intrede in het Antropoceen-tijdperk betekent dat wij de drempel hebben overschreden waar de toekomst van de biosfeer uitsluitend afhangt van ons, de menselijke soort, die overmeesterd is geraakt**, maar helaas niet in staat is deze overmeestering te beheersen. De mensheid, haar demografie, haar industrie en haar zich uitbreidende technologieën zijn de meest bepalende factoren geworden voor het evenwicht van het leven. Vanaf het Antropoceen is er geen natuurlijke natuur meer. Er is maar één natuur, de menselijke

**Het Antropoceen is het ijkpunt van waaruit het officieel verwijtbaar wordt om de techno-wetenschappelijke en economische logica's die van kracht zijn in de geglobaliseerde economie van de 21e eeuw te verlengen.** De hele reeks Keys to the 22nd Century, waarvan ik op de BH22-website enkele uittreksels presenteer, is een poging om een nieuwe infrastructuur voor de beschaving uit te denken, die een projectie op lange termijn - in dit geval tot de volgende eeuw - kan ondersteunen.

***Mijn commentaar:** Deze twee artikelen zijn afkomstig van de blog BH22 van Jean-François Simonin - Filosofische en prospectieve beschouwingen over langetermijnvraagstukken.*

*Daarin wordt gemeld dat de wetenschappelijke gemeenschap het er op 29 augustus 2016 over eens was dat de mensheid een nieuw geologisch tijdperk was binnengetreden, het Antropoceen.*

## **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 28 maart gesloten op **4,043 euro**. Het is deze week gestegen met **+2,74%**.

Na een daling tot € 3,295 begin maart is het in drie weken tijd met **+22%** opgeveerd.

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



*Koersevolutie van het Air France-KLM aandeel over vijf jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.*

**De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedraagt EUR 3,31.** Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.

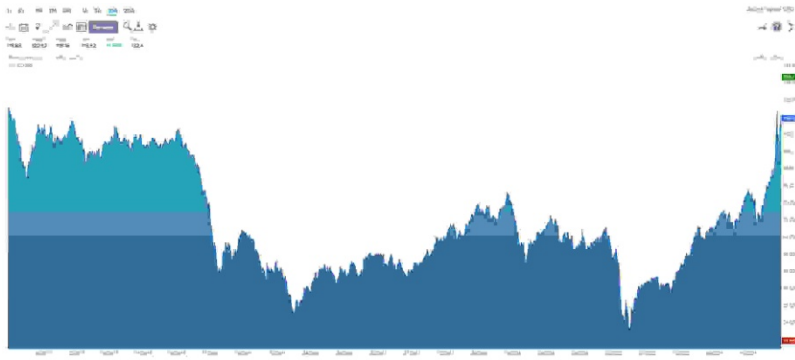
U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheids crisis.

**De prijs van ruwe Brent-olie (Noordzee) is deze week met +4\$ gestegen tot 120\$.**

**De crisis in Oekraïne ligt aan de basis van de stijging van de olieprijs, die ook gevolgen heeft voor koper en goud.**

**Aan het begin van de maand bereikte de Brent ruwe olie een niveau van \$132, dicht bij het record van \$150 dat in 2008 werd bereikt.**

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



*Evolutie van de olieprijsen over tien jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.*

**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 gekozen werd, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

In dit persoverzicht worden onderwerpen behandeld die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Indien u dit persbericht niet langer 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](#).

11098 mensen ontvangen dit persbericht live