

Air France-KLM herfinanciert zich dankzij haar milieu-inspanningen



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°895, 16 januari 2023

Als u deze

pagina

niet goed ziet, of als u de Engelse

of Nederlandse versie wilt lezen,

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

[volg deze link](#)  [, het is hier](#)  [vindt u deze hier](#) 

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM herfinanciert zich dankzij haar milieu-inspanningen

(bron Les Echos) 10 januari 2023 - Een vermindering van de broeikasgassen van het luchtvervoer kan ook helpen om de schuld ervan te verminderen. Tenminste in het geval van Air France-KLM. De luchtvaartgroep is erin geslaagd voor 1 miljard euro aan "duurzame" obligaties te plaatsen, waardoor hij zijn door de staat gegarandeerde leningen (PGE) kan blijven terugbetalen, dankzij zijn verbintenissen om de CO₂- en NO_x-uitstoot te verminderen.

Het is de eerste keer dat een luchtvaartgroep zogenaamde "duurzame obligaties" heeft uitgegeven. Deze obligaties zijn bedoeld om ondernemingen te helpen bij de financiering van hun milieu-investeringen en hebben als bijzonderheid dat de kosten ervan afhankelijk zijn van de verwezenlijking van milieudoelstellingen.

500 miljoen elk, het ene met een looptijd van 3,3 jaar en een coupon van 7,25% en het andere met een coupon van 5,3 jaar en 8,125%, in ruil voor een verbintenis om de broeikasgasemissies van zijn vliegtuigen tegen 2025 met 10% te verminderen ten opzichte van het niveau van 2019. Deze verbintenis komt overeen met de vermindering die wordt verwacht als gevolg van de lopende vernieuwing van de vloten van Air France en KLM.

Als deze doelstelling van 10% niet wordt gehaald, zullen de kosten van deze vorm van lenen worden verhoogd. De haalbaarheid ervan is echter reeds gevalideerd

door de SBTi, een wetenschappelijk controleorgaan dat verbonden is aan de VN. Air France-KLM streeft zelfs naar een reductie van 30% tegen 2030. **Naast deze milieuverbintenissen verklaren ook de goede financiële resultaten van de groep in het tweede en derde kwartaal en het vooruitzicht om reeds in 2022 opnieuw winstgevend te worden, het succes van deze obligatie-uitgifte.**

Als bewijs van het vertrouwen van de beleggers werd het bod van Air France-KLM bijna 2,6 keer overtekend. Het komt na een eerdere emissie van 300 miljoen euro in november en andere herfinancieringsoperaties, waarmee Air France-KLM al 1,5 miljard euro - waarvan 1 miljard euro in 2022 - kon terugbetalen van de 4 miljard euro aan leningen met staatsgarantie die in 2020 aan een pool van negen banken waren verstrekt. Met deze extra 1 miljard euro, die volledig moet worden besteed aan de terugbetaling van de PGE's, zal het saldo van de gegarandeerde leningen dus dalen tot 1,5 miljard euro.

Air France-KLM is

echter niet aan het einde van haar inspanningen om de schuld te verminderen. In theorie heeft de groep **tot mei 2025 de tijd om al zijn PGE's terug te betalen.**

Maar de groep wil minstens 75% ervan zo snel mogelijk terugbetaald hebben.

Dit is om bevrijd te worden van bepaalde beperkingen, zoals het verbod om meer dan 10% van het kapitaal van een luchtvaartmaatschappij te verwerven. Maar ook om een stijging van de kosten te voorkomen. De kosten van deze PGE's moeten inderdaad vanaf voorjaar 2023 tot 7% worden teruggebracht, wat een extra stimulans is om ze sneller terug te betalen, ook via andere vormen van lenen.

Bovendien krijgt **Air France-KLM te maken met belangrijke termijnen in 2024 en 2025, waarbij respectievelijk 2,8 miljard en 2,85 miljard aan schulden moet worden afgelost.** En niet te vergeten het herstel van het eigen vermogen van Air France, dat eind september nog een tekort had van 2,8 miljard euro. Air France-KLM heeft tot eind 2023 de tijd om het eigen vermogen van haar belangrijkste entiteit op of boven de helft van het aandelenkapitaal (130 miljoen euro) te brengen, op straffe van een faillissement van Air France.

***Mijn commentaar:** Hoewel beleggers vertrouwen hebben in de groep Air France-KLM, mag niet worden vergeten dat de financiële situatie van de Frans-Nederlandse groep nog lang niet is hersteld.*

Een groot deel van de door de Franse regering verstrekte (of gegarandeerde) leningen moet nog worden terugbetaald, bij voorkeur tegen 2025.

> **NGO's: Nederlandse vliegtaks is druppel op een gloeiende plaat**

(bron OTP) 11 januari 2023 - **NGO's verwachten niet dat de vliegtaks die op 1 januari [in Nederland] van kracht is geworden, veel mensen zal afschrikken om een vliegvakantie te boeken.** Greenpeace, Milieudefensie en Natuur & Milieu zien de milieumaatregel als een goed begin, **maar zeggen dat de heffing van 26**

euro te laag is. "Het is een druppel op een gloeiende plaat", aldus Greenpeace. "Er moet meer worden gedaan om mensen te ontmoedigen om te vliegen. Zelfs nu zijn vliegtickets nog veel te goedkoop," aldus een woordvoerder van de organisatie. "Het staat niet in verhouding tot de klimaatschade van dergelijke vliegreizen". Ook Natuur & Milieu vindt de vliegticketbelasting "een stap in de goede richting", maar vindt dat de ticketprijs verder omhoog moet. **"Vluchten zijn al jaren veel te goedkoop en de prijs wordt kunstmatig laag gehouden door de overheid"**, aldus een woordvoerder. "De vraag naar vluchten is nog steeds zo groot dat er meer moet worden gedaan." **Friends of the Earth** zei dat de vliegtaks slechts een kleine groep mensen treft en weinig effect zal hebben op zogenaamde frequent flyers. "Het is een gemiste kans, want 8% van de mensen is goed voor 40% van de vluchten", rekent een woordvoerder voor. "Het is vooral deze groep die moet betalen." De organisatie **pleit daarom, net als Greenpeace en Natuur & Milieu, voor een "efficiëntere en eerlijkere" progressieve belasting op vluchten. Dit betekent dat hoe meer je vliegt, hoe meer je per ticket betaalt.**

De NGO's stellen ook voor de prijs van lange vluchten te verhogen en het aantal (korte) vluchten te beperken.

Mijn commentaar: De milieudruk is erg hoog in Nederland.

In januari 2021 voerde de vorige regering een vliegtaks in van 7,845 euro per passagier die vanaf Nederlandse luchthavens vertrekt, ongeacht de afstand. Transferpassagiers en baby's zijn vrijgesteld. Het doel was om 200 miljoen euro per jaar op te halen in normale bedrijfstijden.

Na de verkiezingen van 2021 heeft de nieuwe regeringscoalitie besloten dat de belasting nu 400 miljoen euro per jaar extra moet opbrengen, dus in totaal 600 miljoen euro per jaar.

> Frankrijk-VS vluchten wekken de eetlust van luchtvaartmaatschappijen op

(bron AFP) 13 januari 2023 - De **commerciële vluchten tussen Frankrijk en de Verenigde Staten zijn weer in volle gang sinds het einde van de reisbeperkingen in verband met de pandemie.** JetBlue, Norse Atlantic, French Bee, Air France, naast de historische Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen Delta, United en American: allen rekenen op het aanhouden van een aanzienlijke vraag, die vrijkomt na de sluiting van de Verenigde Staten voor Europeanen van maart 2020 tot november 2021.

In de eerste elf maanden van 2022 herstelden deze routes 78,9% van het aantal passagiers in dezelfde periode van 2019, ondanks de Omicron-variant, zo blijkt uit de laatste cijfers van het directoraat-generaal voor de burgerluchtvaart (DGAC).

Op de Noord-Atlantische routes heeft Air France afgelopen zomer "een hoger activiteitsniveau bereikt dan in de zomer van 2019" in beschikbare stoelkilometers, een van de benchmarks van de sector, met een bezettingsgraad van 88%, aldus Olivier Piette, programmadirecteur van de luchtvaartmaatschappij.

(...)

Bij Delta Airlines waren we afgelopen zomer blij met "12% hogere inkomsten dan in 2019" op trans-Atlantische bundels.

(...)

Deze markt, die ook wordt betwist door Air Tahiti Nui, die de westkust bedient op weg naar Polynesië, en "La Compagnie" met haar 100% business class vliegtuigen, vertegenwoordigde in 2019 9,4 miljoen passagiers per jaar, en zelfs 12,2 inclusief Canada, volgens de DGAC. **"De koek is groot", vat Yan Derocles, analist bij Oddo BHF Securities**, samen, vooral omdat de sterke vraag, het nog steeds beperkte aanbod en de explosie van de brandstofkosten hebben geleid tot opgeblazen ticketprijzen, "20 tot 40% hoger" dan vóór de crisis, volgens Pascal Fabre, directeur bij AlixPartners.

(...)

Een hausse die deels wordt gevoed door de koopkracht van de Amerikanen, gestimuleerd door de sterke dollar. **Bij Air France is het aandeel verkochte tickets vanuit de Verenigde Staten "gestegen van 49% in 2019 naar 54% in 2022"**, onthult Olivier Piette.

(...)

Nieuwkomers proberen een deel van de routes tussen de Verenigde Staten, de grootste economie ter wereld, en Frankrijk, de belangrijkste toeristische bestemming, in handen te krijgen.

De Amerikaanse maatschappij JetBlue zei onlangs dat zij van plan was haar nieuwe Airbus A321LR-toestel met één gangpad voor de lange afstand te gebruiken om van New York naar Roissy-Charles-de-Gaulle te vliegen, net als Norse Atlantic, dat gedeeltelijk uit de as van Norwegian is ontstaan. Deze laatste is net als French Bee gepositioneerd in het goedkope segment.

Zij zullen echter nog heel wat werk voor de boeg hebben als zij het bolwerk van de alliantie Air France-KLM-Delta-Virgin Atlantic, die volgens cijfers van AlixPartners driekwart van de Frans-Amerikaanse markt in handen heeft, willen doorbreken.

Volgens Olivier Piette zal

Air France alleen al volgende zomer zo'n 200 vluchten per week naar Noord-Amerika aanbieden. Waarvan niet minder dan zeven per dag naar New York en vier naar Los Angeles. In 2023 "mikt de Franse maatschappij op een capaciteitstoename van 10%" ten opzichte van 2022 op Noord-Amerikaanse routes, zei hij. **"De geopolitieke of economische context zou het gedrag van onze klanten kunnen beïnvloeden, maar op dit moment maken we ons geen zorgen" over de boekingen**, zei hij.

Mijn commentaar: De Verenigde Staten en Europa waren de eerste geografische gebieden die de gezondheids crisis te boven kwamen.

Het transatlantische luchtverkeer werd vrijwel onmiddellijk hervat.

> Delta Air Lines komt met teleurstellende kwartaalcijfers

(bron AOF) 13 januari 2023 - **De Amerikaanse maatschappij Delta Air Lines, waarvan het aandeel in de pre-market handel 5,30% verliest, heeft haar resultaten over het vierde kwartaal bekendgemaakt.** Het nettoresultaat voor de periode **daalde ten opzichte van 2019 met 25% tot 828 miljoen dollar**, of 1,29 dollar per aandeel. De aangepaste winst voor het kwartaal bedroeg \$1,48 per aandeel (tegenover de consensus van \$1,32), aldus de vervoerder. De omzet bedroeg 13,43 miljard dollar, 17% hoger dan in het vierde kwartaal van 2019.

Ed Bastian, voorzitter en CEO van Delta, verwacht "15 tot 20 procent omzetgroei in 2023 en een jaarlijkse verbetering van de kosten per eenheid", "waardoor we een winst van 5 tot 6 dollar per aandeel voor het hele jaar tegemoet kunnen zien en op koers blijven voor meer dan 7 dollar per aandeel in 2024."

Het aandeel van Delta zal naar verwachting dalen na een vijfdaagse rally waarbij het bijna 10% steeg. **Beleggers zijn teleurgesteld over de vooruitzichten voor het eerste kwartaal van 2023.** Delta Air Lines mikt op een aangepaste winst per aandeel tussen 15 cent en 40 cent op een omzetgroei van 17% tot 17% over 2019. De Refinitiv consensus is 55 cent voor de winst per aandeel.

(...)

Mijn commentaar: De kwartaalresultaten van Delta Air Lines waren slechter dan verwacht.

Dit is waarschijnlijk het gevolg van de weersverstoringen van eind december, toen de VS een zware winterstorm te verduren kreeg.

Volgens een federaal rapport dat op dinsdag 10 januari 2023 is gepubliceerd, hebben de grote weerrampen die de VS in 2022 hebben getroffen minstens 165 miljard dollar aan schade veroorzaakt.

> Airbus zal Boeing overtreffen in leveringen en orders tegen 2022

(bron Les Echos) 11 januari 2023 - **Airbus ligt in 2022 voor op Boeing, zowel wat betreft het aantal leveringen als het aantal ontvangen orders:** dit moet de "enorme frustratie" wegnemen die Airbus-baas Guillaume Faury voelt omdat hij aan het begin van het jaar niet zoveel vliegtuigen heeft geleverd als verwacht. Met **661 leveringen in 2022 tegen 480 voor zijn Amerikaanse concurrent doet Airbus het beter dan in 2021** (661 leveringen) en behoudt het de kroon van wereldkampioen in de burgerluchtvaart, ook al eindigt het vrij ver van zijn

oorspronkelijke doelstelling van 720 leveringen.

Aan de kant van de orderontvangst is de kloof minder duidelijk. De verkoopteams van Airbus hadden zeker een goed jaar, met een totaal van 1.078 orders exclusief annuleringen, 307 meer dan in 2021 (771) en 143 meer dan Boeing (935). Maar wanneer **de annuleringen worden afgetrokken, daalt het nettobestellingssaldo tot 820, tegenover 808 voor Boeing.** Dit is nog steeds boven het niveau van 2019.

In het algemeen is de wereldmarkt voor Airbus terug op het niveau van voor de Covid-crisis en voor Boeing zelfs op het niveau van voor de 737 MAX-crisis (...). Maar **beide hadden het waarschijnlijk nog beter kunnen doen, als hun onderaannemers, die vaak dezelfde zijn, geen problemen hadden gehad om de productieverhoging bij te houden.**

(...)

Het meest benadeeld door deze problemen met onderaannemers is Airbus, dat gepland had om in 2022 terug te keren naar 60 vliegtuigen van de A320-familie voor middellangeafstandsvluchten per maand en er uiteindelijk slechts 516 heeft kunnen afleveren in dat jaar, een paar honderd minder dan gepland. Voor de A220, het kleinste vliegtuig met één gangpad van Airbus, zijn er nog steeds productieproblemen. De leveringen van dit vliegtuig zijn nagenoeg stabiel gebleven (53 in 2022 tegen 50 in 2021).

En verre van te verbeteren, lijkt de situatie van Airbus en zijn onderaannemers begin dit jaar te zijn verslechterd, onder de gecombineerde effecten van de stijgende energiekosten in Europa, de algemene inflatie en de chaos die in China is veroorzaakt door de Covid-boom.

Guillaume Faury bevestigde niettemin de doelstelling op middellange termijn om het aantal geproduceerde A320's per maand geleidelijk te verhogen tot 75 tegen het midden van het decennium. **In het belangrijkste marktsegment - dat van de vliegtuigen voor middellange afstand met één gangpad - blijft de dominantie van Airbus duidelijk en duurzaam,** niet alleen in termen van leveringen, maar ook in termen van orders, met 888 bruto-orders voor de A320 en 127 orders voor de A220, tegenover 697 voor Boeing en zijn Max. Dit ondanks het feit dat de Europese vliegtuigbouwer geen leveringsvenster op korte termijn heeft. **Boeing van zijn kant behoudt het voordeel op de langeafstandsmarkt voor widebody's,** ook al is de match dit jaar nipt, met 94 leveringen tegen 92 voor Airbus in 2022. Geholpen door een groter aanbod en de goede gezondheid van vrachtvliegtuigen heeft Boeing 238 orders binnengehaald, tegenover 63 voor Airbus (19 A330's en 44 A350's) in 2022.

Maar de Amerikaanse vliegtuigbouwer is nog lang niet terug op het niveau van voor de crisis (meer dan 500 vliegtuigen met één gangpad) en blijft ook achter bij de

verwachtingen voor de 787-leveringen, die pas afgelopen zomer na een jaar opschorting konden worden hervat.

Mijn commentaar: De orderboeken van beide vliegtuigbouwers zijn in 2022 mooi gevuld.

Maar tegen welke prijs?

De talrijke problemen van Boeing in 2022 (of het nu ging om de levering van de B737 MAX, de B787 of de B777X) hebben er waarschijnlijk toe geleid dat Boeing zijn prijzen aanzienlijk heeft verlaagd.

Dit was niet het geval voor Airbus, dat alleen te maken kreeg met de - weliswaar aanzienlijke - gevolgen van de gezondheids crisis.

> **China vliegt opnieuw met Boeing 737 MAX**

(bron Les Echos) 13 januari 2023 - **De Boeing 737 MAX maakt zijn terugkeer in het Chinese luchtruim.** Een commerciële vlucht van het toestel vond deze vrijdag plaats, volgens vluchtvolgsite FlightRadar24. Het toestel, van China Southern Airlines, steeg rond het middaguur op van de zuidelijke stad Guangzhou naar de centrale stad Zhengzhou.

Dit is de eerste vlucht van een Chinese maatschappij met dit toestel sinds maart 2019. China was het eerste land ter wereld dat zijn luchtvaartmaatschappijen opdroeg de Boeing 737 MAX-vluchten om veiligheidsredenen op te schorten, na twee ongevallen in enkele maanden waarbij 346 mensen om het leven kwamen. (...)

Na 20 maanden aan de grond te hebben gestaan, mocht het toestel weer vliegen in de VS. Na 20 maanden aan de grond te hebben gestaan, mocht het vliegtuig weer vliegen in de Verenigde Staten en vervolgens in de meeste delen van de wereld, nadat wijzigingen waren aangebracht in de besturingssoftware die de twee ongelukken had veroorzaakt en de piloten opnieuw waren opgeleid.

China handhaafde echter zijn verbod. **In december 2021 achtte de Chinese toezichthouder het toestel officieel geschikt om weer te vliegen en voorspelde dat het tegen "het einde van het jaar of begin [2022]" zou terugkeren in het Chinese luchtruim. Uiteindelijk waren de vertragingen langer dan verwacht**

(...
)

Mijn commentaar: De nabijheid van het Chinese Nieuwjaar (22 januari) en de vertraging in de levering van de Comac C919 (de eerste zal ten vroegste in maart 2023 in dienst komen) hebben de hervatting van de B737 MAX-vluchten in China ongetwijfeld versneld.

Einde persoverzicht

> [Mijn commentaar op de koersontwikkeling van het aandeel Air France-KLM in 2022](#)



De gebeurtenis die dit jaar de grootste invloed had op de aandelenkoers was de kapitaalverhoging van EUR 2,256 miljard in juni. Dit werd gebruikt om de terugbetaling van overheidssteun te versnellen en de schuld te verminderen.

De Franse en de Nederlandse regering hadden in de mate van hun rechten deelgenomen

. CMA CGM werd een nieuwe strategische referentieaandeelhouder met een belang van 9,0% in de groep.

De werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder waren via de FCPE's namen in mindere mate deel aan de kapitaalsverhoging, via een blanco transactie.

Daardoor is de koers van het aandeel, die vóór de operatie rond de 2 euro lag, sindsdien gedaald tot ongeveer 1,30 euro.

> [Mijn commentaar op de koers van het Air France-KLM aandeel deze week](#)

Deze week hebben vier analisten hun aanbevelingen verhoogd.

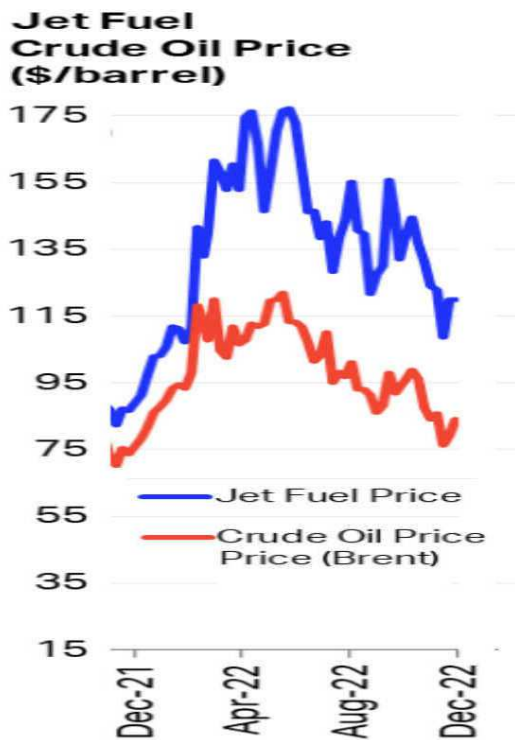
Het aandeel Air France-KLM stond maandag 16 januari bij sluiting op 1,544

euro. Het is deze week sterk gestegen (+11,56% na +10,46% de vorige week).

De gemiddelde waardering (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 1,52 euro. Het hoogste koersdoel is EUR 2,00, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

> [Mijn commentaar op de ontwikkeling van de brandstofprijzen in 2022](#)



Source: S&P Global,

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en een vat Jet Fuel. Dit blijkt heel duidelijk uit onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode januari 2022 - december 2022. Het verschil tussen beide producten bedraagt tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

> [Mijn commentaar op de brandstofprijzontwikkelingen van deze week](#)

Vliegtuigbrandstof in Europa stijgt deze week met \$14 tot \$135. Na een piek op \$182 in juni 2022 was hij begin augustus teruggevallen tot \$132. Het was 79 dollar iets meer dan een jaar geleden.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt deze week met \$4 tot \$84. Dit komt overeen met het gemiddelde niveau van de afgelopen vijf jaar, uitzonderlijke gebeurtenissen buiten beschouwing gelaten.

Van half februari tot eind juli schommelde hij tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelt hij tussen \$85 en \$99.

Begin maart bereikte ruwe Brent \$132, dicht bij het record van \$150 (in 2008).

Terwijl de olie weer een normaal niveau heeft bereikt, geldt dit niet voor vliegtuigbrandstof, die 51 dollar per vat meer kost, een record! De toegenomen behoefte aan diesel ter compensatie van de verminderde beschikbaarheid van gas drijft de prijs van paraffine op, aangezien beide brandstoffen op soortgelijke wijze worden geproduceerd.

Goed om te weten.

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

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

Om te voorkomen dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. 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 haar hebt gekocht.

> Beheer van de CIPF

Wanneer u geld investeert in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt niet rechtstreeks aandelen.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 kiest voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde hebben alleen aandelen Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

Mijn commentaar: Als u meer informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee shareholding](#).

Details

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

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

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of op het aandeelhouderschap van werknemers...

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

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

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

| François Robardet

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

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

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



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

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de Air France-KLM deelneming.

Als u dit persoverzicht niet meer wilt ontvangen, [\[uitschrijven\]](#).

Als u het ontvangstadres van dit persoverzicht wilt wijzigen, [stuur](#)
mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11.386 mensen ontvangen dit persoverzicht live