

Clément Beaune sluit de deur niet voor een vliegverbod op de Parijse luchthavens

I Brief van de directeur van Air France-KLM



In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om de wereld van morgen te bouwen.

(De bestaansreden van de Air France-KLM Groep)

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 912, 15 mei 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,

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

Redactie

Geachte lezers,

De jaarlijkse Algemene Vergadering van Air France-KLM wordt gehouden op woensdag 7 juni 2023 om 14.30 uur in het Hilton Hotel in Roissy. Ze wordt rechtstreeks uitgezonden via webcast op de website van de Groep.

Alle documenten met betrekking tot de Jaarlijkse Algemene Vergadering zijn beschikbaar op de website van de Air France-KLM Groep, op de pagina Aandeelhouders, onder het kopje Jaarlijkse Algemene Vergadering. Hieronder vallen ook de resoluties die ter stemming aan de aandeelhouders zullen worden voorgelegd.

Net als in voorgaande jaren zal ik degenen onder u die aandeelhouder zijn van de Air France-KLM Groep voorstellen mij uw volmacht te geven.

Ik zal op donderdag 18 mei een speciale Flash publiceren over hoe dit in zijn werk gaat.

> Geluidsoverlast: Clément Beaune sluit de deur niet voor een plafond voor vluchten op Parijse luchthavens

(bron 20Minutes) 11 mei 2023 -

(...) Deze dinsdagavond werd **een delegatie van verkozenen** ontvangen op het Ministerie van Ecologische Transitie om Clément Beaune te ontmoeten.

)
Gemobiliseerd op initiatief van volksvertegenwoordigers en verenigingen die betrokken zijn bij de overlast van de luchthavens Roissy, Orly en Le Bourget, waaronder de Vereniging voor de verdediging tegen luchtverontreiniging (Advocnar), protesteren de demonstranten, waaronder veel omwonenden, **tegen de aanstaande goedkeuring van het Plan ter voorkoming van omgevingslawaai (PPBE) door de Adviescommissie voor het milieu**. Dit regelgevingsdocument, dat afgelopen december werd aangekondigd en dat wij hebben kunnen raadplegen, is **gebaseerd op een hypothese van een toename van het luchtverkeer met ongeveer 180.000 extra vluchten per jaar op Roissy**, dat dan zou stijgen van 500.000 tot 680.000 jaarlijkse vluchten. Dit is precies wat terminal 4 van de luchthaven Charles de Gaulle zou hebben gebracht, een project dat de regering in februari 2021 heeft laten varen. Dit is het tegenovergestelde van wat wij vragen", verklaart Audrey Boehly, woordvoester van de vereniging Non au T4, **"wij voeren campagne voor een vermindering van het luchtverkeer**. Sinds enkele maanden stellen verkozenen en omwonenden de gevolgen van de luchtvaart voor hun gezondheid, de natuur en het klimaat aan de kaak.

De regering heeft technologische maatregelen genoemd om deze effecten te verminderen, maar de demonstranten zijn niet overtuigd. Er bestaat momenteel geen technologische oplossing om het lawaai te verminderen en terug onder de aanvaardbare drempelwaarde van de WHO te komen (minder dan 45 decibel A Lden overdag en 40 decibel A Lden 's nachts - noot van de redactie)," voegt Audrey Boehly eraan toe. En dat geldt ook voor de omgeving.

(...)

De enige oplossing voor de verkozenen en de buurtbewoners is een vermindering van het verkeer. Daarom hebben **zij zich aangesloten bij hun collega's van de luchthavens Orly en Le Bourget, die ook het slachtoffer zijn van het luchtverkeer**. Ze vragen allemaal om een vermindering van het luchtverkeer met bijna 10% ten opzichte van de cijfers voor 2019, het laatste jaar voor Covid-19, dat wil zeggen een plafond van 440.000 bewegingen op Roissy, 200.000 op Orly (het huidige plafond is 250.000) en 50.000 op Le Bourget (tegenover 55.000 nu). **"Dit is wat gedaan is op de Amsterdamse luchthaven Schiphol, die een soortgelijk verkeer heeft als Roissy, en het bewijst dat het mogelijk is. Dat het een politieke beslissing is"**, voegt Audrey Boehly eraan toe.

Dit verzoek om een limiet komt naast een ander, even belangrijk voor de omwonenden, namelijk **de avondklok**. Vandaag geldt alleen op de luchthaven Orly een avondklok van 23u30 tot 6u.

(...)

Clément Beaune, die door 20 Minutes werd gecontacteerd, prees de kwaliteit van "een serene dialoog" en "kwaliteitsuitwisselingen" die zullen worden voortgezet en zei dat hij een methode had voorgesteld om concrete vooruitgang te boeken in de strijd tegen de luchthavenoverlast: "Tussen nu en de zomer zullen op zeer korte termijn impactstudies worden gestart door het aanvankelijk vastgestelde tijdschema te versnellen. Dankzij deze aanpak zullen verschillende scenario's voor bijkomende beperkingen voor de luchthavens in de regio Ile-de-France (plafonnering, avondklok, enz.) kunnen worden opgesteld en geanalyseerd.

Een dialoog die **de delegatie van gekozenen** erkent, maar via een woensdag gepubliceerd persbericht **betreuren** zij **het dat de minister "weigert de kwestie van de avondklok aan te kaarten**.

(...)

Mijn commentaar: *Over de moeilijkheid om (een bedrijf, een stad of een regio) te besturen.*

Vorige week maakte de president van de regio Île-de-France (gesteund door de hoteliers van met name de regio Parijs) zich zorgen over de terugloop van Chinese klanten en riep hij op tot een verhoging van het aantal vluchten tussen Frankrijk en China.

Deze week pleiten lokale verkozenen voor een vermindering van het luchtverkeer in de regio Parijs.

Naar wie moeten we luisteren? Degenen die pleiten voor vermindering van het verkeer of degenen die meer toeristen willen?

Als er maatregelen worden genomen om het verkeer terug te dringen in de strijd tegen de klimaatverandering, moeten deze volgens de huidige wetgeving over de luchtvaartmaatschappijen worden verdeeld naar rato van hun activiteiten op de betrokken luchthaven. Het zou aan de luchtvaartmaatschappijen zijn om de bestemmingen te kiezen waarvoor de vermindering zou gelden.

De eerste beoogde bestemmingen zouden de minst rendabele zijn. In Parijs zou de kwestie van de territoriale continuïteit aan de orde komen als het gaat om de diensten van Air France op Corsica of de Franse overzeese gebieden.

> Duurzaamheid luchtvaart in gevaar

(bron Luchtvaartnieuws, vertaald met DeepL) 11 mei 2023 - **Het kabinet kan de luchtvaart niet langer verplichten om in 2030 14% duurzame vliegtuigbrandstoffen te gebruiken**, meldt de Volkskrant. Onder druk van Brussel is de bijmengverplichting verlaagd naar 6%. Daardoor wordt de klimaatdoelstelling mogelijk niet gehaald.

Het belang van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SFF) staat hoog op de agenda van de plannen van de luchtvaart om te verduurzamen. Langeafstandsvluchten op batterijen of waterstof zijn momenteel geen optie. Het mengen van DAC met gewone vliegtuigbrandstof is daarom de eenvoudigste manier om milieuwinst te boeken.

In 2019 bereikte het bedrijf een akkoord met de luchtvaartsector. Dat resulteerde in een bijmengverplichting van 14% CAD in 2030, waardoor de CO2-uitstoot naar verwachting tot zo'n 11 megaton per jaar wordt teruggebracht. Voor de toekomst heeft het bedrijf nog hogere ambities: **in 2050 moet in Nederland alleen nog maar DAC worden gebruikt.** Daarmee zou Nederland een 'pionier in Europa' worden, aldus het ministerie.

Vandaag lijkt het kabinet af te zien van deze maatregel. **Nederland verplicht luchtvaartmaatschappijen niet langer om in 2030 14% duurzame vliegtuigbrandstoffen te gebruiken**, aldus een woordvoerder van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (I&W). **Het besluit werd eind april genomen op verzoek van de Europese Commissie. Europa heeft sinds kort een eigen norm, die minder vooruitstrevend is: slechts 6% CAD.**

***Mijn commentaar:** De titel van het artikel is een beetje provocerend.*

Het gaat alleen over het verlagen van het verplichte niveau van duurzame vliegtuigbrandstoffen. Niets zal de luchtvaartmaatschappijen ervan weerhouden om verder te gaan.

Zullen ze? Niet als het alleen om de kosten van dergelijke brandstof gaat.

Maar ik ben ervan overtuigd dat de druk van consumenten, verenigingen en zelfs de financiële wereld de komende jaren zal toenemen.

De luchtvaartmaatschappijen die zich op dit punt het minst inspannen, lopen het risico dat hun financieringsbronnen opdrogen.

Het beste voorbeeld is de recente uitgifte door Air France-KLM van twee doorlopende kredietlijnen ("RCF") in verband met duurzame ontwikkeling voor een totaalbedrag van 2,2 miljard euro. Deze RCF's zijn gekoppeld aan duurzaamheidsdoelstellingen die verband houden met het decarbonisatietraject van de Groep.

De kosten van deze kredieten zijn variabel en hangen af van de mate van decarbonisatie van Air France-KLM.

> Virgin Atlantic verwacht in 2024 weer winstgevend te zijn, later dan gepland

(bron zonebourse) 10 mei 2023 - De Britse luchtvaartmaatschappij **Virgin Atlantic** heeft gewaarschuwd dat zij pas in 2024 weer winstgevend zal zijn, waarmee zij haar eerdere prognose van dit jaar naar achteren schuift, omdat het verzwakkende pond, de stijgende kosten en de hogere rente de sterke vraag naar reizen teniet hebben gedaan.

Voor 2022 meldde Virgin Atlantic een verlies voor belastingen van 206 miljoen pond (256 miljoen dollar) op inkomsten van 2,9 miljard pond (3,6 miljard dollar), 98% van het niveau van 2019 voordat de pandemie de reismarkten stillegde.

Virgin, opgericht door miljardair Richard Branson en voor 51% in handen van Branson's Virgin Group, met de rest in handen van Delta Airlines, zei dat de boekingen voor de zomer boven verwachting waren.

***Mijn commentaar:** Virgin Atlantic vliegt voornamelijk tussen Groot-Brittannië en de Verenigde Staten. Haar klantenkring bestaat voornamelijk uit zakenlui, een klantenkring die langzaam terugkeert.*

Net als British Airways, haar belangrijkste concurrent op deze markt, worstelt zij om de crisis te boven te komen.

> Covid: Europese justitie verwerpt reddingsplan Lufthansa

(bron AFP) 10 mei 2023 - De herkapitalisatie van Lufthansa door Duitsland is niet goedgekeurd door de Europese rechtbanken. Het **Gerecht van Eerste Aanleg van de EU heeft woensdag het reddingsplan nietig verklaard waartoe op het hoogtepunt van de Covid-19 pandemie was besloten om het faillissement van de maatschappij, die toen werd verlamd door reisbeperkingen, te voorkomen.** Het plan, dat in de zomer van 2020 werd gelanceerd, hield in dat de Duitse staat een belang van 20% in Lufthansa nam in ruil voor een belang van 5,7 miljard euro, gefinancierd door het nationale economische stabilisatiefonds (WFS), plus een lening van 3 miljard euro van de staatsbank KfW. In het najaar van 2022 had Berlijn zijn volledige belang verkocht - met een winst van 760 miljoen euro - waardoor de maatschappij weer volledig particulier eigendom werd.

De Europese rechter oordeelde dat de Europese Commissie, die het plan had gevalideerd, "**verschillende fouten heeft gemaakt**", waaronder de overweging dat Lufthansa "niet in staat was zichzelf op de markten te financieren" om aan haar behoeften te voldoen. De rechters waren ook van mening dat de Commissie had

nagelaten een "mechanisme te eisen om Lufthansa aan te moedigen het belang van Duitsland zo snel mogelijk terug te kopen". **Ryanair bekritiseerde de Commissie ook omdat zij geen mechanisme had voorzien om de vergoeding van de Duitse staat te verhogen zolang deze aandeelhouder van Lufthansa was.**

De concrete gevolgen van deze uitspraak, waartegen nog beroep kan worden aangetekend, **blijven onzeker. Het steunmechanisme voor de Duitse luchtvaartmaatschappij, waarbij de Duitse staat in ruil voor nieuw geld een aandeel in het kapitaal nam, is al ten uitvoer gelegd.**

Lufthansa "zal het vonnis analyseren en dan beslissen hoe het verder gaat", reageerde de groep in een verklaring. De maatschappij **herinnert eraan dat zij de door de Europese Commissie goedgekeurde stabilisatiemaatregelen en ongeveer 92 miljoen euro aan rente reeds volledig heeft terugbetaald.** De Brusselse maatschappij, die nog niet heeft gereageerd, kan tegen deze beslissing in beroep gaan bij het Europese Hof van Justitie, de rechtbank van laatste aanleg.

Op de beurs van Frankfurt heeft de uitspraak van de rechtbank geen opschudding veroorzaakt. Het aandeel Lufthansa was in de vroege handel in evenwicht, maar verloor in de late ochtendhandel wat terrein.

***Mijn commentaar:** De Europese justitie was, op verzoek van Ryanair, snel met deze uitspraak tegen Lufthansa.*

Het valt te betreuren dat de Europese justitie niet zo snel is met het behandelen van klachten tegen Ryanair (wegens a priori onrechtmatige steun die regionale autoriteiten aan de lagekostenmaatschappij hebben betaald).

Sommige klachten dateren van meer dan tien jaar geleden.

> **Overzee: het "superbedrijf" wordt geweigerd!**

(bron TourMaG) 10 mei 2023 - Op **woensdag 3 mei 2023** publiceerden onze **collega's [in de krant Le Monde]** een artikel met de titel "**Het project van een 'supermaatschappij' voor vluchten naar overzeese bestemmingen maakt een comeback**".

"De consolidatie is aan de gang. Het is onvermijdelijk", gaf Pascal de Izaguirre, algemeen directeur van Corsair, toe aan Le Monde.

Als alles meezit, zoals C. Hardin, onze specialist in luchtvervoer, **lijkt een groot of groot deel ervan dat wel te zijn.**

Het is een understatement om te zeggen dat de krant niet goed ontvangen is binnen het management van Air Caraïbes.

(...)

In het korte bericht dat we konden raadplegen, neemt **Marc Rochet geen blad voor de mond**.

"Geconfronteerd met de vragen die sommigen kunnen hebben, bevestigen wij in overeenstemming met de groep dat **dit artikel totaal ongegrond is, zeer ver verwijderd van de economische realiteit van elk van de Franse langeafstandsoperatoren**. We concentreren ons op onze prestatiedoelstellingen voor 2023 en niets anders," ondertekende de CEO van Air Caraïbes.

(...)

"Als ik zie dat we ons in dezelfde partij bevinden als Air Austral en Corsair, beoordeeld als de lame ducks van de luchtvaartindustrie, maakt dat ons aan het lachen. Je vraagt je af of het artikel niet getelegrafeerd is", klaagt een andere manager van Air Caraïbes.

(...)

Als Corsair door de regering in de armen van Air France is gedreven, in ruil voor de miljarden die tijdens de pandemie zijn toegekend, heerst er verbazing bij het ministerie. "In tegenstelling tot wat het artikel suggereert, probeert de minister de concurrentie tussen luchtvaartmaatschappijen in stand te houden. Hij wil dat de spelers financieel gezond zijn. De prioriteit is niet om een supermaatschappij te creëren om de overzeese gebieden te bedienen, maar juist dat er veel spelers zijn, om de ticketprijzen omlaag te brengen", verklaart de entourage van het kabinet. Dit is nieuws dat uit het niets komt en nergens op slaat

(...)

"De laatste artikelen over dit onderwerp gingen eerder over een fusie tussen Air France en Corsair, of een andere maatschappij, dan over de oprichting van een supermaatschappij. De analyse die wij van dit nieuws maken is: zou de nationale luchtvaartmaatschappij niet hebben geweigerd om toenadering te zoeken tot Corsair?" vraagt een persoon die dicht bij de directie van Air Austral staat.

(...)

Onlangs heeft Benjamin Smith tijdens een vergadering tussen de directie en de piloten een kleine verduidelijking gegeven die de hoop van de werknemers van de maatschappij onder leiding van Pascal de Izaguirre de grond inboort.

"We hebben veel druk van belanghebbenden. Als er een interessante kans voor ons bedrijf is, zonder dat dit ten koste gaat van ons streven naar een operationele marge van 7 tot 8%, dan zullen we kijken. Als het bedrijf dat doel in gevaar brengt of vertraagt, dan gaan we niet. En voor de bedrijven op die routes is dat niet gemakkelijk," zei Ben Smith een paar dagen geleden.

Het lijkt dus onwaarschijnlijk dat Corsair in dit kader zal passen

Mijn commentaar: De maatschappijen Corsair en Air Austral waren reeds vóór de gezondheids crisis regelmatig verliesgevend. Zij hebben hun voortbestaan alleen te danken aan de steun van de staat en de lokale overheden.

Het belang van hun overname door Air France of van hun fusie met Corsair is betwistbaar, behalve de wens om de concurrentie op de routes naar de overzeese gebiedsdelen te verminderen. Deze mogelijkheid is door de regering verworpen.

> Ryanair slaat slag met enorme order voor 300 Boeing 737 Max-10

(bron La Tribune) 9 mei 2023 - **Ryanair heeft** een nieuwe slag geslagen. De Ierse lagekostenmaatschappij, die de afgelopen twintig jaar gewend was enorme vliegtuigen te bestellen, **kondigde dinsdag een kolossale bestelling aan van 300 nieuwe Boeing 737-MAX-10's, waarvan 150 vaste en 150 optionele**, voor een catalogusprijs "die op meer dan 40 miljard dollar wordt geschat". Een prijs die luchtvaartmaatschappijen nooit betalen, omdat sommige maatschappijen kortingen tot 50% kunnen krijgen. Ryanair heeft deze prijs uiteraard niet betaald, en heeft in september 2021 de besprekingen met Boeing stopgezet omdat de door de Amerikaanse fabrikant voorgestelde prijs te hoog was. Deze keer was de baas van de luchtvaartgroep, Michael O'Leary, blij dat de prijs lager was dan bij eerdere onderhandelingen.

(...)

Zoals Michael O'Leary tijdens een persconferentie

zei, wil **het zijn eerste vliegtuig in 2027 ontvangen met leveringen tot 2033.**

(...)

Dit contract komt dus in de plaats van de huidige orderportefeuille, die leveringen tot 2025 omvat. Het zal het **met name mogelijk maken de vloot grotendeels te vernieuwen. De helft van deze 737 MAX 10's zal een deel van de 737 NG's vervangen, de vorige versie van de 737 die met meer dan 400 vliegtuigen nog steeds het grootste deel van de vloot van Ryanair uitmaakt.** In overeenstemming met de low-costprincipes zet de maatschappij in op een jonge vloot met een hoog vernieuwingsniveau om de onderhoudskosten te optimaliseren en tegelijkertijd een hoge restwaarde voor haar vliegtuigen te behouden. **De gemiddelde leeftijd van haar vloot is minder dan 9 jaar**

(...)

Deze wil om de vloot te laten groeien zou dit jaar moeten aanhouden gezien de sterke vraag die momenteel bestaat, alvorens af te nemen. Zoals Michael O'Leary zelf heeft aangekondigd, zal **Ryanair een (kleine) pauze inlassen in zijn groei tussen 2025 en 2027, d.w.z. tussen de komst van de laatste 737 MAX 8-200's en de eerste 737 MAX 10's.** Hij rechtvaardigt deze beslissing in de eerste plaats door het gebrek aan beschikbare leveringslots bij Boeing, maar geeft ook aan dat Ryanair piloten, cabinepersoneel en ingenieurs moet opleiden om deze vloot in te zetten. Tussen 2027 en 2033 moeten 10.000 banen worden gecreëerd. Er wordt ook op gewezen dat deze tijdelijke vermindering van de kapitaaluitgaven de kasstroom zal verbeteren.

Ondanks deze overwegingen zal deze nieuwe order de groeiambities van **Ryanair** ten volle dienen. De maatschappij heeft **haar doel om in de komende tien jaar een kwart van het Europese verkeer te veroveren niet opgegeven. Zij streeft naar**

een groei van niet minder dan 80% van het verkeer in de komende 10 jaar, met 300 miljoen passagiers per jaar tegen maart 2034. Om dit te bereiken zal het vertrouwen op de extra capaciteit die de 737 MAX 10 biedt.

***Mijn commentaar:** Een kleine persoonlijke reflectie: ik geef toe dat ik de aanvallen van het milieu op Air France-KLM, dat geen enkele groeivoorzichten vermeldt ([zie de pagina Strategie van de Groep](#)), moeilijk kan verdragen, terwijl ik niet weet dat het Ryanair-model, dat zijn activiteiten in tien jaar tijd bijna wil verdubbelen, ter discussie wordt gesteld.*

Terugkomend op het artikel: de kenmerkende elementen van het Ryanair-model zijn meestal bekend. De kosten worden gedrukt, vooral de lonen, en de inkomsten worden gediversifieerd.

Zo biedt Ryanair tickets met korting aan, soms tegen prijzen onder de vervoersbelasting, waarbij het tekort wordt aangevuld met inkomsten uit bijkomende vergoedingen :

- . commissies op hotelreserveringen,*
- . verkoop aan partners van loyaliteitspunten voor frequente reizigers*
- . diensten à la carte voor, tijdens en na de vlucht: handbagage of ruimbagage, stoelkeuze, vervroegd instappen, maaltijden aan boord, enz.*

Maar een andere bron van winst voor Ryanair wordt zelden vermeld: transacties bij de aankoop/wederverkoop van vliegtuigen.

Zoals vermeld in het artikel plaatst Ryanair grote orders voor vliegtuigen wanneer het (zeer) grote kortingen kan bedingen.

Wanneer de tweedehandsmarkt vervolgens gunstig is, maakt Ryanair hiervan gebruik om een deel van haar vliegtuigen tegen de aankoopprijs door te verkopen!

Een zegen voor de financiën van Ryanair.

> Latécoère krijgt nieuwe financiële herstructurering

(bron Les Echos) 11 mei 2023 - Na zware onderhandelingen zijn **de staat en de Amerikaanse aandeelhouder Searchlight Capital Partners het eens geworden over de redding van Latécoère**. De in Toulouse gevestigde fabrikant van luchtvaartapparatuur heeft aangekondigd dat het een principeakkoord heeft bereikt over een nieuwe financiële herstructurering.

Op de rand van de afgrond met een nettoschuld van 297 miljoen euro eind 2022 voor een cashflow van 74 miljoen, moest de groep onderhandelen over een globaal herkapitalisatieakkoord onder auspiciën van het Interministerieel Comité voor

industriële herstructurering (Ciri).

Searchlight Capital, voor 75% aandeelhouder, zal intekenen op een kapitaalsverhoging van minstens 100 miljoen euro tegen eind 2023. Het zal ook een onmiddellijke lening van 45 miljoen euro verstrekken, die "in het kader van de kapitaalverhoging zal worden terugbetaald". Het fonds is al vier jaar aandeelhouder en had bij de vorige kapitaalverhoging in 2021 al 193 miljoen euro ingebracht.

In ruil daarvoor hebben de Staat, die zich tijdens Covid garant stelde voor bijna 220 miljoen euro van PGE, **en de EIB**, die in 2017 een lening van 55 miljoen euro verstrekke, **ermee ingestemd het grootste deel van hun leningen kwijt te raken. Zij zien af van 183 miljoen euro** van het totaal en stellen de terugbetaling van het saldo uit tot 2027.

Ze hebben zeker verkregen om te profiteren van "de creatie van toekomstige waarde via een mechanisme van terugkeer naar betere fortuinen", zoals vermeld in het communiqué. Het Ministerie van Industrie vertelde Les Echos dat dit mechanisme hen in staat stelt "tot 25% van de waarde van de onderneming terug te krijgen wanneer deze door Searchlight wordt verkocht", maar de groeivoorzichten van de groep blijven in dit stadium onduidelijk. Bovendien zal deze waardeverdeling pas in werking treden wanneer een minimumrendement van het Amerikaanse fonds is bereikt, aldus een partij bij het dossier.

De banken die de EMP's hebben toegekend zijn beter af: de Staat zal hen in principe 90% van het bedrag van de opgegeven EMP's (128 miljoen euro) moeten terugbetalen in het kader van zijn garantie.

(...)

Als tegenprestatie heeft de staat aangedrongen op de noodzaak om de industriële activiteit in Toulouse te behouden, terwijl Latécoère momenteel 109 productiebanen van zijn in 2018 geopende "fabriek van de toekomst" in Toulouse verplaatst naar Tsjechië en Mexico, en 36 banen van een bedradingsfabriek naar Tunesië. Het personeel staakte tien dagen lang en hekelde het gebruik van de PGE om in het buitenland te investeren.

(...)

Latécoère, dat al vijftien jaar in moeilijkheden verkeert, beleefde in 2022 een "moeilijk" jaar, dat vooral te lijden had onder de tegenslagen van de Boeing 787. Het verhoogde zijn omzet met 39% tot 468 miljoen euro, nog ver van de 713 miljoen die het in 2019 vóór Covid behaalde. Maar het moet weer winstgevend worden, na een verlies van 127 miljoen in 2022 en 112 miljoen in 2021.

Mijn commentaar: Vorige maand heb ik u in mijn [brief nr. 909](#) geïnformeerd over het getouwtrek tussen de Staat en het Amerikaanse Zoeklicht over de redding van Latécoère.

Er is een akkoord bereikt tussen de betrokken partijen. De operatie zal de Franse Staat en de EIB (Europese Investeringsbank) 200 miljoen euro kosten, terwijl de Amerikaanse Searchlight 100 miljoen euro zal moeten investeren.

Ik heb dit in mijn brief vermeld: aan de basis van de schuld van Latécoère liggen de partnerschappen met risicodeling, die ongeveer tweederde van de contracten in de divisie vliegtuigbouw uitmaken.

Vliegtuigbouwers vragen de leveranciers om hoge ontwikkelingskosten te maken, om een prijsniveau gedurende de levensduur van het vliegtuig te garanderen en om het risico van het commerciële succes van het vliegtuig te delen. In ruil daarvoor zijn zij meestal de referentieleverancier ("program life").

Het verbaast me dat Airbus niet betrokken is bij het programma om zijn onderaannemer te beschermen. Een groot deel van de problemen van Latécoère zijn het gevolg van de moeilijkheden die Airbus heeft ondervonden bij sommige van zijn modellen.

Beurspersoverzicht

> Luchtvaartmaatschappij, Air France-KLM, IAG, Lufthansa: window dressing

(bron Les Echos) 8 mei 2023 - Gelukkig zijn degenen die zich, net als beleggers in de luchtvaartsector, opmaken voor een mooie zomerreis? **De kwartaalresultaten van Air France-KLM, IAG en Lufthansa bevestigden slechts de juistheid van het ticket dat zij vooraf hadden genomen (+26% op de beurs in euro's voor de Europese sector sinds het begin van het jaar volgens AlphaValue), zonder hen te overtuigen om het gaspedaal in te trappen van een outperformance die de laatste twee maanden is blijven steken.**

De ticketprijzen blijven 15% tot 20% hoger dan vóór Covid-19, waardoor de drie voormalige monopolies gezonde vrije kasstromen kunnen opstrijken. Maar de **terugkeer naar de capaciteit van vóór de crisis zal dit jaar niet plaatsvinden (95% bij Air France-KLM, 98% bij IAG).**

Op de dashboards lichten enkele oranje signalen op, tussen de teleurstellende vrachttarieven bij Lufthansa en IAG, of de toename van de verliezen bij KLM en Transavia (deels te verklaren door de beperkingen op Schiphol en de staking van de luchtverkeersleiders).

Ondanks de daling van de paraffine zouden de kosten (+5,2% bij Air France-KLM door het einde van de loonondersteuningsmaatregelen) nog meer in de

belangstelling kunnen komen te staan, aangezien de kosten van de decarbonisatie volgens een recente studie van Oddo BHF worden onderschat.

Tussen het vervagen van het stigma van Covid-19 en de accumulatie van CO₂-wolken tussen 2024 en 2026 is er minder dan een klein venster op de aandelenmarkt...

OPMERKING

Ondanks het verkeer dat nog steeds lager is dan vóór de pandemie, wordt de beursgenoteerde Europese luchtvaartsector nu al verhandeld tegen een ondernemingswaarde die 5% hoger ligt dan eind 2019.

Achter dit gemiddelde gaan echter aanzienlijke verschillen schuil tussen easyJet (29% onder zijn ondernemingswaarde van vóór de pandemie (marktkapitalisatie + nettoschuld)), IAG (22% hoger), Lufthansa (+21%) en Air France-KLM (-0,8%).

Ryanair staat als enige aandeel in het groen ten opzichte van eind 2019, 6% boven de bedrijfswaarde.

Mijn commentaar: Analisten zijn voorzichtig over de winstverwachtingen voor Europese luchtvaartmaatschappijen.

Meer dan de vooruitzichten voor 2023 is het de ambitieuze prognose voor 2024 die de analisten voorzichtig maakt.

Zij zijn sceptisch over het vermogen van de Europese luchtvaartmaatschappijen om de hoge prijzen te handhaven die nodig zijn om de verwachte kostenstijgingen te compenseren.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM over het afgelopen jaar



Twee gebeurtenissen hebben de koers van het aandeel het afgelopen jaar beïnvloed:

- . in juni 2022 de kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro
- . in februari 2023 de aankondiging van goede resultaten voor 2022.

Geen nieuwe opmerkingen

> Koersverloop Air France-KLM aandeel

Het aandeel Air France-KLM is maandag 15 mei gesloten op **1,517 euro**. Het **stijgt** deze week met **+3,91%**.

Het stond op 2 januari 2023 op 1,253 euro.

Het analistengemiddelde (consensus) over 12 maanden voor het aandeel AF-KLM is 1,88 euro (begin februari was het 1,55 euro). Het hoogste koersdoel is 2,40 euro, het laagste 1,10 euro. Ik hou alleen rekening met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De koers van Air France-KLM leed onder de aankondiging van gemengde kwartaalresultaten en een zwakker dan verwachte jaarprognose (passagiersactiviteit op 95% van het niveau van 2019).

De details van de consensus van de analisten vindt u op mijn blog.

Geen nieuwe opmerkingen

> **Ontwikkeling brandstofprijzen in 2022**

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat ruwe Brent-olie en een vat Jet Fuel. In 2022 schommelde het verschil tussen beide producten tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

De afgelopen drie maanden is het verschil tussen de twee producten (Jet Fuel en ruwe olie) kleiner geworden en nadert het het verschil van vóór de oorlog in Oekraïne.

Geen nieuwe opmerkingen

> **Ontwikkelingen brandstofprijzen deze week**

Het vat Jet Fuel in Europa staat deze week stabiel op \$91. Na een piek van 182 dollar in juni 2022 was het begin augustus teruggevallen tot 132 dollar. Het stond op \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

Brent (Noordzee) olie is deze week stabiel op \$75. Het effect van de OPEC+ aankondigingen van productievermindering vervaagt.

Van midden februari 2022 tot eind juli jojoënd tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt hij tussen \$75 en \$99.

Terwijl olie al enkele weken terug is op een normaal niveau, zit **Jet Fuel nu heel dicht bij zijn normale niveau. Het verschil tussen vliegtuigbrandstof in Europa en Brent-olie bedraagt nu slechts 16 dollar per vat.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg dit verschil bijna 50 dollar.

Hoewel het nog te vroeg is om definitieve conclusies te trekken, is dit goed nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen. Als dit wordt bevestigd, kunnen zij meer middelen inzetten voor duurzame vliegtuigbrandstoffen.

Geen nieuwe opmerkingen

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 vermijden dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, **raad ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit 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 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde houden 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.

U kunt mij vinden op mijn twitter account [@FrRobardet](#)

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



Bij mijn verkiezing kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van Air France-KLM.

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](#).

11.450 mensen ontvangen dit persoverzicht live