

Waarom Air France in 2026 afscheid neemt van Orly

## I Brief van François Robardet



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

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)

### voormalig directeur Air France-KLM

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°935, 23 oktober 2023

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

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

### > Waarom Air France in 2026 afscheid neemt van Orly

(bron Les Echos) 18 oktober - **Het is nu officieel: Air France vertrekt uit Orly.** De CEO van Air France, Anne Rigail, maakte dit woensdagochtend bekend aan personeelsvertegenwoordigers tijdens de vergadering van het Sociaal en Economisch Comité. Na zeventig jaar op de luchthaven ten zuiden van Parijs, zullen alle Air France vluchten - met **uitzondering van de vluchten met Air Corsica naar Corsica** - tegen de zomer van 2026 worden verplaatst naar Roissy-CDG. Dit omvat alle 'Navette' vluchten naar Marseille, Toulouse en Nice, evenals die naar de Franse overzeese departementen, West-Indië, Réunion en Frans Guyana.

Air France voltooit zo haar heroriëntatie op haar hub Roissy-CDG, waar het aanbod van langeafstandsvluchten de kortefstandsvluchten rendabeler maakt. De luchtvaartmaatschappij verzorgt al vluchten naar Marseille, Nice en Toulouse en naar de Franse overzeese departementen.

Maar **de groep zal Orly niet helemaal opgeven**, want naast de vluchten naar Corsica zal **de groep ook sterk aanwezig blijven via haar dochtermaatschappij Transavia France**. De lagekostenmaatschappij van de groep, die al verschillende Air France-routes op Orly heeft overgenomen (Montpellier, Biarritz, Pau, Perpignan, Toulon), zal ook de diensten naar de drie grote 'radiale' routes van Marseille, Toulouse en Nice overnemen, naast de Air France-vluchten op Roissy-CDG.

Niettemin. Voor de ongeveer 2,3 miljoen Air France passagiers per jaar die gewend zijn om naar Orly te vliegen voor zaken of vrije tijd, en voor de ongeveer 600 Air

France medewerkers ter plaatse, betekent deze herindeling het einde van een lang verhaal. **We hebben geen andere keuze dan ons aan te passen aan een structurele verandering in de vraag,**

" legt Anne Rigail uit. De ontwikkeling van videoconferenties en telewerken vanuit Covid, evenals de verschuiving naar het spoor die wordt aangemoedigd door het MVO-beleid van bedrijven, hebben geleid tot een daling van 40% in de vraag naar de pendeldiensten sinds 2019. **Op dagretours is de daling zelfs 60%**", geeft ze aan.

Dit is genoeg om routes die al zwaar onder vuur liggen van de TGV en goedkope concurrenten in de rode cijfers te drukken en de inspanningen van de groep om de winstgevendheid te verbeteren in gevaar te brengen. Ondanks de herstructureringsplannen om de kosten te verlagen, door routes te sluiten en andere over te dragen aan Transavia, **vertoonde het binnenlandse netwerk van Air France nog steeds een verlies van 200 miljoen euro in 2022 en stevent het af op een nieuw tekort, geschat op 139 miljoen euro, in 2023, inclusief 96 miljoen voor de drie shuttle-routes.**

Als we niet al waren begonnen met de herstructurering en de overdracht van routes naar Transavia, zouden onze verliezen minstens twee keer zo hoog zijn geweest," zegt Anne Rigail. **Toch blijven we tot de zomer van 2026 aanwezig op Orly, zodat we ondersteunende maatregelen kunnen treffen voor ons personeel.** En we behouden een sterke service naar de regio's, door onze service naar Roissy te versterken, naast de service van Transavia naar Orly. Al met al zal de dienstverlening van de groep naar Marseille, Toulouse en Nice op 90% van het huidige niveau worden gehandhaafd en die naar de Franse overzeese gebieden op 100%".

**De versterking van de binnenlandse routes op Paris-CDG**, van waaruit nu al 8 tot 9 vluchten per dag vertrekken naar Marseille, Toulouse en Nice, evenals dagelijkse vluchten naar Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, Saint-Denis de La Réunion en Cayenne, zal het mogelijk maken **om alle piloten en cabinepersoneel op Orly op te nemen. Hetzelfde geldt voor de ongeveer 170 technische personeelsleden van het Orly-station, die zich zullen kunnen aansluiten bij het Orly-onderhoudscentrum.**

**Anderzijds zal het ongeveer 430 grondpersoneel op Orly van standplaats moeten veranderen om hun baan te behouden**, met uitzondering van 70 personen die op Corsicaanse routes worden ingezet (ervan uitgaande dat Air France en Air Corsica de huidige aanbesteding voor de verlenging van de delegatie van de openbare dienst winnen van Volotea). Vanwege haar low-cost model kan Transavia hen niet overnemen op Orly. De meesten van hen zullen daarom het zuiden van Parijs moeten verlaten om op Roissy te gaan werken. Overbezetting wordt ook gevreesd onder het grondpersoneel in Marseille en Toulouse.

**Het hoofd van Air France is desondanks geruststellend.** "Alle begeleidende maatregelen en mobiliteitsoplossingen zullen worden bestudeerd en **er zullen geen**

**gedwongen vertrekken zijn"**, beweert ze. De deadline van 2026 geeft tijd voor onderhandelingen en voorkomt sociale spanningen.

**De moeilijkste uitdaging ligt waarschijnlijk bij Transavia.** Het zal in staat moeten zijn om Air France op Orly over te nemen zonder al te veel klanten te verliezen en toch geld te verdienen. In 2022 zal het klantenbestand van de shuttle nog steeds 1,3 miljoen passagiers tellen (tegenover 1,7 miljoen in 2019). De luchthaven van Orly profiteert zeker van de nabijheid van Parijs, die binnenkort nog wordt versterkt door de komst van metrolijn 14 in juni 2024. Maar sommige passagiers kiezen er misschien voor om Air France op Roissy trouw te blijven, in plaats van over te stappen op het voordelige aanbod van Transavia.

Dit aanbod is echter al sterk geëvolueerd om zakenreizigers aan te spreken en moet verder worden verfijnd, aldus het hoofd van Air France. "Het is al mogelijk om miles van het Flying Blue frequent flyer programma te gebruiken en te verzamelen op Transavia en we zullen de herkenning voor onze beste klanten blijven verbeteren", legt ze uit. **We hebben veel vertrouwen in het vermogen van Transavia om geld te verdienen op deze routes, die Air France gezien haar model niet langer winstgevend kan maken,** " zegt Anne Rigail. Wanneer je een sterke groei hebt, duurt het altijd even voordat je break-even draait. Maar Transavia heeft de juiste kosten om succesvol te kunnen concurreren met andere low-cost maatschappijen op Orly. En ook al zijn de activiteiten nog steeds voornamelijk gericht op Europa, deze binnenlandse routes bieden een interessante aanvulling en groeiperspectieven in klantengebieden zoals Nice en Toulouse. Ik zie dus geen reden om aan het succes te twifelen.

***Mijn commentaar (1): Allereerst wil ik graag een commentaar met u delen dat is gepubliceerd door Bloomberg. Het gaat over Lufthansa, dat zich op de binnenlandse markt in een vergelijkbare situatie bevindt als Air France.***

*=== De daling van het aantal binnenlandse vliegreizen is voelbaar in heel Europa, vooral sinds de pandemie ertoe heeft geleid dat conferentiegesprekken vaak in de plaats zijn gekomen van persoonlijke vergaderingen, waardoor het aantal zakenreizen is afgenomen.*

*Carsten Spohr, CEO van Lufthansa, zei eerder dit jaar dat hij niet verwachtte dat de Duitse binnenlandse vluchten ooit terug zouden keren naar het niveau van voor de pandemie, vanwege de zwakke vraag van bedrijven.*

*Volgens de vereniging van luchthavens van het land is het binnenlandse verkeer tussen Duitse luchthavens nog maar de helft van het niveau van voor de pandemie. Bijna alle luchthavens hebben een aanzienlijke daling van het intra-Duitse verkeer gezien, met binnenlandse starts en landingen op de luchthaven van Frankfurt die in de eerste acht maanden van 2023 met een derde zijn gedaald in vergelijking met dezelfde periode in 2019.*

*Daling binnenlands verkeer leidt ertoe dat luchtvaartmaatschappijen lokale routes heroverwegen Langetermijndaling gaat terug tot pre-pandemische periode*

*=== einde citaat*

**Mijn commentaar (2): Bij het opstellen van deze brief stuitte ik op een presentatie van de directie van Air France aan de vakbonden in februari 2008 tijdens een vergadering van de centrale ondernemingsraad (de CCE, de voorloper van de CSEC)!**

*Het onderwerp was "de tienjarige vooruitzichten voor de Franse binnenlandse markt". De externe beperkingen waarmee we vandaag worden geconfronteerd, waren al ontwikkeld.*

**Eerste punt:** *de impact van de TGV werd gekwantificeerd in termen van reistijd: 30% verlies van klanten voor een reis van 5 uur, 65% verlies voor een reis van 3 uur, meer dan 90% verlies voor een reis van 2 uur.*

*Sindsdien heeft de introductie van de TGV naar Straatsburg en Bordeaux, met reistijden van twee uur, geleid tot de sluiting van diensten naar Orly.*

**Tweede punt:** *de dreiging van lagekostenmaatschappijen werd duidelijk blootgelegd.*

*Er werd een onderscheid gemaakt tussen pure lagekostenmaatschappijen (Ryanair, Wizz Air) en hybride lagekostenmaatschappijen (easyJet, Vueling, Air Berlin, enz.). Deze laatste vormden een ernstige bedreiging voor de meest winstgevendende binnenlandse routes van Air France.*

*De kostenverschillen tussen deze maatschappijen en Air France waren gedetailleerd en al aanzienlijk.*

**Een laatste punt** *werd opgenomen in de presentatie van 2008: de milieudruk die zou kunnen leiden tot een heroverweging van binnenlands luchtvervoer.*

*Verskillende aspecten kwamen aan bod:*

- . het werk van het IPCC,*
- . de invoering van een ecotaks,*
- . het Grenelle Environment Forum,*
- . de lobby tegen groei.*

*Vijftien jaar later moet gezegd worden dat deze presentatie een voorbode was.*

**> Luchthaven Orly: volksvertegenwoordigers "waakzaam" na**

## aankondiging vertrek Air France

(bron Les Echos) 20 oktober - **Voor veel volksvertegenwoordigers in de zuidelijke regio Ile-de-France kwam de bevestiging als een koude douche.** Op woensdag 18 oktober kondigde Air France officieel aan dat het zijn activiteiten zou verplaatsen van de luchthaven Orly in Val-de-Marne naar zijn hub in Roissy Charles-de-Gaulle in Val-d'Oise

(...)

Een beslissing die gevolgen kan hebben voor de werkgelegenheid in de regio. Olivier Capitanio, voorzitter van de departementale raad van Val-de-Marne, zegt voorzichtig dat hij "twijfels heeft over de beslissing van Air France" en "waakzaam" is over wat er verder gebeurt, aangezien "de helft van de banen van Air France op Orly in Val-de-Marne en Essonne zijn". Voor werknemers die in Val-de-Marne wonen en naar Roissy moeten reizen, roept hij op tot "een omscholingsoplossing indien nodig". Het aangekondigde vertrek van Air France heeft ook een reactie uitgelokt van zijn collega in Essonne. François Durovray

(LR

), voorzitter van de departementale raad, hekelde het "onbegrijpelijke" nieuws op X (voorheen Twitter), terwijl hij zijn "steun aan de werknemers" aanbood. **"Deze beslissing, genomen zonder overleg, is een belediging voor de regio's, maar bovenal een vergissing voor Air France, aangezien Parijs Orly DE toegangspoort is tot de regio Île-de-France en het met metro 14 de best bereikbare luchthaven van/naar Parijs wordt"**, aldus het hoofd van Essonne, die zich bijzonder inzet voor mobiliteitskwesties.

Een standpunt dat wordt gedeeld door Pierre Garzon, burgemeester van Villejuif (PCF), die van mening is dat "op een moment dat **de staat miljarden euro's heeft geïnvesteerd in de Grand Paris Express, die onze regio met name zal verbinden met de luchthaven Orly, de nationale onderneming waarvan de staat aandeelhouder is deze grote projecten zou moeten steunen**".

**De aankondiging van de beslissing van Air France komt minder dan een jaar voor de ingebruikname van lijn 14 zuid, gepland net voor de Olympische Spelen van Parijs.** Deze verlenging, die zal rijden naar Parijs Orly, zal de luchthaven verbinden met Gare de Lyon in 23 minuten.

**Pierre Garzon is er echter van overtuigd dat het nieuws weinig invloed zal hebben op de ontwikkeling van de regio**, waaronder het Campus Grand Parc project, een toekomstige gezondheids- en biotechnologische onderzoekscampus. **"Bedrijven, investeerders en andere reizigers komen hier niet omdat Air France hier is, maar omdat we bijvoorbeeld het Gustave-Roussy Institute of Excellence hebben en het toekomstige kankercluster Parijs-Saclay, dat duizenden onderzoekers zal samenbrengen.**

(...)

Het vertrek van Air France heeft niet alleen een reactie uitgelokt in de regio Île-de-

France: ook de gekozen vertegenwoordigers van de gebieden die worden bediend door de routes die de luchtvaartmaatschappij momenteel op Orly uitvoert, waren geroerd door de beslissing. In een gezamenlijk persbericht spraken de voorzitters van de regio's Occitanie en Provence-Alpes-Côte d'Azur, Carole Delga (PS) en Renaud Muselier (Renaissance), van een "nieuwe klap voor [hun] regio's". **"In afwachting van een volledige nationale spoorwegdienst blijven luchtverbindingen met een kwaliteitsdienst gewoonweg essentieel", aldus de twee afgevaardigden, die vrezen voor een "daling van de kwaliteit van de dienstverlening" door de overname van de vluchten door Transavia, de low-cost dochteronderneming van de groep.**

***Mijn commentaar:*** Zal de hervatting van de vluchten door Transavia leiden tot een daling van de kwaliteit van de dienstverlening, zoals de gekozen vertegenwoordigers van de regio's Occitanie en Provence-Alpes-Côte d'Azur vrezen?

*Het antwoord is niet eenvoudig. Bij haar oprichting in 2007-2008 was Transavia France een luchtvaartmaatschappij die bedoeld was om het Middellandse Zeebekken te bedienen vanuit Orly.*

*Haar kostenstructuur (in het bijzonder de beloning van haar piloten, die allemaal in Orly gestationeerd zijn) was geschikt voor routes van twee tot drie uur.*

*Dit model is niet geschikt voor binnenlandse routes van één uur. Dit geldt des te meer als de vluchten in de loop van een dag heen en weer moeten vliegen.*

*In dat geval moeten de bemanningen en vliegtuigen die de eerste vluchten maken de dag ervoor aankomen, wat extra kosten met zich meebrengt (hotels, parkeerkosten voor vliegtuigen, enz.).*

*De Air France-groep heeft drie jaar de tijd om manieren te vinden voor het beheer van dit nieuwe gebied dat aan Transavia France is toegewezen.*

*Deze tijd zal ook welkom zijn om oplossingen te vinden voor de werknemers op Orly, maar ook voor bepaalde werknemers in de regio's, die hun baan zullen zien verdwijnen.*

*Daarna is het tijd om de vragen van de gekozen vertegenwoordigers te beantwoorden.*

## > **Waarom Emirates nog grotere vliegtuigen wil**

(bron La Quotidienne) 17 oktober - **Voor Emirates moet er een heel groot probleem zijn als de A380 niet meer in gebruik is.** "Ze gaan het niet vervangen door een ander soortgelijk vliegtuig als er zeer, zeer goede milieuredenen zijn om

een groter en beter vliegtuig te bouwen", verklaarde luchtvaartbaas Tim Clarke, die sprak van "economische logica".

**De Emirates-voorzitter wijst erop dat bijvoorbeeld de luchthavens van Heathrow, JFK in New York, Newark en Lissabon niet meer verkeer kunnen verwerken omdat ze op volle capaciteit zitten.**

"Dat is de vraag zoals die nu is. Extrapoler deze situatie naar de vraag die er zal zijn in 2030, 2040 of 2050 en met dezelfde vliegtuigen zal het aanbod moeten stagneren. Een groeiende wereldbevolking betekent een grotere vraag naar luchtvaart. "Een groter vliegtuig zal efficiënter zijn", beweert hij.

De A380 is tweeënhalf keer zo groot als een Dreamliner, dus je hebt twee slots van de Dreamliner nodig om dezelfde passagiers te vervoeren.

(...)



**Mijn commentaar:** Waarom vliegt Emirates uitsluitend met B777's en A380's?

*Het eerste antwoord dat in me opkomt is dat de Golfmaatschappij verzadigde luchthavens verbindt.*

*Maar er is een andere, even belangrijke reden. De drie belangrijkste Golfmaatschappijen (Emirates, Etihad en Qatar Airways) hebben hun hubs binnen een straal van 300 km.*

*De verwachte groei van het luchtverkeer in deze regio op middellange termijn is zodanig dat experts een verzadiging van het luchtruim voorspellen voordat de drie*



*luchthavens van Dubai, Abu Dhabi en Doha vol zijn. Tim Clarke noemde dit zelf tijdens een rondetafelgesprek op het Paris Air Forum (vóór de Covid-crisis).*

## > Portugal zal beslissen over de omvang van het te verkopen belang in TAP zodra de voorstellen zijn ingediend.

(bron: Reuters) 19 oktober - **De Portugese regering overweegt ten minste 51% van TAP te verkopen als onderdeel van een plan om de geplaagde staatsluchtvaartmaatschappij te privatiseren.** De regering is van mening dat het vinden van een particuliere koper kan zorgen voor het behoud van het merk en tegelijkertijd de prestaties van het bedrijf kan verbeteren.

Portugal wil dat potentiële bidders de strategische routes van TAP naar de Portugeestalige wereld

evalueren, waaronder landen als Brazilië, Angola en Mozambique, vertelde Galamba aan een parlementaire commissie.

**"Totdat we de concrete voorstellen van de concurrenten kennen en eventuele toekomstige verbeteringen van deze voorstellen, kunnen we niet het exacte aandeel (van TAP) bepalen dat zal worden verkocht,"** zei Galamba.

Hij voegde eraan toe dat de regering binnenkort financiële adviseurs zou aanstellen en **van plan was om de privatisering tegen het einde van het jaar goed te keuren en het proces medio 2024 af te ronden.**

De privatisering van de luchtvaartmaatschappij heeft de interesse gewekt van Lufthansa, Air France-KLM en IAG, eigenaar van British Airways. "TAP is een van de laatste onafhankelijke nationale luchtvaartmaatschappijen, gezien de consolidatietrend in Europa, en het heeft nu een unieke kans om een partner voor de lange termijn te kiezen," zei de heer Galamba.

## **Geen commentaar**

## > Corsair's plan B na de mislukte fusie met Air France-KLM deze zomer

(bron La Tribune) 20 oktober - Het is **moeilijk om te weten waar Corsair staat.** De Franse luchtvaartmaatschappij heeft net een recordjaar achter de rug qua activiteit, maar worstelt nog steeds om weer winstgevend te worden. De maatschappij moet vooral doorgaan met het herstellen van haar balans door eindelijk haar nieuwe herkapitalisatie af te ronden, die meer dan zes maanden op de lange baan werd geschoven als gevolg van de mislukte verbintenis - ondanks langdurige onderhandelingen - met Air France-KLM onder het welwillende oog van de Franse regering. Intern is het vertrouwen groot dat een nieuwe financieringsronde snel succesvol zal zijn om de toekomst van de luchtvaartmaatschappij veilig te stellen.

**Het is geen geheim dat Corsair haar eigen vermogen opnieuw moet opbouwen en de groeiende schuldenlast moet verminderen om haar toekomst veilig te**



**stellen.** "We hebben een Corsair-kwestie", zei het ministerie van Transport onlangs. **Pascal de Izaguirre, de CEO van het bedrijf, weerlegt elk gevoel van urgentie en beweert dat hij over voldoende liquide middelen beschikt, maar geeft toe dat "eigen vermogen in een bedrijf een echt probleem is** en dat het beter is om zoveel mogelijk te hebben. [...] Het versterken van het eigen vermogen, het verminderen van de schulden en het behouden van een positieve kaspositie maken allemaal deel uit van het algemene plan. Er is dus een herkapitalisatie aan de gang die volgens bevestigende bronnen over een paar weken, voor het einde van het jaar, afgerond zou moeten zijn.

Wat betreft het bedrag waarop wordt gehoopt, zei de Corsair-baas in een kwinkslag: "Er is geen doel, dus ik zou zeggen het maximale, natuurlijk. Maar hij wees er wel op dat de vorige financieringsronde, in 2020, 30 miljoen euro bedroeg (waar nog 267 miljoen euro aan financiering bijkwam van de staat, via leningen en uitgestelde lasten, en van de voormalige aandeelhouder TUI, via kwijtscheldingen van schulden).

(...)

Corsair zal niet alleen haar eigen vermogen moeten versterken, maar ook het toenemende gewicht van haar schuldenlast moeten verminderen om haar toekomst veilig te stellen. Deze herkapitalisatieoperatie zou daarom gepaard kunnen gaan met een kwijtschelding van schulden door de staat, die leningen tot 80 miljoen euro en meer dan 25 miljoen euro aan uitgestelde lasten had verstrekt. Dit leidde tot onderhandelingen met het Interministerieel Comité voor Industriële Herstructurering (CIRI), dat sinds de gezondheids crisis aan het bed van een groot aantal Franse luchtvaartmaatschappijen staat.

Het totale bedrag van de schuld van Corsair is niet bekendgemaakt, maar interne bronnen suggereren dat het rond de €140 miljoen zou kunnen liggen. (...) Aan de andere kant is er geen indicatie gegeven over hoeveel de staat zou kunnen bijdragen. Terwijl **sommige experts in de sector denken dat Bercy niet erg bereid is om de inspanning te leveren die het in 2020 heeft gedaan**, houdt Pascal de Izaguirre vol dat de zaken zeer goed vorderen.

Deze reeks komt na een onderbreking van tien maanden, gekenmerkt door het mislukte huwelijk met Air France-KLM.

(...) Het

ministerie van Transport gaf alleen aan dat een toenadering "besproken was, maar dat Air France er niet erg happig op was". Een insider van het bedrijf is van mening dat het mislukken van de deal niet kan worden toegeschreven aan één enkele oorzaak, maar eerder aan een aantal factoren. Hij noemt de hoogte van de schuld van Corsair, op een moment dat Air France-KLM al grote inspanningen levert om haar eigen schuld te verminderen; de mogelijke gevolgen voor de aandelenkoers; een vloot van A330's en A330 NEO's op een moment dat Air France-KLM net voor de A350 heeft gekozen; en het beheer van het grondpersoneel, waarbij de gesprekken over de integratie van piloten zijn begonnen, een netelige kwestie. Om nog maar te zwijgen van het feit dat we te maken zouden hebben gehad met de mededingingsautoriteiten.

(...)

Op operationeel gebied is Corsair echter in ongekende vorm. Bij **het afsluiten van de rekeningen voor het boekjaar 2022-2023**, dat eindigde op 30 september, **kondigt Pascal de Izaguirre al een recordomzet van 643 miljoen euro aan**. "We hebben nog nooit zo'n commerciële prestatie neergezet", zegt hij, eraan toevoegend dat dit een groei van maar liefst 48% betekent ten opzichte van het laatste boekjaar voor de pandemie (2018-2019). Dit was weliswaar minder dan voorgaande jaren, maar de groei is nog steeds erg sterk

(...)

**Voorlopig is dit echter niet genoeg voor het bedrijf om weer winst te maken, want het wordt geconfronteerd met een explosie van de kosten**, met name brandstof en vreemde valuta. De rekeningen zijn nog niet afgerond, maar het verlies zou meer dan tien miljoen euro kunnen bedragen, wat nog steeds een aanzienlijke verbetering is. Pascal de Izaguirre benadrukt de vernieuwing van de vloot, die volgend jaar uit negen A330 NEO's zal bestaan (met de levering van de laatste vier toestellen tussen februari en oktober), en beweert dat de rentabiliteit verbetert. En hij heeft zich tot doel gesteld om in het boekjaar 2023-2024, dat net is begonnen, weer winst te maken.

***Mijn commentaar:*** De eerste zin van het artikel vat het huidige probleem goed samen: "Moeilijk om te weten waar Corsair staat".

*Corsair communiceert al enkele maanden voornamelijk over de stijging van de omzet, zonder ooit de financiële resultaten te noemen.*

*Nu het boekjaar eind september afloopt, zal de komende publicatie van de rekeningen van Corsair een duidelijker beeld geven.*

## > **Neste tekent memorandum van overeenstemming voor levering SAF**

(bron Persbericht) 20 oktober - **CEBU Pacific heeft een vijfjarig Memorandum of Understanding (MoU) ondertekend met Neste, 's werelds grootste producent van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF)**, om de levering en aankoop van duurzame vliegtuigbrandstof in Azië-Pacific te onderzoeken.

SAF, een alternatieve brandstof gemaakt van duurzame grondstoffen, biedt een aanzienlijk potentieel om de koolstofuitstoot van vliegtrips met wel 80% te verminderen gedurende de levenscyclus van de brandstof, in vergelijking met het gebruik van conventionele vliegtuigbrandstof.

(...)

CEBU's partnerschap met Neste sluit aan bij de langetermijndoelstelling van de wereldwijde luchtvaartindustrie om nul netto koolstofuitstoot te bereiken tegen 2050.

***Mijn commentaar:*** Deze overeenkomst is, net als de meeste overeenkomsten

*tussen luchtvaartmaatschappijen en producenten van duurzame vliegtuigbrandstof, een eenvoudig protocol (MoU, Memorandum of Understanding).*

*Volgens de website van het Franse ministerie van Cultuur is dit "een tekst, zonder bindende juridische waarde, waarin twee partijen hun punten van overeenstemming samenvatten in de loop van een onderhandeling".*

*Memoranda van overeenstemming zijn niet wettelijk bindend, maar ze bevatten wel een mate van ernst en wederzijds respect die sterker is dan een herenakkoord. Vaak zijn memoranda van overeenstemming de eerste stappen op weg naar een wettelijk contract.*

*In de Amerikaanse wetgeving is een memorandum van overeenstemming synoniem met een intentieverklaring (LOI), wat een niet-bindende schriftelijke overeenkomst is die impliceert dat er een bindend contract moet volgen. (bronnen: IT news, Wikipedia).*

*Het is daarom raadzaam om zeer voorzichtig te zijn wanneer aankondigingen van overeenkomsten over de levering van duurzame vliegtuigbrandstoffen niet specificeren of het gaat om definitieve overeenkomsten of memorandums of understanding.*

*Opmerking: Cebu Pacific Air is een goedkope luchtvaartmaatschappij met hoofdkwartier in Manilla op de Filippijnen (na Philippine Airlines). Ze beschikt over 75 vliegtuigen, voornamelijk met één gangpad.*

## **Beurs persoverzicht**

### **> Lufthansa op laagste punt van het jaar na sectornieuws en downgrade**

(bron dpa) 19 oktober - **Negatief nieuws uit de sector en een verlaging van de kredietwaardigheid van Lufthansa zorgden woensdag voor een koersdaling van 1,9%**. De aandelen van de luchtvaartmaatschappij (...) daalden (...) voor het eerst in bijna een jaar onder de zeven euro. In maart bereikten ze nog hun hoogste niveau sinds begin 2020, op 11,16 euro. Ondertussen is Lufthansa nog mijlenver verwijderd van zijn record van 2018 van €22,32.

**Dinsdag, na het sluiten van de handel in New York, stelde concurrent United Airlines teleur met zijn winstverwachtingen voor het huidige kwartaal.** De aandelen van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij daalden vervolgens sterk buiten de beurs. Ze verloren bijna vijf procent van hun waarde in de pre-market

handel op woensdag.

Bovendien heeft de Amerikaanse bank Citigroup zijn koopaanbeveling voor Lufthansa ingetrokken en adviseert nu alleen "neutraal" voor de aandelen. **Analist Sathish Sivakumar** verlaagde zijn koersdoel aanzienlijk van €14,00 naar €7,90. In een sectorstudie **noemde hij toenemende risico's voor de margedoelstelling van Frankfurt voor het boekjaar 2024. Hoge brandstofkosten en problemen met GTF-motoren houden het potentieel voor kostenverlagingen tegen.** De expert ziet ook risico's voor de resultaten in de vrachtsector.

***Mijn commentaar:*** Europese luchtvaartmaatschappijen zijn niet de enigen die dalen op de beurs.

*In de Verenigde Staten hebben de stijgende kosten en tekenen van een vertraging in de vraag naar binnenlandse reizen de bezorgdheid over de winstgevendheid van de sector doen toenemen, wat leidde tot een daling van de aandelen van luchtvaartmaatschappijen en analisten ertoe aanzette om hun winstramingen naar beneden bij te stellen. (bron Reuters)*

*De aandelen van United Airlines verloren 5% en bereikten daarmee hun laagste niveau in een jaar tijd. Ze sleepten hun sectorgenoten Delta Airlines, American Airlines en Southwest Airlines elk met ongeveer 4% naar beneden.*

## Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air France-KLM**

**Het aandeel Air France-KLM** sloot op maandag 23 oktober op **€11,36**. Het aandeel is deze week met **-5,73% gedaald**.

In drie maanden tijd heeft het aandeel Air France-KLM meer dan 30% verloren. De andere luchtvaartmaatschappijen staan er niet beter voor.

Op 2 januari 2023 stond het aandeel op €12,53.

**De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is €18,94** (vergeleken met €15,0 begin januari). Het hoogste koersdoel is €24,00, het laagste €11,0. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Details over de analistenconsensus vind je op mijn blog.

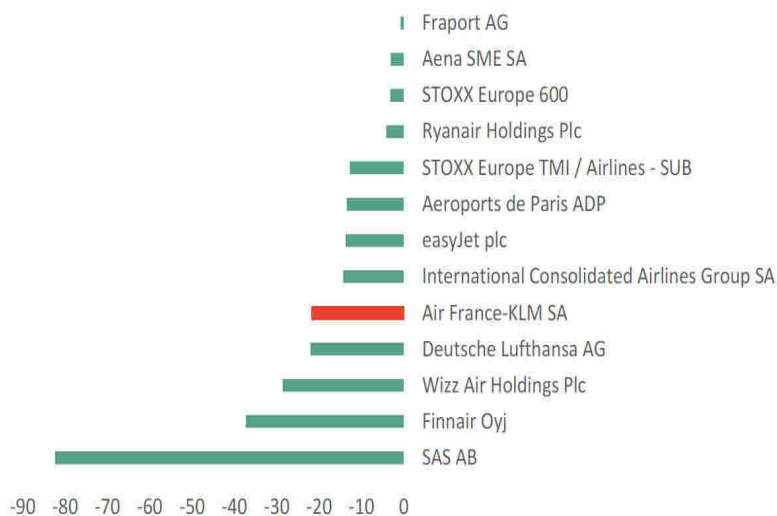
***Mijn nieuwe commentaar:*** Sinds de bekendmaking van de resultaten over het

eerste halfjaar eind juli zijn de aandelenkoersen van alle luchtvaartmaatschappijen gedaald.

Afgezien van het zeer bijzondere geval van SAS (dat in de Verenigde Staten onder Chapter 11 staat), varieerden de dalingen van 5% voor Ryanair tot 30% voor Wizz Air.

Voor de drie langeafstandsluchtvaartmaatschappijen, IAG, Lufthansa en Air France-KLM, zijn de dalingen vergelijkbaar, tussen 20% en 25%.

Un fort de-rating depuis la publication du T2



Volgens ODDO zijn er verschillende factoren die de daling voor Air France-KLM verklaren.

- Hebben de passagiersopbrengsten niet hun hoogtepunt bereikt in een verslechterend macroklimaat?
- Wat is de ambitie van Air France-KLM om marktaandeel terug te winnen in het premium vrijetijdssegment?
- Zal de opleving van politieke risico's in Afrika niet een traditionele bron van hoge winstgevendheid afsnijden?
- Welke balans moet er worden gevonden tussen KLM en Air France als de strategie van de Nederlandse regering om het luchtvervoer minder zwaar te maken doorgaat?
- Welke hefboomen kunnen worden gebruikt om de kosten per eenheid te beheersen in een inflatoire omgeving? Risico van margedruk zonder rendementscompensatie.
- Is het beleid van vlootvernieuwing niet te snel gezien de verwachte cashgeneratie?
- Hoe kan SAS zijn winstgevendheid ombuigen in een context van druk van LCC's, met machtige vakbonden en regeringen die interventionistisch blijven?

- De kans om deel te nemen aan een consolidatiebeweging die traditioneel waarde vernietigt in Europa voor de operator die ze lanceert.

*De andere Europese luchtvaartmaatschappijen worden beïnvloed door de meeste van deze factoren.*

> **Brandstofprijzen deze** week

**Het vat Jet Fuel in Europa staat stabiel op 130 dollar.** Het was \$94 eind juni en \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

**Brent ruwe olie (Noordzee) is met \$2 gestegen tot \$92 per vat.**

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 joede de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

**De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is vrijwel stabiel. Het staat nu op \$38, terwijl het voor het conflict in Oekraïne rond de \$15 lag.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was het verschil bijna \$50.

***Mijn commentaar:*** *De spread tussen Jet Fuel in Europa en Brent ruwe olie is deze week vrijwel stabiel en daalde van \$40 naar \$38 per vat.*

*Voor het conflict in Oekraïne was het ongeveer \$15. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was het verschil bijna \$50.*

*Deze decorrelatie tussen de prijs van ruwe Brent en de prijs van vliegtuigbrandstof heeft ertoe geleid dat luchtvaartmaatschappijen hun brandstofdekkingsstrategie hebben herzien. Vóór de Oekraïense crisis was de meeste brandstofdekking gebaseerd op de prijs van ruwe Brentolie.*

*== citaat: Air France-KLM Group UNIVERSAL RECORDING DOCUMENT 2022, pagina 173 :*

*(Aldus) had de Air France-KLM Groep een beleid ingevoerd waarbij het brandstofprijrisico systematisch werd afgedekt, hoofdzakelijk op basis van de olieprijs (Brent).*

*Aan het begin van de Oekraïense crisis, tegen een achtergrond van hoge volatiliteit en spanningen op de grondstoffenmarkt, integreerde de Air France-KLM Groep nieuwe afdekkingsinstrumenten op de kraakmarges om het risico in verband met de ontkoppeling tussen indices die de prijs van ruwe olie weerspiegelen (Brent ICE) en indices die de prijs van geraffineerde producten weerspiegelen (Gasoil ICE en Jet CIF NWE)*

beter af te dekken.

== einde citaat

*Kortom, een deel van de brandstofdekking van de Air France-KLM Groep is nu gebaseerd op de prijs van Jet Fuel).*

## Goed om te weten

### > Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders

Op mijn [navigatiesite](#) vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de [managers](#).

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit e-mailadres 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 Interépargne, Société Générale en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

**Mijn opmerking:** Als je aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, vergeet dan niet om één keer per jaar in te loggen bij je accountmanager om te voorkomen dat het als inactief wordt beschouwd.

*Inactiviteit in VEE's wordt geregeld door de wet Eckert.*

*Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek verbinding te maken met hun rekening of Natixis Interépargne te bellen om hun rekening opnieuw te activeren.*

*Natixis Interépargne stuurt deze informatie elk jaar na 5 jaar inactiviteit en tot het 10e jaar. Na 10 jaar inactiviteit worden de activa overgedragen aan CDC, die ze 20 jaar vasthoudt.*

*Dit is in feite de oude 30-jarige verjaringstermijn, die uiteenvalt in 2 fasen: 10 jaar bij de rekeninghouder en 20 jaar bij CDC.*

*Inactiviteit betekent geen transacties uitvoeren en/of niet inloggen op uw rekening en/of niet bellen naar en/of schrijven naar Natixis Interépargne.*



*Dit systeem is ook van toepassing op de PERCO/PER sinds de wet PACTE.*

## > **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die je 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 wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar mijn website navigation, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM.](#)

## **Details**

**Deze informatie vormt geen uitnodiging tot het kopen of verkopen van aandelen Air France-KLM.**

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

**Je kunt me al je vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...**

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

**Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.**

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

**| François Robardet**

**voormalig directeur van Air France-KLM.**

## Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Bij onze verkiezing kregen Nicolas en ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

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

Als u dit persbericht niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

Als u het adres waarop u dit persbericht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#)

mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#).

11.566 mensen ontvangen dit persoverzicht live