

Air France en SNCF bereiken overeenkomst

I Brief van François Robardet



In de voorhoede van een meer verantwoorde Europese luchtvaart brengen we mensen samen om te bouwen aan de wereld van morgen
(raison d'être van de Air France-KLM Groep).

voormalig directeur Air France-KLM

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers PS en PNC-aandeelhouders

N°940, 27 november 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](#) 

Redactie

Geachte lezers,

De inschrijvingsfase voor de operatie om het kapitaal open te stellen voor werknemers en voormalige werknemers van de Air France-KLM groep is op vrijdag 24 november afgelopen.

Meer informatie vindt u aan het einde van deze nieuwsbrief in de rubriek Goed om te weten.

Veel leesplezier.

François

Persoverzicht van maandag

> Air France en SNCF eens over meer treindiensten naar luchthavens Parijs-Charles de Gaulle en Orly

(bron: La Tribune) 24 november - In een **tijd waarin binnenlandse vluchten tussen twee steden verboden zijn wanneer een treinlijn ze in minder dan 2 uur verbindt**, is het duidelijk in het belang van Air France en de SNCF om de dienst "Trein + Lucht" te stimuleren. Dit is des te relevanter omdat het reisbeleid

van bepaalde grote bedrijven, die hun reizen groener willen maken, zelfs verder gaat dan de wet door hun werknemers te verbieden het vliegtuig te nemen als er een treinalternatief is in minder dan vier uur. Afgelopen mei opperde Clément Beaune, de Franse minister van Transport, de mogelijkheid om de regel aan te scherpen door deze uit te breiden naar alternatieven binnen 3 uur "als de spoordiensten verbeteren".

De "Train + Air" dienst, die 30 jaar geleden werd gelanceerd, wordt deze vrijdag uitgebreid met 8 extra routes: Aix-en-Provence, Arras, Laval en Lille Flandres naar de luchthavens Paris-Charles de Gaulle en Paris-Orly, en Perpignan naar de luchthaven Paris-Charles de Gaulle.

(...)

In de praktijk profiteren klanten met het "Train + Air"-aanbod van één reservering voor hun hele reis en van een gegarandeerde plaats op de volgende beschikbare vlucht of trein, gratis, in geval van vertraging van trein of vliegtuig. **Sinds 2022 is hun reis volledig digitaal: passagiers kunnen nu voor vertrek online inchecken op de website van Air France, voor hun hele reis, inclusief de treinreis.**

Deze digitale tickets maken het mogelijk om intermodale TGV- en vliegreizen rechtstreeks te combineren, via de luchthavens Paris-Orly en Paris-Charles-de-Gaulle, met naast Air France elf luchtvaartmaatschappijen: Air Austral, Air Caraïbes, Air Tahiti Nui, Air Transat, Corsair, Emirates, Etihad, French Bee, Qatar Airways, Royal Jordanian en Vietnam Airlines. Opmerking: klanten van Air France La Première of Business reizen in eerste klas op treinen van SNCF Voyageurs.

Ongeveer 3 miljoen passagiers nemen elk jaar de trein naar de twee Parijse luchthavens, volgens de SNCF, die zichzelf tot doel heeft gesteld om 600.000 "Train + Air" intermodale tickets te verkopen binnen vijf jaar aan het einde van 2022.

Volgens een eind 2021 gepubliceerde studie van BearingPoint, "Air et fer, et si vous preniez les deux?", zijn er

echter **nog een aantal obstakels, zoals de belastingverstoring tussen het aansluitende station en de luchthaven, met op de achtergrond het probleem van de bagage.**

(...)

Mijn commentaar: Je kunt er niet omheen: Air France en de SNCF moeten samenwerken om een aantrekkelijk trein- (binnenlands) + vliegtuig- (langeafstands) pakket samen te stellen.

Sinds de publicatie van het "Energiebesparingsplan" op 3 oktober 2022 hebben bedrijven en particulieren hun reisgewoonten grotendeels veranderd.

De belangrijkste impact heeft betrekking op korte zakenreizen (dagtochten). Ik schreef hierover in [mijn nieuwsbrief 903](#) van afgelopen maart:

Onder de recente maatregelen die een impact hebben gehad op

luchtvaartmaatschappijen in de Franse binnenlandse markt, wil ik er één uitlichten: de aanbeveling die de regering op 3 oktober vorig jaar [2022] deed in het energie-efficiëntieplan.

Het luidde als volgt: "Overstappen van vliegtuig naar trein voor uitgaande reizen van minder dan 4 uur per trein (of minder dan 6 uur heen en terug als de reis op dezelfde dag plaatsvindt)".

Hoewel deze aanbeveling niet verplicht was, werd ze onmiddellijk overgenomen door bedrijven en particulieren, wat bewijst dat reizigers zich steeds meer zorgen maken over de impact van hun reizen.

> **Schiphol benoemt Pieter van Oord per 1 juni tot nieuwe CEO**

(bron Reuters) 26 november - **De Amsterdamse luchthaven Schiphol heeft zondag bekendgemaakt dat het Pieter van Oord heeft benoemd tot nieuwe algemeen directeur voor een periode van vier jaar vanaf 1 juni 2024.**

De heer van Oord, die sinds 2008 aan het hoofd staat van de internationale rederij Koninklijke Van Oord, volgt Ruud Sondag op, die sinds 1 november 2022 waarnemend CEO is en tot 1 maart 2024 in functie blijft, aldus Schiphol. CFO Robert Carsouw zal van 1 maart tot 1 juni optreden als interim CFO.

Mijn commentaar: De huidige CEO van Schiphol blijft in functie tot 1 maart 2024.

Voorlopig is het personeelsbestand aangepast aan het besluit van de Nederlandse regering om de activiteiten op Schiphol te verminderen.

Nu dit besluit door Brussel is teruggedraaid, is hij verantwoordelijk voor het aanpassen van het personeelsbestand om ervoor te zorgen dat Schiphol volgende zomer op piekcapaciteit draait.

> **SAS haalt laatste B737 uit vloot**

(bron Zakenreis) 21 november - **SAS heeft geen Boeing-vliegtuigen meer in de vloot na de terugtrekking van het laatste 737-toestel.** Air France neemt binnenkort een belang in de luchtvaartmaatschappij.

De laatste B737 van SAS vloog van Stockholm naar Oslo en nam de tijd om 700 in de lucht te "tekenen" met zijn vliegroute, een knipoog naar de -700 variant van het vliegtuig.

In de loop der jaren heeft SAS met iets meer dan 100 Boeing 737's gevlogen, in -400, -500, -600, -700 en -800 varianten.

Maar **de A320 en A320 neo vormen nu de ruggengraat van de kortereafstandsvloot van de maatschappij**, met leveringen van de neo (A320 met nieuwe motoren) tot 2025.

De luchtvaartmaatschappij heeft de afgelopen jaren ook drie A321LR's ontvangen, waardoor ze langeafstandsdiensten kan uitvoeren met deze (...)

Mijn commentaar: De laatste horde voor de overname van SAS door het consortium waar ook Air France-KLM deel van uitmaakt, is genomen.

SAS kondigde dinsdag aan dat het goedkeuring had gekregen van de Amerikaanse faillissementsrechtbank voor een investeringsovereenkomst van SEK 13,2 miljard (\$ 1,3 miljard) met het consortium dat bestaat uit Castlake, Air France-KLM, Lind Invest en de Deense staat.

De luchtvaartmaatschappij kreeg ook de definitieve goedkeuring voor haar nieuwe kredietovereenkomst voor debiteurenfinanciering met het in de VS gevestigde Castlake voor een totaalbedrag van ongeveer \$500 miljoen, wat de inspanningen van de luchtvaartmaatschappij om haar herstructurering af te ronden en de Apollo Global-financiering te vervangen, stimuleert. (bron: Reuters)

> Breedrompvliegtoegen: toekomstige aankopen Thai Airways veel ambitieuzer dan verwacht

(bron Journal de l'Aviation) 24 november - **Het is het einde van de crisis. Naar verluidt bereidt Thai Airways zich eindelijk voor op een ambitieuzere bestelling van breedrompvliegtoegen dan aanvankelijk gepland** voor de vernieuwing van haar langetermijnvloot, met tot 80 potentiële toestellen, volgens het persagentschap Bloomberg, dat mensen dicht bij de zaak citeert.

De Thaise luchtvaartmaatschappij overweegt ook om een dozijn extra vliegtoegen met één gangpad te leasen, terwijl haar Thai Smile divisie wordt opgeslokt door haar moedermaatschappij in een poging om haar activiteiten te vereenvoudigen.

Een recent geschil tussen Thai Airways en Rolls-Royce werd begin november openbaar gemaakt in verband met deze toekomstige bestellingen, waarbij de luchtvaartmaatschappij de Britse motorfabrikant bekritiseerde voor het niet aanbieden van preferentiële tarieven voor haar motoren en dreigde elders te gaan vliegen.

De potentiële 80 nieuwe breedrompvliegtoegen zouden worden besteld als een mix van vaste orders, opties en aankooprechten.

Thai Airways en haar regionale dochteronderneming hebben momenteel een gecombineerde vloot van slechts 68 vliegtoegen (22 Boeing 777-200ER's en -300ER's, 787-8/9's, 16 Airbus A350-900's, 3 A330-300's en 20 A320's), **een vloot die radicaal is verminderd en vereenvoudigd sinds de start van het herstructureringsproces in mei 2020.**

Thai Airways had 103 actieve toestellen op 23 maart 2020 (de datum waarop

Thailand werd gesloten voor toerisme). Het bedrijf heeft zijn 6 A380's, zijn laatste 10 747-400's en al zijn 777's van de eerste generatie (777-200's en -300's) teruggetrokken zodra de pandemie uitbrak.

Het herstructureringsproces van Thai Airways is gebaseerd op een vloot van 86 vliegtuigen in 2025 (de geplande datum voor het einde van het herstel van de maatschappij).

***Mijn commentaar:** Thai Airways staat nog steeds onder een schuldsaneringsplan onder toezicht van de rechtbank, nadat het in 2020 faillissement aanvroeg.*

Het bedrijf hoopt volgend jaar uit dit programma te komen. Meer dan 50% van het personeel is ontslagen als onderdeel van de herstructurering.

> Bijna de helft van alle vliegtuigen van luchtvaartmaatschappijen wordt geleased

(bron Les Echos) 21 november - Inspelend op een snelle toename van het luchtverkeer tot ver boven het niveau van voor de pandemie heeft de **Japanse vliegtuigleasemaatschappij SMBC Aviation Capital 60 nieuwe A320neo vliegtuigen besteld bij Airbus**

(...)

Het Japanse bedrijf, dat eigendom is van het consortium Sumitomo Mitsui Finance and Leasing Company en Sumitomo Mitsui Banking Corporation, heeft zich de afgelopen jaren ontwikkeld tot **een van 's werelds grootste leasemaatschappijen, met een totale vloot van bijna 900 vliegtuigen die zijn ondergebracht bij zo'n honderd luchtvaartmaatschappijen** over de hele wereld.

Het concurreert met de **wereldleider in vliegtuigleasing, AerCap**, die **iets meer dan 2.000 vliegtuigen heeft**. "Luchtvaartmaatschappijen maken steeds meer gebruik van het leasestelsel. Ze volgen twee modellen. Of ze betalen over meerdere jaren huur aan de verhuurder om het vliegtuig te gebruiken. Of ze kopen zelf vliegtuigen die ze vervolgens verkopen aan een verhuurder voordat ze ze terugleasen. Het idee is altijd om hun balans te verlichten", legt een leidinggevende uit de sector uit.

Momenteel is 47% van alle in gebruik zijnde vliegtuigen ter wereld eigendom van leasemaatschappijen, maar deze verhouding, die in de jaren tachtig minder dan 5% bedroeg, stijgt voortdurend. Volgens voorspellingen van Fortune Business Insights zal de leasemarkt stijgen van 167 miljard dollar in 2022 tot 317 miljard dollar in 2030. Hoewel SMBC AC zijn tarieven niet bekendmaakt, **schatten analisten dat de groep tussen 280.000 en 380.000 dollar rekent voor de maandelijkse lease van een A320neo.**

Ook al kan het nadelig zijn in tijden van uitzonderlijke crisis, zoals de Covid-pandemie - wanneer luchtvaartmaatschappijen huur blijven betalen zonder te

vliegen - wordt dit leasemodel als financieel voordelig beschouwd door een groot aantal luchtvaartmaatschappijen, en in het bijzonder door low-cost vluchtuitvoerders. "Het geeft luchtvaartmaatschappijen ook snel toegang tot vliegtuigen van de nieuwe generatie die 25% minder brandstof verbruiken dan oudere modellen, op een moment dat de beschikbaarheid van deze nieuwe vliegtuigen afneemt", benadrukt de expert.

(...) Gezien

het grote aantal bestellingen dat alle luchtvaartmaatschappijen al bij Airbus hebben geplaatst, zal SMBC Aviation Capital zijn nieuwe A320neo-toestellen tussen 2028 en 2031 ontvangen, wanneer het luchtverkeer naar verwachting weer sterk zal groeien.

(...) De Airports Council International (ACI) schat

in zijn laatste prognoses dat luchtvaartmaatschappijen in 2024 9,4 miljard passagiers zullen vervoeren, een stijging van 2% ten opzichte van de 9,2 miljard reizen in 2019.

De Japan Aircraft Development Corporation voorspelt

in haar laatste statistieken **dat het aantal passagiers de komende twintig jaar zal verdubbelen tot 18 miljard per jaar in 2042.**

***Mijn commentaar:** Prognoses van de verkeersgroei in de komende decennia moeten met de nodige voorzichtigheid worden benaderd.*

Tot op heden is er geen technologische oplossing om het luchtvervoer 100% koolstofvrij te maken, tenzij we onze toevlucht nemen tot een compensatiesysteem.

> Olympische Spelen Parijs 2024: luchthavens Roissy en Orly gesloten tijdens openingsceremonie

(bron Le Parisien) 26 november - Degenen die de boten van de atleten langs de Seine vanuit de lucht wilden zien varen, zullen hun plannen moeten heroverwegen. Het zal niet mogelijk zijn om op te stijgen of te landen op Roissy, Orly, Le Bourget, Beauvais of een andere luchthaven in de regio Parijs.

Een vliegverbod boven de hoofdstad zal gelden voor een straal van 150 km, inclusief de luchthavens Roissy en Orly, evenals Le Bourget en Beauvais, op vrijdag 26 juli van 19.00 tot middernacht, tijdens de openingsceremonie van de Olympische Spelen.

***Mijn commentaar:** Beetje bij beetje ontdekken we de ongemakken die gepaard gaan met het organiseren van de Olympische Spelen van 2024 in Parijs.*

De minister van Transport heeft toegegeven dat het wegverkeer in Parijs "ingewikkeld" zal zijn tijdens de Olympische Spelen van 2024.

Volgens hem moeten de verkeersplannen uiterlijk begin december worden

gepresenteerd.

"Ze zullen 'hardcore' zijn", waarschuwde hij.

Van 1 juli tot 15 september 2024 zou 185 kilometer aan wegen in de regio Parijs (inclusief de linkerrijstrook van de ringweg) gereserveerd kunnen worden voor geaccrediteerde personen, waaronder atleten, hulpdiensten, ambtenaren en journalisten.

Wat de luchthavens betreft, zullen de aankomsten en vertrekken van de atleten ongelijk worden verdeeld.

De aankomsten zullen worden gespreid volgens de evenementen.

Maar het vertrek is geconcentreerd over drie dagen, op 11, 12 en 13 augustus. Bovendien zullen veel atleten volumineuze bagage bij zich hebben (fietsen bijvoorbeeld), waardoor er extra personeel aan boord moet zijn.

Beurs persoverzicht

> IAG-aandelen kelderen ondanks belofte dividenduitkering te hervatten

(bron Bloomberg, vertaald met DeepL) 21 november - **IAG, eigenaar van British Airways, hield het vooruitzicht om voor het eerst na de Covid-19 pandemie weer dividend uit te keren, waarbij** de toegenomen vraag naar reizen hielp om de balans te herstellen. Maar dit was niet genoeg voor aandeelhouders.

De aandelen van de luchtvaartgroep kelderden (-3,7%) omdat de aankondiging geen duidelijkheid verschafte over wanneer de betalingen zouden worden hervat. IAG zei dat het de dividenden zou hervatten zodra de balans en de investeringsplannen waren veiliggesteld, aldus een beursnotering.

Mijn commentaar: IAG is van plan om dit jaar €4 miljard te investeren en daarna €4,5 miljard per jaar. 65% zal worden besteed aan vervanging en uitbreiding van de vloot.

Dit is een noodzaak voor de Spaans-Britse groep, waarvan de vloot een van de oudste van Europa is.

Air France-KLM is overigens ook niet van plan om op korte termijn dividend uit te keren. De laatste dividenduitkering vond plaats in 2008.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op maandag 27 november op **11,482 euro**. Het aandeel is deze week **sterk gedaald** met **-7,42%**.

In vier weken tijd is de koers van het aandeel Air France-KLM met 5% gestegen.

Het stond op 2 januari 2023 op 12,53 euro en op 19 juni 2023 op 17,77 euro.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is 18,16 euro (vergeleken met 15,0 euro begin januari). Het hoogste koersdoel is €23,00, 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.

Geen commentaar

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa steeg met \$1 naar \$117. Eind juni was de prijs \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt met \$ 2 tot \$ 79 per vat.

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

***Mijn nieuwe commentaar:** De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat Brent ruwe olie was ongeveer \$15 vóór het conflict in Oekraïne. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was de spread bijna \$50. Deze is deze week gestegen van \$35 naar \$38.*

Deze week is hij gestegen van \$ 35 naar \$ 38.

Van februari tot juli van dit jaar was de spread teruggekeerd naar redelijke niveaus (tussen \$12 en \$25). Sinds augustus ligt hij systematisch boven de \$30.

De opbouw van brandstofvoorraden in afwachting van de winter kan deze stijging verklaren.

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 u aandelen hebt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, moet u zich één keer per jaar aanmelden bij uw accountbeheerder om te voorkomen dat uw account als inactief wordt beschouwd.

Let op: Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek om in te loggen op hun rekening of om Natixis Interépargne te bellen om hun PEE-rekening te reactiveren.

Na 10 jaar inactiviteit wordt je rekening overgedragen aan de Deposito- en Consignatiekas.

[Ga naar mijn website](#)
om je PEE te deblokken.

> 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.](#)

> Air France-KLM, het werknemersaandeelhouderschap loopt ten einde

Air France-KLM heeft 'Partners for the future' gelanceerd, een werknemersparticipatie die wordt aangeboden aan ongeveer 75.000 in aanmerking komende werknemers in 20 landen, om de band tussen de groep en haar werknemers te versterken.

Ongeveer 95% van het personeel van de luchtvaartmaatschappij kwam in aanmerking om deel te nemen. De aangeboden aandelen werden uitgegeven in het kader van een kapitaalverhoging van maximaal 3% van het aandelenkapitaal van Air France-KLM.

De inschrijvingsprijs was vastgesteld op €8,06. De inschrijvingsperiode eindigde op vrijdag 24 november en de kapitaalverhoging zal plaatsvinden op 21 december 2023.

Mijn commentaar: Werknemers van de Air France-KLM groep in een twintigtal landen kwamen in aanmerking.

In Frankrijk konden gepensioneerden en vervroegd gepensioneerden die op de laatste dag van de inschrijvingsperiode nog activa in de PEE/PEG aanhielden, inschrijven, maar zonder te profiteren van de matchingbijdrage.

Een aantal van u heeft mij verteld dat u geen code heeft ontvangen om deel te nemen aan deze kapitaalverhoging.

Er zijn verschillende mogelijke verklaringen.

De eerste is dat uw contactgegevens (postadres of e-mailadres) niet up-to-date zijn.

De tweede is dat Natixis u niet meer in haar database heeft. Dit betekent:
. ofwel dat je geen aandelen meer hebt, in welk geval je niet kon intekenen,
. ofwel dat je rekening al meer dan 10 jaar inactief is. In dat geval moet je het opnieuw activeren.

De stappen die u moet nemen om uw gegevens te controleren en/of uw account te reactiveren, worden hierboven beschreven, in het

gedeelte **Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders.**

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.

U kunt mij al uw 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](#).

11.500 mensen ontvangen dit persoverzicht live