

Air France en KLM huldigen een nieuwe Air&Rail terminal in op Brussel-Zuid



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)

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

Nr. 958, 1 april 2024

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je 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](#) 

Redactie

Geachte lezers,

De werknemers van Air France hebben een brief ontvangen waarin wordt aangekondigd dat ze in april een winstdelingspremie zullen ontvangen.

Aan het einde van deze brief, onder de kop "Goed om te weten, speciale winstdelingspremie 2023", zal ik enkele details toelichten. U moet vóór 17 april 2024 reageren.

Ter informatie: *de winstdelingspremie wordt berekend op basis van de winst van het bedrijf.*

Hij varieert dus van jaar tot jaar. Het is verplicht voor bedrijven met 50 of meer werknemers.

Er wordt een berekeningsformule uit het arbeidswetboek gebruikt om het bedrag van het winstaandeel te berekenen dat moet worden uitgekeerd aan werknemers, bekend als de speciale winstdelingsreserve (RSP), als deel van hun winstparticipatie in het bedrijf.

De bedragen die in de bijzondere winstdelingsreserve worden gestort, worden na onderhandelingen met de representatieve vakbonden verdeeld onder alle werknemers van het bedrijf volgens een van de volgende verdelingscriteria:

- . hetzij uniform onder alle werknemers, ,*
- . of in verhouding tot de salarissen,*
- . of in verhouding tot de tijd die ze in het bedrijf hebben doorgebracht,*
- . of door een combinatie van de bovenstaande drie criteria.*

Veel leesplezier.

François

Persoverzicht van maandag

> Air France en KLM openen nieuwe Air&Rail terminal op Brussel-Zuid

(bron Les Echos) 27 maart 2024 - **Air France en KLM hebben vandaag hun nieuwe Air&Rail Terminal in de Belgische hoofdstad ingehuldigd.** De lounge in het station Brussel-Zuid is volledig gerenoveerd en biedt nieuwe ruimtes in een elegante sfeer. **Deze investering toont de toewijding van beide luchtvaartmaatschappijen om de ervaring van passagiers die de trein gebruiken om de hubs Parijs-Charles de Gaulle en Amsterdam Schiphol te bereiken, te verbeteren.** (...)

)

Air France en KLM bieden hun klanten die van en naar België reizen al **meer dan 20 jaar** de mogelijkheid om trein- en vliegtrips in één boeking te combineren. Dankzij het Air&Rail-aanbod hebben klanten één reservering voor hun hele reis en een gegarandeerde zitplaats op de volgende beschikbare vlucht of trein, zonder extra kosten, in het geval dat hun vlucht of trein vertraging heeft. Speciale teams helpen klanten op stations. **Leden van Flying Blue, het frequent flyer-programma van Air France en KLM, profiteren van alle voordelen die bij hun status horen:** Miles sparen, prioritaire toegang tot de incheckbalies dankzij de SkyPriority-service, toegang tot de Eurostar-lounge in het station Brussel-Zuid, extra bagagevrijstelling en gratis toegang tot stoelopties aan boord van hun vlucht.

(...)

Mijn commentaar: *Intermodaliteit tussen trein en vliegtuig is een van de hefbomen om koolstofuitstoot te verminderen.*

Het heeft twee voordelen:

- . aan de ene kant vermindert het overhevelen van vliegtrips naar het spoor de*

koolstofvoetafdruk van de reis,

. anderzijds zullen de vrijgekomen slots (hier op Schiphol) door KLM worden toegewezen aan meer winstgevende routes.

Maar een waarschuwing: sommige critici van vliegreizen lobbyen om luchtverbindingen te vervangen door spoorverbindingen via hogesnelheidslijnen (LGV).

Ik nodig je uit om mijn [brief nr. 914](#) te (her)lezen, waarin ik de aanlegkosten van deze HSL's uitleg: de aanleg van een HSL van 500 km staat gelijk aan de kosten van 250 vliegtuigen.

En dan heb ik het nog niet eens over de milieukosten van de vernietiging van de fauna en flora van de nieuwe lijn, of de sociale kosten van het banenverlies in de luchtvaartindustrie.

In Frankrijk bieden Air France en de SNCF een gecombineerde vliegtuig- + treindienst vanuit de provincies op 23 routes naar CDG en op 18 routes naar Orly.

Air Caraïbes doet hetzelfde op 18 routes naar Orly.

> **Lufthansa: Europa trekt overname ITA in twijfel?**

(bron TourMag) 25 maart 2024 - Een ware saga ontvouwt zich in het luchtruim boven Europa, met zijn wendingen en misschien wat terugtrekkende bewegingen.

In mei 2023 stemde de Italiaanse regering ermee in dat Lufthansa een belang van 41% nam in ITA Airways.

(...)

Behalve dat de transactie nu al bijna een jaar afhankelijk is van goedkeuring door de Europese Commissie. En de Commissie vertraagt haar beslissing zodanig dat de Duitse luchtvaartmaatschappij heeft gedreigd af te zien van de overname.

(...)

Een nieuwe fase werd bereikt op **maandag 25 maart 2024, toen de Commissie haar bezwaren tegen de transactie bekendmaakte.**

(...)

Volgens de Commissie zal de overname de concurrentie op de kortereafstandsroutes tussen Italië en de landen van Centraal-Europa **daadwerkelijk beperken.** De twee luchtvaartmaatschappijen zullen namelijk tegenover elkaar komen te staan op zowel directe als indirecte vluchten.

(...) En dat is

nog niet alles, want de concurrentie zal ook worden ondermijnd op bepaalde langeafstandsroutes tussen Italië en de Verenigde Staten, Canada en Japan

(...).

De bal ligt nu bij Lufthansa en het Italiaanse ministerie van Economie en Financiën, die kunnen reageren en een hoorzitting kunnen aanvragen.

Ze kunnen beroep aantekenen tot 26 april 2024.

Mijn commentaar: *Kapitaaldeals tussen luchtvaartmaatschappijen in het Europese luchtruim lijken wel een spelletje Monopoly.*

Net als bij de overname van Air Europa door Iberia, onderzoekt de Europese Commissie nauwlettend de wens van Lufthansa om een belang te nemen in ITA Airways.

Zij houdt deze operaties nauwlettend in de gaten om er zeker van te zijn dat consumenten er niet de dupe van worden.

Volgens Antonio Turicchi, voorzitter van ITA, kan de datum waarop de Europese Commissie een beslissing moet nemen worden verschoven naar eind juni, na de Europese verkiezingen.

Waarschijnlijk zal de Europese Commissie Lufthansa vragen om slots vrij te maken op de luchthaven van Milaan-Linate.

Andere luchtvaartmaatschappijen zoals Air France-KLM en easyJet zijn zich al aan het positioneren om deze slots terug te krijgen, zoals vermeld in mijn [vorige brief nr. 957](#).

> **TAP Air Portugal boekt recordwinst in 2023**

(bron AFP) 27 maart 2024 - **TAP Air Portugal heeft in 2023 een recordwinst geboekt van 177,3 miljoen euro**, tegenover 65,6 miljoen in 2022, maar dook in het vierde kwartaal in de rode cijfers, maakte de staatsluchtvaartmaatschappij woensdag bekend.

In het vierde kwartaal boekte TAP een verlies van 26,2 miljoen euro, vergeleken met een winst van 156,4 miljoen euro in dezelfde periode vorig jaar.

(...)

Voor het hele jaar is dit de "grootste nettowinst" van TAP, waarvan de "omzet voor het eerst de 4 miljard euro heeft overschreden", benadrukte de luchtvaartmaatschappij in een persbericht. **"De goede resultaten voor 2023 bevestigen het herstel van TAP"** en "haar financiële soliditeit", aldus de CEO van de luchtvaartgroep Luis Rodrigues, eraan toevoegend dat het doel voor dit jaar is "om TAP om te vormen tot een van de meest aantrekkelijke luchtvaartmaatschappijen".

(...)

Eind september kondigde de socialistische regering de privatisering aan van

ten minste 51% van het kapitaal van de nationale luchtvaartmaatschappij, die belangstelling heeft van haar Europese concurrenten Air France-KLM, Lufthansa en de IAG-groep (British Airways en Iberia).

(...)

Mijn commentaar: de resultaten van TAP in 2023 zijn vergelijkbaar met die van Air France KLM, met een recordjaar en een slecht laatste kwartaal.

Ze zullen de inzet van de overnamebiedingen waarschijnlijk aanzienlijk verhogen... op voorwaarde dat de resultaten van de Portugese luchtvaartmaatschappij goed blijven in 2024, de tijd die nodig is om de privatisering in te laten gaan.

Het winnende bod zal ook worden onderzocht door de Europese Commissie om de redenen die in het vorige artikel zijn genoemd.

> Ryanair in Bordeaux: waarom de lagekostenmaatschappij en de luchthaven problemen hebben

(bron La Tribune) 28 maart 2024 - "Er is **een reëel risico dat we onze basis in Bordeaux sluiten**, misschien wel aan het einde van het zomerseizoen", **flapte Ryanair-baas Michael O'Leary er** vorige week **stilletjes uit**. Hij richtte zijn pijlen publiekelijk op een Franse luchthaven waar de Ierse lagekostenmaatschappij drie vliegtuigen heeft gestationeerd en 120 mensen in dienst heeft. Het is **ook een luchthaven die Ryanair door de jaren heen zo warm heeft onthaald** dat de low-cost maatschappijen, vertegenwoordigd door easyJet, Ryanair en Volotea, in 2023 71% van de 6,6 miljoen passagiers voor hun rekening zullen nemen, vergeleken met 31% tien jaar eerder. Ryanair kwam in 2009 naar Bordeaux en opende er een basis en twee vliegtuigen in 2019, gevolgd door een derde vliegtuig in 2022, voor een totale investering van ongeveer 100 miljoen dollar. **Ryanair staat een trede lager dan Easyjet en vervoert nu ongeveer een kwart van de passagiers op de luchthaven van Bordeaux**, die een miljoen passagiers per jaar verloor door de sluiting van de pendeldienst naar Orly en worstelt om het verkeersniveau van voor de komst van Covid terug te winnen. "Met dit aanzienlijke gewicht **bevindt Ryanair zich in zekere zin in een sterke positie in de onderhandelingen** die momenteel plaatsvinden en waarvoor het bedrijf ervoor kiest om druk uit te oefenen op zijn werknemers om indirect de luchthaven als doelwit te kiezen", merkt Alain Falque op, een consultant gespecialiseerd in luchtvervoer en voormalig adjunct-directeur van Aéroport de Paris.

120 werknemers in Bordeaux

Het waren **de vakbonden, gewaarschuwd door de directie van Ryanair, die zich als eerste zorgen maakten over een mogelijke sluiting**. "Het bedrijf belegde op 15 maart een vergadering met ons om ons te informeren over het risico van sluiting van de basis in Bordeaux en om ons te vragen na te denken over onze geografische voorkeuren in het geval van een overplaatsing (...).

(...)

Want dit is in de eerste plaats een commerciële onderhandeling op basis van de door de luchthaven vastgestelde tarieven. De hub van Bordeaux, waar de tarieven van oudsher laag zijn, heeft twee instrumenten tot haar beschikking: een algemene tariefstructuur en onderhandelingen per geval met elke luchtvaartmaatschappij.

(...) Het is

echter **vooral het onderhandelingsproces met Ryanair dat centraal staat in deze publieke wrijving.**

(...)

Jarenlang heeft de luchthaven van Bordeaux de groei van het low-costverkeer massaal ondersteund, met heffingen die 30% lager waren in de Billi-terminal, die speciaal voor low-costmaatschappijen is geopend in 2010. Zoals de Rekenkamer in haar rapport van oktober 2023 uitlegde, voorzien de contracten met deze maatschappijen "in financiële steun per passagier die door de luchthaven wordt betaald op voorwaarde van een bepaalde toename van het verkeer of de opening van routes, evenals in marketingsteun [...] De omvang van de toegekende steun is aanzienlijk, waarbij het bedrag dat per binnengebrachte passagier (bij vertrek) wordt betaald in geen enkele verhouding staat tot de algemene stimuleringsmaatregelen". Het gaat om meerdere miljoenen euro's per jaar, tot 55% van de EBITDA van de hub in 2021, **volgens de Rekenkamer**, die destijds waarschuwde voor "het niet-transparante, potentieel discriminerende en onevenredige karakter van de stimuleringsmaatregelen die bepaalde luchtvaartmaatschappijen in het kader van speciale contracten hebben ontvangen". Hoewel er sindsdien wetswijzigingen zijn doorgevoerd, **merken de magistraten op dat deze contracten, die hun rentabiliteit baseren op een zeer sterke groei van het verkeer, niet meer overeenstemmen met de post-Covid luchtvaartcontext en de klimaatnood** (.
..)

En het is het bedrag van de heffingen die aan Ryanair worden gefactureerd dat in het vizier lijkt te komen.

"De passagiersheffing in de Billi-terminal is ongeveer een derde lager dan in conventionele terminals, 3,71 euro tegenover 5,53 euro. Het is waarschijnlijk rond deze kwestie dat de gesprekken vastlopen, en gezien de context en de risico's van concurrentievervalsing is het logisch dat de twee partijen zich niet publiekelijk uitspreken over deze kwestie", merkt Alain Falque op. De consultant is echter van mening dat "het reële risico van sluiting van de basis relatief laag is, aangezien Ryanair niet echt een relevant alternatief heeft in Frankrijk".

(...)

Mijn commentaar: Bij onderhandelingen tussen luchthavens en luchtvaartmaatschappijen gaat het om grote bedragen, en onderhandelingsmacht is van het grootste belang.

De luchthaven van Bordeaux heeft al aanzienlijke financiële inspanningen geleverd om Ryanair tegemoet te komen.

Nu de pendeldiensten van Air France naar Orly zijn afgeschaft, bevinden de lagekostenmaatschappijen zich in een sterkere positie, en Ryanair heeft dit heel goed begrepen.

Kunnen we vandaag de dag nog steeds met deze economische modellen werken, nu het Cour des Comptes de private overeenkomsten tussen de luchthaven en de luchtvaartmaatschappijen aan de kaak stelt?

Ik wil graag ingaan op twee punten die me irriteren.

Het eerste is dat de Rekenkamer voortdurend kritiek heeft op de relatie tussen Ryanair en de lokale autoriteiten, zonder dat er actie wordt ondernomen. Dit is hier het geval zoals eerder in Tours (zie mijn brief nr. 868 van juli 2022); een rapport van de regionale rekenkamer wees met de vinger naar de 15,2 miljoen aan subsidies die aan Ryanair zijn betaald.

De tweede ergernis is de traagheid van de beslissingen die leidden tot de veroordeling van Ryanair in soortgelijke zaken, waardoor de boetes bespottelijk zijn in vergelijking met de winsten die de Ierse luchtvaartmaatschappij in al die jaren heeft verdiend.

> **Airbus en burgerluchtvaart zijn "geldmachines", zegt Bank of America**

(bron Les Echos) 25 maart 2024 - "De civiele luchtvaart wordt een geldmachine" en de Europese defensiesector "een structurele groeiemarkt", aldus Bank of America vandaag, aan het einde van een brancheconferentie die zij vorige week organiseerde.

(...)

Zowel Airbus als zijn Amerikaanse concurrent Boeing hebben recordorders geboekt voor 2023. De vraag is sterk, ook al begint de reiswoede te normaliseren na de post-Covid-hausse. **Luchtvaartmaatschappijen rusten zichzelf uit met vliegtuigen van de nieuwe generatie die efficiënter zijn en vooral zuiniger met brandstof omgaan.**

(...)

De orders stromen binnen, maar de afgelopen drie jaar hebben vliegtuigfabrikanten - zowel die in Toulouse als die in Seattle - moeite gehad om aan de orders te voldoen. **Het productietempo wordt afgeremd door een tekort aan onderdelen en materialen** (zoals titanium, dat wordt gewonnen in Rusland en Oekraïne).

Volgens Airbus en Rolls-Royce zouden de spanningen in de loop van dit jaar

moeten afnemen en "zou de toeleveringsketen vanaf 2025 volledig hersteld moeten zijn, wat een sterke kasstroomgeneratie mogelijk zou moeten maken", schrijft Bank of America in een notitie aan haar beleggersklanten, waarbij in gedachten moet worden gehouden dat vliegtuigfabrikanten het grootste deel van de opbrengst van de verkoop ontvangen op het moment van levering. En hoe meer geld ze verdienen, hoe meer aandeelhouders worden beloond, via dividenden of aandeleninkoop.

(...)

De Europese vliegtuigbouwer heeft sinds het begin van het jaar meer dan 20% aan waarde gewonnen op de aandelenmarkt. Op €170,62 noteren de aandelen vandaag slechts een paar cent onder hun record van vrijdag (€170,88), terwijl in dezelfde sector vliegtuigmotorfabrikant Safran en Thales naar nieuwe hoogtepunten op de Cac 40 oprukken. **Thales**, een wapenproducent (zijn aandelen zijn ook in trek na de terroristische aanslag in Moskou) en leverancier van avionica voor de Rafale, rust ook de cockpits van Airbus A320's uit (communicatiesystemen, navigatiehulpmiddelen). De aandelen **zijn sinds het begin van het jaar met 19% gestegen. De beste performer in de Cac 40 tijdens de eerste weken van 2024 was Safran (+31%), dat samenwerkt** met General Electric om motoren te produceren voor Airbus, Boeing en Comac met zijn Leap, de opvolger van de CFM56, 's werelds best verkochte motor.

***Mijn commentaar:** Bank of America heeft het over "burgerluchtvaart", maar zonder de luchtvaartmaatschappijen erbij te betrekken. In tegenstelling tot andere spelers in de luchtvaartsector hebben luchtvaartmaatschappijen lage marges.*

Beleggers vergissen zich niet: terwijl de aandelenkoersen van Europa's grootste luchtvaartmaatschappijen moeilijk stijgen, zullen de aandelen van Airbus en Safran naar verwachting met 20-30% stijgen in 2023.

> **Boeing: vragen die overblijven na de pilotenwissel**

(bron Les Echos) 25 maart 2024 - **Met de aankondiging van het vertrek van CEO Dave Calhoun aan het eind van het jaar en het onmiddellijke vertrek van Dan Steal, hoofd van de divisie commerciële vliegtuigen (BCA) van Boeing**, die op korte termijn is vervangen door Stephanie Pope, heeft **Boeing de laatste twee trucs uit haar mouw gespeeld in een poging de groeiende zorgen van de markt en haar klanten weg te nemen.**

(...)

De eerste vraag is of deze herschikking aan de top van het managementteam het vertrouwen zal herstellen. Het eerste antwoord lijkt positief. Afgezien van de kleine opleving op de aandelenmarkt, werd de verandering van leiderschap bij Boeing onmiddellijk verwelkomd door een van zijn grootste klanten, Ryanair.

(...)

Terwijl de klanten van Boeing wachten op hun leveringen, hopen de aandeelhouders

van de groep op een terugkeer naar winst na vijf jaar in de rode cijfers. Maar **terwijl er in 2023 misschien enige verbetering te zien was, ziet 2024 er nogal somber uit**, door de impact van de Alaska Airlines-affaire en de productieoverdraging.

Bij de presentatie van de jaarresultaten voor 2023 afgelopen februari weigerde Dave Calhoun al om ook maar de geringste voorspelling te doen voor 2024. Maar een paar dagen geleden begon Boeing CFO Brian West de omvang van de schade te onthullen.

Op een analistenconferentie gaf hij aan dat de groep 4 tot 4,5 miljard dollar aan contanten zal verbruiken in het eerste kwartaal. De marge van de commerciële luchtvaartdivisie zal 20% negatief zijn, voegde hij eraan toe. **Deze uitspraken bevestigden de ergste vrees van investeerders.** Sinds het begin van het jaar heeft Boeing een kwart van zijn waarde op de beurs verloren.

Naast de onmiddellijke gevolgen van de Alaska Airlines-affaire zijn er andere risico's op middellange en lange termijn die moeilijk te kwantificeren zijn. Het eerste risico is van commerciële aard, met het risico belangrijke contracten of klanten te verliezen.

(...)

Het tweede risico is juridisch. In een land waar alle advocaten op jacht zijn naar eisers, **moet het vooruitzicht van een golf van rechtszaken en schadeclaims niet licht worden opgevat.** (...)

)

Zullen de tegenslagen van Boeing Airbus ten goede komen?

Airbus praat er niet graag over, maar **de Europese vliegtuigbouwer heeft lang geprofiteerd van de problemen van zijn Amerikaanse rivaal.** Tenminste sinds 2019 en het aan de grond houden van alle Boeing 737 MAX's. **Dit voordeel kan op zijn minst worden geschat op ongeveer 10 marktaandeelpunten in het segment van middellangeafstandsvliegtuigen met één gangpad, dat wil zeggen het gat tussen de leveringen van A320's en B737's in 2023.**

Deze kloof wordt ook weerspiegeld in de orderportefeuilles van de twee vliegtuigfabrikanten en in hun financiële resultaten. **In 2023 behaalde de divisie commerciële vliegtuigen van Airbus een omzet van 47,7 miljard euro, tegenover 33,9 miljard dollar voor Boeing, met een positief bedrijfsresultaat van 3,61 miljard euro voor Airbus, tegenover een verlies van 1,635 miljard voor Boeing.**

Het vermogen van Airbus om meer te profiteren van de problemen van Boeing wordt

echter **beperkt door zijn eigen productieproblemen en zijn vermogen om de productie op te voeren.** Ondanks haar inspanningen is de Europese vliegtuigbouwer nog niet terug op het productieniveau van voor de crisis.

Mijn commentaar: *Het nieuwe managementteam van Boeing heeft een titanische taak voor de boeg om het vertrouwen van luchtvaartmaatschappijen en investeerders terug te winnen, evenals dat van de werknemers intern.*

Als ze daarin slagen, zal Boeing profiteren van een gunstig marktklimaat (zie vorig

artikel).

Tenzij de Chinese vliegtuigbouwer Comac erin slaagt om zijn vliegtuigen met één gangpad internationaal gecertificeerd te krijgen, waardoor het zou kunnen gaan concurreren met Boeing ... en Airbus.

> Luchthaven Toulouse geconfronteerd met terugval binnenlands verkeer

(bron Les Echos) 28 maart 2024 - **De luchthaven van Toulouse-Blagnac gaat nog niet achteruit, maar komt wel in de buurt.** Het verkeer op de hub steeg in 2023 weliswaar met 11% tot 7,8 miljoen passagiers, maar blijft ruim onder de 9,6 miljoen passagiers die in 2019 werden geregistreerd vóór de Covid-crisis.

Het jaar 2023 werd gekenmerkt door gedragsveranderingen. Het internationale verkeer steeg met 27% en overtrof voor het eerst het binnenlandse verkeer, goed voor 57% van het aantal passagiers. Aan de andere kant daalde het binnenlandse verkeer vorig jaar met 5%. "Dit fenomeen is niet uniek voor Toulouse: het binnenlands verkeer is slechts 70% van het niveau van 2019, precies hetzelfde als in Lyon", zegt Philippe Crébassa, voorzitter van de raad van bestuur van de luchthaven, die voor 49,99% in handen is van Eiffage.

(...)

Hij denkt dat de vermindering van de Air France-diensten naar Parijs dit fenomeen gedeeltelijk verklaart. De pendeldienst Toulouse-Orly, lange tijd Europa's belangrijkste route, is teruggebracht van 23 naar 16 vluchten per dag in de zomer van 2023 vanwege de daling van het aantal passagiers.

(...)

"Low-cost carriers zijn de toekomst van de luchthaven, omdat de traditionele luchtvaartmaatschappijen hun krachten bundelen om hun hub te voorzien van langeafstandsvluchten", zegt Philippe Crébassa. De verhoging van de tarieven van Air France, "met 15% in 2023 volgens de DGAC", zou ook hebben bijgedragen aan de daling van het binnenlandse verkeer.

Maar er is nog een ander fenomeen: bedrijven zijn gevoeliger voor duurzame ontwikkeling. In een tijd waarin het luchtvervoer wordt bekritiseerd vanwege de uitstoot van broeikasgassen, geven leidinggevenden de voorkeur aan videoconferenties of reizen ze per trein naar Parijs. Er wordt geschat dat de toekomstige TGV-lijn, die Toulouse in 2030 op 3 uur van Parijs zal brengen, 30% van het luchtverkeer zal overnemen," zegt Philippe Crébassa. Met de veranderingen aan de pendeldienst van Air France zal dit eerder gebeuren dan verwacht.

De luchthaven zet daarom in op de internationale markt. Sinds de zomer van 2023 biedt het twee succesvolle langeafstandsroutes aan: Air Canada heeft een service geopend naar Montreal en Qatar Airways naar Doha. De luchthaven heeft

ook zes nieuwe vakantiebestemmingen toegevoegd aan haar zomerschema (Berlijn, Zadar, Kopenhagen, Venetië, enz.) onder de 90 routes.

Bekritiseerd vanwege de geluidsoverlast, tekende de luchthaven vorige week een "win-win pact" met lokale autoriteiten en verenigingen onder auspiciën van de prefectuur, dat voorziet in een vermindering van het aantal nachtvluchten. "In het programma voor zomer 2024 zijn geen passagiersvluchten gepland tussen middernacht en 6 uur 's ochtends en geen vertrekken na 23 uur 's avonds", verzekert Philippe Crébassa. Maar om nachtvluchten te vermijden, moeten luchtvaartmaatschappijen voorkomen dat ze overdag vertragingen oplopen. Geconfronteerd met kritiek uit de luchtvaartindustrie, intensiveert **de luchthaven haar ecologische initiatieven** en biedt sinds 4 maart **duurzame vliegtuigbrandstof** op plantaardige basis (SAF) aan.

(...)

De luchthaven zet ook in op **waterstof**. Een groen waterstofproductie- en distributiestation, gebouwd door Engie en de regio Occitanie, drijft sinds eind 2023 vijf bussen aan die de parkeerterreinen en start- en landingsbanen bedienen.

(...)

De luchthaven zal dit jaar

ook twee **fotovoltaïsche installaties**

bouwen **op de parkings** en zet zich in om de CO₂-uitstoot van verwarming en voertuigen te verminderen. "De publieke opinie geeft vorm aan onze toekomst", zegt Philippe Crébassa. De luchthaven voorspelt een omzet van 155 miljoen euro in 2023, dicht bij de 160 miljoen euro die werd voorspeld voor 2019, met een nettowinst van 19 miljoen euro.

Mijn commentaar: De bedrijfsmodellen van regionale luchthavens worden in twijfel getrokken: minder binnenlandse vluchten ten gunste van internationale vluchten, ecologische initiatieven, aandacht voor geluidsoverlast en zakelijke klanten die videoconferenties verkiezen boven dagtrips.

Het lijkt essentieel voor Franse luchthavens om deze trends te begrijpen, erop te anticiperen en hun strategieën te herzien om zich aan te passen aan deze nieuwe situatie; ik denk hierbij aan diensten naar verre bestemmingen met langeafstandsvliegtuigen met één gangpad.

Toulouse (met de afschaffing van nachtvluchten) en Bordeaux (zie hierboven) lijken dit begrepen te hebben. Aan de andere kant laten de reacties van de gekozen vertegenwoordigers van Nice op de aankondiging dat de pendeldienst van Air France wordt stopgezet enige twijfel bestaan.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 29 maart op €10,326. Het aandeel is deze week sterk gestegen, met +5,88%.

Sinds het begin van het jaar, na de aankondiging van gemengde resultaten voor het vierde kwartaal van 2023, heeft de koers van het aandeel Air France-KLM 25% verloren.

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

Het 12-maands gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 16,15 euro (het was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9,50 euro. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Je kunt details over de analistenconsensus vinden op mijn blog.

Mijn commentaar: De aandelenkoers van Air France-KLM is voor de tweede achtereenvolgende week gestegen.

Voor de meeste beleggers overschaduwde de aankondiging van zwakker dan verwachte resultaten voor het vierde kwartaal van 2023 de goede resultaten voor het hele jaar.

> Brandstofprijzen deze week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is stabiel op 108 dollar. Eind juni was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$1 per vat naar \$87.

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

Mijn commentaar: De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie was ongeveer \$15 vóór het conflict in Oekraïne. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was de spread bijna \$50.

De Jet Fuel spread in Europa en Brent ruwe olie zijn deze week gedaald tot \$ 21 per vat. Dit is de vijfde achtereenvolgende week dat de spread is gedaald tot een niveau van \$25 of minder.

Van februari tot juli 2023 keerde de spread terug naar redelijke niveaus (tussen \$12

en \$25). Van augustus 2023 tot februari 2024 bedroeg de spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brentolie systematisch meer dan \$30.

Goed om te weten, speciale winstdelingsbonus voor 2023

> **Deadline voor reacties van werknemers: 17 april 2024**

Medewerkers van Air France hebben vorige week te horen gekregen dat ze in april een winstdelingsbonus krijgen.

Deze bonus kan op verschillende manieren worden uitbetaald:

- . een volledige of gedeeltelijke storting op een bankrekening (in dat geval is er inkomstenbelasting over verschuldigd),

- .

- o PEE (Plan d'Epargne Entreprise) geblokkeerd voor 5 jaar (behalve in gevallen van vervroegde vrijlating voorzien door de wet)

- o PERCOL (Plan d'Epargne Retraite d'entreprise Collectif) of PERO (Plan d'Epargne Retraite d'entreprise Obligatoire) geblokkeerd tot het pensioen (behalve in gevallen van vervroegde vrijlating voorzien door de wet

-).

Werknemers moeten vóór 17 april inloggen op de website van de beheerder om hun keuze van toewijzing (uitbetaling en/of sparen) te maken.

LET OP: **als u niets doet, wordt uw winstdelingspremie als volgt toegewezen:**

- . **50% aan het FCPE Monétaire van de PEE** (Natixis ES Monétaire), bevroren voor 5 jaar (behalve in gevallen van vervroegde vrijlating waarin de wet voorziet),

- . **50% op het Equilibre pilootgestuurde net van de PERCOL**, geblokkeerd tot aan pensionering (behalve in gevallen van vervroegde vrijgave voorzien door de wet).

Je kunt [details over hoe je toegang krijgt tot de site van de manager](#)

vinden op mijn [navigatiesite](#).

Mijn commentaar: Als je dat nog niet hebt gedaan, raad ik je aan om een persoonlijk e-mailadres in te voeren op de website van de manager. Dit zal worden gebruikt voor alle correspondentie.

Zodat je niet vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert,

Herinnering: als u aandelen houdt in een van de fondsen die worden beheerd door

Natixis Interépargne, vergeet dan niet om eenmaal per jaar in te loggen bij uw accountbeheerder om te voorkomen dat deze als inactief wordt beschouwd.

Let op: na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek zich aan te melden op hun rekening of 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 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 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.

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

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

**Vertegenwoordiger van PS- en PNC-werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van Air France-KLM.
U kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet**

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

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

Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe\]](#).

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

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

11.538 mensen ontvangen dit persoverzicht live