



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 720, 9 september 2019.

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 gisteren.](#) 

De pers recensie van maandag....

> **Air France-KLM: stijging van het passagiersverkeer met 2,3 % in augustus**

(bron: Air Journal) 9 september - De **Air France-KLM-luchtvaartgroep heeft in augustus 2019 9,8 miljoen passagiers vervoerd, 2,3% meer dan in augustus 2018.** Het

Nederlandse bedrijf **KLM vervoerde 3,2 miljoen passagiers, oftewel meer dan 3,2% ten opzichte van vorig jaar.** De lagekostendochter Transavia van haar kant verwelkomde 1,9 miljoen passagiers, een stijging van 7,8%. **Air France daarentegen noteerde een lichte daling van 0,4% ten opzichte van** dezelfde maand vorig jaar met 4,7 miljoen passagiers.

In termen van reizigersvervoer per afgelegde kilometer (PKT), de referentie-indicator voor het luchtvervoer, is het verkeer van de groep met 2,1% toegenomen. De langeafstandsactiviteiten van de groep zijn in termen van PKT

met 0,8% toegenomen, wat neerkomt op een stijging van de aangeboden zitplaatscapaciteit per kilometer (SKO) met 1,7%. (...)

De vrachtactiviteit, die volgens de groep werd beïnvloed door de handelsoorlog tussen de Verenigde Staten en China, is verder teruggelopen, met een daling van de vervoerde tonkilometers (TKT)

met 5,7% en een beladingsgraad van slechts 53,7%. (...)

> De waarschuwing van Air France-KLM op het niveau van de zomerboekingen heeft een negatieve invloed op de cursus.

(bron BFM Bourse) 9 september - **Koude snap op Air France-KLM, die maandag om ongeveer 10u20 om 10u20 daalde van 9,27% naar 8,97 euro na de publicatie van de maandelijkse verkeerscijfers van de afgelopen maand**, wat een verdere vertraging in de groei van het langeafstandsverkeer aantoont. Dit was de zevende opeenvolgende waardedaling op rij, die terugkeert naar het laagste niveau sinds 31 juli. (...)

"In een macro-economische context van vertraging zijn de last-minute boekingen lager dan verwacht tijdens de zomerpiek", moest de groep in haar verkeersbericht van augustus aangeven (een volstrekt ongebruikelijke verduidelijking in een document dat van maand tot maand weinig verschilt).

"Voor mij is het **niet het vooruitzicht dat de groep zich positioneert als kandidaat voor de overname van Aigle Azur, die vorige week al in de lucht was, maar de vanochtend gepubliceerde verkeerscijfers die ervoor zorgen dat de koers van het Air France-KLM-aandeel daalt**", zegt een luchtvaartanalist (....).

Mijn opmerking: de gemengde resultaten van deze maand augustus bevestigen alleen die van de eerste helft van het jaar.

De Air France-KLM-groep heeft minder dan zijn belangrijkste concurrenten te lijden onder de vertraging van de vraag en de prijsdruk.

> Air France en Air Caraïbes op poleposition om Aigle Azur te delen.

(bron: Libération) 9 september - Luchtvervoer blijft een droom. Niet minder dan **14 aanvragen zijn ingediend voor de overname van de luchtvaartmaatschappij Aigle Azur, die** sinds woensdag onder curatele is gesteld. Als eerste stap heeft een ondernemingsraad op maandag op het hoofdkantoor kennis genomen van elk van deze aanbiedingen. **De ernstigste vermengen zich met de meeste folklore. Zoals die van deze natuurlijke personen die, zonder de geringste investeerder, toch een punt maken van de overname van een luchtvaartmaatschappij** die volgens een vakbondsbron ten minste 40 miljoen euro aan verplichtingen heeft.

Het is dan ook niet verrassend dat de **meest serieuze voorstellen**

afkomstig zijn van de meest solide spelers in het Franse luchtvervoer. Air France, dat een toezegging heeft gedaan na een sterke aanmoediging van de regering, **zal de routes naar Algerije, Portugal en Libanon overnemen**. In totaal zou 70 procent van de in Frankrijk gevestigde werknemers hun baan in stand worden gehouden. Het **aanbod van Air Caraïbes, een bedrijf dat eigendom is van de familie Dubreuil, kan complementair lijken**. Zij is voornemens het andere deel van de activiteiten van Aigle Azur over te nemen: de routes naar Bamako (Mali) en São Paulo (Brazilië), alsmede twee Airbus A330's die voor deze vluchten worden gebruikt. In dit perspectief zouden 106 banen behouden blijven. De end-to-end aanvragen van Air France en Air Caraïbes zouden echter 130 van de 1150 werknemers van Aigle Azur werkloos laten. Precies iedereen die op het hoofdkantoor werkt.

Naast deze aanbiedingen is

een voormalige Air France-directeur, **Lionel Guérin, in een hinderlaag gelopen en profiteert hij van de steun van de piloten van de Aigle Azur**. Het feit dat hij zich ertoe verbindt ze volledig terug te nemen en hun loon te behouden is waarschijnlijk een factor. **Dit voorstel is echter aanzienlijk ondergefinancierd**.

Tot slot **staan ook Easyjet en British Airways op de lijst, evenals** het koeriersbedrijf Chronopost. **Deze kandidaten lijken niet te kijken naar** de activiteiten of het personeel van Aigle Azur, maar naar **de waardevolle start- en landingsslots van het bedrijf op de luchthaven Orly**. Dit platform, dat gesloten is tussen 23.00 en 5.00 uur, is al meer dan 20 jaar niet meer in staat om nieuwe vluchten te ontvangen. De ene of meer geselecteerde zal dan deze beroemde slots in handen krijgen en ze vooral kunnen toewijzen aan de links van hun keuze. British Airways kan dus, indien geselecteerd, een Orly-New York route openen vanaf de voormalige Aigle Azur slots. En dus aanzienlijk concurreren met Air France, die de Verenigde Staten vrijwel uitsluitend vanuit de luchthaven Roissy-Charles de Gaulle bedient.

Voorlopig hebben kandidaten nog 48 uur de tijd om hun aanbod te verbeteren. Dit is wat de Aigle Azur-bonden, onder leiding van de CFDT, hen sterk zullen aanmoedigen om dit te doen. Vervolgens zou de handelsrechtbank van Evry (Essonne) een beslissing moeten nemen tijdens een hoorzitting die gepland is voor 16 september. (...)

Mijn opmerking: van de veertien aanbiedingen die deze maandag zijn ontvangen, lijken er slechts drie of vier solide. Aanvragers van de overname van Aigle Azur hebben echter twee dagen de tijd om hun voorstellen te verbeteren.

Een eerste opmerking: terwijl alle zeevarenden, en zelfs de monteurs, hun baan moeten behouden, is er onzekerheid over de toekomst van de banen voor ander grondpersoneel.

> Strijd barst los om Lelystad Airport (Strijd om Lelystad Airport)

(bron: Telegraaf, vertaald met Deepl com) 7 september -

Luchtvaartmaatschappijen willen graag vluchten uitvoeren vanaf de luchthaven Lelystad (....) naar aanleiding van het besluit van de Europese Commissie om groen licht te geven voor de regels voor de transfer van vrijetijdsvluchten van Schiphol naar de luchthaven van Lelystad. (...)

Het voorstel van Brussel geeft voorrang aan luchtvaartmaatschappijen die Schiphol een landingsslot boven Lelystad laten liggen. De vrijgekomen ruimte zal moeten worden gebruikt voor vluchten met veel aansluitende passagiers, zoals intercontinentale vluchten. **Transavia NL, dat deel uitmaakt van de KLM-groep, kan hiervan profiteren. Dit wekt de woede op van andere luchtvaartmaatschappijen, die zeggen dat ze in het nadeel zijn.** Zij beschouwen de luchthaven Lelystad als een nieuwe capaciteit en scherpen de messen richting KLM en Transavia aan. (...)

Maar er is **een grote hindernis te overwinnen: een oplossing voor het probleem van de stikstofdioxide-uitstoot.** Na een besluit van de Raad van State staan honderden infrastructuurprojecten in Nederland stil, waardoor de luchthaven Lelystad nog niet kan worden geopend. (...)

Een tweede obstakel is dat luchtvaartmaatschappijen die niet op Schiphol vliegen ook toegang moeten hebben tot de luchthaven Lelystad. De minister verloor deze strijd in Brussel. (...) Bovendien bekritiseren de coalitiepartijen D66 en ChristenUnie de luchthaven Lelystad. Deze laatste partij heeft veel kiezers onder de toegangsweg. (...)

De Rode Actiegroep van de Veluwe gaat er nog steeds van uit dat de luchthaven op dit moment niet open gaat vanwege het stikstofprobleem, zegt Jaap Kloosterziel. "De minister moet aantonen dat dit een groot nationaal belang is. We denken dat het moeilijk zou zijn met een recreatieve luchthaven."

Mijn opmerking: de luchthaven Schiphol is al meer dan een jaar verzadigd. Om de groei van het vliegverkeer in Amsterdam mogelijk te maken, worden twee oplossingen overwogen.

De eerste is voor de Nederlandse regering om te besluiten de limiet van 500.000 bewegingen per jaar op Schiphol op te heffen. De tweede optie zou zijn om de luchthaven Lelystad, gelegen op 60 km ten noordoosten van Amsterdam, te openen voor internationaal verkeer.

In beide gevallen weigeren de omwonenden te lijden onder de ongemakken van een toename van het luchtverkeer. Er worden andere stemmen gehoord die de gevolgen van deze stijging voor de opwarming van de aarde benadrukken.

Het meest waarschijnlijke besluit lijkt de verstrekking van 5.000 slots per jaar in Lelystad te zijn, of zeven starts en zeven landingen per dag. Het staat nog te bezien wanneer dit besluit wordt genomen.

> Luchtvervoer: Transavia stijgt op

(bron: Entreprendre) 4 september - Nathalie Stubler (...) heeft verschillende managementfuncties bekleed binnen de groep Air France-KLM (...). Sinds januari 2016 is zij President en Chief Executive Officer van Transavia France, een goedkope luchtvaartmaatschappij van de Air France-KLM groep. De ontwikkeling in de luchtvaartsector van 27 jaar brengt Transavia een nieuw elan in de frisse lucht.

Wat waren uw doelstellingen toen u in 2016 bij Transavia kwam werken?

De uitdaging was economisch met winstgevendheid en groei als sleutelwoorden. Groei was al aanwezig en maakte deel uit van het ondernemingsplan van onze aandeelhouder. (...)

Onze evolutie is vrij geleidelijk en onafgebroken verlopen zonder haast. We hebben gewerkt aan de opbrengsten en kosten om de doelstelling om in 2017 weer in balans te komen te bereiken. We hebben ons netwerk aangepast om ons te richten op wegen met een hoog potentieel, in overeenstemming met ons zakelijk voorstel, dat vooral gericht is op vrijetijdsreizen. De verbetering van het concurrentievermogen van onze vloot heeft ons in staat gesteld onze kosten te verlagen.

Sinds januari 2016 heeft Transavia een eigen vliegtuig en zijn we de kosten van de vloot verder blijven verlagen. (...)

Door het geweldige teamwork van het productteam konden we onze break-even doelstelling overtreffen en al in 2017 een positief bedrijfsresultaat boeken. In 2018 hebben we dit resultaat verder verbeterd met een operationele marge van 9,1%. **Na een zeer succesvol 2018, met een groei van 20%, zal onze tweecijferige groei zich in 2019 voortzetten met ongeveer 15%.**

Gaat u de komende jaren de vloot van Transavia verder uitbreiden?

Onze vloot heeft een belangrijke evolutie doorgemaakt, van 21 vliegtuigen in 2015 naar 38 vliegtuigen deze zomer. Het **is onze ambitie om onze vloot verder te ontwikkelen. Op dit moment zijn we bezig met het afronden van een ontwerpovereenkomst met de organisaties die alle piloten van Air France en Transavia France vertegenwoordigen. Dit maakt de weg vrij voor de ontwikkeling van Transavia France op haar markt, die van de goedkope middellangeafstandsvluchten, zonder enige beperking. Dit is goed nieuws voor**

de vloot van **ons bedrijf**

Transavia met 83 vliegtuigen in 2019 - 38 vliegtuigen bij Transavia Frankrijk en 45 bij Transavia Nederland - is relatief klein in vergelijking met onze pan-Europese concurrenten. **We hebben dus ontwikkelingsmogelijkheden van Frankrijk tot Europa en het Middellandse-Zeebekken. (...)**

Wat is uw visie op de toekomst van het bedrijf?

Transavia heeft een sterk groeipotentieel. Frankrijk is een van de landen die het minst worden bediend door goedkope luchtvaartmaatschappijen in Europa in vergelijking met het Verenigd Koninkrijk, Spanje en Duitsland. Met een penetratiegraad van slechts 42% ligt Frankrijk ver achter op andere markten. (...)

Mijn opmerking: De lijn die de CEO van Transavia France heeft getrokken is duidelijk: dankzij de ondertekening van een overeenkomst met de piloten van Air France zal Transavia France zich zonder enige beperking op haar markt kunnen ontwikkelen.

Dit is niet de mening van de historische piloten van de lagekostendochter van de Air France-groep. In een brief die zij mij hebben gestuurd, zeiden zij: "Na bestudering van het ontwerp van de groepsovereenkomst tussen de directie van Air France en de Air France SNPL, zijn wij ervan overtuigd dat Transavia France niet in staat zal zijn de concurrentie binnen Frankrijk het hoofd te bieden".

> British Airways annuleert bijna 100% van haar vluchten als gevolg van een staking van haar piloten.

(bron: Boursier.com) 9 september - Zeer ingewikkeld begin van de week voor klanten van British Airways. **Als gevolg van een historische 48-uurs staking door haar piloten, werd de Britse**

luchtvaartmaatschappij gedwongen om bijna al haar vluchten op maandag te annuleren. De British Airline Pilots Association (BALPA), de vereniging van piloten, heeft vorige maand het management van de groep gewaarschuwd voor een driedaagse staking in september vanwege een loonstrijd. (...) De eerste twee dagen van de staking zullen de Britse luchtvaartmaatschappij naar verwachting bijna 100 miljoen dollar kosten.

De dochteronderneming van de IAG herhaalde dat deze staking niet te rechtvaardigen was en gaf aan dat haar loonvoorstel rechtvaardig was. Het biedt zijn piloten een salarisverhoging van 11,5% over drie jaar. Een voorstel "dat zeer billijk is en ver boven het huidige inflatiepercentage in het Verenigd Koninkrijk ligt en, in tegenstelling tot BALPA, dat is aanvaard door leden van de vakbonden Unite en GMB, die bijna 90% van alle British Airways-teams vertegenwoordigen, met inbegrip van ingenieurs, cabinepersoneel en grondpersoneel. Naast het basissalaris ontvangen piloten ook jaarlijkse verhogingen en reguliere vliegtuelagen. **"Deze staking zal het bedrijf aanzienlijk meer kosten dan de investeringen die nodig zijn om dit geschil op te lossen"**, aldus Brian Strutton, secretaris-generaal van BALPA. "Het is tijd om terug te keren naar de onderhandelingstafel en een serieus voorstel te doen om dit geschil te beëindigen," voegde hij eraan toe.

> Emirates trekt de A380's uit dienst en wacht nog steeds op het afronden van zijn andere bestellingen.

(bron: Le Journal de l'Aviation) 5 september - **De tijd voor ongebreidelde groei in de Emiraten is definitief voorbij.** De algemeen directeur van het bedrijf, Tim Clark, legde op een conferentie in Londen op 4 september uit dat de Airbus A380 vloot zich nu zou stabiliseren rond 115 vliegtuigen en dat het terugtrekkingsplan was begonnen. Bovendien heeft zij aangegeven dat zij voornemens was te wachten tot de vliegtuig- en motorfabrikanten hun producten met de beloofde beschikbaarheid kunnen leveren alvorens haar andere overeenkomsten (voor 787, A330neo en A350) af te ronden.

Wat de A380-vloot betreft, is de terugtrekking van de oudste vliegtuigen al begonnen. (...) Zij zullen worden gebruikt om reserveonderdelen in te zamelen. (...)

Tim Clark bevestigde ook dat hij op de tweedehandsmarkt geen uitweg uit zijn apparaten zag. Verwacht wordt dat de vloot zich zal stabiliseren op ongeveer 115 vliegtuigen en vervolgens tegen het midden van de jaren 2020 zal dalen tot tussen de 90 en 100 vliegtuigen. (...)

Tegelijkertijd heeft de CEO van Emirates zijn ongenoegen geuit over de moeilijkheden waarmee motorfabrikanten op dit moment worden geconfronteerd, met als doel het 777X-programma en de problemen van Rolls-Royce uit te stellen. (....)

Maar **Emiraten maakt ook een moeilijke periode door. "We bevinden ons niet in een goede positie, maar we komen hier wel doorheen,"** zei hij. Het fiscale jaar 2018 was een moeilijk jaar voor de onderneming, die haar nettowinst met 69% zag dalen. De trend zet zich echter voort. **Tim Clark ziet nog steeds tekenen van een vertraging van de vraag en de groei als gevolg** van de handelsspanningen tussen China en de Verenigde Staten, maar ook van het politieke klimaat in sommige regio's (Hongkong, Europa) en de bezorgdheid over het milieu. Deze moeilijkheden, die hij meer structureel van aard acht dan in het verleden, lijken aan te houden en **Tim Clark ziet de groei in drie tot vijf jaar niet versnellen.** (...)

***Mijn opmerking:** De verklaring van de CEO van Emirates versterkt mijn gevoel dat het wereldwijde luchtvervoer een delicate fase doormaakt. Met uitzondering van de Verenigde Staten hebben de meeste luchtvaartmaatschappijen sinds het begin van het jaar lagere resultaten geboekt.*

Als bevestigd zou worden dat milieuoverwegingen een van de redenen zijn voor de vertraging van de activiteit, is het de moeite waard om je af te vragen: zullen de klanten net zo vaak terugkeren als voorheen, of zal het gevoel van "schaamte van het vliegen" de vooruitzichten voor een herstel beperken?

> Safran verzet zich tegen de Boeing 737 MAX-crisis

(bron Uitdagingen) 5 september - (....) De 737 MAX-crisis heeft Safran in ontzag achtergelaten. **Ondanks het vluchtverbod op de één-gangen vliegtuigen van Boeing, waarvan de Franse groep samen met GE de motor ontwerpt, presenteerde de Franse kampioen op donderdag 5 september meer dan solide halfjaarlijkse resultaten.** Omzet? Het steeg autonoom met 14,2% tot 12,1 miljard euro. De operationele marge? Het bereikte 15,6%, een punt hoger dan in de eerste helft van 2018 (14,6%), met een piek van 20,8% in de voortstuwingstak (motoren). **De groep heeft zelfs zijn winstverwachtingen voor 2019 verhoogd. Het voorspelt nu een stijging van de inkomsten met 15% ten opzichte van de oorspronkelijk voorspelde 7 à 9% en een stijging van de bedrijfsopbrengsten met 20% ten opzichte van de eerder voorspelde 10 à 12%.**

Oh, mijn God. Zou Safran volledig ongevoelig zijn voor de problemen van de 737 MAX, waarvan de Leap 1-B motoren in samenwerking met GE worden ontworpen? Niet helemaal. De **Franse groep geeft aan dat de stillegging van de MAX het bedrijf al 200 miljoen euro aan contant geld heeft ontnomen**. "Elk extra kwartaal kost ongeveer 300 miljoen contant geld", zegt CFO Bernard Delpit. Waarom? Waarom? Waarom? Aangezien Boeing zijn vliegtuigen niet aan luchtvaartmaatschappijen kan leveren, houden zij het geld in dat zij aan de motorfabrikanten moeten betalen. Het goede nieuws is dat deze situatie slechts tijdelijk is. Het geld zal de Safran-krachten bereiken zodra de MAX-leveringen worden hervat. "Het is **geen verlies van geld, het is gewoon geld dat naar rechts wordt geduwd**", zegt algemeen directeur Philippe Petitcolin.

Safran kan dus met vertrouwen naar de toekomst kijken. De groep heeft zijn prognose van 1.800 in 2019 geproduceerde Leap-motoren bevestigd, wat hem in een ideale positie plaatst om zijn belangrijkste doelstelling, de 2.000 in 2020 geassembleerde Leap-motoren, te bereiken. De Parijse vliegshow van juni jl. voegde iets meer toe aan de orderportefeuille: met de 1.150 bestellingen en aankoopintenties die op de beurs werden aangekondigd, **heeft Safran nu bijna 16.000 Leap te leveren**. Ook de luchtvaart- en defensiematerieelbranche is in goede vorm, met een organische groei van 8,6%. Zelfs de interne vliegtuigtak (zitplaatsen, toiletten, lambrisering, enz.), geïntegreerd in het kader van de overname van Zodiac Aerospace en die de groep lange tijd hoofdpijn bezorgde, lijkt op de goede weg te zijn: de operationele marge is gestegen van 3,3 naar 5,2%.

Opnieuw **blijkt Safran de meest winstgevende van de Franse luchtvaart- en defensiegroepen te zijn**. De operationele marge van de groep bedraagt 15,6%, veel hoger dan die van Thales (10%), Dassault Aviation (8,2%), Airbus (8,1%) of Naval Group (7,3%). Dit leiderschap kan met name worden verklaard door het belang van de uiterst efficiënte service- en aftersalesactiviteiten van Safran. Deze activiteiten vertegenwoordigen bijna 60% van de omzet van de motorbranche. (...)

> AF447 crash: verontwaardiging na het ontslag van Air France en Airbus

(bron: Air Journal) 6 september - De **verontwaardiging en woede zijn de reacties van de nabestaanden van de slachtoffers na het ontslag van Air France en Airbus na het ontslag van de onderzoeksrechters die belast waren met het vliegtuigongeluk met vlucht AF447 tussen Rio en Parijs, waarbij op 1 juni 2009 228**

doden vielen.

"Hoe kunnen we niet denken dat deze beslissing wordt ingegeven door economische belangen boven die van het recht? ", veroordeelt in een verklaring de belangrijkste vereniging van familieleden van de slachtoffers, AF447 Wederzijdse hulp en solidariteit. Ze voegde eraan toe dat ze beroep zou aantekenen tegen een bevel "dat de herinnering aan de slachtoffers beledigt". (...)

De advocaten van de burgerlijke partijen hebben hun voornemen om tegen het ontslag in beroep te gaan bij de onderzoeksafdeling van het Hof van Beroep te Parijs reeds aangekondigd. "Ik heb het gevoel dat we op welke manier dan ook proberen de luchtvaartindustrie een blanco cheque te geven, of dit soort rampen te decriminaliseren. We kunnen niet zomaar een cheque geven aan gezinnen en dan afscheid nemen. Dit ontslag is onzin", aldus Sébastien Busy, advocaat van de vereniging Entraide et solidarité AF447 en de Fédération nationale des victimes d'attentats et d'accidents collectifs (Fenvac), in de krant Le Parisien.

Door Air France en Airbus door de douane te laten gaan met een ontslag, **schreven de onderzoeksrechters de oorzaak van de crash van de Airbus A330-200 vlucht AF447 toe aan de "manuele besturing" van de bemanning**, die vervolgens bestond uit een kapitein en twee copiloten: "De directe oorzaak van het ongeval was het verlies van de controle over de baan van het vliegtuig door de bemanning, waardoor het vliegtuig tot aan de botsing op een neerwaartse weg afsloeg. Dit verlies van controle is het gevolg van ongepaste handelingen bij handmatige controle [...]" .

Een conclusie die ertoe heeft geleid dat de SNPL, de National Union of Airline Pilots, overhaaste conclusies heeft getrokken, omdat zij dit ontslag als "ondraaglijk en schandalig" voor beide bedrijven beschouwde. De SNPL is van mening dat "gedurende het hele onderzoek tegen zowel Airbus als de andere betrokken partijen een "opeenstapeling van beschuldigingen" aan het licht is gekomen". We zullen verdere opmerkingen maken zodra we op de hoogte zijn van de "redenen voor dit bevel", zegt Vincent Gilles, vicevoorzitter van de SNPL, die ook aankondigt dat zijn vakbond, "als civiele partij, in beroep zal gaan tegen dit bevel". Air France en Airbus hebben vooralsnog niet officieel gereageerd op het bevel van de onderzoeksrechters in hun voordeel.

Mijn opmerking: ik begrijp de reacties van de families van de slachtoffers. Zij hoopten tijdens een rechtszaak uitleg te krijgen van

Speciale low-cost bedrijven

> De luchthaven van Poitiers betaalt meer dan 912.000 euro per jaar aan Ryanair.

(bron La Nouvelle République) 7 september - (...) Vorige maand **heeft de Europese Commissie de Ierse**

lagekostenluchtvaartmaatschappij Ryanair gelast 8,5 miljoen euro aan overheidsgeld terug te betalen dat zij tussen 2010 en 2017 had ontvangen in het kader van op de luchthaven van Montpellier gesloten marketingdienstencontracten. Voor het voor concurrentie bevoegde Commissielid beantwoordde deze contracten niet aan de werkelijke marketingbehoeften, maar vormden zij slechts een stimulans voor Ryanair om zijn activiteiten ter plaatse voort te zetten.

Dit is geen op zichzelf staand geval. **Hoewel vervolgingen zeldzaam zijn, is de praktijk bijna wijdverbreid. In Poitiers betaalt het syndicaat van luchthavenexploitanten sinds 2014 meer dan 912.000 euro per jaar aan een dochteronderneming van Ryanair in het kader van** een marketingdienstencontract dat voorziet in reclame op de website van de maatschappij, wat 40% van de jaarlijkse bijdragen van de lokale overheden aan het gemengd syndicaat vertegenwoordigt. Als impliciete tegenhanger biedt Ryanair het hele jaar door meerdere vluchten per week aan naar Londen en naar Manchester om Edinburgh in de zomer te vervangen.

Sinds 2014 is op grond van de door de Europese Commissie vastgestelde richtsnoeren aanloopsteun toegestaan. Zij staan ook directe of indirecte steun aan ondernemingen toe, mits de exploitatie van de lijnen rendabel is. Tot nu toe is dit niet het geval geweest voor de lijnen die Ryanair in Poitiers exploiteert. (...)

> Volotea: 100 000 vliegtuigtickets vanaf 9€ om te reizen tot november 2019.

(bron Kelbillet) 3 september - Tot en met 5 september 2019 **heeft de goedkope luchtvaartmaatschappij Volotea 100.000 vliegtickets vanaf 9 euro om vanaf 14 Franse luchthavens te reizen.** Deze kortingskaarten zijn beschikbaar voor reizen tot november 2019. (...)

> Ryanair biedt nieuwe vluchten aan vanuit Toulouse.... en tickets voor minder dan 10 euro!

(bron Actu.fr) 6 september - Ryanair, de Ierse lagekostenmaatschappij, kondigde haar voornemen aan om haar aanwezigheid op de luchthaven van Toulouse-Blagnac in februari 2019 te versterken. Op dinsdag 3 september 2019 werden nieuwe lijnen in gebruik genomen. En voor de gelegenheid **biedt Ryanair tickets aan voor 9,99 euro** (enkele reis) op sommige vluchten. (...)

Mijn opmerking: Geïntregerd door deze onverslaanbare aanbiedingen, kon ik de juistheid ervan controleren. Maar ik ging van verrassing naar verrassing.

Voor de eerste aanbieding, voor 9 euro, kreeg ik het detail dat een negatief tarief (exclusief belastingen) laat zien!

Tarief -19,86€ Belastingen 28,61€ Verwerkingskosten 0,25€ Totaal 9,00€

Het tweede aanbod bevat geen gedetailleerde informatie over de prijs, zoals vereist door de Europese Richtlijn 1008/2008 (naast de vermelding van de definitieve prijs worden ten minste de volgende elementen gespecificeerd: a) passagiers- of vrachttarief; b) belastingen; c) luchthavengelden; en d) andere kosten, supplementen of vergoedingen, zoals die in verband met beveiliging of brandstof).

Hoe slagen deze bedrijven erin om dergelijke tarieven aan te bieden? Door het ontvangen van subsidies van lokale overheden, geschat op twintig euro per passagier (in Montpellier of Poitiers bijvoorbeeld).

Ik ben van plan de zaak voor te leggen aan het DGCCRF (Direction Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes) om zijn standpunt te kennen. Ik zal u op de hoogte houden van de follow-up.

Einde van het persoverzicht

> Follow-up van het referendum over de privatisering van Aéroports de Paris

Het overlegmechanisme voor de privatisering van de ADP-groep staat open van 13 juni tot maart 2020. Om tot een referendum op basis van een gezamenlijk initiatief (RIP) te leiden, moeten 4,7 miljoen kiezers hun handtekening zetten.

Op internet wordt de consultatie ondertekend op de website

referendum.interieur.gouv.fr

Op 9 september had de raadpleging 724.000 handtekeningen opgeleverd, of 15,35% van de vereiste handtekeningen.

> **Mijn commentaar op de evolutie van de koers van het Air France-KLM aandeel**

De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg eind maandag 9 september 8,92 euro. Het is met 12,85% gedaald, om de redenen die in het tweede artikel van deze brief worden genoemd (*de waarschuwing van Air France-KLM over het niveau van de zomerboekingen bevestigde de prijs*).

De gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,79 euro.

Het vat Brent-olie (Noordzee) is gestegen van 5 naar 63 dollar.

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een stimulans om aandelen van Air France-KLM te verkopen of aan te vragen.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij kunnen helpen mijn rol als directeur van de Air France-KLM-groep beter te beheren.

U kunt mij per omgaande vragen stellen over de Air France-KLM groep of over het aandeelhouderschap van de werknemers.....

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persberichten van maandag te vinden, [vindt u hier de laatste persberichten](#)

Als u geniet van deze persrecensie, laat het dan rondgaan.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te [geven](#).

| François Robardet...

**Directeur Air France-KLM die de aandeelhouders van PS
en PNCV vertegenwoordigt U
kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet**

Deze persevaluatie behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persrecensie niet langer wenst te ontvangen, [schrijf u dan uit](#) en specificeer uw verzoek.

Als u de persrecensie liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#). 10169 mensen ontvangen deze persreview live