

Les Échos Air France wil 8.000 tot 10.000 banen schrappen zonder gedwongen vertrek.



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°761, 22 juni 2020

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen,

[volg deze link](#)  [, het is hier.](#)  [vindt u deze hier](#) 

Persoverzicht van maandag

> **Air France wil 8.000 tot 10.000 banen schrappen zonder gedwongen vertrek.**

(bron Les Echos) 17 juni - Na British Airways, Lufthansa, EasyJet en bijna alle Europese luchtvaartmaatschappijen **zal Air France binnenkort het aantal banen onthullen dat de groep tegen 2022 wil schrappen om zich aan te passen aan de "volgende wereld"**.

Het precieze bedrag zou uiterlijk begin juli, na de overlegfase met de vakbonden, moeten worden bekendgemaakt, tegelijk met de presentatie van het "reconstructieplan" van Air France, dat een herziening van het binnenlandse netwerk inhoudt. Volgens onze informatie zou de personeelsinkrimping echter tussen 8.000 en 10.000 banen moeten bedragen voor de hele groep Air France, inclusief de regionale dochteronderneming Hop, op een totaal personeelsbestand van 52.512 voltijdse equivalenten eind 2019, waarvan 45.850 voor Air France.

Alle belangrijke personeelscategorieën van Air France zullen worden beïnvloed. Ongeveer de helft van de ontslagen, d.w.z. tussen 4.000 en 6.000 banen, zal betrekking hebben op het grondpersoneel, dat ook de grootste categorie vormt, met 34.413 werknemers op het niveau van de Air France Groep en 30.427 voor Air France alleen. Binnen de categorie "cabinepersoneel" zou het cabinepersoneel,

gastvrouwen en stewards tussen 2.000 en 2.500 banen verliezen op een totaal van 15.461, waarvan 14.147 voor Air France. De piloten van Air France, 4.217 in aantal bij Air France, zouden het vertrek van ongeveer 400 collega's meemaken. Alle categorieën bij elkaar genomen zou de groepsdochtermaatschappij het meest getroffen zijn: Hop, waar op een totaal van 2.751 werknemers bijna duizend banen bedreigd zouden worden.

Deze inkrimping van het personeelsbestand van de groep Air France met 15 tot 20%, wat overeenkomt met een verwachte daling van de activiteit met 20% in 2021 en 10% in 2022 ten opzichte van 2019, zou vrij gunstig zijn in vergelijking met de cijfers die door de belangrijkste concurrenten zijn aangekondigd.

Lufthansa heeft aangegeven dat zij voornemens is 22.000 banen te schrappen, d.w.z. bijna 16 % van het personeelsbestand van de groep (waartoe ook Swiss Austrian en Brussels Airlines behoren), waarvan de helft in Duitsland. British Airways is van plan 12.000 banen te schrappen, d.w.z. bijna 30 % van het personeelsbestand, terwijl het zijn werknemers tegelijkertijd verplicht om hun arbeidscontracten naar beneden bij te stellen. EasyJet wil ook 30% van het personeelsbestand inkrimpen, dat wil zeggen 4.500 banen. De **personeelsinkrimping van Air France moet vooral op vrijwillige basis plaatsvinden, door middel van vrijwillig vertrek en geaccepteerde overplaatsingen, waarbij gedwongen vertrek zoveel mogelijk moet worden vermeden. Voor piloten en cabinepersoneel is Air France van plan een nieuw instrument te gebruiken: de "rupture conventionnelle collective"** (RCC), die werknemers die dat wensen in staat stelt te profiteren van specifieke vertrekvoorwaarden die in het kader van een collectieve overeenkomst zijn overeengekomen. Dit betekent een grotere vertrekbon.

Er zijn al onderhandelingen aan de gang met vertegenwoordigers van de piloten en het cabinepersoneel, die moeten leiden tot overeenkomsten tussen eind juni en begin juli, die al deze zomer ten uitvoer moeten worden gelegd. Aangezien de berekening van de RCC-vergoeding gebaseerd is op de anciënniteit, is het de bedoeling de oudste zeelieden, die ook het hoogst worden betaald, aan te moedigen om met vervroegd pensioen te gaan of zich om te scholen. Dit moet in de kortst mogelijke tijd gebeuren. Met name alle kapiteins van de Airbus A380 waarvan het vliegtuig met pensioen gaat, zullen hiervan kunnen profiteren.

Voor het grondpersoneel daarentegen heeft Air France de voorkeur gegeven aan een meer traditioneel instrument, dat zijn waarde binnen de groep al heeft bewezen: het vrijwillige vertrekplan (PDV). Hoewel dit langzamer te implementeren is, geeft het het bedrijf de tijd om teams en werkmethoden te reorganiseren, wat vooral nodig zal zijn

voor de ondersteunende functies. Deze verschillende VDP's zouden tussen eind juni en begin juli moeten worden aangekondigd, voor uitvoering tot 2021. Op voorwaarde dat de overheid het exemplaar aanvaardbaar acht en de vakbonden het ondertekenen.

Mijn commentaar: *Het is altijd betreurenswaardig dat informatie over projecten in de pijplijn naar de pers lekt. De in dit artikel genoemde cijfers zijn door Air France tegengesproken.*

Deze lekken zullen in ieder geval de verdienste hebben gehad dat zij het standpunt van de Franse regering hebben verduidelijkt: in ruil voor de aan de maatschappij betaalde steun vraagt de Franse regering dat er geen gedwongen vertrek plaatsvindt binnen de groep Air France.

> **Liegende Poker tussen Air France en de overheid**

(bron Libération) 18 juni - Deze leden van de raad van bestuur van Air France-KLM, met wie Libération kon praten, waren nogal geïrriteerd. "Het is absurd dat we zo ver uit de lijn zitten," zei een van hen. En niet voor niets, zeggen ze, ontdekten ze het plan om 8.000 tot 10.000 banen te schrappen in de pers. Maar in een normale situatie wordt een raad van bestuur geacht op de hoogte te zijn en vervolgens de belangrijkste strategische oriëntaties van een bedrijf te valideren.

Air France CEO Benjamin Smith lijkt een andere optie te hebben gekozen. Die bestaat uit het laten uitlekken van een voldoende hoog aantal arbeidsplaatsen om de overheid en de vakbonden op de proef te stellen. De manoeuvre bestaat er dan in dit cijfer naar beneden bij te stellen om de indruk te wekken dat er belangrijke concessies zijn gedaan.

Het is duidelijk dat de operatie voorlopig heeft gewerkt. De **dag na de vlucht van 8.000 naar 10.000 ontslagen bij Air France, stapte de minister van Economie op de plaat en verklaarde dat er "een rode lijn niet te overschrijden" was, die van het gedwongen vertrek.** Met een herinnering op de achtergrond: de Staat is de referentieaandeelhouder van Air France met 15% van het kapitaal en steunt een lening van zeven miljard euro.

Om een goede indruk te maken, zegt het ministerie van Economische Zaken dit cijfer van 8.000 tot 10.000 banen te hebben ontdekt en vindt het te hoog. Dit maakt een lid van de raad van bestuur

zachtjes aan het lachen: "Hoe kan Bercy deze functie bekleden als twee ministers van de regering, waaronder de minister van Economische Zaken, het recht hebben gehad om dit plan voor het schrappen van banen te presenteren".

Dit spel van leugenaarspoker zou dus kunnen eindigen in een

vermindering van de 8.000 banen die zijn geschrapt, wetende dat 2.000 van hen (die met betrekking tot piloten en stewards) moeten worden onderworpen aan een collectieve onderhandelingspauze. Een onderhandelingsprocedure die dus het idee van gedwongen vertrek dat Bruno de burgemeester wil vermijden, uitsluit.

Feit blijft dat het aantal kandidaten voor een vrijwillig vertrekplan veel lager kan zijn dan wat het management wil. Niet voor niets **zijn er de afgelopen tien jaar zeven van dergelijke plannen gelanceerd, die hebben geresulteerd in het vertrek van 10.000 medewerkers.**

Bovendien is het management van Air France gebonden aan een in 2019 ondertekende overeenkomst: "Daarin is bepaald dat Air France geen gedwongen vertrek kan uitvoeren", herinnert François Cabrera, algemeen secretaris van de CFDT van het Europees comité Air France-KLM. (...)

Bovendien heeft Air France-KLM in Europa en de rest van de wereld 6.000 expatriates in haar tussenstops. De personeelsinkrimping buiten Frankrijk zal in feite veel minder lawaai maken dan in Frankrijk het geval zou zijn. (...)

***Mijn opmerking:** wanneer binnen een bedrijf als Air France projecten op de schaal van het herstelplan (Vesta) worden opgesteld, moeten verschillende belanghebbenden worden geïnformeerd en zelfs geraadpleegd: werknemers, hun vertegenwoordigers in organen (Sociaal en Economisch Comité), vakbonden, de Raad van Bestuur en de toezichthoudende autoriteiten.*

Het is altijd moeilijk om te bepalen in welke volgorde deze verschillende belanghebbenden moeten worden aangesproken, omdat elk van hen vindt dat ze eerst moeten worden geïnformeerd.

Eén ding is zeker: binnen elk van de groepen is het essentieel dat alle onderdelen tegelijkertijd worden geïnformeerd. De afgelopen dagen hebben sommige vakbonden het gevoel gehad dat deze regel van het gezond verstand door Air France niet werd gerespecteerd. Ze hebben het bedrijf verweten dat het de pilotenbonden de eerste informatie heeft gegeven.

Desondanks heeft de overgrote meerderheid van de vakbonden van Air France overeenstemming bereikt over een gezamenlijke verklaring, die het onderwerp is van het onderstaande artikel.

> Air France: 14 vakbonden vragen om ontvangen te

worden door de overheid

(bron Le Figaro met AFP) 22 juni - **Veertien vakbonden van de luchtvaartmaatschappij Air France hebben maandag een gezamenlijke brief gepubliceerd waarin zij eisen dat de regering de banen "op korte en lange termijn" in stand houdt.** Deze open brief aan de minister van Economie en de staatssecretaris van Transport is ondertekend door FO, de belangrijkste vakbond van de onderneming, maar ook door Unsa Aérien, CFDT, CFE-CGC, CFTC, CGT, Sud-Aérien, de vakbonden van stewardessen (SNGAF, UNPNC, SNPNC, Unac en Unsa-PNC) en de vakbonden van de piloten van Spaf en Alter. De SNPL, de meerderheidspilootbond van Air France, is geen ondertekenaar.

"Wij (...) willen onze bezorgdheid over de gevolgen van de gezondheids crisis die ons land net heeft doorgemaakt met u delen" en "delen met u de oplossingen die volgens ons het meest relevant zijn om ons industriële instrument en zijn banen op korte en lange termijn te behouden", schrijven deze vakbondsorganisaties. Geconfronteerd met een luchtvervoerssector die door de Covid-19-epidemie tot stilstand is gekomen, heeft de staat Air France financiële steun verleend voor een bedrag van 7 miljard euro, waarvan 4 miljard aan bankleningen die voor 90% door de staat worden gegarandeerd en 3 miljard aan rechtstreekse leningen. In ruil daarvoor heeft de regering de groep gevraagd om zijn rentabiliteit en zijn impact op het milieu te verbeteren en een begin te maken met een herziening van zijn netwerk in Frankrijk.

De directie van Air France zal de strategische oriëntaties van het bedrijf en de gevolgen ervan voor de werkgelegenheid onthullen tijdens een buitengewone vergadering van het Centraal Sociaal en Economisch Comité op 3 juli. De vakbonden verwachten dat bij de Franse luchtvaartmaatschappij en haar regionale dochteronderneming Hop!

Mijn opmerking: ik breng hulde aan de vakbonden van Air France, die voor één keer deze gezamenlijke brief hebben opgesteld. Hun verzoek om een ontmoeting met de regering is legitiem en redelijk.

> Controle op besteding geld struikelblok bij redding KLM (Controle op uitgaven is een struikelblok om de KLM te redden)

(bron FD nl, vertaald met Deepl) 18 juni - De voorgenomen steun van de overheid aan KLM wordt bemoeilijkt door het feit dat Air France haar invloed op de Nederlandse luchtvaartmaatschappij wil behouden. Minister van Financiën Wopke Hoekstra (CDA) eist dat leningen tot 4

miljard euro alleen ten goede komen aan de KLM en wil daarom de uitgaven beheersen. De Fransen willen zo min mogelijk beperkingen en voorwaarden, omdat dit een reddingsoperatie is, een gevolg van de inperking vanwege de Covid-19. (...)

Een van de scenario's is de uitbreiding van de raad van commissarissen van KLM van negen naar elf leden. De twee extra zetels zouden dan door de Nederlanders moeten worden bezet, terwijl de Fransen genoeg zouden moeten nemen met een minderheid in het bestuur. Het is niet duidelijk of deze twee extra commissarissen door de overheid worden benoemd.

KLM is onderworpen aan het zogenaamde 'two-tier board systeem', dat bepaalt dat commissarissen de belangen dienen van de onderneming waarop zij toezicht houden, zonder last of ruggespraak met anderen. Er bestaat echter bezorgdheid over het feit dat Franse commissarissen - waaronder de chief executive van Air France-KLM, Ben Smith - "orders uit Parijs" opvolgen in cruciale beslissingen, volgens een insider. **Voor Air France-KLM bestaat het risico dat in een dergelijk scenario de resultaten van KLM niet meer binnen de groep worden geconsolideerd. Dit is onaanvaardbaar voor de Fransen.**

Een alternatief is volgens Steven Schuit, een gepensioneerd bedrijfsjurist, **om af te spreken dat het herstelplan in verschillende fasen wordt opgedeeld en dat de overheid in elke fase haar goedkeuring geeft voordat het geld beschikbaar wordt gesteld.**

Hiervoor zou u een ervaren administrateur, bankier of advocaat kunnen aanstellen die namens de overheid als een waakhond toezicht houdt op de bestemming van het geld.

De heer Schuit, die nu bij Nyenrode lesgeeft in corporate governance, heeft het over een complex onderwerp. Vanuit politiek oogpunt begrijp ik de wens van Hoekstra. **Maar het is moeilijk te bereiken. KLM en Air France leasen gezamenlijk vliegtuigen, kopen samen kerosine en delen de exploitatiekosten veel meer. Dus hoe houd je de investering strikt gescheiden van de exploitatiekosten,** want dat is waar je het over hebt? Het is niet gemakkelijk, en voor Air France is het ook moeilijk te accepteren als eigenaar. Ze hebben destijds de KLM gekocht.

Volgens hem **weerspiegelen de discussies vooral het gebrek aan vertrouwen tussen KLM en Air France en tussen Nederland en Frankrijk.** In Amstelveen werd niet vergeten hoe de Fransen in eerste instantie geld van de KLM naar de groep wilden overmaken en enkele jaren later werd de positie van de CEO van de KLM, Pieter Elbers, in twijfel getrokken. De Franse regering van haar kant was onaangenaam verrast toen minister Hoekstra in het voorjaar van 2019 een aandeel in de Frans-Nederlandse luchtcombinatie kocht voor 744 miljoen euro, in

het grootste geheim, bijna even groot als de Franse staat. (...)

Het bedrijf kan een definitief akkoord over de beloofde steun niet veel langer uitstellen. Voor de KLM is de bodem in zicht. Zelfs nu er nog een paar vluchten worden uitgevoerd, liggen de inkomsten op een "veel lager niveau", vertelde KLM-voorzitter Pieter Elbers begin deze maand in een videoboodschap aan zijn medewerkers. Hij sprak de hoop uit dat de onderhandelingen met de banken en de regering snel kunnen worden afgerond. Ook de Europese Commissie en de Tweede Kamer kijken kritisch toe. **De vergadering zal eind juni in reces zijn. De goedkeuring van een ondersteuningsoperatie door de Tweede Kamer moet voor (...)** plaatsvinden.

***Mijn commentaar:** Paradoxaal genoeg leek de Nederlandse staat jarenlang sneller de belangen van zijn nationale bedrijf te verdedigen dan de Franse staat, maar zijn steun aan de KLM kwam maar langzaam op gang.*

> **Lufthansa: zwaar verlies per kwartaal**

(bron Boursier com) 3 juni - **Lufthansa zag haar resultaten in het eerste kwartaal sterk verslechteren met een nettoverlies van 2,1 miljard euro, als gevolg van de Covid-19** pandemie. De bedrijfsopbrengsten waren met EUR 1,2 miljard negatief en de opbrengsten daalden met 18% tot EUR 6,4 miljard. Terwijl het tweede kwartaal net zo ingewikkeld wordt (het verkeer op de bedrijven van de groep is in april met 98,1% gedaald), waarschuwt het management dat het een drastische herstructurering zal moeten doorvoeren om het hoofd te bieden aan een situatie die nog nooit eerder is vertoond. (...)

***Mijn commentaar:** Het nettoresultaat van de Lufthansa Groep over het eerste kwartaal is in dezelfde orde van grootte als dat van de belangrijkste Europese concurrenten: -1,68 miljard euro voor de IAG-groep, -1,8 miljard euro voor de groep Air France-KLM.*

> **Lufthansa: beslissende week**

(bron Boursier com) 22 juni - **Lufthansa werd geacht uit het bos te zijn.** Na wekenlange onderhandelingen had het Duitse bedrijf eindelijk overeenstemming bereikt met de Duitse regering over een reddingsplan van 9 miljard euro. **Dat was niet het geval.** Terwijl de aandeelhouders het steunplan moeten goedkeuren op een algemene vergadering die gepland is voor donderdag 25 juni, dreigt de eerste van hen de deal te ontsporen.

Miljardair Heinz-Hermann Thiele, die 15,5% van de vervoerder bezit, zal later vandaag Lufthansa's CEO Carsten Spohr en twee

ministers van de regering Merkel ontmoeten om de situatie te bespreken. Het derde fortuin van Duitsland **sprak zijn ontevredenheid uit over het reddingspakket en zei dat de staat als winnaar uit de bus zal komen, terwijl zijn inzet zal worden verwaterd en zijn invloed zal worden beperkt.** Volgens de overeenkomst tussen de onderneming en Berlijn zal de regering een rechtstreeks belang van 20% in het kapitaal van Lufthansa hebben, evenals twee zetels in de raad van commissarissen.

Berlijn zal waarschijnlijk geen enkele grond opgeven voor de cruciale stemming van donderdag, terwijl de regering elk ander scenario onaanvaardbaar of onmogelijk heeft geacht om op tijd te bereiken om aan de liquiditeitsbehoeften van Lufthansa te voldoen. Korbinian Wagner, een woordvoerder van het Duitse Ministerie van Economische Zaken, zei zondag inderdaad dat de regering "een goed en evenwichtig aanbod heeft gedaan waarmee de raad van commissarissen heeft ingestemd".

Net als alle concurrenten blijft de groep niet gespaard van de ongekende crisis die de luchtvaartsector aan het wankelen brengt (...). Zij onderhandelt met de vakbonden over een overeenkomst die haar in staat zou stellen bijna 25.000 banen te schrappen.

Mijn commentaar: Heinz Hermann Thiele, de grootste aandeelhouder van Lufthansa, heeft onlangs een aandeel in het bedrijf verworven. In januari 2020 verwierf hij 5,29%, alvorens in maart te verhogen tot 10,01% en vervolgens tot 15,5%. De andere aandeelhouders hebben allemaal minder dan 5% van de aandelen in handen.

Met zijn bedenkingen over de toekomstige opkomst van de Duitse staat in de hoofdstad van Lufthansa, verwoordde hij de kritiek die Lufthansa's CEO Carsten Spohr vorige maand uitte bij de aankondiging van het steunplan.

> **IAG : LEVEL Europe zal niet meer vliegen.**

(bron Boursier com) 18 juni - Nieuw slachtoffer in de Europese lucht. **LEVEL Europe, een kleine Oostenrijkse onderneming binnen de IAG-groep, heeft het faillissement uitgesproken.** Hoewel alle vluchten sinds maart aan de grond zijn gehouden vanwege de pandemie, heeft de onderneming aangekondigd dat zij haar activiteiten met onmiddellijke ingang heeft gestaakt. LEVEL Europe "is niet in staat om alternatieve vluchten voor passagiers te organiseren". **LEVEL Europe, dat zes korteafstandsvliegtuigen exploiteerde, is niet gerelateerd aan Level, dat ook eigendom is van de moedermaatschappij van British Airways en Iberia, maar is**

gespecialiseerd in langeafstandsvluchten. Ongeveer 240 werknemers, 200 in Wenen en 40 in Amsterdam, zijn werkloos.

> **Qatar Airways zal in 2020 en 2021 geen enkel vliegtuig ontvangen.**

(bron Boursier com) 19 juni - **Qatar Airways** herziet ook zijn ambities. De in Doha gevestigde luchtvaartmaatschappij zal in **2020 en 2021 geen nieuwe vliegtuigen, noch Boeing, noch Airbus, in ontvangst nemen, zo** vertelde de managing director van Sky News.

"Veel (leveringen) zullen worden uitgesteld. We hebben zowel Boeing als Airbus al geïnformeerd dat we dit jaar en volgend jaar geen enkel vliegtuig in ontvangst zullen nemen... **Alle andere vliegtuigen die we hadden besteld en die in de komende twee of drie jaar aan ons zouden worden geleverd, worden nu voor maximaal acht tot tien jaar uitgesteld**", aldus Akbar Al-Baker.

De uitvoerende macht zei ook dat de Luchtroutes van Qatar IAG zal blijven steunen na het verhogen van zijn aandeel in de luchtvaartgroep in Februari. "Dit is een strategische investering. We blijven een investeerder in IAG. Als het nodig is, ja, dan injecteren we vermogen in IAG". Geruchten over een kapitaalverhoging door de moedermaatschappij van British Airways en Iberia doen de laatste dagen de ronde in de handelskamers.

***Mijn opmerking:** ik had nagelaten te vermelden dat Qatar Airways in februari 2020 zijn aandeel in IAG had verhoogd van 21,4% eerder naar 25,1%.*

Deze verhoging van het aandeelhouderschap werd gerealiseerd door de aankoop van aandelen voor een bedrag van 560 miljoen euro.

> **Airbus zal "moeilijke", "bittere", "maar noodzakelijke" beslissingen nemen om zijn toekomst te beschermen" (Guillaume Faury, CEO)**

(bron La Tribune) 20 juni - (...) In een brief aan de medewerkers die La Tribune heeft verkregen, **legt Guillaume Faury uit dat er binnenkort, eind juli, een aanpassingsplan zal worden aangekondigd om Airbus in staat te stellen een crisis te doorstaan die lang en diep belooft te duren.**

"De crisis in de luchtvaartsector zal lang duren en zo groot zijn dat we bij Airbus meer maatregelen moeten nemen. Ik herinner me dat we meer dan een derde van onze commerciële luchtvaartactiviteiten

hebben verloren en dat onze kosten nog steeds veel hoger liggen dan onze inkomsten. Dit is niet duurzaam. Ons werklustplan is ook structureel veel lager geworden dan ons personeelsbestand. Simpel gezegd: we moeten nog stappen ondernemen om ons industrieel en financieel evenwicht te herstellen", schrijft hij (...).

Terwijl het luchtvervoer weer op gang komt na meer dan twee maanden van bijna volledige stillegging, heeft Guillaume Faury een veel nauwkeuriger beeld van de markt dan hij een paar weken geleden had. "Op basis van **de laatste marktstudies denken wij dat het tot 2023 of zelfs 2025 zal duren voordat het luchtverkeer weer op het niveau van 2019 zal zijn**. Het herstel zou in eerste instantie betrekking moeten hebben op vliegtuigen met één gangpad, aangezien de vraag naar vliegtuigen met een brede romp waarschijnlijk langer zwak zal blijven als gevolg van de structuur van dit marktsegment en de blijvende gevolgen van de gezondheids crisis voor het internationale langeafstandsverkeer", betoogt hij (...).

"We zijn vastbesloten om de knowhow van het bedrijf, die het waardevolle resultaat is van tientallen jaren van zorgvuldige ontwikkeling, zoveel mogelijk te behouden (...). "We hebben een aantal moeilijke beslissingen voor ons liggen (...) **"We zullen ons uiterste best doen om ervoor te zorgen dat deze beslissingen worden genomen in het belang van Airbus, en met aandacht voor alle mensen die ervan afhankelijk zijn, te beginnen met de medewerkers**. Zij zullen ernaar streven de kortetermijneffecten van de crisis - met name voor de werkgelegenheid - zoveel als redelijkerwijs mogelijk is te beperken en er tegelijkertijd voor te zorgen dat de toekomst van Airbus niet in gevaar komt (...) Het lot van duizenden andere bedrijven en honderdduizenden gezinnen hangt van ons af. De welvaart van veel gemeenschappen in de wereld hangt af van onze eigen veerkracht. Er werken bijna 140.000 van ons samen over de hele wereld. Airbus kan het zich niet veroorloven om een mislukking te riskeren".

Mijn opmerking: de voorspellingen van Airbus voor het herstel komen overeen met die van de luchtvaartmaatschappijen. Het zal drie tot vier jaar duren om terug te keren naar het activiteitsniveau van 2019.

> **Milieu: Elisabeth Borne voor een bodemprijs voor vliegtickets**

(bron Air Journal) 21 juni - **Elisabeth Borne**, minister van Ecologische en Solidaire Overgang, **wordt verleid door het voorbeeld van Oostenrijk, dat heeft besloten de verkoop van vliegtickets voor**

minder dan 40 euro te verbieden om dumping door goedkope luchtvaartmaatschappijen tegen te gaan.

"Ik vind het nogal schokkend om mensen te laten geloven dat het maken van een Parijs-Marrakesh of een Parijs-Praag 15 euro kost". Het kost de planeet veel meer dan dat," zei de minister vrijdag bij de microfoon van France Inter. **Volgens de Franse minister vereist de "klimaatnoodtoestand" een dergelijke maatregel om het luchtverkeer te beperken en de CO2-uitstoot van vliegtuigen te verminderen.** Een bodemprijs maakt het namelijk mogelijk om vooral de traditionele maatschappijen (Air France dus in Frankrijk) te vrijwaren van de concurrentie van goedkope luchtvaartmaatschappijen (easyJet, Ryanair, Vueling, ...) die regelmatig belprijzen aanrekenen, soms minder dan 10 euro, om een grote klantenkring aan te trekken (...).

Mijn opmerking: ik voer al enkele maanden campagne voor een bindende maatregel over de prijs van vliegtickets.

Afgelopen september wilde ik de realiteit van een aanbod van 9 euro voor een vlucht tussen twee Franse steden controleren. Ik heb een kaartje gekregen waarvan de prijs als volgt was uitgewerkt:

prijs exclusief belasting -19,86€.

belastingen 28,61€

reserveringskosten 0,25€

Totaal 9,00€.

Dit negatieve tarief vóór belasting is voor mij onaanvaardbaar.

> De afschaffing van de binnenlandse luchtvaartmaatschappijen in Frankrijk zal gevolgen hebben voor alle luchtvaartmaatschappijen in Frankrijk.

(bron Libération) 22 juni - "**We gaan vragen om milieuvorwaarden** in het kader van **het reddingsplan van Air France**. Onder deze voorwaarden is **dat Air France zich terugtrekt van routes, met name naar Orly, waarvoor er een spooralternatief is op minder dan twee en een half uur,**" zei de staatssecretaris van Transport Jean-Baptiste Djebbari vanmorgen op RTL.

Hij kondigt ook aan dat low-cost operators zich bij deze aanpak zullen aansluiten. "Wij zullen een decreet nemen om milieuredenen, dat verenigbaar is met het Europees recht, zodat er geen concurrentievervalsing ontstaat. (...) De lijnen worden in overleg met de regio's ingetrokken", zegt hij.

Mijn commentaar: Er werd reikhalzend uitgekeken naar dit regeringsbesluit, dat verband houdt met het verbod voor Air France om bepaalde routes naar Orly te exploiteren.

Maar hoe zit het met de 50% vermindering van de CO2-uitstoot die aan Air France wordt opgelegd? Logischerwijs zou deze vermindering moeten gelden voor alle luchtvaartmaatschappijen die in Frankrijk op het binnenlandse netwerk actief zijn.

Einde persoverzicht

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

Het aandeel van Air France-KLM sloot op maandag 22 juni af op **4.356 euro**. Het is sterk gedaald met **-6,96%** in één week tijd. Bij het begin van de coronavirusepidemie bedroeg het aandeel van Air France-KLM 9,93 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van de analisten voor het aandeel AF-KLM is 4,59 euro. Veel analisten hebben aan het begin van de gezondheids crisis hun prijsprognoses verlaagd. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten.

Het vat Brent ruwe olie (Noordzee) is licht gedaald van \$1 naar \$40. Aankondigingen van de start van de deconfinering geven het signaal voor een hervatting van de industriële activiteit. Aan het begin van de coronavirus epidemie stond het op 69 dollar. De productie is nog steeds hoger dan de (lage) vraag.

Deze indicatieve informatie vormt geenszins een uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot aankoop van aandelen Air France-KLM.

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

U kunt mij, als tegenprestatie, elke vraag stellen met betrekking tot de Air France-KLM groep of het werknemersaandeelhouderschap...

Ik zie je binnenkort.

Om de laatste persrecensies van maandag te vinden, is het [hier](#)

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef het dan door.

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

| François Robardet

Directeur Air France-KLM als vertegenwoordiger van de werknemersaandeelhouders PNC en PS.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen met betrekking tot het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Indien u deze brief/persreview niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#).

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

Om mij te bereiken: [bericht voor François Robardet](#). 10565 mensen ontvangen dit live persoverzicht