

Air France: Piloten geven groen licht voor het plan van Transavia om de huisbediende te redden.



## I Brief van de directeur Air France-KLM

**François Robardet** Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°769, 17 augustus 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: piloten geven groen licht voor het binnenlandse reddingsplan van Transavia**

(bron Les Echos) 12 augustus - Het laatste obstakel voor de voltooiing van het grootste project van Air France is nu uit de weg geruimd. De **piloten van Air France, die lid zijn van SNPL AF, zijn** via een referendum geraadpleegd en **hebben met 90,37%** van de stemmen **ingestemd met het project voor de herstructurering van het binnenlandse netwerk**, dat de weg vrijmaakt voor de verdere ontwikkeling van haar goedkope dochteronderneming Transavia France, ook op de binnenlandse routes (...).

Concreet **hebben de piloten van Air France ermee ingestemd** het aan Transavia France opgelegde verbod van meet af aan op te heffen en de binnenlandse routes van Air France en Hop over te nemen. Maar ze kwamen ook overeen om **een contractuele garantie van minimaal 110 "casco's" op middellange afstand in te ruilen bij Air France, ondertekend in juli 2019, voor een nieuwe garantie van 150 vliegtuigen op middellange afstand met meer dan 136 stoelen (Airbus A320, A220, Boeing 737)**, waaronder zowel de 110 Air France-vliegtuigen als de huidige 40 Transavia-vliegtuigen. Een subtiel verschil, maar wel een dat het management van de groep in staat zal stellen de routes en slots die momenteel door Air France en Hop worden geëxploiteerd met verlies over te dragen aan haar dochteronderneming

Transavia.

**De toekomstige verdeling van de krachten tussen Transavia en Air France staat niet vast.** De enige beperking is het gegarandeerde onderhoud van ten minste 80 vliegtuigen van Air France op middellange afstand op Paris-CDG, waarvan Transavia uitgesloten blijft, en het onderhoud van de shuttledienst van Air France op de routes Orly-Marseille, Orly/Nice en Orly/Toulouse. De piloten van Air France hebben ook de garantie gekregen dat er een minimum aantal vliegers per vliegtuig wordt gevlogen. **Maar voor de rest is de weg vrij voor de ongehinderde ontwikkeling van Transavia op Orly, evenals in de regionale metropolen.**

**De uitdaging is eenvoudig: met een gemiddelde stoelprijs van 63 euro, vergeleken met 107 euro voor een Air France A320-200 en 131 euro voor een Embraer E190 van Hop, en een operationele marge van 9%, vergeleken met 2% bij Air France, zou Transavia France in staat moeten zijn winstgevende routes te maken die momenteel verliesgevend zijn en beter bestand tegen de concurrentie van easyJet, Volotea en Ryanair.**

Gezien de huidige situatie zal de uitbreiding van Transavia echter pas volgende zomer van start gaan en gezien de talrijke B737-800's die op de tweedehandsmarkt beschikbaar zijn, staan er geen grote orders voor nieuwe vliegtuigen op de agenda (...).

**De overdracht van routes van Air France naar Transavia kan een revisie van het product zelf vereisen, om rekening te houden met de behoeften van zakelijke klanten,** zoals easyJet al heeft gedaan. Sommigen suggereren zelfs een mogelijke merkverandering, om het voordeel van de kracht van de naam "Air France" in de provincies niet te verliezen. Het project is dus nog lang niet voltooid.

***Mijn commentaar:*** Voorafgaand aan deze overeenkomst hebben de pilotenbonden ingestemd met de uitvoering van een vrijwillig vertrekplan door middel van een collectieve arbeidsovereenkomst (CAO).

*Dit plan, dat voorziet in 403 ontslagen, is volledig onderschreven. De vrijwillige piloten hadden tot deze week de tijd om hun vertrek te bevestigen.*

**> Guillaume SCHMID, vice-voorzitter van SNPL Air France-Transavia: het herstructureringsplan voor Air France**

(bron France Info) 12 augustus - Dit is een van de economische sectoren die het zwaarst getroffen zijn door de gezondheids crisis en de

gevolgen zijn nu duidelijk zichtbaar. Net als andere luchtvaartmaatschappijen in de wereld bereidt Air France zich voor op een inkrimping van het personeelsbestand. Begin juli werd een herstructureringsplan aangekondigd met als doel 7.500 banen te schrappen tegen 2022, waarvan duizend in haar dochteronderneming HOP! die op binnenlandse routes actief is (...).

*FranceInfo: Guillaume SCHMID, goedenavond (...). U bent de vice-voorzitter van de SNPL - de National Airline Pilots Union - Air France-Transavia. Wat is er veranderd? De piloten van Air France zijn al lang tegen de komst van Transavia op binnenlandse routes, waarom accepteert u dat nu eindelijk en op grote schaal?*

Guillaume SCHMID: Laat ik u corrigeren, **de piloten van Air France zijn betrokken geweest bij de bouw van Transavia sinds de oprichting ervan in 2007**. Het is waar dat Transavia tot nu toe altijd met enige voorzichtigheid naast Air France is gegroeid. Vandaag de dag **mag Transavia zich ontwikkelen op het speelveld van Air France, dat bestaat uit binnenlandse vluchten, omdat (...)** de crisis een aantal beslissingen in het gedrang brengt en **onze Franse binnenlandse markt, die tot nu toe relatief weinig is doordrongen van goedkope luchtvaartmaatschappijen, (...)** steeds meer onder vuur zal komen te liggen en gevreesd wordt dat dit fenomeen, wanneer de crisis voorbij is, nog verder zal worden versterkt (...).

*FranceInfo: Betekent dit dat u bereid bent concessies te doen in geval van economische problemen?*

Guillaume SCHMID: (...) De **piloten van Air France zullen vanaf 2014 bij Transavia werken**. Beroepsmobiliteit is toegestaan en deze piloten zullen dus werken onder omstandigheden die dicht bij goedkope voorwaarden liggen, d.w.z. productiviteitsvoorwaarden die beter zijn dan die waarover we hebben onderhandeld, het is waar, beetje bij beetje. De laatste onderhandelingen gaan terug tot september vorig jaar en **we slagen er inderdaad in om het carrièrepad van Transavia meer en meer te integreren in de professionele carrière van een Air France-piloot. We zijn erg blij, ja.**

*FranceInfo: U had het dus over 2014, de datum van de grote staking van de piloten die juist gericht was op de ontwikkeling van Transavia op bepaalde routes. Heeft u garanties kunnen krijgen om deze ontwikkeling van Transavia te beperken, zodat het netwerk van Air France niet zou worden overschaduwd?*

Guillaume SCHMID: (...) **De directie van Air France heeft er vandaag voor gekozen om het onderwerp met de piloten van Air France op te nemen en met ons te onderhandelen over de uitbreiding van**

**Transavia.** We hebben dus een managementteam dat zich resoluut inzet voor de dialoog en vandaag slagen we daarin.

*FranceInfo: In hoeverre worden de proefprojecten door dit herstructureringsplan beïnvloed? Zullen er ook banen worden geschrapt in uw bedrijf?*

Guillaume SCHMID: Ja, dat zal wel. **400 van de 4.000 piloten hebben zich de komende maanden als vrijwilliger aangemeld voor het vertrek.** Dat is dus nog steeds 10% van de beroepsbevolking, wat bij Air France ongekend is. En aan de andere kant **hebben we een variabel beloningsmechanisme, waardoor de beloning van piloten gemiddeld met 25 tot 40 procent daalt** en we onze banen veilig kunnen stellen, omdat het een last minder is voor het bedrijf in deze crisisperiode.

*FranceInfo: Kunnen we toch zeggen dat de piloten minder beïnvloed worden, minder kwetsbaar zijn dan andere personeelscategorieën?*

Guillaume SCHMID: Dus, minder fragiel, vandaag **proberen** we weer eens **onze banen veilig te stellen.** We hebben dit beloningsmechanisme dat ons helpt, we hebben natuurlijk het mechanisme van gedeeltelijke staatsactiviteit dat ons ook helpt, maar het is belangrijk om te weten dat de piloten vandaag de dag bij Transavia gaan werken in omstandigheden van productiviteit die ook zijn verbeterd. Wat de piloten betreft, geloof ik dus dat zij hun steentje bijdragen om uit deze crisis te geraken.

*FranceInfo: Wat zijn uw eisen, uw rode lijnen? Bent u waakzaam bij de uitvoering van dit herstructureringsplan?*

Guillaume SCHMID: Op de rode draad hebben we vandaag de dag een strategie die is ontwikkeld door Ben SMITH, de CEO van Air France KLM, die bestaat uit het heroriënteren op Orly, het verdedigen van het bolwerk dat Orly is dankzij Transavia, het maken van winst en het maken van een marge op deze middellange-afstandsvluchten die Orly raken, wat toch een platform is waarop we een marge moeten kunnen maken en geld moeten kunnen verdienen. Dus ik denk dat **we vandaag het project van Ben SMITH steunen. Er wordt niet echt een rode lijn getrokken.** Transavia blijft beperkt tot vertrekken vanuit de Franse provincies, vanuit Orly, en kan de luchthaven van Roissy-Charles de GAULLE, die nog steeds gereserveerd is voor Air France-vliegtuigen voor de levering van de hub en de internationale verbindingen, niet bereiken.

*FranceInfo: En bent u optimistisch over dit plan ten opzichte van de goedkope luchtvaartmaatschappijen die er beter aan toe zijn dan ooit,*

*omdat ze het nog steeds veel beter doen dan de "traditionele" luchtvaartmaatschappijen?*

Guillaume SCHMID: Ja, je hebt gelijk, de meeste van deze goedkope luchtvaartmaatschappijen hebben niet om staatssteun hoeven te vragen, ze hebben hun geldkisten vol. We weten dat ze, als de crisis eenmaal voorbij is, sterker dan ooit zullen zijn om de markt over te nemen. En dus maakt dit deel uit van het plan dat vandaag de dag vorm krijgt en dat ons juist in staat moet stellen om te concurreren met deze goedkope bedrijven. Wij hebben bij Air France, net als andere grote Europese luchtvaartmaatschappijen, het geluk gehad dat we een lening van de staat hebben gekregen, maar deze staatslening verplicht ons, het verplicht ons om deze terug te betalen en vervolgens in voldoende economische vorm te zijn om dit te kunnen doen.

*FranceInfo: Hartelijk dank Guillaume SCHMID. Ik herinner u eraan dat u de vice-voorzitter bent van het Syndicat national des Pilotes de Ligne Air France-Transavia .*

**Mijn opmerking: ten eerste** een correctie: in tegenstelling tot wat in het interview wordt gezegd, hebben alle Europese goedkope luchtvaartmaatschappijen staatssteun ontvangen, of het nu gaat om Wizz Air, Ryanair, easyJet, Vueling, SAS of Norwegian.

*De SNPL is de meerderheid onder de piloten van Air France. Het is dan ook de enige unie die het management van Air France echt rode lijnen kan opleggen.*

*Na deze overeenkomst over de ontwikkeling van Transavia France wegen drie verboden nog steeds op Transavia France: het verbod om zijn piloten buiten Air France aan te werven, het verbod om op Roissy-Charles de Gaulle te vliegen en het verbod om langeafstandsvluchten uit te voeren.*

## > **Bij Hop, banenverlies en een onzekere toekomst**

(bron Libération) 12 augustus - Tijdens de zomer nemen de plannen om banen te schrappen geen vakanties in beslag. Die van Air France dochtermaatschappij **Hop is** een van de meest drastische van het seizoen. Het wordt deze woensdag onderzocht tijdens een vergadering van de ondernemingsraad (CSE) van het kleine bedrijf, dat gespecialiseerd is in korte binnenlandse vluchten en **2.421 werknemers heeft**.

Maar **volgend jaar zal het personeelsbestand naar verwachting niet groter zijn dan 1.403 piloten, gastvrouwen, stewards,**

**receptiemedewerkers en monteurs.** Ten minste 1.018 banen zullen verdwijnen - 40% van het totaal - als onderdeel van een vrijwillig ontslagprogramma. Hop, met een omzet van € 675 miljoen in 2019 en een verlies van € 77 miljoen, boekt al enkele jaren negatieve resultaten en dus ook besparingsplannen.

Deze keer heeft het management van Air France besloten om een stap verder te gaan in het herstructureringsproces. De vloot zal 19 vliegtuigen

verliezen, wat neerkomt op 32. De historische site in Morlaix en een onderhoudscentrum in Lille sluiten (...).

Het lijkt erop dat de gezondheidscrisis het management van Air France een rechtvaardiging heeft gegeven om de organisatie veel sneller en ingrijpender te reorganiseren. In een interne boodschap, die Libération heeft kunnen lezen, neemt de CEO van Air France-KLM, Benjamin Smith, geen blad voor de mond: "De Covid-19-crisis dwingt ons om de omvang van onze organisaties aan te passen aan de nieuwe realiteit van verminderde capaciteiten en blijvende onzekerheden". Achter de techno- en politietaal ontcijfert een leidinggevende van Air France: "Benjamin Smith is nu van plan om in twee jaar tijd het besparingsplan te realiseren dat hij zichzelf meer dan vijf jaar geleden had opgelegd".

**In deze nieuwe context, die een terugkeer naar een normale activiteit gedurende ten minste drie jaar niet mogelijk maakt, staat juist het voortbestaan van Hop op het spel.** Etienne Guénat, CFDT-afgevaardigde en lid van de CSE, stelt zich de toekomst van het bedrijf nogal somber voor en wel in twee fasen: "Het correspondentieplatform in Lyon wordt bedreigd. Dan zou de staat een aandeel in Air France kunnen nemen en dan zou hij besluiten om Hop te sluiten. Dit zou meer aanvaardbaar zijn voor de publieke opinie." (...)

Voor Air France is de prioriteit de ontwikkeling van haar goedkope dochteronderneming Transavia, die bepaalde binnenlandse routes zoals Orly-Montpellier zal overnemen. Verschillende werknemersvertegenwoordigers die door Libération zijn gecontacteerd, hebben de General Manager van Air France-KLM de wens geuit om vervolgens een organisatie op te zetten naar het model van de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen. Deze laatste hebben hun binnenlandse vluchten geleidelijk aan toevertrouwd aan kleine maatschappijen waarmee zij alleen door commerciële overeenkomsten zijn gebonden. Voordat hij hoofd van Air France werd, was de huidige baas de nummer 2 van Air Canada.

**Air France zal binnenkort zijn uur van de waarheid kennen, met een vrijwillig vertrekplan voor 7.000 werknemers, naast de 1.000 ontslagen bij zijn Hop-dochteronderneming. Het is waarschijnlijk dat het aantal kandidaten dat wenst te vertrekken, lager zal zijn dan**

**verwacht. Herrubriceringen zullen worden voorgesteld, maar zij zullen in het beste geval betrekking hebben op wijzigingen van de toewijzing en op langeafstandsverplaatsingen. Er lijkt dus een beroep te worden gedaan op droge ontslagen,** ook al heeft het bedrijf 7 miljard dollar aan financiële steun ontvangen in de vorm van twee leningen, waarvan er één rechtstreeks door de staat is verstrekt. Noch Air France, noch haar dochtermaatschappij Hop mogen echter worden verstoord door stakingen, die over het algemeen door de piloten worden uitgelokt. Bij Air France hebben ze al enkele maanden een soort non-agressiepact gesloten met het management: geen gedwongen vertrek in de cockpits in ruil voor relatieve rust van de belangrijkste pilotenbond. De prijs van een bepaalde vorm van sociale vrede.

### **> FD.nl - Transavia stapt in tumultueuze tijd in overvolle markt voor pakketreizen (Transavia betreedt een drukke markt voor pakketreizen in tumultueuze tijden)**

(bron FD.nl vertaald met DeepL) 12 augustus - **Transavia Nederland betreedt de markt voor all-inclusive pakketreizen onder de naam Transavia Holidays (...).**

**Transavia Holidays zou in april worden gelanceerd,** maar tegen die tijd stonden alle vliegtuigen op de grond. Volgens Transavia is dit het juiste moment, omdat "de consument nu op zoek is naar vertrouwen". Transavia Holidays gaat samenwerken met de reisorganisatie Airtrade, die ook pakketreizen voor KLM organiseert. **Reizigers zullen in staat zijn "hun eigen complete vakantie samen te stellen met een vlucht, accommodatie en eventueel een huurauto, transfer of activiteit",** zo meldt de luchtvaartmaatschappij in een persbericht (...).

Erik van der Waard, eigenaar van de Internoord Travel Group en voorzitter van de Dutch Travel Alliance partnership (...) "begrijpt de plannen van Transavia (...) omdat de reisindustrie in moeilijkheden verkeert. Het geld moet op een of andere manier verdiend worden, en Transavia heeft het blijkbaar nodig" (...).

**Reissites zoals Airbnb, Expedia en Zoover bieden al lange tijd volledig ondersteunde reizen aan** omdat consumenten het makkelijker vinden en omdat het meer geld oplevert (...). Dit proces werd versneld na het faillissement van Thomas Cook vorig jaar (...). **Met Transavia is er nu weer een "één-op-één concurrent",** aldus Van der Waard van de Dutch Travel Alliance. Tegelijkertijd **zijn touroperators ook klanten van de luchtvaartmaatschappij en kopen ze veel vliegtuigstoelen. "Dit kan leiden tot belangenverstremming.** We hebben via onze marketing veel geld geïnvesteerd in onze klanten", zegt Van der Waard. "Ik heb op dit

moment geen zin om onze klantenkring te delen met Transavia."

**Mijn commentaar:** De lancering van Transavia Holidays is breed uitgemeten in de Nederlandse pers. Het faillissement in september 2019 van Thomas Cook, een pionier op het gebied van georganiseerde reizen, suggereert dat de lowcost-dochter van KLM kansen probeert te grijpen.

### > **KLM schrapt loonsverhoging van 2,5% voor personeel (KLM renonce à une augmentation de salaire de 2,5% pour le personnel)**

(bron FD nl vertaald met DeepL) 12 augustus - **KLM trekt een geplande salarisverhoging van 2,5% voor alle medewerkers in vanwege de financiële problemen van de luchtvaartmaatschappij.** Het management is er niet in geslaagd de vakbonden te overtuigen om de eerder binnen de CAO overeengekomen verhoging uit te stellen en heeft deze overeenkomst nu eenzijdig opgeschort.

De KLM meldde dit gisteren in een persbericht. De 33.000 medewerkers krijgen deze maand het laatste deel van de eerder overeengekomen 7% loonsverhoging.

Maar dan is de situatie heel anders dan vandaag de dag", zegt KLM. Het bedrijf verliest 10 miljoen euro per dag, heeft 3,4 miljard euro aan steun ontvangen van de Nederlandse overheid en kon zich geen loonsverhoging veroorloven.

**Het besluit verslechtert de betrekkingen met de vakbonden.** KLM zal later deze maand onderhandelingen starten om de lonen van werknemers die meer dan een modaal inkomen verdienen (€ 36.500 bruto per jaar) met 20% te verlagen. Dit maakt deel uit van de afspraken die met de overheid zijn gemaakt.

We overwegen om naar de rechter te gaan", zegt Jan van den Brink, lid van de raad van bestuur van de FNV. Volgens de vakbond schendt KLM het "contract met de werknemers" door de loonsverhoging te onderdrukken. KLM wil de loonsverhoging uitstellen en meenemen in de onderhandelingen over de totale bezuinigingen. Volgens de FNV blijven werknemers met een lager gemiddeld loon niet gespaard, ook al is dit in de overeenkomst voorzien.

**Mijn commentaar:** Om tegemoet te komen aan de eisen van de Nederlandse staat (verlaging van de salarissen met 0%, 10% of 20%, afhankelijk van het niveau) heeft KLM een eerste maatregel voorgesteld: het tijdelijk uitstellen van de algemene verhoging van 2,5% die in 2019 is gecontracteerd.



*De onderhandelingen zijn mislukt omdat de vakbonden en het management het niet eens konden worden over een datum voor het deblokken van de verhogingen.*

## > **Vliegbediende die na 59 jaar met pensioen gaat, schrijft een liefdesbrief aan Delta...**

(bron Delta, vertaald met DeepL) 14 augustus - **Op 15 maart 1961 legde de 19-jarige Roberta Alpert haar eerste dag als stewardess vast. Vandaag, 59 jaar later, neemt ze afscheid van het bedrijf waar ze het grootste deel van haar leven van heeft gehouden** - maar niet zomaar afscheid. Als **laatste afscheid e-mailde Roberta Delta CEO Ed Bastian**, Executive Vice President en Chief Human Resources Officer Joanne Smith en Senior Vice President van In-Flight Service Allison Ausband **een oprechte "liefdesbrief" aan Delta, waarin hij een carrière vol herinneringen en waardering samenvat.**

Roberta is geboren in Boston en begon haar carrière in haar geboortestad bij Northeast Airlines, dat in 1972 fuseerde met Delta. Ze vloog bijna 40 jaar lang binnenlandse vluchten uit Boston, waardoor ze thuis kon blijven en voor haar familie kon zorgen. Nadat haar moeder in 1997 overleed, verhuisde Roberta naar New York om Delta internationaal te dienen alvorens terug te keren naar Boston om haar lange carrière te beëindigen.

In de loop der jaren is Roberta's passie voor Delta ontstaan uit het bedienen van passagiers over de hele wereld. "Passagiers zijn mensen zoals jij en ik," zei Roberta in een interview. "Ze kunnen worden afgeleid door hun dagelijks leven, maar het stopt hen in hun spoor en laat hen hun zorgen vergeten wanneer je hen een speciale en verheven ervaring aan boord aanbiedt".

Roberta weet maar al te goed hoe vermoeiend de rol van een stewardess kan zijn - in feite staat haar totale servicekilometers gelijk aan 50 rondjes naar de maan! Op zulke momenten moedigde Roberta zichzelf en de bemanning aan met een eenvoudig advies: "Hou gewoon van de passagiers en gooi de vriendelijkheid in het vliegtuig als confetti. Soms droeg ze zelfs een klein zakje confetti bij zich als geheugensteuntje.

"Roberta's liefde voor de mensheid is een ongelooflijke weerspiegeling van de ware geest van de Delta. Terwijl we allemaal werken aan het herstel van de Delta in zijn oude glorie, zullen deze Deltageest en differentiatie ons in staat stellen om sterker dan ooit te zijn," zei Allison Ausband - Senior Vice President, In-Flight Service. "We staan op de schouders van zoveel grote mensen bij Delta, zoals Roberta, die ons

elke dag deze 'eer om van onze klanten te houden' toevertrouwen. **Roberta verliet Delta op 1 augustus, samen met bijna 17.000 van haar landgenoten, als onderdeel van de vrijwillige vertrekprogramma's die werden opgelegd door de COVID-19 pandemie.** Vandaag de dag, **op 78-jarige leeftijd**, is Roberta van plan om een graad in muziekgeschiedenis te verdienen op een Harvard extension school.

***Mijn commentaar:** De professionele levensduur van deze Deltastewardess is uitzonderlijk. In Frankrijk staan de pensioenregels niet toe dat werknemers op zo'n hoge leeftijd werken.*

### > **Lufthansa kondigt het mislukken van de onderhandelingen met haar grondpersoneel aan**

(bron AFP) 14 augustus - De luchtvaartgroep **Lufthansa**, die door de Duitse staat van het faillissement is gered, **kondigde** donderdag **aan dat zij de gesprekken met de vakbond Verdi over bezuinigingsmaatregelen in verband met de Covid-19-pandemie voor het grondpersoneel eenzijdig heeft afgebroken.**

Verdi beschreef de beslissing, genomen na 20 vergaderingen zonder resultaat, als een "klap in het gezicht voor de werknemers", volgens haar vice-president, Christine Behle, geciteerd in een persbericht. Een woordvoester van Lufthansa, die door het dpa-agentschap werd geciteerd, zei dat de vakbondsvertegenwoordigers nu werden teruggeroepen naar de onderhandelingstafel met nieuwe voorstellen voor aanzienlijke verlagingen van de personeelskosten.

**Volgens de groep zullen de ongeveer 600 miljoen besparingen die de vakbond tot nu toe heeft voorgesteld, niet voldoende zijn om de ongekende crisis die het bedrijf doormaakt, te boven te komen.**

Lufthansa vraagt om besparingen tot 20% van de personeelskosten van de verschillende categorieën werknemers, wat volgens de woordvoester in het ergste geval neerkomt op een verlaging van het brutoloon met 18%.

De grootste luchtvaartgroep van Europa, waarin de Duitse staat de grootste aandeelhouder is geworden in een poging om uit zijn sleur te geraken, is van plan om 22.000 banen te schrappen, en zijn baas liet eerder deze maand de dreiging van droge ontslagen boven zijn hoofd hangen.

"Lufthansa ontvangt meer dan 9 miljard euro aan staatssteun," zei Christine Behle. **"Het is dan ook absoluut onaanvaardbaar dat de onderneming aanzienlijke loonsverlagingen eist zonder dat zij daarvoor werkgaranties of maatregelen voor sociaal aanvaardbare banenreducties in de plaats stelt.**

Achtduizend medewerkers hebben de groep al verlaten, voornamelijk in andere landen dan Duitsland, en 75.000 medewerkers waren in juni met werktijdverkorting bezig, terwijl het vliegverkeer zich slechts langzaam herstelt.

Een overeenkomst ter voorkoming van ontslagen bij het cabinepersoneel wordt momenteel door de werknemers in stemming gebracht.

Verdi vertegenwoordigt ongeveer 35.000 grondpersoneel.

***Mijn commentaar:** Net als bij de KLM komen ook bij Lufthansa de onderhandelingen over de loonsverlaging op gespannen voet te staan met de compensatie die aan de werknemers wordt toegekend.*

### > **Air Europa: opkooprijs naar beneden bijgesteld**

(bron Business Travel) 14 augustus - **IAG had een akkoord bereikt om Air Europa te kopen voor een miljard euro in november 2019.** Ja, maar sindsdien heeft de Coronavirus epidemie alles veranderd in de luchtvaartindustrie, die een van de meest getroffen is.

**IAG wil daarom opnieuw onderhandelen over de terugkooprijs naar beneden. In de Spaanse pers wordt gesproken over een bedrag dat tot 50% lager ligt dan de oorspronkelijke prijs, dat wil zeggen maximaal 500 miljoen euro. Bovendien heeft IAG haar voorwaarden voor een buy-out vastgesteld.** De Spaanse luchtvaartmaatschappij heeft momenteel te kampen met liquiditeitsproblemen, waardoor haar voortbestaan op middellange termijn wordt bedreigd.

IAG wil dat de financiële situatie van Air Europa wordt opgeschoond alvorens de hoofdstad te betreden. De Spaanse regering onderhandelt daarom over een openbare reddingsoperatie om het voortbestaan van dit bedrijf, dat als "strategisch" wordt omschreven, veilig te stellen. **Het ministerie van Transport is van mening dat deze verkoop aan Iberia en IAG belangrijk is voor de concurrentie in het land (...).**

***Mijn opmerking:** Vóór de gezondheids crisis waren deskundigen van mening dat de prijs van de overname van Air Europa overgewaardeerd was.*

*Zou de daling van het aanbod van IAG de deur openen naar een tegenbod van een van de concurrenten van IAG?*

### > **Easyjet geeft zichzelf lucht door 23 vliegtuigen door te verkopen**

(bron Trends Tendances) 14 augustus - **EasyJet verkocht 23**

**vliegtuigen uit zijn vloot voor \$771 miljoen ('650 miljoen).** De goedkope Britse luchtvaartmaatschappij zal ze echter blijven gebruiken in het kader van een lease-overeenkomst, die zij op vrijdag heeft aangekondigd.

**Het wederverkoop- en leaseprogramma heeft easyJet 2,4 miljard pond (2,65 miljard euro) verdiend sinds het** begin van de gezondheids crisis, aldus het bedrijf.

***Mijn commentaar: Naast de in het artikel beschreven operatie heeft EasyJet verschillende oplossingen gebruikt om zijn kaspositie te versterken: het bedrijf kreeg een lening van €680 miljoen van de Bank of England. 680 miljoen lening van de Bank of England. Zij heeft ook €460 miljoen opgehaald door de uitgifte van aandelen.***

## > **Toerisme - Duitse reus TUI is weer op de vlucht geslagen**

(bron Les Echos) 12 augustus - De **Duitse toerismegigant TUI aarzelt nog steeds door de** trage vraag naar internationale reizen. Zozeer zelfs dat de **Duitse staat deze Hannoveraanse zwaargewicht, die de wereldleider is in zijn sector, opnieuw moet redden.** TUI, dat voor zijn boekjaar 2018-2019 een omzet van ongeveer 19 miljard euro realiseerde voor ongeveer 27 miljoen klanten, **kondigde woensdag aan dat het zou profiteren van een extra 1,2 miljard euro aan publieke financiering, naast de 1,8 miljard die eind maart werd aangekondigd** en in april werd gemaakt. Opnieuw is de staatsbank KfW Bank in beweging.

TUI heeft met KfW een overeenkomst gesloten om de door de Duitse staat gegarandeerde kredietlijn van KfW met 1,05 miljard euro te verhogen. De voorziening van extra liquide middelen is met name afhankelijk van de uitgifte van een converteerbare obligatielening door de Duitse groep voor een bedrag van 150 miljoen euro, waarop wordt ingeschreven door het Duitse economische stabilisatiefonds.

Deze converteerbare obligatie, met een looptijd van zes jaar, vertegenwoordigt een potentieel aandeel van 9% in het kapitaal van TUI. Bovendien betekent het verkrijgen van dit financiële pakket het groene licht van de houders van reeds uitgegeven obligaties. Zodra aan de twee voorwaarden is voldaan, zal de Duitse groep in totaal over 2,4 miljard financiële faciliteiten beschikken - "tot op heden".

**De tweede bijdrage zal TUI in staat stellen een daling van de activiteit tijdens het volgende winterseizoen** - een periode die over het algemeen niet erg veelbelovend is - **te dekken**, en zelfs na 2021 in het geval dat de reisbeperkingen voortduren (...)

**Mijn opmerking:** TUI is een van de eerste bedrijven in de toeristische sector die een tweede hand nodig heeft om de gezondheids crisis te doorstaan.

Haar financiële situatie wordt nauwlettend gevolgd door Corsair, waarvan zij een van de belangrijkste aandeelhouders is; de steun van Tui aan Corsair is essentieel voor het voortbestaan van de Franse luchtvaartmaatschappij.

### > **Het luchtvaartondersteuningsplan komt tot stand...**

(bron Les Echos) 11 augustus - Na de aankondigingen begin juni komt nu **het luchtvaartondersteuningsplan tot stand**. De prioriteit is het voorkomen van het scheuren van een strategische schakel in de keten van onderaannemers. Maar ook om het concurrentievermogen van de Franse luchtvaartindustrie te versterken, door het bevorderen van fusies en consolidaties. En niet te vergeten steun voor innovatie en de modernisering van bedrijven.

**Wat innovatie betreft, zal de regering naar verwachting tegen het einde van het jaar de resultaten onthullen van de oproep tot het indienen van projecten** die begin juni werd gelanceerd in het kader van de oprichting van een 300 miljoen euro kostend publiek investeringsfonds (waarvan 100 miljoen euro in 2020) **voor de modernisering van de luchtvaartindustrie**. In totaal zijn 759 projecten ingediend door bedrijven uit de sector om te profiteren van overheidssteun.

**Wat de steun aan bedrijven betreft, is ook het fonds "ACE Aéro Partenaires", dat op 28 juli door de overheid en de fabrikanten werd gelanceerd, onmiddellijk aan de slag gegaan.** Dit investeringsfonds wordt beheerd door ACE Management, een dochteronderneming van de Tikehau Capital asset management groep, en staat onder leiding van voormalig Airbus Strategy Director Marwan Lahoud. Het heeft **een initieel budget van 630 miljoen euro, met als dubbele missie het voorkomen van het verdwijnen van strategische bedrijven en het bevorderen van de consolidatie.**

Verschillende gevallen van bedrijven in moeilijkheden liggen al "op tafel", zegt een bron die dicht bij het dossier ligt. Vele anderen worden de komende weken verwacht. "We schatten dat ongeveer vijftig bedrijven in de sector in ernstige moeilijkheden verkeren en wellicht financiële steun nodig hebben, maar we moeten de bedrijven die een strategisch belang hebben en de andere bedrijven op een rijtje zetten. ACE Aero's middelen blijven beperkt. Van de € 630 miljoen zijn we van plan om ongeveer 46%, oftewel € 290 miljoen, te besteden aan het

helpen van bedrijven in moeilijkheden om door de crisis heen te komen", legt het bedrijf uit. 290 miljoen, om bedrijven in moeilijkheden door de crisis heen te helpen, leggen we intern uit.

Maar het grootste deel daarvan **zal worden besteed aan consolidatieoperaties, die over een langere periode meer middelen vereisen.**

ACE Aéro zal zich echter niet beperken tot de 630 miljoen euro die reeds zijn toegezegd door de staat (150 miljoen), BPIFrance (50 miljoen) en zijn industriële partners (Airbus voor 116 miljoen, Safran voor 58 miljoen, Dassault en Thales voor elk 13 miljoen). Het investeringsfonds van Tikehau, dat al 230 miljoen euro heeft toegezegd, is al vertrokken op zoek naar nieuwe investeerders van Franse en buitenlandse banken en verzekeraars. "Het doel is om tegen het einde van het jaar nog eens 370 miljoen euro bij Franse en buitenlandse investeerders op te halen om, zoals gepland, een miljard euro te bereiken. Dit zou ons in staat stellen om tot 2,5 miljard euro aan verschillende soorten financiering te mobiliseren".

**Genoeg om grootschalige operaties in Frankrijk te financieren, maar ook, indien nodig, met buitenlandse bedrijven, om Europese kampioenen van wereldklasse op te bouwen.** Er is geen tekort aan mogelijkheden, zowel in de sector van de vliegtuigbouw, waar verschillende toonaangevende Europese spelers zoals Latécoère, Stelia en Premium Aerotec nog steeds op zoek zijn naar een kritische omvang, als in de sector van de kleinere onderdelen, die honderden kleine en middelgrote ondernemingen omvat.

***Mijn opmerking:*** Het totale steunplan voor de Franse luchtvaart bedraagt vijftien miljard euro. Het omvat de zeven miljard euro die aan Air France zijn toegekend op voorwaarde dat het "de meest milieuvriendelijke luchtvaartmaatschappij van de planeet" wordt.

*Dit plan, dat afgelopen juni werd gepresenteerd, heeft andere onderdelen:*

- . een fonds van een miljard euro om te investeren in kleine en middelgrote luchtvaartondernemingen, zoals beschreven in het artikel hierboven, . een*
- versnelling van de bestellingen van La Défense, voor 600 miljoen euro, . de uitvoering van het*
- Plan van Gedeeltelijke Activiteiten op Lange Termijn (APLD),*
- . de versterking van de exportkredieten om de verkoop van Airbus te ondersteunen. Er is een uitstel van twaalf maanden ingevoerd voor de terugbetaling van de aan de luchtvaartmaatschappijen verstrekte exportkredieten, die 1,5 miljard euro aan steun voor deze bedrijven vertegenwoordigen,*

. 1,5 miljard om de ontwikkeling van een koolstofarm vliegtuig te versnellen,  
. ten slotte het opstellen van een charter tussen opdrachtgevers en onderaannemers in de luchtvaart. Minister van Financiën Bruno Le Maire was van mening dat in ruil voor een enorme nationale inspanning de grote hoofdaannemers zich "voorbeeldig" zouden moeten gedragen ten opzichte van hun keten van onderaannemers. De minister wil met name de zogenaamde "low-cost"-clausules, die in feite van onderaannemers eisen dat zij een deel van de onderdelen of apparatuur in goedkope landen produceren, zoveel mogelijk beperken.

Dit charter zou ondernemingen die steun ontvangen kunnen verplichten om activiteiten die momenteel in Frankrijk worden uitgevoerd, niet uit te besteden buiten Frankrijk.

## Beurspersoverzicht

### > Air France KLM: AlphaValue degradeert

(bron Boursier com) 11 augustus - AlphaValue heeft zijn aanbeveling over de luchtvaartmaatschappij verlaagd van 'verminderen' naar 'verkopen' met een marge aangepaste doelstelling van 3,4 tot 3,43 euro. De waarde staat op dit moment duidelijk niet in de kleine lettertjes van de analisten. **Volgens de 'Bloomberg'-consensus adviseert slechts één specialist om het aandeel te 'kopen', terwijl er 10 'hold' en 12 'sell' zijn.** De gemiddelde doelstelling voor 12 maanden is 3,68 euro.

### > De beurs van Parijs wordt ingehaald door gezondheidsproblemen (-1,89%)

(bron AFP) 14 augustus - **De beurs van Parijs gleed vrijdag halverwege de zitting met 1,89% af, onder invloed van de heropleving van de bezorgdheid over de gezondheid en de gevolgen daarvan voor de economische activiteit (...).**

Het eerste onderwerp van angst voor beleggers in Europa, "de toename van het aantal nieuwe besmettingen van Covid-19 en de nieuwe beperkingen" die volgens Milan Cutkovic, een analist bij AxiCorp, tot gevolg kunnen hebben.

**Zo zullen reizigers die vanuit Frankrijk aankomen om het Verenigd Koninkrijk binnen te komen vanaf zaterdagochtend ongeveer tweeënveertig weken moeten observeren,** kondigde de Britse regering donderdagavond aan, waarbij Parijs "wederkerigheid" beloofde.



**Ook mensen die uit Nederland komen worden getroffen door deze beperking**, waaraan Spanje sinds eind juli (...) is onderworpen.

De sporen van de pandemie waren nog zichtbaar toen de belangrijkste indicator voor het verbruik in China werd gepubliceerd. De detailhandelsverkopen zijn in juli verder gedaald, terwijl de deskundigen een lichte stijging verwachtten (...).

**De toeristische sector, zoals de hotelgroep Accor** (-3,13% tegen 24,41 euro), **of de luchtvaartsector**, met een verlies van 2,84% voor Airbus tegen 71,22 euro en 4,96% tegen 3,85 euro voor Air France-KLM, hebben **te lijden onder een sterke daling na de Britse aankondiging**.

***Mijn opmerking:** De onzekerheden met betrekking tot de ontwikkeling van de gezondheidssituatie rechtvaardigen de voorzichtigheid van de luchtvaartmaatschappijen ten aanzien van de hervatting van de activiteiten.*

*Enkele weken geleden verwachtten de luchtvaartmaatschappijen een terugkeer naar het activiteitsniveau van 2019 tegen 2022 of 2023. Ze hebben het nu over 2024 of zelfs 2025.*

## **Het Bonusartikel**

### **> Alles over waterstof in vier vragen**

(bron Les Echos) 9 juli - Waterstof, dat vandaag de dag in de strijd tegen de opwarming van de aarde op de voorgrond is getreden, kan op verschillende manieren worden geproduceerd, en het is niet altijd "groen".

In feite is het massale gebruik van dit gas op dit moment juist het tegenovergestelde, aangezien het afkomstig is van fossiele brandstoffen, met name aardgas.

*1 - Is waterstof "schoon"?*

**De omzetting van aardgas in waterstof genereert CO<sub>2</sub>, dus de op deze manier verkregen waterstof wordt "grijs" genoemd.** Deze vorm van waterstof is de enige vorm van waterstof die tegenwoordig op grote schaal wordt gebruikt (er wordt 70 miljoen ton per jaar geproduceerd). Het wordt gebruikt bij de raffinage - het vermindert het zwavelgehalte van brandstoffen - en in de chemische industrie voor de productie van ammoniak en meststoffen.

**De zogenaamde "blauwe" waterstof wordt verkregen wanneer de uitgestoten CO<sub>2</sub> wordt afgevangen en vervolgens wordt hergebruikt of opgeslagen.** De technologie voor het afvangen en



opslaan van koolstof is volwassen, maar het gebruik ervan staat nog in de kinderschoenen.

Ten slotte **wordt "groene" waterstof geproduceerd uit hernieuwbare energieën**. De elektriciteit die door windturbines of zonnepanelen wordt geproduceerd, wordt met water getransformeerd door middel van een elektrolyseproces. Er worden dan geen broeikasgassen uitgestoten.

Naast

de bestaande industriële toepassingen kan waterstof ook rechtstreeks in het aardgasnet worden geïnjecteerd om het te vergroenen, maar dan in kleine hoeveelheden omdat het corrosief is.

*2 - Waarvoor kan waterstof worden gebruikt?*

Het belang van "blauwe" en vooral "groene" waterstof, waarvan de productie nog steeds marginaal is, is dat ze een hele reeks sectoren kunnen ontkolen waarvoor het moeilijk is om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen. Dit is het geval voor het langeafstandsvervoer (het kan met name een brandstofcel aandrijven die een auto of een trein voortstuwt), de chemische industrie, de raffinage en de ijzer- en staalindustrie.

"Het kan ook helpen de luchtkwaliteit te verbeteren en de energiezekerheid te vergroten" in landen zonder koolwaterstofbronnen, zegt het Internationaal Energieagentschap (IEA).

*3 - Waarom is waterstof de vriend van de hernieuwbare energieën?*

**Waterstof kan in grote hoeveelheden worden opgeslagen**, wat voor elektriciteit nog niet het geval is, ondanks de voortgang van de opslag van batterijen. Groene waterstof kan dan weer worden omgezet in elektriciteit, wat een cruciale rol speelt bij de massale ontwikkeling van hernieuwbare energieën.

**Wind en zonne-energie zijn van nature intermitterend en niet controleerbaar**: de zon schijnt niet 24 uur per dag en de wind waait niet altijd. **Waterstof maakt het mogelijk om op bepaalde momenten teveel geproduceerde elektriciteit op te slaan** (de prijs van elektriciteit is dan zeer laag of zelfs negatief) **en later terug te geven**.

**"Waterstof** ziet er veelbelovend uit als een goedkope elektriciteitsopslag voor dagen, weken of zelfs maanden", zegt de IEA.

*4 - Hoeveel kost waterstof?*

Een van de uitdagingen is de kostprijs. De productie van groene waterstof met een elektrolyser kost vandaag de dag tot 5 euro per kilo, benadrukt de Europese Commissie, vergeleken met 2,50 euro voor "blauwe" waterstof (met koolstofafvang) en slechts 1,50 euro voor "grijze" waterstof (geproduceerd uit aardgas).

De Waterstofraad, waarin de belangrijkste industriëlen uit de sector verenigd zijn, schat dat de kosten van "groene" waterstof tegen 2030 door meer dan de helft kunnen worden gedeeld. Op twee voorwaarden: massale inzet van elektrolyzers om hun kosten te verlagen (90 gigawatt,

het equivalent van 90 kernreactoren) en een aanzienlijke verlaging van de prijs van hernieuwbare elektriciteit dankzij de ontwikkeling van offshore-windenergie. Zelfs in dit scenario geloven velen dat waterstof niet echt opstijgt zonder een koolstofbelasting.

***Mijn opmerking:*** Waterstof is geen energiebron, maar een middel om energie op te slaan.

*Om het te produceren is een primaire energiebron nodig: gas, olie, kernenergie, windenergie, zonne-energie, ...*

## ***Einde persoverzicht***

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

**Het aandeel Air France-KLM bedraagt 3,68 euro bij** het sluiten van de beurs op maandag 17 augustus. **Het is -9,6%** in één week tijd. De verandering in de gezondheidssituatie en de aankondiging door het Verenigd Koninkrijk van de invoering van een veertienjarig beleid voor passagiers uit Frankrijk en Nederland verklaren dit najaar.

Het ligt dicht bij het historische dieptepunt van 3.055 euro op 14 juni 2012. Vóór 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 3,43 euro.** Ik houd geen rekening meer met de meningen van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten.

**Het vat Brent olie (Noordzee) is stabiel op 45 dollar.** De afgelopen twee maanden heeft het weinig gevarieerd. Toen de uitbraak van het coronavirus begon, was het 69 dollar.

**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](#). 10623 mensen ontvangen deze live persrecensie