

Air France: flexibele tickets tot september 2021



## I Brief van de directeur Air France-KLM

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

N°787, 21 december 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](#)  [.hetishier](#),  [vindtudezehier](#) 

### *Redactioneel*

*Beste lezers*

*Naarmate het vakantie seizoen nadert, zullen velen van u op vakantie zijn. Ongetwijfeld heb je tijd om het "bonus" artikel van deze week te lezen. Het komt van een wetenschapper die gelooft dat "om het klimaat te redden, er andere manieren zijn dan ontgroening".*

*Fijne feestdagen, en vooral, laten we de gebaren van bescherming blijven respecteren.*

*François*

### *Persoverzicht van maandag*

#### > **Air France: flexibele tickets tot september 2021**

(bron: Businesstravel) 17 december - Air France heeft in het kader van haar programma "Air France Protect" haar beleid inzake flexibele tickets uitgebreid.

**Alle tickets zijn nu "volledig wijzigbaar of terugbetaalbaar, gratis en zonder bewijs, tot de dag van vertrek, voor reizen tot 30 september 2021".**

De maatschappij heeft ook het airfrance traveldoc aero gedeelte van

haar website belicht, waar klanten de reisbeperkingen en -voorwaarden kunnen raadplegen die door de autoriteiten op elke bestemming worden opgelegd.

Frankrijk heeft onlangs een landelijke avondklok ingesteld tussen 20.00 en 06.00 uur, maar Air France heeft benadrukt dat een vliegticket en een ontheffingsbewijs geldig zijn als ontheffing voor reizen van en naar de luchthaven, ongeacht het tijdstip van vertrek van de vlucht. Hetzelfde geldt voor treinkaartjes.

De luchtvaartmaatschappij heeft eerder dit jaar het Air France Protect-programma

gelanceerd, waarin de maatregelen die zij naar aanleiding van de pandemie heeft genomen, zijn samengebracht, variërend van de eis van chirurgische maskers tot sociale afstandelijkheid, het verstrekken van handdesinfectiemiddelen en het regelmatig desinfecteren van zelfbedieningskiosken.

Air France lounges zijn geleidelijk aan weer opengegaan, met veranderingen zoals de vervanging van warme en koude buffetten door een oberdienst, en de sluiting van barruimten, behandelingsruimten en kinderruimten.

**Vanaf januari zal de vervoerder ook alle langeafstandspassagiers voorzien van een hygiënekit met een chirurgisch masker, een virusdesinfectiemiddelendoekje en een handdesinfectiemiddel.**

Covid-19 testcentra zijn ook geopend op de luchthavens van Parijs CDG en Parijs Orly, in samenwerking met Cerballiance.

***Mijn opmerking:** Uitzonderlijke omstandigheden vragen om uitzonderlijke maatregelen. Zoals de meeste luchtvaartmaatschappijen versoepelt Air France de regels voor het wijzigen en terugbetalen van tickets.*

## **> KLM krimpt vloot Airbus A330's verder in (KLM verkleint de Airbus A330 vloot verder)**

(bron Luchtvaartnieuws vertaald met DeepL) 18 december - **KLM heeft weer afscheid genomen van een aantal Airbus A330s.** Dit type vliegtuig, dat vooral wordt gebruikt voor vluchten naar Afrika, Noord-Amerika en het Caribisch gebied, zal naar verwachting binnen enkele jaren volledig uit de vloot verdwijnen.

De eerste Airbus A330-200 werd in 2005 aan de KLM geleverd. **In de loop der jaren is de vloot gegroeid tot twaalf A330-200's met een capaciteit van 268 passagiers en vijf grotere A330-300's met een capaciteit van 292 passagiers.** Alle vliegtuigen zijn vernoemd naar beroemde bezienswaardigheden zoals de Dam in Amsterdam, het Hofplein in Rotterdam en Times Square in New York.

In 2016 verlieten vier A330-200's de vloot om zich aan te sluiten bij de inmiddels ter ziele gegane Pakistaanse luchtvaartmaatschappij Shaheen Air.

Als gevolg van de Covid-19-crisis stond een aantal A330's voor langere tijd geparkeerd, net als andere vliegtuigen. Uit de cijfers van de KLM, die vrijdag werden gepresenteerd, blijkt dat dit jaar twee A330-200's definitief uit dienst zijn genomen. Hierdoor **heeft de KLM nu zes A330-200's en vijf A330-300's**.

Air France-KLM Chief Executive Officer Ben Smith heeft eind 2019 bevestigd dat alle Airbus A330's, als onderdeel van de **langetermijnstrategie van de Groep**, aan de KLM-vloot moeten worden onttrokken. Dit moet uiterlijk in 2025 gebeuren. Daarna **zal de KLM slechts twee typen vliegtuigen inzetten op langeafstandsvluchten: de Boeing 777 en de Boeing 787 Dreamliner**.

### > **Het geheime plan van Air France om Transavia te ontwikkelen**

(bron La Tribune) 17 december - Het vliegverkeer is op zijn laagste niveau ondanks de opleving van het verkeer tijdens de feestdagen. En de dreiging van een derde golf van de epidemie begin volgend jaar leent zich niet voor optimisme. Maar ook al belooft het eerste kwartaal van 2021 moeilijk te worden voor het luchtvervoer, het positieve effect van het vaccin dat over zes maanden wordt verwacht, geeft hoop op een echt herstel vanaf volgende zomer. In dit verband zet Air France haar goedkope dochteronderneming Transavia France in de schijnwerpers. Zoals La Tribune eind september onthulde, **zal Transavia volgend jaar de sterkste groei zien sinds haar oprichting in 2007. De vloot zal groeien van 40 vliegtuigen vandaag naar 48 deze zomer, met de komst van acht nieuwe Boeing 737-800s**. Dit plan ligt nog steeds op schema. Beter nog, volgens onze informatie, vereist het groeiplan van Transavia France voor de komende jaren een verdubbeling van de vloot tot 80 vliegtuigen tegen de zomer van 2025. Dat is het equivalent van de huidige vloot van Transavia France en Transavia Holland samen. De helft van deze vijfjaarlijkse groei moet in de komende twee jaar worden gerealiseerd. Na de intrede van acht extra vliegtuigen in 2021 zijn er nog eens elf gepland voor 2022. Op basis van de tweedehands B-737-800's **zal deze ontwikkeling zich richten op het Franse binnenlandse netwerk, zowel vanuit Parijs als voor de regionale routes, maar ook naar Europa en het Middellandse-Zeebekken. Tegelijkertijd zullen Air France en Hop de spanwijdte op korte en middellange afstand verminderen**.

### **Noch Transavia, noch Air France wenste commentaar te geven.**

Hoe moeilijk het ook is voor alle luchtvaartmaatschappijen, de gezondheids crisis is voor Transavia een kans om de achterstand op andere goedkope luchtvaartmaatschappijen in Frankrijk in te lopen. In de jaren voorafgaand aan de crisis hebben Easyjet, Volotea, Vueling of Ryanair zich verder ontwikkeld in het Franse luchtruim, met name op cross-country routes (regio's-regio's), waarbij ze gebruik hebben gemaakt van het feit dat Transavia niet in staat is om binnenlandse vluchten uit te voeren. **De dochteronderneming van Air France had immers niet het recht om binnenlandse vluchten uit te voeren. Een operationele overeenkomst met Air France en haar piloten verbodt dit. De situatie werd afgelopen zomer gedeblokkeerd met de ondertekening van een nieuwe overeenkomst.** In het kielzog hiervan is Transavia dit najaar begonnen met haar eerste binnenlandse routes, op een moment dat de concurrentie van goedkope buitenlandse luchtvaartmaatschappijen het laagst is met het lage verkeer. Als gevolg daarvan bevindt Transavia zich, dankzij de vermindering van het vaargebied van haar concurrenten als gevolg van de crisis, die enkele jaren achterloopt op het schema, nu op gelijke voet. De kans dat de dochteronderneming van Air France op een reeds door Easyjet of Volotea geblokkeerde route aankomt, zal veel kleiner zijn. Het is echter onwaarschijnlijk dat buitenlandse goedkope luchtvaartmaatschappijen Transavia de vrije hand zullen geven. Temeer daar ook zij zich waarschijnlijk zullen richten op de grote binnenlandse markten in Europa, zoals Frankrijk, die zich sneller zullen herstellen dan de internationale markten, die nog steeds zullen worden benadeeld door reisbeperkingen. Dit scenario heeft echter een groot obstakel: een dergelijke wedloop naar marktaandeel leidt tot een hoog contant geldgebruik, en alle vervoerders zullen zich twee keer bedenken voordat ze de capaciteit in de stoelen zetten. De luchtvaartmaatschappijen met de sterkste ruggengraat zijn uiteraard het meest in het voordeel. Op dit punt heeft de groep Air France, met de verkregen en komende staatssteun, een ongeëvenaarde strijdkracht.

### ***Mijn commentaar: Is dit echt een geheim plan?***

*In een artikel dat afgelopen september in dezelfde krant werd gepubliceerd, werd vermeld:*

*"Transavia heeft, volgens bevestigende bronnen, gepland om 8 Boeing 737-800 NG's in ontvangst te nemen tijdens het zomerseizoen 2021 (...). Ook al is het moeilijk om meerjarenplannen te maken, het idee voor de volgende twee of drie zomerseizoenen (na 2021) is om de groei van*

*dezelfde orde voort te zetten. Dit roept grote vragen op met betrekking tot de opleiding van piloten. "*

*Als deze groei wordt gerealiseerd, kunnen de vliegtuigbemanningen van Hop een outplacement-oplossing aangeboden krijgen.*

### **> Air France-KLM in Kenia Airways beëindigt de joint venture (Air France-KLM en Kenya Airways beëindigen hun joint venture)**

(bron Luchtvaartnieuws vertaald met DeepL) 21 december - **De joint venture tussen Air France-KLM en Kenya Airways eindigt in 2021.** De Frans-Nederlandse combinatie en de Afrikaanse luchtvaartmaatschappij zullen blijven samenwerken, maar niet zo nauw als voorheen.

De partijen werken al jaren samen op het gebied van vluchten tussen Europa en Afrika, waarbij tarieven en vluchtschema's op elkaar worden afgestemd en kosten en opbrengsten worden gedeeld. Er is nu gezamenlijk besloten om de joint venture te beëindigen. Dit geeft Kenya Airways de vrijheid om commerciële relaties met andere luchtvaartmaatschappijen aan te gaan.

**Air France, KLM en Kenya Airways zijn allemaal lid van SkyTeam en zullen blijven samenwerken aan code-sharing, met name op vluchten tussen Nairobi, Schiphol en Parijs.**

KLM heeft sinds 1996 een belang in Kenya Airways, maar heeft haar belang in korte tijd zien verwateren van 26,7% naar 7,8%. Eind 2017 namen de Keniaanse overheid en een consortium van banken een groot deel van de schuld over in ruil voor een aanzienlijk deel van Kenya Airways.

***Mijn commentaar:*** *De moeilijkheden van Kenya Airways gaan enkele jaren terug.*

*Kenya Airways lijdt onder de concurrentie van Ethiopian Airlines. Dit bedrijf, de grootste luchtvaartmaatschappij van Afrika, wordt zwaar gesubsidieerd door de Ethiopische staat. Bovendien vervoert het bedrijf vracht van China naar Europa en de Verenigde Staten (zie mijn brief 748 <http://navigaction.com/Lettre/748.htm> waarin de redenen voor het succes van Ethiopian Airlines worden toegelicht).*

**Lufthansa verhoogt de liquiditeit op de kapitaalmarkten en kondigt nieuwe maatregelen aan om de kosten te verlagen > Lufthansa verhoogt de liquiditeit op de kapitaalmarkten en kondigt nieuwe maatregelen aan om**

## de kosten te verlagen

(diverse bronnen) november en december - **Lufthansa heeft afgelopen november met succes een converteerbare obligatie van EUR 600 miljoen uitgegeven (met een rente van 2%) en een ongedekte euro-obligatie van EUR 1 miljard met een rente van 3%.**

Beide transacties waren zwaar overtekend, waaruit blijkt dat de kapitaalmarkten vertrouwen hebben in de maatregelen die Lufthansa heeft genomen om de kronacrisis te boven te komen. Zij zullen Lufthansa helpen haar kaspositie te versterken (10 miljard euro eind september) en de bestaande schuld en de (kostbare) stabilisatiemaatregelen van de overheid te herfinancieren. (...)

De door Lufthansa genomen maatregelen omvatten een inkrimping van de vloot (ten minste 100 vliegtuigen minder in 2023 tegenover 760 in 2019) en een verdere inkrimping van het personeelsbestand (met als doel het behoud van ten minste 100.000 van de 138.000 banen tegen eind 2019).

(...)

**Lufthansa onthulde ook de oprichting van een nieuwe vrijetijdsentiteit vanuit haar Duitse hubs in München en Frankfurt, Ocean genaamd, met een nieuw AOC vanaf eind 2021, ter vervanging van de huidige langeafstandsvluchten vanuit Duitsland die door Lufthansa-dochterondernemingen Cityline, Brussels Airlines of SunExpress Duitsland worden uitgevoerd met zeven A330's in de zomer van 2021. Acht A320's van Eurowings Europe zouden aan Ocean worden toegevoegd. De sociale omstandigheden zijn slechter dan die van Lufthansa en alle contracten zijn voor 70% deeltijds.**

(...)

En de Lufthansa Groep heeft besloten het cateringaanbod op korteafstandsvluchten te verminderen en te vervangen door een nieuw aanbod aan boord, met ingang van het zomerseizoen 2021.

***Mijn commentaar: Dit jaareinde is een gelegenheid om de balans op te maken van de maatregelen die door een van onze belangrijkste concurrenten, de Lufthansa Groep, zijn genomen.***

*Lufthansa wil haar personeelsbestand zo snel mogelijk inkrimpen, zonder gevaar voor grote sociale ontwrichting. Tegen het einde van het jaar zal Lufthansa 20.000 FTE's (voltijdsequivalenten) buiten Duitsland hebben uitgeschakeld, maar slechts 1.500 in Duitsland. Dit cijfer houdt geen rekening met de 7.500 mensen die bij LSG Catering (Lufthansa's equivalent van Servair) werken en die bij Gategourmet*

*bij Servair komen werken.*

*In 2021 is Lufthansa van plan om 10.000 FTE's in Duitsland te schrappen.*

*Daarnaast kondigde Lufthansa dit najaar de lancering aan van een nieuwe dochteronderneming, Océan. De originaliteit van deze dochteronderneming is de manier waarop zij omgaat met seizoensgebondenheid, met alleen contracten voor bepaalde tijd (2 jaar) en 70% deeltijdwerk voor al het personeel, inclusief de piloten die alleen in het hoogseizoen 100% zullen vliegen.*

## > De nieuwe Alitalia, gehalveerd, zal volgende zomer opstijgen.

(bron Les Échos) 20 december - **Alitalia is dood, lang leve Alitalia!** Of beter gezegd, **Ita Spa**, de nieuwe onderneming die is ontstaan door de nationalisatie van de luchtvaartmaatschappij, die sinds mei 2017 in een insolventieprocedure verkeert. De **reddingspogingen hebben de trans-Alpijnse belastingbetalers de afgelopen twaalf jaar al 13 miljard euro gekost. De regering van Giuseppe Conte** heeft, naast de twee staatsleningen om de werking ervan te verzekeren voor een totaal van 1,3 miljard euro, **besloten om nog eens 3 miljard euro te injecteren.**

Dit is meer dan het bedrag dat aan het hele gezondheidsstelsel, het nationale onderwijsstelsel of het toerisme wordt toegekend om de gevolgen van de Covid-19-pandemie op te vangen. In een tijd waarin de luchtvaartsector een historische crisis doormaakt en Alitalia sinds 2002 geen winst meer heeft gemaakt, benadrukt de Italiaanse regering het "strategische belang van een nationale luchtvaartmaatschappij".

**Het zal daarom Ita (Italia Trasporti Aero) heten, maar zal pas volgende zomer operationeel zijn.** Zijn baas Fabio Lazzerini heeft zijn industrieel plan 2021-2025 gepresenteerd, dat in contrast staat met het verleden. We zijn als een startend bedrijf dat zijn eerste stappen zet," legt hij uit, "als een bergbeklimmer die naar de top wil klimmen maar misschien meerdere keren van klimroute moet veranderen. **Het streefcijfer is een bedrijfsresultaat dat tegen 2022 kostendekkend is, exclusief de kosten voor het onderhoud van de vloot.**

Om het te bereiken zijn de vleugels van de oude Alitalia serieus getrimd: **Ita zal opstijgen met slechts 52 vliegtuigen die 61 routes bedienen en maximaal 5.500 medewerkers. Dit is de helft van de omvang van het bedrijf dat het erft.** Tegen 2025 hoopt Ita 3,4 miljard euro aan inkomsten te genereren en 93 routes te exploiteren met een vloot van



110 vliegtuigen, waarvan 83 van de nieuwe generatie.

De loonsom zou dan stijgen tot 9.500 werknemers, bijna gelijk aan de huidige 11.000 werknemers. De vakbonden hebben al een "onaanvaardbaar industrieel plan dat aanleiding geeft tot een minibedrijf" aan de kaak gesteld. De regering zou de 3 miljard euro investeren om Alitalia opnieuw te lanceren, niet om werknemers te ontslaan. Dit is een unieke kans die niet mag worden gemist".

**Fabio Lazzerini** wil vooral de kans grijpen om volgend jaar een industrieel partnerschap aan te gaan. Vorige maand **sprak hij over het zoeken naar een partnerschap dat "zeer belangrijk is, dat globaal moet zijn, noodzakelijkerwijs met een Europese component en ten minste een Noord-Atlantische component"**. Hij erkende ook dat hij dacht aan "China, want in onze melkweg zijn er ook Chinese bedrijven". Het

strategisch plan van Ita moet nu aan het Italiaanse parlement en de Europese Commissie worden voorgelegd. Als er geen twijfel bestaat over het groene licht van Rome, moet Brussel er nog voor zorgen dat er een echte breuk komt tussen het oude en het nieuwe bedrijf om zich te geven. Anders zal Ita, voordat zij opstijgt, de door Alitalia ontvangen overheidssteun moeten terugbetalen.

***Mijn commentaar:** De groep Air France-KLM heeft de discussies over een strategisch partnerschap met de toekomstige Ita Spa (voorheen Alitalia) bevestigd.*

*Naar aanleiding van verklaringen van de CEO van Alitalia zei een woordvoerder van de Frans-Nederlandse groep: "Air France KLM, Delta en Virgin Atlantic zijn bereid de banden met Alitalia in het kader van de joint venture aan te halen. We willen de commerciële samenwerking verdiepen. Alitalia zou een proeflid van de trans-Atlantische samenwerking kunnen worden".*

## **> Corsair: de steun van Frankrijk is gevalideerd door de Europese Commissie**

(bron L'Écho touristique) 15 december - De overname van Corsair heeft afgelopen vrijdag een nieuwe fase bereikt. Na de validatie van het bemiddelingsprotocol door de Rechtbank van Koophandel van Créteil **heeft Brussel de door de Franse staat toegezegde steun voor** een totaalbedrag van 136,9 miljoen euro **goedgekeurd**. De eerste bedraagt 106,7 miljoen euro en de tweede 30,2 miljoen euro.

De herstructureringssteun van 106,7 miljoen EUR bestaat uit 21,9 miljoen EUR aan belastinguitstel, 4,8 miljoen EUR aan belastingkrediet, 18 miljoen EUR aan gesubsidieerde leningen en 62 miljoen EUR aan



participatieleningen.

Het belastingkrediet van 30,2 miljoen euro "is bedoeld om het bedrijf te compenseren" voor de schade die het heeft geleden als gevolg van de noodmaatregelen die de regeringen hebben genomen om het coronavirus aan te pakken, aldus de Europese Commissie. Het totale plan, met de investeringen van de kopers, bedraagt bijna 300 miljoen euro. De Europese Commissie is van mening dat Corsair dus in staat zal zijn de vluchten naar "de Franse overzeese gebieden" in stand te houden zonder de concurrentie op de interne markt al te zeer te verstoren.

**In ruil daarvoor heeft de onderneming zich ertoe verbonden de gevolgen van deze steun voor de mededinging tot een minimum te beperken. Zij zal afzien van het verwerven van deelnemingen in andere ondernemingen, het uitbreiden van haar vloot of het openen van nieuwe routes. In het bijzonder zal het zijn route naar Miami of zijn klantenservice Orly moeten opgeven.**

*Mijn opmerking: De beperkingen die de Europese Commissie aan Corsair oplegt, zullen de expansie van het Franse bedrijf buiten zijn voorkeursmarkt, de Franse overzeese departementen en gebiedsdelen, beperken.*

### > **Boeing "ongeschikt voorbereid" 737 MAX-testpiloten, volgens een rapport**

(Reuters bron) 19 Dec. - Boeing ambtenaren "onjuist voorbereid" testpiloten alvorens de tests te nemen om de 737 MAX opnieuw te certificeren, volgens een lang rapport vrijgegeven vrijdag door het Amerikaanse Congres.

Twee ongevallen met 737 MAX-vliegtuigen waarbij 346 mensen omkwamen in oktober 2018 en maart 2019 in Indonesië en Ethiopië.

In het rapport werden vragen gesteld over het testen dit jaar van een belangrijk veiligheidssysteem dat bekend staat als MCAS en dat bij beide ongevallen betrokken was.

**De commissie concludeerde dat de Federal Aviation Administration (FAA) en de Boeing-functionarissen "een vooraf bepaalde uitkomst hadden vastgesteld om een reeds lang bestaande veronderstelling over de menselijke factor met betrekking tot de reactietijd van de piloten te herbevestigen ... Het lijkt erop dat de FAA en Boeing in dit geval hebben geprobeerd om belangrijke informatie te verbergen die had kunnen bijdragen aan de 737 MAX-drama's".**

Uit tal van rapporten blijkt dat Boeing bij de ontwikkeling van de 737 MAX onvoldoende rekening heeft gehouden met de wijze waarop piloten reageren op noodsituaties in de cockpit.

Boeing zei vrijdag dat het "de bevindingen van de commissie serieus neemt en het rapport in zijn geheel zal onderzoeken".

De FAA, van haar kant, zei dat het "het document, waarvan de commissie erkent dat het een aantal ongefundeerde beschuldigingen bevat", zorgvuldig herzag.

Vorige maand heeft de FAA de terugkeer naar de dienst van de 737 MAX goedgekeurd en zijn de vluchten in Brazilië hervat. De eerste commerciële vlucht van de 737 MAX met betalende passagiers is gepland voor 29 december.

**Mijn opmerking:** ik moet toegeven dat ik de authenticiteit van deze informatie moeilijk kon geloven.

*Hoe konden Boeing en de FAA, na de toorn van het Amerikaanse Congres door de onzorgvuldigheid tijdens de certificering van de B737 Max, het risico nemen om de uitkomst van de B737 Max-hercertificeringstests te beïnvloeden?*

## > **Vinci** verlaat de Raad van Bestuur van Aéroports de Paris

(bron Les Echos) 17 december - **Toen Vinci in 2013 een aandeel in de ADP-groep** (voorheen Aéroports de Paris) **verwierf**, was het, zoals haar CEO Xavier Huillard destijds uitlegde, de bedoeling om "een voet tussen de deur te zetten" in afwachting van de verkoop van ADP. **Hij heeft nooit een geheim gemaakt van zijn belang in deze overname**, die het grote goed dat Roissy is in zijn portefeuille van luchthavenconcessies zou hebben laten vallen.

**ADP is vandaag niet meer te koop** en de gezondheids crisis zou het in elk geval moeilijk maken om het op de markt te brengen, maar Vinci is nog steeds 8% aandeelhouder en heeft als zodanig een zetel in de raad van bestuur van haar concurrent. Het is voorbij. **"Xavier Huillard, voorzitter en CEO van Vinci, heeft de raad van bestuur van de ADP-groep, het bestuurdersmandaat dat Vinci in deze onderneming had en waarvan hij de vaste vertegenwoordiger was, ter beschikking gesteld"**, kondigde de groep van concessies en bouw- en openbare werken donderdagavond aan. Het mandaat van Xavier Huillard als directeur van ADP eindigde op 15 december 2020 en in de

rekeningen van Vinci wordt de participatie in ADP sinds 15 december slechts als een financieel belang verantwoord. Dit leidt tot de conclusie dat Vinci niet langer geïnteresseerd is in ADP, maar er is een stap die de groep niet zet.

Zowel ADP als Vinci zijn sinds 2013 aanzienlijk gegroeid, hun wereldwijde aanwezigheid is nu aanzienlijk en als gevolg daarvan "**begon er een risico op belangenconflicten te bestaan, wat de reden is voor dit vertrek uit de Raad van Bestuur**", legt Vinci uit, die er in een persbericht op wees dat ze "geen enkele wijziging in haar aandeel in het kapitaal van de ADP-groep voorziet". Zij is niet van plan het te verkopen en alleen het feit dat zij geen zetel meer heeft in de raad van bestuur van ADP, en dus minder invloed, heeft een wijziging van de boekhouding gemotiveerd om het alleen als een financieel actief te beschouwen, verzekert de groep.

Het is waar dat zelfs als het een verkoper zou zijn, het nauwelijks de tijd zou zijn om het op de markt te brengen. Wat betreft de vraag of Vinci in wezen nog steeds geïnteresseerd is in de verwerving van een meerderheidsbelang van de staat in ADP, stelt de groep de beantwoording van deze vraag uit tot de dag waarop ADP zal worden verkocht, indien dat ooit het geval is.

***Mijn commentaar:** ADP Group en Vinci behoren tot de vier grootste luchthavenbeheerders ter wereld. In 2019 verwerkten zij respectievelijk 280 en 240 miljoen passagiers per jaar.*

*De aanwezigheid van Vinci in de raad van bestuur van haar belangrijkste concurrent was een anomalie.*

## **Beurspers: last minute**

### **> De beurs van Parijs staat te trillen bij de Covid-19-mutatie**

(bron AFP) 21 december - De **beurs van Parijs werd** maandag, net als de meeste Europese markten, **opgeschud** (-2,43%) door de bezorgdheid over de mutatie van Covid-19 in het Verenigd Koninkrijk, die veel landen dwong hun luchtverbindingen met dat land op te schorten (...) **nadat Londen de aanwezigheid van een nieuwe stam van Covid-19 op zijn grondgebied aankondigde, die mogelijk veel besmettelijker is dan het klassieke virus.**

Deze angst voor een nieuwe besmettingsgolf werd enkele dagen voor

de feestdagen weer aangewakkerd, juist op het moment dat veel gezinnen zich gaan verzamelen.

"Angst voor een nieuwe wereldwijde insluiting" zweefde in de hoofden van de investeerders, zegt Christopher Dembik, hoofd economisch onderzoek van Saxo Bank (...).

Deze nieuwe, onmiskenbaar ongelooflijke stap in het jaar 2020 heeft een van de grote kwesties van de voorgaande maanden volledig verdrongen, de validatie in de Verenigde Staten van een plan ter ondersteuning van huishoudens en bedrijven van zo'n 900 miljard dollar, eindelijk bekrachtigd door de Republikeinen en Democraten na maanden van strijd (...).

## > **Bonus** *artikel*

**Marc Fontecave: "Om het klimaat te redden, zijn er andere manieren dan ontgroening" > Marc Fontecave: "Om het klimaat te redden, zijn er andere manieren dan ontgroening".**

(bron Le Point) 19 december - Marc Fontecave bekleedt de Leerstoel Chemie van Biologische Processen en is lid van de Franse Academie van Wetenschappen.

Aangezien het komende decennium cruciaal belooft te zijn in het stoppen van de race tegen de opwarming van de aarde, worden regeringen regelmatig bekritiseerd voor hun "inactiviteit". Emmanuel Macron

wordt gewurgd door milieu-NGO's omdat hij de belofte om de voorstellen van de 150 leden van de Citizen's Climate Convention "zonder filters" over te nemen, heeft moeite om de publieke opinie te overtuigen van de samenhang van zijn actie. En terecht, volgens Marc Fontecave: zijn beleid om de opwarming van de aarde tegen te gaan is "onleesbaar". "In Halte au catastrophisme ! gepubliceerd door Flammarion, roept de chemicus en professor aan het Collège de France de politici en de verenigingen op om eindelijk het stadium van de bezwingelingen te overstijgen en de complexe realiteit van de uitdagingen die de ecologische transitie met zich meebrengt, onder ogen te zien. Interview.

*Le Point: We voelen in uw boek dat u zich ergert aan de catastrofe die de debatten over de opwarming van de aarde doordrenkt. Wat is de reden hiervoor?*

Marc Fontecave: Hoewel de uitdagingen waar we voor staan aanzienlijk zijn, ben ik het beu om dezelfde mensen over dit onderwerp te horen,

allemaal met hetzelfde discours: Aurélien Barrau, Nicolas Hulot, Cyril Dion... hebben in de publieke opinie de perceptie dat we met een dreigende catastrofe te maken hebben, stevig verankerd. Fred Vargas beweert dat er tegen 2035 drie miljard doden zullen vallen (zonder dat iemand weet waar ze dit cijfer vandaan haalt), Greta Thunberg dat we "in paniek" moeten raken, maar zonder ooit andere concrete voorstellen te doen dan bezweringen om "in opstand te komen" en ons energieverbruik massaal te verminderen. De conceptuele armoede van deze beweging laat alleen ruimte voor ontgroening. Het stelt dat overmatige groei en overbevolking alleen maar kunnen leiden tot de ineenstorting van het mondiale economische systeem, en dat er alleen nog maar een toekomst is om naar binnen te keren en terug te keren naar de aarde. Deze individualistische, diep reactionaire houding heeft geen wetenschappelijke basis... En dit nieuwe marxisme, deze vorm van religie, baart me zorgen, want in de geschiedenis van de mensheid hebben deze oproepen tot meer zuiverheid, tot een nieuwe moraal, tot catastrofes geleid.

*Integendeel, u beweert dat ze actie verhinderen?*

Ze voorkomen het, omdat ze de fundamenten waarop het denken is gebouwd vertroebelen. We horen mensen beweren dat "Frankrijk achter de feiten aanzit", maar in relatie tot wat? De regeringen nemen deel aan deze verwarring door om politieke redenen onbereikbare doelstellingen vast te stellen. Ik was verbaasd dat alle Europeanen, nadat ze hadden opgemerkt dat ze niet in staat waren om de doelstelling van een vermindering van de CO<sub>2</sub>-uitstoot met 40 procent tegen 2030 te bereiken, onlangs in reactie daarop besloten hebben om de doelstelling te verhogen tot 55 procent! Ze moeten denken dat ze vanuit economisch oogpunt als formidabel, zeer milieuvriendelijk en verantwoordelijk zullen worden beschouwd... En dat ontslaat ze van de plicht om de redenen voor hun falen uit te leggen. Maar dit heeft een vreselijk pervers effect: omdat de doelstellingen nooit worden bereikt, voedt het de kritiek en verlaagt het het vertrouwen in het politieke handelen, met catastrofale gevolgen. **De burgers hebben het gevoel dat ze voor de gek worden gehouden**, zonder dat ze de fysieke, technologische, sociale en economische realiteit van de te overwinnen hindernissen begrijpen.

**Ik ben tegen dit standpunt, want als we naar de cijfers kijken, is de vooruitgang die de afgelopen twintig jaar is geboekt onmiskenbaar, de investeringen zijn er en er is een reëel bewustzijn. Het is dus verkeerd om te zeggen dat er niets gebeurt.**

*U geeft echter toe dat de situatie alarmerend is?*

Natuurlijk doe ik dat. Maar je moet **stoppen met paniek zaaien en records vestigen - "Dit is het heetste jaar ooit!"** Het is het heetste jaar ooit! De CO2 in de atmosfeer zal niet verdwijnen, zelfs niet als we morgen naar nul gaan. De komende jaren wordt het steeds heter, en het is des te waarschijnlijker dat het energieverbruik zal toenemen. Heel veel mensen in de wereld hebben er nog steeds geen toegang toe en alles wijst erop dat de toename van de bevolking het energieverbruik zal doen toenemen. Geconfronteerd met dit feit, kan men rampzalig huilen en gewoon pleiten voor 7,5 miljard mensen om hun levensstijl radicaal te veranderen... Maar wie kan geloven dat dit zal gebeuren? Zoals we in 2020 hebben ervaren, leidt de daling van de groei inderdaad tot een daling van de CO2-uitstoot: door het verlies van 10 procent van ons BBP zijn onze emissies met 7 procent gedaald. Dit betekent dat we, om koolstofneutraliteit te bereiken, in de komende dertig jaar elk jaar dezelfde pandemie en hetzelfde economische resultaat zouden moeten hebben! Dat zal nooit gebeuren. We hebben de plicht om andere oplossingen te onderzoeken.

**We moeten onze inspanningen richten op de sectoren die het meest uitstoten: vervoer, bouw, industrie en landbouw.**

*U stelt een andere weg voor, die van een op kennis gebaseerde ecologie. Denkt u dat het mogelijk is om het tempo van de emissiereducties in Frankrijk te versnellen? In 2019 zal de uitstoot slechts met 0,9% zijn gedaald...*

**We moeten ons ervan bewust zijn dat Frankrijk niet sneller zal kunnen gaan dan andere landen, ook al is zijn elektriciteit al een van de meest koolstofvrije ter wereld.** Dankzij de nucleaire en hydraulische energie stoot bijna 95% van de Franse elektriciteit geen CO2 uit. Om verder te gaan moeten we onze inspanningen richten op de sectoren die het meest uitstoten: vervoer, bouw, industrie en landbouw... Het is duidelijk ingewikkeld, en Duitsland bewijst dat het niet genoeg is om hernieuwbare energieën te installeren om de CO2-uitstoot massaal te laten dalen.

*Hoe kan dit?*

Er is veel verwarring in de gegevens van het debat, waardoor een meerderheid van de commentatoren zichzelf voor de gek houdt. Frankrijk is een van de meest geëlektrificeerde landen ter wereld: ongeveer 25% van onze energie wordt verbruikt in de vorm van elektriciteit. Het feit dat deze elektriciteit, meestal nucleair, schoon is, verklaart onze goede prestaties. Maar we vergeten vaak dat 68% van de totale energie, en niet alleen de elektriciteit, die in Frankrijk wordt verbruikt, nog steeds afkomstig is van fossiele bronnen: olie, gas, enz. Kernenergie is eigenlijk maar goed voor 17% van ons energieverbruik,

en zonne- en windenergie voor 1,5%! **In Duitsland, dat als een kampioen op dit gebied wordt gepresenteerd, is slechts 6% van het totale energieverbruik afkomstig van zonne- en windenergie.**

**Om morgen vooruitgang te boeken, zullen we dus onze toepassingen moeten elektrificeren: transport, huisvesting, industrie om thermische machines te vervangen...** En we moeten ons afvragen welke bron deze elektriciteit zal leveren. De landen die vooroplopen in de ontwikkeling van hernieuwbare energie, zoals Denemarken en Duitsland, kunnen het plafond van 30% voor zonne- en windenergie niet overschrijden. Frankrijk is nog ver weg, dat zou ons doel kunnen zijn...  
In plaats van te zeggen "het is voorbij", laten we de mouwen opstropen!

*Het zal volgens u onmogelijk zijn om zonder kernenergie te doen?*

Als we onze uitstoot van broeikasgassen willen verminderen en tegelijkertijd de afname die onvermijdelijk gepaard gaat met het opgeven van fossiele grondstoffen willen beperken, dan is dat vanzelfsprekend. Tenminste voor de komende eeuw. Ik breng mijn leven door, in mijn laboratorium, om te proberen het probleem van de opslag van zonne-energie op te lossen. Als ik er niet in zou geloven, zou ik iets anders doen... Maar dat zou tientallen jaren duren. We kunnen niet wachten om de ecologische transitie te maken en ons nu al aan te passen aan de klimaatveranderingen die komen gaan. Neem het voorbeeld van waterstof, modieus met het stimuleringspakket. Waarmee gaan we het produceren? Vandaag de dag produceert Frankrijk een miljoen ton waterstof per jaar. Om het "groen" te maken, zouden we het equivalent van 5 tot 6 kernreactoren, of enkele duizenden windturbines, moeten mobiliseren. Dat is enorm! **Ik zou zo blij zijn als we onze auto's, onze vliegtuigen, onze fabrieken met zon en wind konden laten draaien... We doen het niet, omdat het vandaag de dag onmogelijk is, gezien de evolutie van onze technologieën. In plaats van te zeggen "het is voorbij", laten we de mouwen opstropen, ingenieurs en onderzoekers opleiden en proberen de sectoren te identificeren waar we moeten werken.**

*Wat moeten uw prioriteiten voor actie zijn?*

De toepassingen waar we vandaag de dag het meeste energie verbruiken zijn transport en huisvesting. De renovatie van de energie-intensieve en sterk vervuulende habitats is begonnen, maar moet worden versneld. We moeten werken aan de renovatie van oude gebouwen, de energie-efficiëntie van nieuwe gebouwen en de elektrificatie stimuleren. **In de transportsector is er veel gebonk in**



**het vliegtuig, dat slechts een klein deel van de uitstoot voor zijn rekening neemt. Het probleem blijft de auto. We moeten blijven werken aan nieuwe elektrische technologieën en synthetische brandstoffen. Maar bovenal moeten we ons de vraag stellen wat onze energiebronnen zijn, door een ambitieus nucleair beleid te voeren.**

*Emmanuel Macron heeft onlangs zijn steun voor kernenergie herhaald. Is dat niet genoeg?*

De president heeft tot nu toe niet echt een energiebeleid. Hij blijft in het "tegelijkertijd": zowel rekenen op kernenergie als het bevestigen van de vermindering van onze elektriciteitsmix. Maar dit is niet in overeenstemming met de klimaatkwesitie... Het spijt me dat ik zo'n aarzeling zie.

*Het Burger Klimaatverdrag moest nieuwe, sociaal aanvaardbare wegen uitstippelen om onze doelstellingen te bereiken. Wat vindt u van de conclusies?*

Ik had de taak om ons ecologische en klimaatbeleid te bepalen voor 150 door het lot gekozen burgers. Verdient deze kwesitie minder wetenschappelijk onderwijs dan de strijd tegen de Covid? Toch heb ik met belangstelling naar zijn conclusies gekeken. Veel voorstellen hebben niets te maken met het klimaat, zoals de "misdad van de ecocide": het gooien van plastic in de zee is inderdaad vies, maar het verbieden van plastic zal het probleem van de opwarming van de aarde niet oplossen. Ten tweede, hadden we een burgerconventie nodig om te zeggen dat gebouwen moeten worden gerenoveerd, of dat er lichtere voertuigen nodig zijn? Dit is niet origineel en ging vooral niet gepaard met enige analyse, vooral niet financieel, om werkelijk actie te kunnen ondernemen. Dit is niet **langer de tijd voor rapporten, waarschuwingen of proeven. Het is tijd voor een constructieve, collectieve actie, die alleen met optimisme en vertrouwen kan worden ondernomen.**

***Mijn opmerking:*** Ja, Frankrijk heeft de afgelopen jaren aanzienlijke inspanningen geleverd om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen.

*Air France draagt hieraan bij door zijn oude vliegtuigen te vervangen door nieuwe modellen die minder brandstof verbruiken, door alle CO<sup>2</sup>-uitstoot van binnenlandse vluchten te compenseren en door in te stemmen met een vermindering van het aantal binnenlandse vluchten.*

*Andere acties werden en worden nog steeds ondernomen door de luchtvaartmaatschappij. Hoewel minder spectaculair, leveren ze toch een belangrijke bijdrage aan de vermindering van de CO<sup>2</sup>-uitstoot.*

*Bijvoorbeeld:*

- . de optimalisatie van het gewicht aan boord,*
- . eenmotorig taxiën,*
- . elektrificatie van grondondersteuningsapparatuur,*
- . en eco-piloten, met de implementatie van de Skybreathe-oplossing die is voorgesteld door het in Toulouse gevestigde bedrijf OpenAirlines.*

## **Einde persoverzicht**

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

**Het aandeel Air France-KLM bedraagt 4.495 euro bij** het sluiten van de beurs op maandag 21 december. **Het is -8,27%** in één week tijd. De vrees voor een nieuwe stam van zeer besmettelijke coronavirussen die in het Verenigd Koninkrijk is ontdekt, heeft geleid tot een daling van de Europese aandelen, met name van de transportgerelateerde voorraden. De aandelen van de luchtvaartmaatschappijen verloren tussen 4% en 8% in één dag (-4,16% voor de AF-KLM).

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 3,16 euro.** Geen enkele analist stelt een richtprijs vast die hoger is dan de huidige prijs. De hoogste richtprijs is 5 euro, de laagste is 1 euro. U vindt op mijn blog de details van de consensus van de analisten. Ik houd geen rekening meer met de meningen van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

**Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$1 tot \$51 per vat.** Sinds de aankondiging van een potentieel vaccin is de prijs met \$12 (+30%) gestegen.

Aan het begin van de coronavirus epidemie stond het op 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**

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

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](#). 10783 mensen ontvangen dit persoverzicht live