

Jean-Baptiste Djebbari, minister van Verkeer en Waterstaat.



I Brief van de directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

N°789, 4 januari 2021

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,

Een zwart jaar is net afgelopen. Het bestaan van een krachtig vaccin maakt het mogelijk om een beter jaar 2021 voor ogen te hebben. We zullen waarschijnlijk het hele jaar door een masker moeten blijven dragen en de beschermingsregels moeten respecteren.

Ik hoop dat de terughoudendheid om te vaccineren, die vooral in Frankrijk is waargenomen, snel zal verdwijnen. Dat zal de voorwaarde zijn voor ons allen om onze professionele, recreatieve en familiale activiteiten te kunnen hervatten.

Ik wens u en uw geliefden geluk en een goede gezondheid voor 2021.

Laten we de beschermingsregels blijven toepassen.

François

Persoverzicht van maandag

> Jean-Baptiste Djebbari, minister-president bij de

minister van Ecologische Overgang, belast met Vervoer

(bron BFM TV) 3 januari - *U bent minister van Transport. Hoe vindt dit transport eigenlijk plaats? (...)*

Jean-Baptiste DJEBBARI

(...) Vandaag de dag wordt het vaccin voornamelijk in België geproduceerd, het moet worden getransporteerd, opgeslagen bij min 80 graden. (...) **Air France zal binnenkort worden opgeroepen om de vaccins naar West-Indië te vervoeren.** (...)

Ik herinner u eraan (...) dat er zeer strikte protocollen zijn voor transport, maskers, gel, alle voertuigen die meerdere keren per dag gedesinfecteerd worden, etc. (...) Daarnaast wilden we kwetsbare gebieden beschermen en voor de retourvluchten, met name van overzee, Martinique en Guadeloupe, hebben we tests ingesteld bij aankomst om ervoor te zorgen dat we zowel de reizigers zelf als grootstedelijk Frankrijk beschermen.

(...)

En sinds vele dagen, sinds vele maanden zijn we bezig met het uitvoeren van antigeentests bij vertrek naar overzees Frankrijk om dit keer overzees Frankrijk te beschermen. U weet dat we bijvoorbeeld voor Corsica verplicht zijn om 72 uur voor vertrek PCR-tests uit te voeren om het Corsicaanse gezondheidssysteem te beschermen.

(...)

BFM TV: Er is nog een ander groot probleem (...) Air France ...herkapitalisatie ...

Net voor het herstructureringsplan voor de regionale dochteronderneming Hop! is afgerond, was het net voor de vakantie, er zijn 1.700 vertrekken op 2.400 werknemers. Dus dat is om te zeggen als het nog steeds vrij gewelddadig is; zullen er vrijwillige vertrekken zijn? Dit is de grote vraag en zorg van de vakbonden!

Jean-Baptiste DJEBBARI

Het doel van de groep Air France is de herstructurering van het binnenlandse netwerk, dat zoals u weet 200 miljoen euro per jaar verloor, en dat was niet nieuw. Het was dus nodig om te herstructureren, om zoveel mogelijk gedwongen vertrek te vermijden en dus een beroep te doen op interne mobiliteit, uiteraard om over te gaan naar de dochterondernemingen, met name naar de moedermaatschappij, indien mogelijk, naar de groep Air France, en om ons vervolgens op groepsniveau de capaciteit te geven om ons voor te bereiden op de toekomst.

BFM TV: Maar op Hop! zullen er alleen vrijwillige vertrekken zijn? Dat was mijn vraag!

(...)

Jean-Baptiste DJEBBARI: Ik

zeg dat omdat het belangrijk is en het een impact heeft en de Fransen dat moeten begrijpen. **Wanneer u besluit de voorkeur te geven aan de trein, wat ik perfect begrijp voor lijnen van minder dan twee en een half uur, heeft dit uiteraard gevolgen voor lijnen die met name door Hop! werden geëxploiteerd, en die hun netwerk zullen zien afnemen, en** dus mogelijk ook de behoefte aan piloten en gastvrouwen. **Er bestaat dus een herstructureringsplan voor Hop!** dat overeenstemt met al deze objectieve elementen, een zeer sterke daling van het verkeer en de bevordering van het spoorverkeer op bepaalde binnenlandse lijnen. Het eerste element en het tweede element: ik kan vandaag niet zeggen of het binnenlands verkeer morgen weer heel sterk zal zijn, of het zakelijk verkeer morgen weer heel sterk zal zijn, of dat het binnen zes maanden of binnen twee jaar weer terug zal zijn. Dus **ik wil hier blijven, zowel vrijwillig over het feit dat we zoveel mogelijk gedwongen vertrek moeten vermijden, als realistisch over het feit dat we vandaag, op dit moment, niet alle sleutels in handen hebben om definitief af te sluiten.**

BFM TV: De staat heeft dus al massale nieuwe steun voor Air France gepland, 4 miljard na de 7 miljard die al was uitbetaald. Kunt u ons iets meer vertellen over de details van dit plan?

Jean-Baptiste DJEBBARI

(...) Deze groep staat op de lijst, u zult begrijpen waarom ik deze cijfers niet bevestig, maar de filosofie van de overheidssteun is tweeledig. In de eerste plaats **hebben we de groep Air France-KLM in de eerste zeer acute fase gesteund in contanten, het was het voortbestaan van de onderneming, het** voortbestaan van de groep om salarissen te kunnen betalen, om onderhoudskosten te kunnen betalen, zodat de onderneming kon blijven opereren en de onderneming bovendien, met name Air France, maar dat heeft haar niet in staat gesteld om in hoge mate deel te nemen aan wat men de luchtbrug heeft genoemd in de logistieke inspanning en zal, zoals ik al eerder heb gezegd, deelnemen aan de inspanning om vaccins te transporteren.

Dit tweede onderwerp van de herkapitalisatie zal worden gebruikt om de capaciteit van de groep te herstellen, om het hoofd te bieden aan de periode na de crisis en daarom is het belangrijk, maar het gebeurt **onder ten minste twee voorwaarden. De eerste moet in overeenstemming zijn met de andere grootaandeelhouder,**

namelijk de Nederlandse staat. Dit vereist voortdurende discussies, die de komende weken zullen worden voortgezet, en **ten tweede moet er overeenstemming worden bereikt over de strategie van de groep. In Frankrijk willen we een meer geïntegreerde strategie.**

En op dit moment ben je het er niet mee eens.

Jean-Baptiste DJEBBARINWij

willen een zeer duidelijke visie hebben op wat de groep kan doen in een post-Covid wereld, die met zeker consolidatie gecompliceerd gaat worden, waar voor de Air France-KLM groep ook veel mogelijkheden zullen zijn. We moeten ze dus kunnen aanpakken en daarom zal er onder deze twee voorwaarden, de voorwaarden die ik heb genoemd, sprake zijn van herkapitalisatie. De staat zal duidelijk zijn woord niet verraden...

(...) Een groep als Air France-KLM is een strategische troef die uiteraard van Frans, Europees en mondiaal belang is en de staat zal deze groep, de groep Air France-KLM, dan ook steunen onder nader te bepalen voorwaarden....

BFM TV: Precies, nog een kleine kwestie van belang op dit punt. Gaat de staat, we hebben het over een verdubbeling van zijn aandeel in Air France, om zijn participatie te verhogen tot meer dan 30 procent?

(...)

Jean-Baptiste DJEBBARIMoi

, weet je, ik was heel duidelijk over het onderwerp. Ik beantwoord u niet helemaal naast het punt, maar toch een beetje, maar ik beantwoord u op het punt van de balans van het contract en het is heel belangrijk dat we met onze vrienden en toch Nederlandse partners, respectieve belangen hebben die worden gerespecteerd. Ik **zeg dit heel direct: de groep Air France-KLM heeft de afgelopen tien jaar meer voordeel opgeleverd voor de Nederlanders dan voor de Fransen en de Franse staat is uiteraard geïnteresseerd in het evenwicht tussen de belangen van de partijen en daarom bevordert de Franse staat uiteraard de Franse belangen in deze grote Europese groep die zich internationaal zal kunnen blijven uitbreiden.**

(...)

Mijn commentaar: Bijna twee jaar geleden heeft de Nederlandse staat 730 miljoen euro uitgegeven om 14% van het kapitaal van de Air France-KLM-groep op de markt te verwerven.

Door dit te doen, was het in staat om zijn bedoelingen te verbergen tot het laatste moment.

Als de Nederlandse staat een kapitaalverhoging had doorgevoerd, zou de 730 miljoen EUR in de kas van de groep zijn beland, en niet in die van de minderheidsaandeelhouders.

Na deze operatie werd een werkgroep opgericht, bestaande uit vertegenwoordigers van de Franse en Nederlandse Staten (zie mijn brief <http://navigation.com/Lettre/693.htm>).

In het vijfde van de zeven te onderzoeken onderwerpen kwam de bezorgdheid van de Franse minister van Vervoer tot uiting: zij (de staten) moesten "hun respectieve visies op de langetermijnstrategie van de groep Air France-KLM zoals die door het management van de groep Air France-KLM ten uitvoer wordt gelegd" delen.

Zal de gezondheids crisis een kans zijn om dit werk af te sluiten?

> Nog geen piloot, stewardess of purser gedwongen eruit bij KLM (Er is nog geen piloot, hostess of steward gedwongen de KLM te verlaten)

(bron RTLnieuws, vertaald met Dooepl) 31 december - Weinig maatschappijen zijn dit jaar zo hard getroffen door de Covid-19-crisis als de KLM. De luchtvaartmaatschappij deed niet alleen een beroep op de loonsubsidie van NOW van 890 miljoen, maar ontving ook 3,4 miljard euro aan leningen (en leninggaranties) van de overheid.

De KLM heeft zelf maatregelen genomen om het kostenniveau te verlagen. Zo zijn er bijvoorbeeld 1500 tijdelijke fulltime banen geschrapt en is er een regeling voor vrijwillig ontslag ingevoerd, die door meer dan 2000 grond-, kajuit- en cockpitpersoneel is overgenomen. Ook zijn er afspraken gemaakt over een vermindering van de arbeidsomstandigheden. (...)

)
Eind juli (...) werd duidelijk dat er 'alternatieve oplossingen' moesten worden gevonden voor 300 hutten en 300 cockpitbemanningsleden, onder andere omdat de KLM door de Covid-19-crisis 'de komende jaren nog minder personeel nodig zal hebben'.

Niemand is dit jaar gedwongen om deze twee "sectoren" te verlaten, meldt RTL Z.

De piloten hebben hun vakantierechten gebruikt om gedwongen ontslagen te voorkomen. (...) De overbezetting van 300 piloten werd vermeden. **Voor het 300-koppige cabinepersoneel was het alternatief een tweede vrijwillige vertrekregeling.** Daarnaast zijn er stewards en hostessen gedetacheerd bij KLM Cityhopper. Dit is een aparte entiteit van KLM, die een groot deel van het Europese netwerk van de luchtvaartmaatschappij exploiteert.

(...)

Door de tweede lockdown en de stillegging van het vliegverkeer **is een nieuwe besparingsronde bij de KLM slechts een kwestie van tijd,** aldus twee vertegenwoordigers van de acht bij de KLM betrokken bonden.

Deze nieuwe cyclus werd al gevreesd door de vakbonden en KLM-directeur Pieter Elbers had hier al rekening mee gehouden. De vakbonden vrezen dat gedwongen ontslagen onvermijdelijk zijn in de nieuwe ronde. En het aantal getroffen banen zou hoger kunnen zijn dan in november werd gedacht.

De KLM zelf wil hier niet op vooruitlopen. Op 18 februari publiceert de onderneming haar jaarcijfers. Als er iets te melden valt, zal de KLM dit desgevraagd doen.

***Mijn commentaar:** Om banen te behouden, gebruikt KLM soortgelijke maatregelen als die van Air France.*

Daarnaast heeft KLM een beroep kunnen doen op haar dochtermaatschappijen, met name door het cabinepersoneel naar hen over te plaatsen.

> **De Brexit vertroebelt de Europese lucht**

(bron La Croix) 30 december - Om haar exploitatievergunning in de Europese Unie niet te verliezen, heeft de Ierse luchtvaartmaatschappij Ryanair op dinsdag 29 december aangekondigd dat zij haar Britse aandeelhouders het stemrecht op haar volgende algemene vergaderingen ontnemt.

De Europese wetgeving inzake luchtvervoer bepaalt dat een luchtvaartmaatschappij, om een vergunning te krijgen voor het uitvoeren van vluchten tussen twee EU-bestemmingen, voor meer dan 50% "direct of indirect" in handen moet zijn van onderdanen van de lidstaten, wat vanaf 1 januari niet meer het geval zal zijn voor de Britten.

Vandaar het besluit van Ryanair om zijn niet-Europese aandeelhouders te beletten "deel te nemen aan, zich uit te spreken

over of te stemmen op een algemene vergadering van de groep" totdat de raad van bestuur verifieert dat "de kapitaalstructuur en de controle van de groep niet langer een risico vormen voor de vergunningen".

Afgelopen juli gaf het Ierse bedrijf aan dat het net boven de limiet zat, met 53,1 procent van het kapitaal in handen van EU-onderdanen. Maar met 20% van de aandelen in Britse handen had de raad van bestuur al in maart besloten om hun stemrecht te beperken in geval van een "hard brexit" (...).

In het Europese luchtruim is Ryanair niet de enige die door de Brexit wordt getroffen. **De goedkope luchtvaartmaatschappij WizzAir, die Hongaars is maar ook aan de Londense beurs is genoteerd, is naar verluidt voor 80% in handen van niet-Europeanen. Daarom heeft zij ook de intrekking van hun stemrecht aangekondigd.**

EasyJet, een Britse onderneming, heeft op haar beurt haar intra-Europese vluchten ondergebracht in een dochtermaatschappij die gevestigd is in Wenen (Oostenrijk) en voor 45% in handen is van Europeanen, een cijfer dat zij hoopt snel te kunnen verhogen.

Tot slot **heeft Spanje, bezorgd over Iberia en haar goedkope dochteronderneming Vueling, beide eigendom van de Britse IAG (British Airways), gevochten om haar nationale luchtvaartmaatschappij te beschermen.** In de ongeveer 20 bladzijden die in de overeenkomst van Brexit aan het luchtvervoer zijn gewijd, **heeft de regering van Pedro Sánchez de oprichting van een "speciaal comité voor het luchtvervoer" verkregen, dat een jaar de tijd heeft om de eigendoms- en controleregels van de luchtvaartmaatschappijen te wijzigen.**

Intussen heeft IAG al haar stemrechten in Iberia in handen gegeven van de Spaanse detailhandelsketen El Corte Inglés, die van oudsher dicht bij Iberia ligt, waardoor de Iberische luchtvaartmaatschappij haar EU-vergunning kan behouden totdat de regels worden versoepeld.

Volgens Reuters **zouden Frankrijk en Duitsland echter tegen elke vorm van liberalisering zijn.** Parijs en Berlijn zouden een versoepeling van de regels willen vermijden, waardoor met name de maatschappijen uit de Golfstaten de controle over de Europese luchtvaartmaatschappijen zouden kunnen overnemen. In het geval van een akkoord met Groot-Brittannië over dit onderwerp **vrezen de Fransen en Duitsers dat niet-Europese bedrijven Britse bedrijven als "Trojaanse paarden" in het Europese luchtruim zullen gebruiken,** met het risico dat hun eigen bedrijven, die al zwaar zijn getroffen door de Covid-crisis, worden verzwakt.

Volgens de Spaanse zakenmedia Vozpopuli **vechten grote Europese groepen zoals Air France, Lufthansa en zelfs Ryanair in Brussel tegen IAG om de Britse groep - die voor 25% in handen is van Qatar Airways - te dwingen Iberia en Vueling te verkopen.**

Mijn opmerking: de Europese wetgeving inzake de controle op luchtvaartmaatschappijen die vluchten binnen de Europese Unie willen uitvoeren, betreft zowel de verdeling van het kapitaal als de samenstelling van de controleorganen (raad van bestuur en/of raad van toezicht).

De meeste Britse luchtvaartmaatschappijen (en ook Wizz Air) hadden geanticipeerd op de impact van Brexit.

> Een liquiditeitsfaciliteit van 2 miljard pond voor British Airways

(bron AFP) 31 december - De luchtvaartmaatschappij **British Airways, een dochteronderneming van de Britse groep IAG, kondigde donderdag aan dat zij toezeggingen heeft ontvangen voor een liquiditeitsfaciliteit van maximaal 2 miljard pond over vijf jaar, aangezien zij een historische sectorcrisis doormaakt die door de pandemie is veroorzaakt.**

De lening van 2 miljard pond werd uitgegeven door een consortium van banken en wordt volgens een verklaring gedeeltelijk gegarandeerd door UK Export Finance, de Britse instantie voor exportleningen.

De middelen zullen "worden gebruikt om de liquiditeit van het bedrijf te verbeteren" en het "strategische en operationele flexibiliteit te geven om te profiteren van het gedeeltelijke herstel van de vraag naar luchtvervoer dat in 2021 wordt verwacht dankzij de vaccins die over de hele wereld zullen worden toegediend," zei hij.

IAG had per 30 november een kaspositie van €8 miljard, exclusief de nieuwe liquiditeitsfaciliteit, en zegt dat het "andere schuld mogelijkheden onderzoekt om zijn liquiditeit verder te verbeteren".

(...)

De groep, die al had gewaarschuwd dat het dit kwartaal in het rood zou staan en dat het einde van het jaar moeilijk zou zijn, heeft nu in totaal 5,6 miljard euro aan verliezen geleden sinds het begin van het jaar.

Tegelijkertijd kondigde IAG na Brexit maatregelen aan om "ervoor te zorgen dat haar bedrijven met een vergunning om in de Europese Unie te opereren, in overeenstemming blijven met de EU-regels inzake

controle en lidmaatschap na Brexit".

Deze voorbereidingen omvatten de oprichting van een nationale eigendomsstructuur voor de Ierse dochteronderneming Aer Lingus, terwijl de samenstelling van de raad van bestuur van IAG is gewijzigd, zodat een meerderheid van de onafhankelijke niet-uitvoerende bestuurders uit de Europese Unie afkomstig is.

***Mijn commentaar:** De meerderheidsaandeelhouder van de IAG-groep is Qatar Airways, dat 25,1% van het kapitaal in handen heeft.*

Om aan de eisen van de Europese Unie te voldoen, moest de IAG Groep de samenstelling van haar Raad van Bestuur op 31 december 2020 wijzigen. Volgens mijn bronnen zijn 6 van de 12 leden van de raad van bestuur nu Spaans, 4 Brits, 1 Zweeds en 1 Iers.

Dochterondernemingen van de IAG-groep exploiteren intra-Europese routes: Iberia, Vueling en Aer Lingus. Ook zij zullen hun organisaties moeten aanpassen (zie vorig artikel: Brexit vertroebelt het Europese luchtruim).

> Airbus zei ongeveer 560 vliegtuigen te leveren vorig jaar met een late duw.

(bron Bloomberg vertaald met DeepL) 2 januari - **Airbus SE lag op schema om tegen 31 december 2020 560 vliegtuigen aan haar klanten te leveren, waarmee ze dichterbij de hoogste interne doelstelling kwam in** een jaar dat gekenmerkt werd door de ineenstorting van het luchtverkeer als gevolg van de pandemie, volgens goed geïnformeerde mensen.

De Europese fabrikant had tegen 29 december bijna 550 vliegtuigen geleverd, aldus Bloomberg, en zette zijn leveringscampagne in de laatste dagen van de maand voort. De laatste telling wordt volgende week gepubliceerd, aldus de respondenten, die vroegen om niet te worden geïdentificeerd bij het bespreken van privé-informatie. Airbus weigerde commentaar te leveren vóór de publicatie van de geauditeerde cijfers. De controleurs houden rekening met factoren zoals het tijdstip van de definitieve bankoverschrijving om te bepalen wanneer een vliegtuig als geleverd kan worden beschouwd.

Het totaal voor 2020 ligt ver onder het record van 863 vliegtuigen die Airbus in 2019 aan klanten heeft geleverd, maar zou nog steeds als een succes worden beschouwd gezien het feit dat de Covid-19 een groot aantal vloten aan de grond houdt en de vraag naar reizen heeft weggevaagd.

De leveringen stelden de in Toulouse gevestigde fabrikant in staat

om zijn Amerikaanse concurrent Boeing Co., die eind november 118 vliegtuigen leverde, ruimschoots te overtreffen.

Mijn commentaar: Als Airbus zijn rivaal in de VS in 2020 op afstand houdt, dan is dat voor een groot deel te danken aan de moeilijkheden die Boeing ondervindt met zijn vlaggenschipmodel, de B737 Max.

> **Luchthaven Roissy-Charles-de-Gaulle: de angst voor een "sociale ramp".**

(bron Le Journal de l'Aviation met AFP) 31 december - Hotels, restaurants, schoonmaak: door het stervende verkeer als gevolg van de pandemie is **de gebruikelijke zwerm op de luchthaven van Charles-de-Gaulle sterk vertraagd, waardoor zo'n 90.000 directe banen worden ondermijnd en een verzorgingsgebied dat zich voornamelijk richt op de activiteit van de grootste luchthaven van Europa.**

"Vandaag werken we niet, het is al negen maanden geleden, want de luchtactiviteit is in +stand by +. Zodra **je de activiteit laat vallen, heeft het automatisch een impact op de onderaannemers**", zegt **Manuel Goncalves, afgevaardigde van Servair, de grootste Franse luchtvaartcateraar, een dochteronderneming van Air France-KLM en Gategroup.**

Eind november werd een collectieve prestatieovereenkomst ondertekend, die met name voorziet in een vermindering van het aantal verlofdagen en uitkeringen voor werknemers, om het "voortbestaan" van het bedrijf te garanderen, dat als gevolg van de gezondheids crisis een "plotselinge daling van meer dan 80%" in het bedrijfsleven heeft gekend, volgens een document dat door AFP is geraadpleegd.

(...)

De beheerder **ADP (Aéroports de Paris) gaat 11% van zijn personeel inkrimpen en Air France, een andere pijler van de hub, kondigde in juli zijn voornemen aan om zijn personeel en dat van zijn dochteronderneming Hop! tegen eind 2022 met 7.580 posten in te krimpen.**

Bij ricochet zitten alle gerelateerde bedrijven gevangen in deze maalstroom. "Ze lijden allemaal, op verschillende niveaus", zegt Pascal Doll, president (DVD) van de agglomeratiegemeenschap Roissy Pays de France.

"**Voor ons is het een beetje een sociale catastrofe.** We lijden allemaal, op verschillende niveaus", zegt Pascal Doll, voorzitter van het stadsbestuur van Roissy Pays de France, "voor ons is het een beetje een sociale catastrofe", zegt hij, "maar het is een beetje een rode draad,

want door de arbeidstijdverkorting gaat het vertragingseffect over tussen de afname van de activiteit en de gevolgen voor de werkgelegenheid.

(...)

Een vermindering van het aantal arbeidsplaatsen bij Air France leidt tot het verlies van drie tot vijf arbeidsplaatsen in de toeleveringssector", schat hij.

(...)

Bij Onet, een onderaannemer die gespecialiseerd is in luchthavenbijstand inclusief bagagebeheer, werkt slechts ongeveer 10% van de 400 werknemers, terwijl Dutyfly Solutions, die belastingvrije producten tijdens de vlucht verkoopt, volgens deze nota een afvloeiingsplan heeft gelanceerd voor zijn ongeveer 50 werknemers. (...)

Mijn opmerking: De werknemers van de toeleveringsbedrijven van Air France bevinden zich in een delictere situatie dan die van Air France.

Als de toeleveringsbedrijven van Air France niet voldoende worden ondersteund, dreigen sommige van hen te verdwijnen, waardoor het vermogen van Air France om zich te herstellen van de crisis in gevaar komt.

> **Beurspersoverzicht**

> **Europese beurzen vouwen aan het einde van een ongelooflijk jaar**

(bron AFP) 31 december - De Europese beurzen zijn donderdag in het rood geëindigd.

(...)

Na een jaar 2019 in grote vorm voor alle Europese indices, gekenmerkt door dubbele cijfers winst, waaide er van alle kanten een hevige wind.

Parijs daalde met 7,14%, Londen met 14,34%, de grootste daling sinds 2008, Milaan met 5,42% en Madrid met 15,45%. Alleen Frankfurt is in het groen, met een winst van 3,55%.

Achter deze cijfers gaan sterke schommelingen in de loop van het jaar schuil. Allereerst was er de afdaling naar de hel in het eerste deel van het jaar in verband met de Covid-pandemie en de dramatische gevolgen van insluiting en herformulering voor de bedrijfsresultaten. Tussen februari en maart is bijvoorbeeld de index van Parijs met meer dan 20% gedaald.

Het heeft zich in de tweede helft van het jaar sterk hersteld, net als de andere Europese markten, ten tijde van de aankondiging van effectieve vaccins tegen het Covid-19-virus, dat wereldwijd al meer dan 1,7 miljoen mensen heeft gedood. De index van Parijs is in november met 20% gestegen, de beste maand in 32 jaar. **"De grote vraag is nu: wat nu?"** zegt Michael Hewson, senior analist voor CMC Markets UK. "Het is een moeilijke vraag in het midden van de tweede pandemiegolf," geeft hij toe, op een moment dat vaccinatie nog in de kinderschoenen staat. Zoals veel politieke leiders dit jaar zullen hebben meegemaakt, is het voorspellen dit jaar nog moeilijker dan normaal. (...)

)
"Covid-19 is dit jaar een nachtmerrie voor de reisindustrie geweest," zegt Michael Hewson van CMC Markets UK.

Airbus is in de loop van het jaar met 31% gedaald, Air France-KLM met 48,4% en Aéroports de Paris met 39,8% tegen een achtergrond van herhaalde opsluitingen en vliegtuigen aan de grond houden. In het Verenigd Koninkrijk **is IAG, de moedermaatschappij van British Airways, met bijna 63% ondergedompeld**, net als het cruiseschip Carnival. **EasyJet verloor 42%**.
(...)

Einde persoverzicht

> Advies voor werknemers- en oud-werknemersaandeelhouders

In januari ontvangt u verklaringen van Natixis en/of Société Générale. Standaard worden deze overzichten per post verzonden.

U vindt op mijn website <http://navigaction.com/Vous/Vendre%20acheter.htm> hoe u toegang krijgt tot de websites van de managers.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen bij elke wijziging van uw postadres, **adviseer ik u een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Het zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: al uw correspondentie ontvangen van de verschillende vermogensbeheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via haar heeft

gekocht.

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

Het aandeel Air France-KLM bedraagt 4,87 euro bij het sluiten van de beurs op maandag 4 januari. Het is -2,91% lager dan een week.

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 3,10 euro. 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.

Het vat Brent olie (Noordzee) is stabiel op \$51. 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 die de werknemers en
voormalige werknemersaandeelhouders PNC en PS
vertegenwoordigt.**

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCCThis
press review behandelt onderwerpen met betrekking tot het aandeelhouderschap van Air France-KLM. Als
u deze brief/persreview niet meer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

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

Om mij te bereiken: [bericht voor Francois Robardet](#). 10787 mensen ontvangen dit persoverzicht live