

Air France zet in op nieuwe start Transavia



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van de werknemers en gewezen werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°806, 3 mei 2021

Indien 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](#), 

Persoverzicht van maandag

> Air France zet in op hervatting Transavia

(bron Capital) 02 mei - Zullen we deze zomer op vakantie kunnen gaan? Op het hoofdkantoor van **Transavia** in Orly staan de teams die belast zijn met het programma onder zware druk: de aankondiging van de derde lockdown in Frankrijk eind maart en de daaropvolgende reeks annuleringen hebben hun herstelplan voor Pasen in het water doen vallen. Er is nog enige hoop voor de bruggen van mei," zegt Nicolas Hénin, de verkoopleider. Maar nu mikken we vooral op een herstel in juli, met hetzelfde niveau van aanbiedingen als in de zomer van 2019, rekenend op de versnelling van het vaccinatiebeleid in Frankrijk en Europa."

De lagekostendochter van de groep Air France-KLM **is van plan meer routes - 152 - te openen dan in de vorige seizoenen, maar zal anderzijds het aantal uurvluchten verminderen.** "De crisis dwingt ons om nog flexibeler en reactiever te zijn," legt de manager uit. Door een zo gediversifieerd mogelijke portefeuille aan te bieden, met de mogelijkheid om onze vliegtuigen te herpositioneren naargelang een markt opent of sluit. Wetende dat reserveringen nu gemiddeld twee weken voor vertrek worden gemaakt, vergeleken met vier tot zes weken voor de crisis!" **De in 2007 opgerichte kleine maatschappij met het groene logo profiteert van lage kosten dankzij haar vloot van identieke vliegtuigen, haar point-to-point vluchten, de uitbesteding van grondafhandelings- en onderhoudsdiensten en de hogere**

productiviteit van haar vliegtuigbemanningen. Het is meer dan ooit de belangrijkste troef van de moedermaatschappij om de crisis het hoofd te bieden.

(...)

. "De huidige economische situatie valideert de strategie van de CEO, Benjamin Smith, om van Transavia een hefboom van concurrentievermogen te maken, merkt Didier Bréchemier van het bureau Roland Berger op. Want het zijn de lagekostenmaatschappijen, met hun solide balansen, die het voortouw zullen nemen in het herstel. De pure players, zoals easyJet en Ryanair, maar ook de dochterondernemingen van traditionele luchtvaartmaatschappijen zoals het Spaanse Vueling (IAG) en het Duitse Eurowings (Lufthansa). De strijd zal hard zijn"

(...)

Volgens Philippe Berland, van de firma Sia Partners, "bestaat de uitdaging er vooral in het marktaandeel van de groep te verdedigen op de grensoverschrijdende verbindingen tussen de Franse regionale hoofdsteden, die in volle expansie zijn omdat ze minder concurrentie ondervinden van de TGV dan de radiale verbindingen vanuit Parijs". Een markt waarop concurrenten, zoals de Spaanse maatschappijen Vueling en Volotea, steeds actiever worden. **Ondanks de crisis heeft Transavia een derde basis geopend in de provincies, in Montpellier, na die in Nantes en Lyon.**

Daartegenover **heeft easyJet al 7 bases in Frankrijk met 45 vliegtuigen.** "Ons doel is ons te positioneren op luchthavens die nog niet verzadigd zijn door de concurrentie, zoals het geval is in Bordeaux en Toulouse, en tegelijkertijd nieuwe bestemmingen aan te bieden", legt Nicolas Hénin uit. Deze zomer zal de lagekostenmaatschappij 20 binnenlandse routes exploiteren vanuit Parijs-Orly, maar ook tussen regionale steden, zoals Rennes-Montpellier, Brest-Toulon, Nantes-Toulon of Montpellier-Ajaccio.

Het

is duidelijk dat **deze strategie de kosten waarschijnlijk zal doen stijgen. Tot dusver bedroegen zij bijna 6 eurocent per zitplaats per aangeboden kilometer (SKO), min of meer vergelijkbaar met die van easyJet. Door de afgelegde afstanden te verkorten en dus het aantal landingen en opstijgingen te vermenigvuldigen, zullen zij volgens de directie van Air France stijgen tot bijna 8 eurocent.**

Maar dit is nog steeds twee tot drie keer lager dan die van Hop! Bovenal, zo relateert Didier Bréchemier, **"kan Transavia profiteren van het voordeel te worden gesteund door een groep als Air France, met name in termen van commerciële macht, met toegang tot het Flying Blue loyaliteitsprogramma en corporate contracten waardoor het zich kan richten op een clientèle met een grotere**

koopkracht". In januari heeft de luchtvaartmaatschappij, die in tegenstelling tot easyJet gratis handbagage houdt, op Orly een "smart connect"-systeem gelanceerd. Een betalende optie die wordt uitbesteed aan een partner die aansluitende passagiers de mogelijkheid biedt hun bagage te laten verzorgen en een terugbetaling en accommodatie garandeert in geval van een vertraagde vlucht.

Transavia is ook op zoek naar groeirelaties op haar historische markten Portugal en Marokko. Vorig jaar verwierf het een groot deel van de slots naar Algerije, na het faillissement van Aigle Azur.

(...)

***Mijn commentaar:** indien, zoals de auteur van het artikel suggereert, de kosten van Transavia met 35% zouden stijgen, zou de kwestie van de rentabiliteit van de low-cost luchtvaartmaatschappij van de groep Air France een echte uitdaging zijn voor de verkoopteams.*

Maar ik twijfel aan de relevantie van dit cijfer; in 2019 bedroegen de kosten per beschikbare zitplaats per kilometer (CASM) van Transavia 4,94 cts, bij een opbrengst per eenheid van 5,34 cts.

De vooruitzichten van Transavia France op succes zijn beter dan dit artikel doet vermoeden.

AFI KLM E&M implementeert haar uitrustingsondersteuningsprogramma voor de Airbus A220

(bron Le Journal de l'Aviation) 27 april - **AFI KLM E&M is klaar om haar diensten aan te bieden voor het onderhoud van de A220 vloot.**

Het MRO bedrijf heeft een compleet equipment support programma ontworpen voor de vliegtuigen en kan dit nu op de markt brengen.

De onderneming heeft geïnvesteerd in de opslag van reserveonderdelen en heeft haar technisch personeel opgeleid om ervoor te zorgen dat haar teams klaar staan om op de meest efficiënte manier in te grijpen. Het aanbod omvat ook aanvullende diensten zoals "eerste levering en ondersteuning bij de ingebruikneming of de implementatie van de belangrijkste basiskit". AFI KLM E&M wijst er ook op dat haar dochteronderneming EPCOR in staat is om de APU's van de A220 te onderhouden. Het

bedrijf zegt dat haar aanbod al belangstelling heeft gewekt:

"Verschillende A220-operators hebben al grote belangstelling getoond om toe te treden tot de AFI KLM E&M components pool", zegt Benjamin Moreau, SVP AFI KLM E&M Components Product.

AFI KLM E&M heeft dit dienstenaanbod met name ontwikkeld

vanwege de order die haar moedermaatschappij Air France-KLM in 2019 heeft geplaatst. Air France verwacht vanaf september de levering van een zestigtal A220's (die voor het eind van het jaar in gebruik zullen worden genomen), die de A318 en A319 zullen vervangen die momenteel in de vloot aanwezig zijn. Sindsdien heeft de directie van de onderneming herhaaldelijk te kennen gegeven dat zij het onderhoud van haar vliegtuigen, met inbegrip van de motoren, zelf in handen wenst te nemen. **In februari werd met Pratt & Whitney een overeenkomst bereikt voor het onderhoud van de PW1500Gs.**

Mijn commentaar: MRO (Maintenance Repair & Overhaul) is een strategische activiteit voor de Air France-KLM groep.

Om goed te blijven presteren, moet AFI KLM E&M haar diensten aanbieden voor elk nieuw vliegtuigmodel.

Safety Line wil luchtvaartmaatschappijen helpen groener te vliegen

(bron Les Echos) 28 april - Al meer dan een jaar liggen de vliegtuigmotoren stil als gevolg van de gezondheidscrisis. Maar naarmate de vaccinatiecampagne wordt versneld en het weer mooi weer wordt, hopen de professionals in de luchtvaartsector op een ervaring van de activiteit.

Transavia bereidt zich hier actief op voor en heeft **onlangs een partnerschap gesloten met de in Parijs gevestigde start-up Safety Line**, die in 2010 is opgericht. **Het doel? Om de prestaties tijdens de vlucht te optimaliseren.** De lagekostenmaatschappij van de groep Air France-KLM gaat OptiLevel testen, een instrument dat de windsterkte en -temperatuur op verschillende vliegniveaus in real time analyseert. Deze details lijken misschien technisch, maar zij vormen een grote uitdaging. De vluchtplannen van commerciële lijnvliegtuigen zijn uitgestippeld en leiden soms tot onnodig brandstofverbruik. **Door de hoogte te wijzigen met behulp van de door OptiLevel verstrekte gegevens kan de piloot profiteren van meer aerodynamische omstandigheden en het energieverbruik van het vliegtuig verminderen.**

"Wij bieden piloten besluitvormingsinstrumenten", zegt Pierre Jouniaux, CEO en oprichter van Safety Line, die zelf voormalig piloot en onderzoeker bij het Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) is. **"Brandstof maakt ongeveer 30% uit van de exploitatiekosten van een luchtvaartmaatschappij,"** zei hij.

De laatste jaren is de druk van NGO's en regeringen op luchtvaartmaatschappijen om het luchtvervoer groener te maken, toegenomen.

(...)

In het verlengde hiervan **heeft Transavia reeds twee andere Safety Line-technologieën ingevoerd: OptiDirect, dat tijdens de vlucht snelkoppelingen biedt, en OptiClimb, dat de brandstof tijdens het klimmen optimaliseert.** "Transavia is ons laboratorium," zegt Pierre Jouniaux. De startup heeft 28 werknemers en haalde in 2017 3 miljoen euro op. Het bedrijf heeft 70 klanten in Frankrijk en daarbuiten en rekt op zijn nauwe banden met Transavia om anderen aan te trekken.

***Mijn commentaar:** De verbintenis van de groep Air France-KLM om haar CO2-uitstoot te verminderen is constant. Alle mogelijkheden worden bestudeerd.*

Met de verschillende Safety Line-modules worden verschillende fasen van de vlucht geoptimaliseerd, op basis van gegevens die in de loop van de vluchten zijn verzameld.

De instrumenten van Open Airlines zijn een aanvulling op die van Open Airlines, een in Toulouse gevestigde startup die ik in Nieuwsbrief nr. 804 heb voorgesteld.

Lufthansa pessimistischer voor 2021, minder verlies in eerste kwartaal

(bron AFP) 29 april - Europa's grootste luchtvervoersgroep **Lufthansa was** donderdag pessimistischer over de ontwikkeling van het verkeer in 2021, geteisterd door Covid-19, en verwacht een aanbod op "bijna 40%" van het niveau van voor de pandemie, aan de onderkant van de tot dan toe aangekondigde bandbreedte van 40% tot 50%.

Het bedrijf, dat hard is getroffen door de gevolgen van de pandemie en **door de Duitse staat van een faillissement is gered, heeft zijn nettoverlies in het eerste kwartaal echter teruggebracht tot 1 miljard euro, tegen -2,1 miljard begin 2020**, ondanks een omzetsdaling van 60% in een jaar tijd.

Rome hoopt zijn nieuwe nationale luchtvaartmaatschappij op 1 juli te lanceren

(Reuters) 27 april - **Rome hoopt op 1 juli een nieuwe nationale luchtvaartmaatschappij te kunnen oprichten ter vervanging van Alitalia**, zei de president-directeur dinsdag, hoewel hij toegaf dat **er nog**

enkele wettelijke hindernissen zijn.

De Italiaanse regering is vorig jaar begonnen met een nieuw herstructureringsplan voor Alitalia, dat heeft geleid tot het ITA-project, dat bedoeld is om de moeilijkheden te compenseren van de historische maatschappij, die al jaren door verliezen wordt geplaagd.

De lancering van ITA heeft echter vertraging opgelopen door langdurige onderhandelingen met Brussel, en **de levensvatbaarheid van het project zou zelfs volledig in twijfel kunnen worden getrokken indien de nieuwe luchtvaartmaatschappij niet klaar is tegen het zomerseizoen**, waarschuwde Fabio Lazzarini, de president-directeur van de groep.

(...)

Mijn commentaar: De soap van Alitalia begint een commedia dell'arte te worden. Het valt te vrezen dat wanneer de maskers vallen, de epiloog dramatisch zal zijn.

Goed eerste kwartaal voor Airbus ondanks de crisis

(bron Le Journal de l'Aviation) 29 april - **Airbus meent een goed eerste kwartaal achter de rug te hebben**, ook al "laat het zien dat de crisis nog niet voorbij is voor [de] industrie", in de woorden van Guillaume Faury, de voorzitter. De vliegtuigbouwer slaagde erin zijn omzet op hetzelfde peil te houden **als vorig jaar (10,5 miljard euro)** en publiceerde een positief nettoresultaat van 362 miljoen euro, terwijl hij vorig jaar nog een verlies van 481 miljoen euro had gepubliceerd. Dit resultaat weerspiegelt een goed niveau van leveringen: **de divisie Commercial Aviation leverde 125 vliegtuigen af (tegenover 122 in het eerste kwartaal van 2020)** - negen A220's, 105 toestellen van de A320-familie, één A330 en tien A350's. Desondanks daalde de omzet van Commercial Aircraft met 4%. Ook het orderboek was ongunstig, met 39 bestelde vliegtuigen (tegenover 356 in 2020), maar een nettoverlies van 61 vliegtuigen. De orderportefeuille bedroeg op 31 maart 6.998 vliegtuigen.

De leveringen van Airbus Helicopters zijn licht vertraagd, met 39 geleverde helikopters (tegenover 47 in 2020), maar de diensten zijn toegenomen, waardoor de inkomsten relatief stabiel zijn gebleven. Er werden netto veertig bestellingen geboekt.

De Defence & Space business liet stabiele resultaten optekenen, dankzij de hernieuwing van militaire dienstcontracten en de ondertekening van belangrijke nieuwe ruimtevaartcontracten.

(...)

In die omstandigheden en hoewel de onzekerheid over de evolutie op korte termijn van het luchtvervoer blijft bestaan, handhaaft de groep de

prognoses die hij in februari heeft gemaakt en verwacht hij voor het jaar een stabiel volume van leveringen en een aangepaste EBIT van ongeveer 2 miljard euro.

Mijn commentaar: De situatie van Airbus is aan het verbeteren. Als (in tegenstelling tot Boeing) niets de Europese fabrikant stoort, zal hij zich kunnen wijden aan de ontwikkeling van het vliegtuig van de toekomst, dat grotendeels koolstofvrij zal zijn.

Boeing begint verliezen te beperken

(bron Le Journal de l'Aviation) 28 april - Het transformatieplan begint effect te sorteren. **Boeing heeft voor het eerste kwartaal van 2021 een omzet gerapporteerd van 15,2 miljard dollar**, een daling van 10% ten opzichte van het eerste kwartaal van 2020. De vliegtuigbouwer verklaart dat deze daling met name te wijten is aan de opschorting van de 787-leveringen en de daling van de vraag naar diensten. Dit werd gedeeltelijk gecompenseerd door de hervatting van de leveringen van de 737 MAX en een stijging van de inkomsten uit het KC-46A-programma.

Het bedrijfsverlies bedroeg 83 miljoen dollar, een aanzienlijke verbetering ten opzichte van het verlies van 1,35 miljard dollar in 2020. Het nettoverlies bedraagt 561 miljoen dollar (tegen 641 miljoen dollar in 2020).

In de sector van de **commerciële vliegtuigen werden in het eerste kwartaal 77 leveringen verricht**, een stijging met 54%. De periode werd aangedreven door de hervatting van de leveringen van de 737 MAX, waarvan er sinds december 85 aan hun klanten werden overhandigd. Sinds de terugkeer in dienst heeft de actieve vloot 58.500 uur gevlogen in 26.000 cycli.

De inkomsten uit deze activiteit blijven echter dalen met 31% (\$ 4,27 miljard), met een ongunstige leveringsmix wegens de afwezigheid van 787's (de leveringen werden pas eind maart hervat). Anderzijds werden orders aangekondigd: ongeveer 100 737 MAX's voor Southwest Airlines, 25 voor United Airlines, 27 voor Alaska Airlines en vier 747-8F's voor Atlas Air.

De dienstensector wordt nog steeds afgeremd door de gezondheids- en economische situatie. De inkomsten daalden met 19% tot 3,75 miljard USD en de bedrijfsinkomsten met 38% tot 441 miljoen USD.

Defensie brengt weer wat kleur in het plaatje. Het zag zijn omzet met 19% stijgen dankzij een bestelling van 27 KC-46A-vliegtuigen en het uitblijven van kosten in verband met het tankerprogramma.

Mijn commentaar: Het relatieve herstel van Boeing is te danken aan de

indirecte hulp die het ontvangt van de Amerikaanse regering via orders voor militaire vliegtuigen.

De Boeing KC-46 Pegasus is een versie van de Boeing 767-200, met een cockpit die is afgeleid van de Boeing 787. Het is bedoeld voor bijtanken tijdens de vlucht.

Boeing corrigeert een nieuw defect aan 100 737 Max-toestellen

(bron Les Echos) 3 mei - **De Amerikaanse burgerluchtvaartautoriteit (Civil Aviation Authority)**, die door Boeing was gealarmeerd over de ontdekking van een elektrisch probleem op een 737 Max vlak voor de levering ervan, heeft **vrijdag een richtlijn uitgevaardigd waarin wijzigingen worden geëist aan het elektrische netwerk van 71 Boeing 737-8's en 737-9's die reeds in de V.S. in dienst** zijn bij American Airlines, Southwest Airlines, United en Alaska Airlines en die sinds 9 april tijdelijk uit de dienst zijn genomen. Maar in totaal zouden 106 vliegtuigen van 16 luchtvaartmaatschappijen over de hele wereld getroffen worden door het defect dat moet worden aangepast, waaronder 737's die in Europa in gebruik zijn bij Turkish Airlines en TUI en die op verzoek van Boeing sinds vorige maand allemaal aan de grond worden gehouden.

De 737 Max-toestellen in kwestie zouden het risico lopen elektrisch uit te vallen als gevolg van een aardlek in bepaalde apparatuur in de cockpit. Alle elektrische systemen moeten voorzien zijn van een aardaansluiting om eventuele elektrische lekken af te voeren en het risico van elektrocutie en stroomuitval te voorkomen.

In het geval van een vliegtuig is dit een verbinding met de metalen infrastructuur van het vliegtuig. Op de betrokken 737 Max-vliegtuigen heeft een wijziging in de bevestiging van bepaalde elektrische panelen, die in 2019 is aangebracht, de aarding van het circuit echter op gevaarlijke wijze verminderd. Hoewel zich tijdens de vlucht geen problemen voordeden, werd het probleem ontdekt tijdens een inspectie van een vliegtuig dat in Seattle op levering wachtte.

Hoewel het potentieel gevaarlijk is, lijkt het probleem betrekkelijk eenvoudig op te lossen. (...) Volgens de FAA-richtlijn zouden de noodzakelijke aanpassingen 24 uur werk per vliegtuig betekenen, voor een totale kostprijs van 152.320 dollar (...).

(...)

Maar dit zoveelste probleem zal Boeing een nieuwe audit van het 737 Max fabricageproces door de FAA opleveren (...). Het zal ook een invloed hebben op de geplande leveringen in april en mei, en derhalve op de financiën van Boeing, die in het eerste kwartaal nog

steeds een groot tekort hebben, in tegenstelling tot Airbus. Volgens de Chinese pers maakt deze nieuwe moeilijkheid het bovendien onwaarschijnlijker dat het verbod om met de 737 Max in China te vliegen in de tweede helft van het jaar zal worden opgeheven, zoals Boeing had gehoopt. (...)

Mijn commentaar: Ik leer vandaag deze nieuwe ervaring die Boeing kent met zijn B737 Max.

Zelfs als het een goedaardig probleem is, tast het het imago van de Amerikaanse fabrikant nog meer aan.

Jean Castex versnelt het project voor de TGV-lijn Bordeaux-Toulouse

(bron Les Echos) 29 april - Een zeeslang van 222 kilometer lang en dertig jaar oud begint eindelijk vorm te krijgen: het **project van de hogesnelheidstrein Bordeaux-Toulouse (GPSO), die de hoofdstad van de Occitaanse regio binnen 3 uur en 15 minuten van Parijs zou brengen, is nu in volle gang**. De premier, Jean Castex, heeft op 27 april een brief geschreven aan de voorzitter van de regio Occitanie Carole Delga (PS) en de burgemeester van Toulouse Jean-Luc Moudenc (LR) om **de toezegging van de staat te bevestigen om de snelle lijn te financieren in pariteit met de lokale overheden, "dat wil zeggen een toezegging van 4,1 miljard euro"**, voor dit project dat al is opgenomen in de wet van de oriëntatie van de mobiliteit (LOM) van december 2019. "Er zal een bijdrage van de Europese Unie worden gevraagd tot 20% van de totale kosten", voegt Matignon eraan toe. Jean Castex bevestigt dat de gemeenten een financieringsmaatschappij zullen kunnen oprichten om "plaatselijke belastingen te heffen en leningen aan te gaan", zoals bepaald in artikel 4 van de wet op de LOM. "De werkzaamheden zouden in 2029 beginnen. De uitvoering van mijn aankondigingen moet hen in staat stellen in 2024 te beginnen", zei hij tegen France Bleu.

(...)

Het project voor de hogesnelheidslijn Bordeaux-Toulouse heeft veel wispelturigheden gekend en **blijft op tegenstand stuiten van milieuactivisten die de voorkeur geven aan een heraanleg van de huidige lijn**, die met ongeveer 8 miljard euro minder duur is dan deze LGV, exclusief het afzonderlijk gefinancierde traject Bordeaux-Dax. De nieuwe lijn was het onderwerp van een publiek debat in 2005. De route werd in 2012 gevalideerd met twee nieuwe stations aan de rand van Montauban en Agen.

Vervolgens heeft de staat de lokale overheden van Midi-Pyrénées

verzocht de hogesnelheidslijn Tours-Bordeaux voor 300 miljoen euro te financieren in ruil voor het doortrekken van de lijn naar Toulouse. Deze laatsten hebben hun financiering onderbroken wegens de vertragingen bij het project. Het openbaar onderzoek bracht in 2015 een negatief advies uit, maar de staat ondertekende in 2015-2016 drie verklaringen van openbaar nut (DUP), die aanvankelijk ongeldig werden verklaard en nu door de Raad van State van beroep zijn gezuiverd.

(...)

In deze affaire speelt de regering een zeer delicate rol, en soms weinig leesbaar in termen van politieke boodschap gericht aan de lokale verkozenen. Hoewel zij reeds lang geleden de alarmbel heeft geluid voor het einde van de "hele TGV", streeft zij er niettemin naar... de uitbreidingen van het nationale TGV-net, die reeds lang in het masterplan voor de infrastructuur zijn gepland, te voltooien.

(...)

Hogesnelheidslijnen zijn minder in trek in het kader van de klimaat- en veerkrachtwet, en het ministerie van vervoer zou liever de lancering aankondigen van nieuwe "regionale evenwichtstreinen" (TET), opvolgers van de Corail-treinen die dag en nacht rijden, om het nationale netwerk dat niet door de TGV wordt gedekt, te voltooien. Er is een studie over dit onderwerp voltooid die aan het Parlement zal worden toegezonden, maar Bercy lijkt grote bezwaren te hebben tegen deze nieuwe overheidsinvestering, die zou oplopen tot de aankoopprijs van de nieuwe treinen en terugkerende exploitatietekorten, vermenigvuldigd met die van de huidige nachttreinen.

Mijn commentaar: Deze aankondiging zal de tegenstanders van het luchtvervoer waarschijnlijk tevreden stellen.

Ik vraag me echter af wat de koolstofvoetafdruk is van de aanleg van deze lijn. Wat is het? Voor hoelang?

Tot nu toe werden de CO2-emissies die het gevolg zijn van de aanleg van een TGV-lijn "afgeschreven" over een eeuw. Zij hebben echter slechts gedurende enkele jaren een effect op het klimaat.

En wat zal de reactie zijn van de gekozen vertegenwoordigers die dit besluit toejuichen wanneer deze nieuwe dienst in gebruik wordt genomen? Wanneer een hogesnelheidstrein twee steden in 3 uur en 15 minuten met elkaar verbindt, is de concurrentie zo groot dat de luchtvaartmaatschappijen gedwongen zijn hun aanbod te halveren.

> Gezondheidspaspoort: Europa versnelt om deze zomer

klaar te zijn

(bron Les Echos) 28 april - **Het is een politieke en economische noodsituatie.** In Brussel proberen de Europese instellingen het vrije verkeer in het Schengengebied zo snel mogelijk te herstellen. Symbolisch wil Europa datgene nieuw leven inblazen wat een van zijn pijlers is en een van zijn meest gewaardeerde dagelijkse uitingen door zijn burgers. De laatste zijn in trek na dertien maanden van wanordelijke grenssluitingen en heropeningen. En de zomer staat voor de deur: onder druk van de toeristische sector en de zuidelijke landen, voor wie deze periode economisch van vitaal belang is, wordt een race **tegen de klok gevoerd om vanaf juni een gezondheidspaspoort in te voeren, omgedoopt tot "groen certificaat"**.

Een belangrijke stap voorwaarts werd woensdag gezet met de brede goedkeuring door het Europees Parlement van het project dat medio maart door de commissaris voor Justitie, Didier Reynders, werd voorgesteld. (...) De technische besprekingen om de interoperabiliteit van de certificaten te garanderen - elke staat zal zijn eigen certificaten afgeven - zijn reeds ver gevorderd.

Concreet moet het groene certificaat garanderen dat de houder gevaccineerd is, dat hij minder dan 72 uur geleden negatief getest heeft of dat hij het virus al opgelopen heeft en nog antilichamen heeft. Het doel is niet te discrimineren en het vrije verkeer niet te beperken tot degenen die gevaccineerd zijn, een punt waarop door Parijs en Berlijn is aangedrongen.

Dit certificaat zal niet strikt verplicht zijn om te reizen: het is een instrument om het reizen te vergemakkelijken door de wederzijdse erkenning van inentingen en tests, maar **het zal nog steeds mogelijk zijn om zonder dit certificaat het recht op vrij verkeer uit te oefenen. Het staat elke staat echter vrij beperkingen op te leggen aan de binnenkomst** (tests, quarantaines, enz.), hetgeen een sterke indirecte stimulans is om het spel van de groene certificaten mee te spelen. Europa belooft dat dit laatste onberispelijk zal zijn op het gebied van gegevensbescherming.

(...)

Mijn opmerking: De gezondheidspas moet niet worden beschouwd als een paspoort, maar als een onderdeel van het vaccinatieboekje.

De toegang tot bepaalde regio's van de wereld is al afhankelijk van vaccinaties. Dit is bijvoorbeeld het geval in Frans Guyana: vaccinatie tegen gele koorts is verplicht voor iedereen die daarheen wil gaan.

Einde van het persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

De jaaroverzichten van Natixis en/of Société Générale worden u per e-mail of per post toegestuurd.

Op mijn [website](#) vindt u hoe u toegang krijgt tot de sites van de beheerders.

Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad ik u aan een **persoonlijk e-mailadres op te geven**. Het zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op  en plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, en uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via deze instelling hebt gekocht.

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

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 3 mei gesloten op **4,70 euro**. Het is licht gedaald met -0,49% over een week. Het effect van de herkapitalisatie lijkt af te nemen.

Sinds eind november 2020 is de koers van het aandeel rond de 5 euro gebleven. De aankondiging van de herkapitalisatie deed de aandelenkoers dalen.

V or de coronavirusepidemie bedroeg de koers van het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,31 euro. Het hoogste koersdoel is 5 euro, het laagste 1 euro. U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten v or het begin van de gezondheids crisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$1 per vat tot \$68. Het is op zijn pre-pandemisch niveau.

Deze indicatieve informatie vormt geen uitnodiging tot verkoop of een uitnodiging tot het kopen van Air France-KLM aandelen.

U kunt reageren op dit persbericht of mij informatie of gedachten sturen die mij kunnen helpen mijn taken als directeur van de Air France-KLM groep beter uit te voeren.

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de groep Air France-KLM of op het werknemersaandeelhouderschap...

Tot ziens.

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

Als u dit persbericht goed vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) een emailadres naar keuze te [geven](#).

François Robardet

Bestuurder van Air France-KLM die werknemers en voormalige werknemers vertegenwoordigt die aandeelhouders van PNC en PS zijn.

Je kunt me vinden op mijn twitter account [@FrRobardet](#)

Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNCChis persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

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

Indien u het persbericht liever op een ander adres ontvangt, kunt u mij dat laten weten.

Om mij te contacteren: [bericht voor FrançoisRobardet](#). 10889 mensen ontvangen dit persbericht live