

Orly-Montpellier shuttle: is dit het einde van de business?



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 824, 6 september 2021

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

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

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

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

Persoverzicht van maandag

> Air France schrapt de pendeldienst Orly-Montpellier: is dit het einde van het "zaken"-verkeer?

(bron Le Figaro) 6 september - Met ingang van 8 november schrapt **Air France de route Orly-Montpellier ten gunste van haar dochteronderneming Transavia, met een drastische verlaging van de frequentie van de dagelijkse vluchten.** Dit is slecht nieuws voor zakenreizigers, die talrijk zijn op deze route.

In een triomfantelijk persbericht kondigde **Transavia deze zomer de opening aan van de route Montpellier - Parijs-Orly op 8 november, met "maximaal vier vluchten per dag"**. Schijnbaar goed nieuws. Maar blijkbaar, want in de aankondiging werd niet vermeld dat de pendeldienst **van Air France** op dezelfde dag zou worden stopgezet. Deze laatste **exploiteerde tot tien vluchten per dag op dezelfde route** en vervoerde 500.000 passagiers per jaar. Wij zien dus in Montpellier precies wat wij enkele maanden geleden in Biarritz zagen: de overdracht van deze route naar Parijs-Orly aan Transavia, gepaard gaande met een drastische vermindering van het aantal dagelijkse vluchten.

Kan het anders? **Transavia beschikt over Boeing 737's met 149 zitplaatsen, terwijl Air France, afhankelijk van de vraag, vliegtuigen met 100 tot 212 zitplaatsen kan inzetten.** Terwijl Biarritz hoofdzakelijk een vrijetijdsbestemming is, werd Montpellier vijf jaar geleden verheven tot de rang van "pendeldienst" zoals Nice en Toulouse, wegens zijn

grote zakenverkeer. Bij die gelegenheid eiste Air France een aantal verbeteringen van de luchthaven van Montpellier, zoals een snelle rijstrook voor de veiligheidscontroles - de "Sky priority" - een lounge en een priority desk voor haar frequent flyers, zoals gebruikelijk is bij de luchtvaartmaatschappijen die lid zijn van Skyteam. Deze snelle grondafhandeling had het aantal passagiers met 20% doen stijgen. Maar met Transavia, geen snelle rijen meer, geen voorrang bij het inchecken, geen lounge... **Met drie vluchten per dag zal Transavia zich dus uitsluitend toeleggen op het vrijetijdsverkeer en de zakelijke clientèle, die het meest rendabel is, verlaten ten gunste van de TGV, die tot tien frequenties per dag kan bieden.**

Tegelijkertijd zal **Air France de verbinding tussen Montpellier en Parijs-Charles de Gaulle blijven verzorgen, met vier of vijf dagelijkse vluchten.** Indien men de vluchten van Transavia op Orly optelt bij die van Air France op Charles de Gaulle, zou het aanbod zeer goed kunnen zijn voor zakenreizigers. Maar er is één groot nadeel: tickets van beide luchtvaartmaatschappijen kunnen niet worden gecombineerd. Dus als u van Orly naar Montpellier vliegt met Transavia en terug naar Charles de Gaulle met Air France, zal uw reis worden beschouwd als twee enkele tickets. Maar de meest interessante tickets met Air France zijn altijd retourtickets...

Evenzo zullen Air France Gold- of Platinum-abonnees of -statussen recht hebben op Sky Priority, lounge en vrije stoelselectie op de heenreis vanaf Charles de Gaulle, maar niet op de terugreis naar Orly. Een ander nadeel is dat, hoewel de afmetingen van de handbagage tussen de twee luchtvaartmaatschappijen zijn gestandaardiseerd, de gewichtslimieten nog steeds verschillen: 10 kg voor Transavia tegen 12 kg voor Air France in de cabine, en 20 kg voor Transavia tegen 23 kg voor Air France in het ruim. Tot slot worden de Discount Passholder, Weekend, Senior of Youth kaarten uiteraard niet geaccepteerd op Transavia.

Dergelijke discrepanties tussen twee luchtvaartmaatschappijen die tot dezelfde groep behoren, zijn tegenwoordig niet langer aanvaardbaar. Wat de treinen betreft, heeft de SNCF bijvoorbeeld een werkgroep opgericht die zal onderzoeken hoe de tickets voor Ouigo en TGV vanaf volgend jaar compatibel kunnen worden gemaakt. Dit is des te absurder omdat Transavia de enige luchtvaartmaatschappij is die haar gebruikers miles en XP aanbiedt, zonder hen de Flying Blue-status van de Skyteam-alliantie te geven.

Dit betekent ook het geleidelijke einde van de verbindingen op Orly met de Franse overzeese departementen en gebiedsdelen, New York en andere regionale steden. Transavia, zoals elke low-cost maatschappij, biedt geen aansluitingen. Noch tussen haar vluchten, noch met die van Air France. Zo zal een passagier die van Toulon via Orly naar Brest

vliegt met twee Transavia-vluchten, zelf zijn weg moeten zoeken, zijn bagage moeten inchecken en opnieuw door de beveiliging moeten gaan. Hetzelfde geldt voor een passagier die Biarritz verlaat voor een vlucht naar West-Indië of Reunion met een eerste Transavia-vlucht, gevolgd door een langeafstandsvlucht met Air France. Zei je ingewikkeld?

Mijn commentaar: Ik heb zelden een artikel gelezen dat zo vol fouten en onwaarheden staat.

De analyse van de route Montpellier - Orly is te kwader trouw.

De auteur vergelijkt het aantal dagelijkse vluchten van Transavia tijdens de crisis (vier frequenties van het winterprogramma) met dat van Air France vóór de crisis (tot tien per dag).

Het zou juist zijn geweest te vermelden dat Air France in september driemaal per dag Orly aandoet en dat de komst van Transavia het vervoersaanbod dus niet zal verminderen. Op die manier had kunnen worden voorkomen dat de verkeerde conclusie werd getrokken: "het einde van het zakelijk verkeer".

Voorts wordt in het tweede deel van het artikel getracht aan te tonen dat vliegen van Parijs naar Montpellier en terug een fluitje van een cent is; hiertoe gebruikt de auteur het voorbeeld van een passagier die de ene reis via Orly en de andere via Charles de Gaulle zou maken. De auteur gebruikt het voorbeeld van een passagier die de ene reis via Orly maakt en de andere via Charles de Gaulle, terwijl de overgrote meerderheid van de klanten de terugreis uiteraard via dezelfde Parijse luchthaven maakt.

Wat betreft het probleem dat Transavia geen rekening houdt met bagage in geval van een aansluiting, lijkt de auteur te hebben ontdekt hoe low-cost luchtvaartmaatschappijen werken.

Tenslotte zij eraan herinnerd dat low-cost luchtvaartmaatschappijen (Transavia, maar ook easyJet) hun klanten de mogelijkheid bieden hun eigen reis samen te stellen door vluchten van verschillende maatschappijen te combineren. In het geval van Transavia gaat het om Transavia Smart Connect, dat systematisch bescherming biedt in geval van vertraging of annulering van een van de vluchten, om een zo spoedig mogelijke aankomst op de bestemming te garanderen. Deze garantie, Dohop Connect, wordt geboden door de partner Dohop.

Tenslotte is de vraag: waarom zo'n artikel? Misschien om de SNCF te benadrukken.

KLM: meer hulp nodig

(bron De Telegraaf) 1 september - **KLM heeft tegen De Telegraaf gezegd dat het extra hulp nodig heeft als het NOW-programma na 1 oktober wordt stopgezet.** Transavia redt het wel zonder extra steun. Een woordvoerder van KLM zei dat de luchtvaartmaatschappij dankbaar is voor de steun die zij tot dusver heeft ontvangen, maar wijst erop dat de reissector en de toeristische sector nog steeds onder grote druk staan als gevolg van de coronacrisis. Deze steun was nog steeds ongelooflijk belangrijk, dus het is jammer dat hij is stopgezet," merkte de woordvoerder op. **KLM is verheugd over het nieuws dat de regering "een opening" heeft gelaten voor mogelijke steunmaatregelen in het vierde kwartaal** voor de zwaar getroffen sectoren, en is voorstander van een "passende invulling" van aanvullende steunmaatregelen, voegde de woordvoerder toe.

In het document wordt kort opgemerkt dat de lager dan verwachte capaciteit waarmee KLM heeft kunnen opereren, gevolgen kan hebben voor haar vermogen om de lening van 3,4 miljard euro van de Nederlandse banken en de staat terug te betalen. KLM zou ook gedwongen kunnen zijn om verdere kostenbesparende maatregelen door te voeren, zo speculeert de krant.

***Mijn commentaar:** Via het NOW-programma compenseert de Nederlandse regering een deel van het omzetverlies van bedrijven die door de gezondheidscrisis zijn getroffen.*

De KLM-groep is veruit de grootste begunstigde van dit programma en ontvangt meer dan 1 miljard euro. Hierdoor kon KLM de volledige lening van de Nederlandse regering niet gebruiken.

Lufthansa verwacht niet dat het inreisverbod voor de VS voor Kerstmis wordt versoepeld

(bron OTP) 3 september - De Duitse luchtvaartmaatschappij **Lufthansa verwacht niet dat het inreisverbod voor de VS voor Europese reizigers nog voor de kerst zal worden opgeheven.** Een versoepeling van de inreisbeperkingen wordt niet realistisch verwacht voor het einde van het vierde kwartaal, vertelde bestuurslid Harry Hohmeister aan een online conferentie georganiseerd door fww's TravelTalk magazine.

Bij Lufthansa hoopte men dat het verbod op niet-essentiële reizen, dat

sinds maart van kracht is vanwege de coronapandemie, in juli van dit jaar zou worden opgeheven. Lufthansa CEO Carsten Spohr stelde zijn doel voor september, maar gaf al snel aan dat hij zich niet langer in staat voelde om voorspellingen te doen.

De Europese Unie heeft in juni haar beperkingen voor reizigers uit de VS opgeheven. Hohmeister zei dat hij de logica niet begreep achter het besluit van de VS om een inreisverbod voor Europeanen te handhaven, gezien het feit dat de vaccinatiegraad in de VS en veel Europese landen op hetzelfde niveau ligt.

Dat vluchten vanuit de VS ondanks de zwakke vraag voor Lufthansa winstgevend blijven, is niet alleen te danken aan Amerikaanse burgers die de Atlantische Oceaan oversteken, maar ook aan een boom in de luchtvrachtsector. **Lufthansa vult haar passagiersvliegtuigen "tot de rand met vracht"**, zegt Hohmeister.

Een paar dagen geleden **voorspelde de heer Spohr een "lange, koude winter" voor de luchtvaartgroep, vooral omdat verwacht wordt dat China de reisbeperkingen ook pas in het tweede kwartaal van volgend jaar zal versoepelen.** Lufthansa haalt normaliter een groot deel van haar winst uit lange-afstandsvluchten naar Noord-Amerika en Azië.

***Mijn commentaar:** De gezondheids crisis duurt voort. Behalve in China en de Verenigde Staten, waar de binnenlandse markt de luchtvaartmaatschappijen in staat stelt een terugkeer naar een financieel evenwicht te overwegen, zullen de luchtvaartmaatschappijen in alle andere regio's van de wereld een moeilijk winterseizoen doormaken.*

Boeing ziet mega-order van Ryanair vliegen

(bron Les Echos) 6 september - Pure Ryanair! Terwijl de Ierse lagekostenmaatschappij al maandenlang een nieuwe mega-order Boeing 737 Max-toestellen in het vooruitzicht stelt, heeft haar CEO, Michael O'Leary, publiekelijk aangekondigd dat de onderhandelingen met de Amerikaanse vliegtuigbouwer zijn mislukt, niet zonder terloops een paar krassen op te vangen.

In een verklaring die op maandag werd vrijgegeven, **zei Ryanair dat de besprekingen** "van meer dan tien maanden met betrekking tot een belangrijke nieuwe bestelling van Max 10-toestellen [...] **zijn beëindigd zonder dat een overeenkomst over de prijs is bereikt**". "Daarom zijn beide partijen overeengekomen geen tijd meer te verspillen aan deze onderhandelingen", aldus de onderneming in haar no-nonsense stijl. "Wij delen de optimistische prijsvooruitzichten van Boeing niet, hoewel

dit kan verklaren waarom andere grote Boeing-klienten, zoals Delta en Jet2, de voorbije weken nieuwe bestellingen bij Airbus hebben geplaatst in plaats van bij Boeing," voegt Michael O'Leary er een beetje schamper aan toe.

Tot nu toe was Ryanair er altijd in geslaagd met Boeing overweg te kunnen, met name door afgelopen december 75 extra B737 Max 8's bij Boeing te bestellen, zij het ten koste van forse bezuinigingen. Met 210 vliegtuigen in bestelling zal de vloot van Ryanair tegen 2025 naar verwachting meer dan 600 vliegtuigen omvatten, allemaal Boeing 737's.

Maar in dit geval ziet Boeing een potentiële bestelling van 200 Max-toestellen, met een theoretische waarde, exclusief bezuinigingen, van ongeveer 25 miljard dollar, verdwijnen op een ogenblik dat haar vliegtuigen met één gangpad dringend aan een facelift toe zijn. De tegenslag wordt nog verergerd door het feit dat de laatste versie van de 737, de Max 10, zich nog in de certificeringsfase bevindt.

De 737 Max 10, die tot 230 passagiers kan vervoeren, tegenover 197 voor de vorige, dichtere versie, moet de tegenhanger worden van Airbus' nieuwe superbestseller, de A321. Maar tot nu toe lijkt hij moeite te hebben om zijn rivaal in te halen. In de afgelopen weken heeft de Airbus A321 nog twee successen geboekt tegen Boeing en zijn 737 Max, een met de Amerikaanse luchtvaartmaatschappij Delta voor 30 A321's en het andere met de Britse lagekostenmaatschappij Jet2. **De weigering van Boeing om haar Maxes te verkopen komt echter ook overeen met een strategische keuze, namelijk voorrang te geven aan het herstel van haar rentabiliteit boven dat van haar marktaandeel.** De strategie van Ryanair is altijd gebaseerd geweest op het verkrijgen van enorme kortingen (naar verluidt in de orde van grootte van 50%) in ruil voor zeer grote bestellingen. Net als autoverhuurbedrijven heeft Ryanair het tot onderdeel van zijn bedrijfsmodel gemaakt om zijn vliegtuigen door te verkopen zodra de prijs ervan op de tweedehandsmarkt de verlaagde aankoopprijs overschrijdt.

Het valt nog te bezien of Ryanair of Boeing als eerste zal kraken.

Voorlopig lijken ze allebei te kunnen wachten. Ondanks een bemoedigende zomer is het herstel van het luchtverkeer nog onzeker en onvolledig. Wat de Boeing 737 Max betreft, zullen de eerste leveringen niet voor 2023 beginnen. Tenzij Ryanair tegen die tijd eindelijk besluit een order bij Airbus te plaatsen. Dit is echter hoogst onwaarschijnlijk, aangezien de overschakeling op een vloot van composietmateriaal een bron van extra kosten is die fundamenteel in strijd is met het lage-kostenmodel.

Mijn commentaar: de (tijdelijke) terugtrekking van Ryanair zou geen gevolgen mogen hebben voor Boeing.

Voor de fabrikant van de B737 MAX was het belangrijkste dat Ryanair een gunstig technisch advies over dit vliegtuig uitbracht. Boeing zal dit advies kunnen gebruiken om andere luchtvaartmaatschappijen ervan te overtuigen hun vertrouwen in dit model te hernieuwen.

Het feit dat Ryanair de prijs te hoog vindt, mag potentiële klanten niet afschrikken.

> **Airbus: eerste Airspace cabine bij Lufthansa**

(bron CercleFinance) 6 september - **Volgens Airbus is Lufthansa begonnen met de exploitatie van het eerste vliegtuig van de A320-familie dat is uitgerust met de nieuwe Airspace-cabine. Daarmee is Lufthansa de eerste maatschappij in Europa die de nieuwe cabine-eigenschappen introduceert op een vliegtuig met één gangpad.**

In 2018 koos de Duitse luchtvaartmaatschappij, een langdurige klant van de A320 Family en een van 's werelds grootste Airbus-operators, ervoor om meer dan 80 van haar nieuwe bij Airbus bestelde A320 Family-vliegtuigen uit te rusten met Airspace-cabines.

De nieuwe Airspace-kenmerken omvatten dunnere zijwandpanelen, een beter zicht op de ramen, grotere bagagecompartimenten en de nieuwste volledige LED-verlichtingstechnologie.

Luchtvervoer bezorgd na aankondiging nieuwe beperkingen

(bron Franceinfo) 5 september - Met rijen bij de veiligheidscontrole en de check-in en lange opstijgtijden op sommige van de belangrijkste hubs is het **zomerseizoen uiteindelijk beter verlopen dan verwacht voor de Europese luchtvaartprofessionals.**

In augustus bereikte het aantal passagiers 71% van het niveau van 2019 vóór de gezondheidscrisis en overtrof daarmee de meest optimistische prognoses van het toezichtsorgaan Eurocontrol.

Elders in de wereld, in de Verenigde Staten, lag het binnenlandse verkeer in juli slechts 28% lager dan in dezelfde periode in 2019. En in China, een markt die voorheen zeer krap was, hebben de luchtvaartmaatschappijen hun verliezen deze zomer met bijna 50% teruggebracht.

Ondanks deze optimistische wind steekt **een deel van de sector zijn bezorgdheid niet onder stoelen of banken dat het scenario van**

2020 zich zal herhalen: Een zomer gekenmerkt door een prachtig herstel, vóór een catastrofale terugval vóór de komst van een tweede en derde golf van de epidemie.

Vandaag navigeren de professionals met hun ogen open. Michael O'Leary, de baas van Ryanair, verwacht een moeilijke winter na de aankondiging dat hij deze zomer weer winst zou maken. Zijn tegenhanger bij Lufthansa heeft het over een "lange en koude winter". De groep Air France-KLM, die sinds het uitbreken van de crisis al meer dan 10 miljard euro heeft verloren, onthoudt zich van verkeersprognoses voor het vierde kwartaal.

(...)

Om de activiteit in de sector, die alleen al in 2020 126 miljard dollar verloor, nieuw leven in te blazen, **heeft de IATA er deze week bij de regeringen op aangedrongen de vrijheid van reizen te herstellen.** De luchtvaart, een geglobaliseerde bedrijfstak bij uitstek, heeft te maken met "versnipperde, eenzijdige en voorbijgaande, onhoudbare" overheidsmaatregelen, want we zullen nog geruime tijd met Covid moeten leven, zo betoogden **de initiatiefnemers van een consortium voor wereldwijde gezondheidsbeveiliging**, waaronder voormalig premier Tony Blair. Zij roepen **de G20 op om een wereldwijd erkend vaccinatiecertificaat in te voeren om het luchtverkeer tussen de continenten te stimuleren.**

Nicolas Notebaert (Vinci Airports): "we hebben een wereldwijde gezondheidspas nodig

(bron BFM Éco) 3 september - Terwijl het luchtverkeer deze zomer weer op gang is gekomen dankzij de vaccinaties, **wil het hoofd van de luchthavens van Vinci dat het systeem van gezondheidspasjes wereldwijd wordt uitgebreid.**

(...)

Hoewel toerisme en gezinsreizen de sector deze zomer weer op gang hebben gebracht, ligt het totale verkeer nog steeds lager dan in de jaren voor de crisis. Volgens het hoofd van de luchthaven van Vinci is het totale verkeer in juli met 63% gedaald in vergelijking met 2019. Dit is te wijten aan het feit dat de bedrijvigheid in Europa niet is aangetrokken en aan de vele beperkingen die blijven bestaan. Het is om dit verkeer te kunnen herstellen dat Nicolas Notebaert een wereldwijde gezondheidspas wil.

We moeten wijzen op het grote succes van de Europese gezondheidspas," zegt hij, "de reizigers hebben het deze zomer gezien; de Europeanen reisden met dit gezondheids- en technologie-initiatief, de QR-code. **Wij hebben een geharmoniseerd instrument nodig dat**

de passage door de luchthavens vlotter laat verlopen. De oplossing is dat de grote gebieden van de wereld, de Verenigde Staten, Europa en Azië, dezelfde vaccins erkennen met een gemeenschappelijk instrument. Wij roepen op tot de veralgemening van de gezondheidspas op mondiaal niveau" (...)

Mijn commentaar: Het Covid-19 virus is in alle landen aanwezig. Tot op heden bieden vaccins een vergelijkbare bescherming tegen dit virus.

Ook al moeten de voorwaarden voor binnenkomst in de verschillende landen worden aangepast aan de plaatselijke gezondheidssituatie, de meest elementaire logica zou zijn dat de gezondheidscontroles in alle landen identiek zouden moeten zijn, met gebruikmaking van één en hetzelfde instrument.

Als staten niet in staat zijn unaniem overeenstemming te bereiken over een instrument, hoe kunnen we ons dan voorstellen dat ze het eens kunnen worden over een effectieve bestrijding van de opwarming van de aarde!

Einde van het persoverzicht

Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang 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**. Deze zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, 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 6 september gesloten op

3,907 euro. Het is deze week gedaald met -1,76%.

Vóór de coronavirusepidemie noteerde het aandeel Air France-KLM 9,93 euro.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,24 euro. Het hoogste koersdoel is 5,5 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 vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is licht gedaald met \$1 tot \$72 per vat.

Vanaf een dieptepunt eind oktober 2020 (\$ 37) is het gestaag gestegen tot het begin maart 2021 \$ 69 bereikte. Sindsdien schommelt het tussen \$69 en \$77.

Nu het luchtverkeer weer aantrekt, is deze hoge prijs slecht nieuws voor de luchtvaartmaatschappijen.

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 verband houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik 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 François Robardet](#). 10926 mensen ontvangen dit persbericht live