

Air France en SNCF breiden hun gecombineerde aanbod uit naar Ouigo-treinen



I Brief van François Robardet

Luchtvervoer in Frankrijk, Europa en de rest van de wereld

Nr. 1003, 10 februari 2025

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

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](#) 

Redactie

Beste lezers,

Deze week wil ik, als commentaar op het vorige artikel, een kort overzicht geven van de verschillende industriële sectoren om de volgende vraag te beantwoorden:

Zijn de moeilijkheden waarmee de luchtvaartsector wordt geconfronteerd bij het behalen van de doelstellingen voor het koolstofarm maken van de economie dezelfde voor alle industriële sectoren?

*Veel leesplezier
François*

De brief van maandag

Inhoud :

Air France en SNCF breiden hun gecombineerde aanbod uit naar Ouigo-treinen
Belasting op vliegtickets: Air France vreest dat het ten onder zal gaan
Lufthansa kondigt plannen aan om het merk Alitalia opnieuw te lanceren

Waarom Airbus zijn waterstofvliegtuigproject uitstelt
Safran behaalt eerste certificering ter wereld voor een elektrische vliegtuigmotor

ADP Groep: de kandidaat voor CEO tegen beperking van het luchtverkeer
SAF : De Franse productiesector komt traag op gang

> Air France en SNCF breiden hun gecombineerde aanbod uit naar Ouigo-treinen

(bron Les Echos) 9 februari

Mijn commentaar: In de jaren 2000 overwoog Air France om zijn eigen TGV-treinstellen aan te schaffen en ze onder zijn merknaam te exploiteren, door de configuratie en service aan te passen aan zijn klanten.

Dit project is echter nooit van de grond gekomen vanwege de hoge kosten van een treinstel - vergelijkbaar met die van een vliegtuig met één gangpad - en de beperkte beschikbaarheid van spoorweginfrastructuur.

In plaats van rechtstreeks met de trein te vliegen, heeft Air France ervoor gekozen om de samenwerking met de SNCF te versterken, met name via de dienst "Trein + Lucht".

Dit gecombineerde aanbod heeft een aantal voordelen voor passagiers: het vergemakkelijkt hun toegang tot luchthavens per trein en stimuleert milieuvriendelijkere vervoersoplossingen.

Voor Air France is dit partnerschap van strategisch belang: het stelt Air France in staat een band te onderhouden met haar klanten, die liever met de trein naar Roissy reizen voordat ze op een langeafstandsvlucht stappen.

Een van de grootste problemen is echter het bagagebeheer vanaf het moment dat de treinreis begint. De veiligheidsvereisten van het luchtvervoer zijn nog steeds moeilijk te verzoenen met de specifieke kenmerken van hogesnelheidstreinen.

Lees het artikel :

Binnenkort zal het mogelijk zijn om je vliegtuig en een Ouigo op hetzelfde ticket te hebben. **Ter gelegenheid van de 30e verjaardag van hun gecombineerde "Trein + Lucht" aanbod, kondigen de SNCF en Air France aan dat ze van plan zijn om dit programma uit te breiden naar deze goedkope TGV's.**

"In de eerste helft van 2025 gaan we geleidelijk aan naast de Inoui TGV's ook Ouigo

opnemen in deze intermodaliteit", legt Christophe Fanichet, CEO van SNCF Voyageurs, uit in een gezamenlijk interview met Anne Rigail, CEO van Air France, gepubliceerd in "La Tribune Dimanche".

22 stations in Frankrijk

Volgens Christophe Fanichet **betekent dit niet minder dan 65 TGV's die via Parijs-Charles-de-Gaulle rijden, oftewel 35.000 zitplaatsen, en 50 TGV's (25.000 zitplaatsen) via het station van Massy**. Dit alles betekent dat het gecombineerde "Trein + Lucht" aanbod een "breder aanbod van dienstregelingen" zal hebben.

Een dienst die de twee nationale luchtvaartmaatschappijen al enkele jaren proberen te intensiveren. Het verbindt nu "22 stations in heel Frankrijk [met] de luchthavens Parijs-Charles-de-Gaulle en Orly via het station van Massy", legt Anne Rigail uit. Het doel is om tegemoet te komen aan de wens van gebruikers om hun reizen zo soepel mogelijk te laten verlopen.

Bovendien **kunnen de 27 miljoen leden van het frequent flyer-programma Flying Blue van Air France hun mijlen "vanaf vandaag" omzetten in vouchers om de trein te nemen**, voegt de CEO eraan toe. Ze zullen hun trein-vliegtuigreizen ook tot twaalf maanden van tevoren kunnen plannen, terwijl treinen over het algemeen slechts vier maanden van tevoren kunnen worden geboekt.

> **Belasting op vliegtickets: Air France vreest dat het ten onder zal gaan**

(bron: L'Opinion) 9 februari

Mijn commentaar: *Deze keer is het gebeurd. De verhoging van de solidariteitsbelasting op vliegtickets wordt binnenkort van kracht.*

Ik zal niet uitweiden over de oorsprong van het overheidstekort, dat deels te wijten is aan de steun die tijdens Covid werd toegekend.

Ik ga niet in op de analyses die suggereren dat deze belastingverhoging minder zou opbrengen dan verwacht, of dat ze het herstel van de rekeningen van Air France zou bemoeilijken, dat geconfronteerd wordt met een aanzienlijke schuld en eigen vermogen dat hersteld moet worden.

Ik benadruk liever het discriminerende karakter van deze belasting, die bijna alle vluchten van Franse luchtvaartmaatschappijen treft en maar heel weinig vluchten van buitenlandse maatschappijen.

Er is nog een ander punt dat me zorgen baart: deze belasting is bedoeld om permanent te zijn, terwijl de inspanning die van de rederij CMA-CGM wordt gevraagd beperkt is tot één jaar. Dit verschil in behandeling is onbegrijpelijk.

Lees het artikel :

De solidariteitsbelasting op vliegtickets (TSBA), die in 2006 werd ingevoerd en bekend staat als de "Chirac-belasting", **zal dit jaar een grote vlucht nemen**. In de begroting voor 2025, die op woensdag 5 februari is aangenomen, is gepland om de inkomsten uit deze belasting te verdubbelen. Verwacht wordt dat deze €900 miljoen zal bedragen. Genoeg om de luchtvaartindustrie op scherp te zetten.

In een interview met La Tribune Dimanche waarschuwde Anne Rigail, de CEO van Air France, voor de "perverse effecten" van de belastingverhoging, die alleen zal worden geheven op vluchten die vanuit Frankrijk vertrekken.

Zo zal de belasting op kortereafstandsvluchten binnen Europa verdrievoudigen van €2,63 voor een economy class-ticket tot €7,40, wat bijna een verdrievoudiging is, en zou ze kunnen oplopen tot €40 voor langeafstandsvluchten.

De grootste zorg van Air France is dat dit een negatief effect zal hebben op het herstel van het bedrijf door de concurrentiepositie te verzwakken. Air France, dat "nog steeds aan het herstellen is van de Covid-periode, met een financieel traject dat nog steeds krap is en zeer aanzienlijke investeringen in decarbonisatie", **schat de kosten van de maatregel op €100 miljoen voor haar resultaten**. Die in 2024 al kwartaal na kwartaal langzaam verslechteren.

> Lufthansa kondigt aan het merk Alitalia opnieuw te willen lanceren

(bron FIRSTonline) 3 februari

Mijn commentaar: *Net als de feniks zal Alitalia opnieuw uit de as herrijzen.*

In 2021, ten tijde van het laatste bijna-faillissement van Alitalia, werd een aanbesteding uitgeschreven om het merk Alitalia over te nemen. ITA Airways (in oprichting) won het bod en betaalde 90 miljoen euro in plaats van de oorspronkelijk gevraagde 290 miljoen (bron AFP).

Voor Lufthansa betekent de overname van ITA Airways een belangrijke toegangspoort tot de op twee na grootste luchtvaartmarkt van de Europese Unie,

Italië. Het maakt deel uit van een algemene strategie om haar invloed in Zuid-Europa uit te breiden.

Lees het artikel :

Alitalia gaat weer vliegen. Niet nu, maar het merk zal opnieuw worden gelanceerd. Dat zei Joerg Eberhart, CEO van ITA Airways, op een persconferentie in Fiumicino, die ook werd bijgewoond door Carsten Spohr, CEO van Lufthansa, en Sandro Pappalardo, voorzitter van ITA.

"ITA is eigenaar van het merk Alitalia dat door de commissarissen is gekocht: we denken dat het een hoge waarde heeft, maar **voordat we overwegen hoe en wanneer we het merk opnieuw lanceren, willen we eerst break-even en stabiliteit voor het bedrijf bereiken** om het effectiever opnieuw te lanceren," zei Eberhart.

"Het idee is om het potentieel van dit merk te benutten," voegde hij eraan toe.
(...)

ITA Airways heeft zijn vertrek uit de SkyTeam-alliantie afgerond. Dit zal geleidelijk gebeuren en eindigen op 30 april 2025. Op die datum "zetten ITA en SkyTeam zich in voor een gestructureerd en efficiënt proces, waarbij de continuïteit van de dienstverlening aan klanten wordt gewaarborgd". ITA zal ook blijven samenwerken met bepaalde luchtvaartmaatschappijen in de alliantie, waarbij de geldende bilaterale overeenkomsten worden gehandhaafd. De toetreding tot Star Alliance zal ook gefaseerd plaatsvinden, wat in de komende weken zal beginnen en in 2026 zal eindigen.

> **Waarom Airbus zijn waterstofvliegtuigproject uitstelt**

(bron: L'Usine Nouvelle) 7 februari

Mijn commentaar: *Guillaume Faury heeft altijd zijn bedenkingen geuit over de levensvatbaarheid van een vliegtuig op waterstof.*

Al in 2018, bij de lancering van het Future Investment Programme, dat de verkenning van waterstof als brandstof voor de luchtvaart aanmoedigde, had de CEO van Airbus zijn twijfels geuit over een realistische implementatie tegen 2050.

Vandaag is de knoop doorgehakt: Airbus zal prioriteit geven aan de ontwikkeling van de opvolger van de A320.

Als de keuze valt op de CFM Rise motor, zal de benodigde investering aanzienlijk

zijn, waardoor het moeilijk wordt om tegelijkertijd onderzoek te doen naar een vliegtuig op waterstof.

Voor meer informatie over de CFM Rise motor kun je het artikel "Airbus beschouwt de CFM Rise motor als veelbelovend voor zijn toekomstige vliegtuig, de opvolger van de A320" lezen in [mijn nieuwsbrief nr. 988](#).

Lees het artikel :



Het Airbus ZEROe-project

Het duurt langer dan verwacht voordat het waterstofvliegtuig van Airbus, een enorme technologische uitdaging, het puntje van zijn neus laat zien. Op donderdag 6 februari deelde de Europese vliegtuigbouwer de betrokken werknemers mee dat het ZEROe-project een koerswijziging zou ondergaan. De ingebruikname die aanvankelijk gepland stond voor 2035 zou met 5 tot 10 jaar kunnen worden uitgesteld, aldus vakbond FO, die dit de volgende dag op haar website bekendmaakte. Airbus heeft deze wijziging in het tijdschema niet officieel bevestigd, maar geeft toe dat er sprake is van een ernstige vertraging. Volgens FO betekent dit een vermindering van 25% van de middelen die aan het project worden besteed, het einde van een demonstratiemodel van een brandstofcel dat gepland was voor een A380 en andere deelprojecten.

De officiële reden die wordt gegeven is de langzame opkomst van een waterstofindustrie, de enige die in staat is om een vliegtuig te laten vliegen. Waterstof heeft het potentieel om een revolutionaire energiebron te zijn voor de luchtvaart," vertelde een woordvoerder van de groep aan L'Usine Nouvelle. We zijn ons er echter van bewust dat het ontwikkelen van een ecosysteem rond waterstof (inclusief infrastructuur, productie, distributie en regelgeving) een kolossale uitdaging is die samenwerking en investeringen op wereldschaal vereist." Desondanks houdt het bedrijf vast aan zijn doelstelling om "een commercieel levensvatbaar vliegtuig op waterstof op de markt te brengen".

Ernstige technische problemen

In september 2020, midden in de Covid-crisis, onthulde Airbus het ZEROe-programma, dat drie afzonderlijke waterstofvliegtuigprojecten omvat: een conventioneel vliegtuig met één gangpad, een turboprop en een vliegende vleugel. Sindsdien heeft de vliegtuigbouwer een aantal vorderingen en projecten aangekondigd die verband houden met dit project. Onderzoek naar supergeleiding, het gebruik van een brandstofcel van 1,2 MW, voorstudies over een opslagtank, een toenemend aantal partnerschappen met luchthavens, enz. Meer recent heeft de vliegtuigbouwer zijn doelstelling verfijnd en lijkt hij zich te verbinden tot een turboprop met ongeveer 100 zitplaatsen die meer dan 1000 km kan afleggen.

Zelfs binnen de luchtvaartgemeenschap heeft dit project een aantal sceptische reacties uitgelokt. De moeilijkheid om vloeibare waterstof bij -253°C op te slaan in cryogene tanks, het risico op lekken, de delicate behandeling, de ontvlambaarheid... "Waterstof is een oplossing die erg in de lucht hangt. **Waterstof is een aantrekkelijke oplossing omdat bij de verbranding ervan geen CO₂ vrijkomt, maar er zijn aanzienlijke uitdagingen op technisch en ecosysteemgebied**", zei Olivier Andriès, CEO van Safran in november 2022, tijdens de Assises de l'Industrie georganiseerd door L'Usine Nouvelle. Hij concludeerde: **"De enige luchtmachtbasis in Frankrijk die ik ken en die op vloeibare waterstof draait, is Kourou in Frans Guyana". Dit is een verwijzing naar de brandstof die wordt gebruikt in de Ariane-raket.**

Een ecosysteem dat achterloopt

Bovendien zal het niet genoeg zijn om een waterstofvliegtuig te ontwikkelen om het te laten vliegen. In december 2022 herinnerde Guillaume Faury, CEO van Airbus, ons eraan: "Groene waterstof [geproduceerd uit koolstofarme energiebronnen] moet in grote hoeveelheden beschikbaar zijn, op de juiste plaats en tegen de juiste prijs". Hij waarschuwde dat het programma vertraging zou kunnen oplopen als de spelers die nodig zijn om het te laten werken niet aanwezig zijn. "Recente ontwikkelingen tonen aan dat de vooruitgang met betrekking tot de elementen die essentieel zijn voor deze overgang, met name de beschikbaarheid van waterstof die op grote schaal uit hernieuwbare energiebronnen wordt geproduceerd, trager verloopt dan verwacht", bevestigt de Groep vandaag.

De vliegtuigbouwer op zoek naar besparingen

Een andere factor die ongetwijfeld niet in het voordeel van dit project heeft gespeeld, is dat het parallel aan de vervanging van de A320 moet worden ontwikkeld, die ook midden 2020 in gebruik moet worden genomen. Volgens het tijdschema moeten de specificaties van de nieuwe generatie straalvliegtuigen met één gangpad rond 2027/2028 klaar zijn, waarna de lancering volgt. **Airbus heeft prioriteiten moeten stellen** tussen een waterstofvliegtuig met een onzekere toekomst en een vliegtuig dat de huidige bestseller moet opvolgen. De opvolger van de A320 zal ook heel wat werk vergen, waaronder een baanbrekende motor die

aanzienlijke brandstofbesparingen oplevert, meer geavanceerde elektrificatie, meer compatibiliteit met duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) en een geavanceerd energiebeheersysteem. Dat alles betekent een stevig prijskaartje, ook al probeert Airbus te besparen als onderdeel van het Lead-programma dat in de zomer van 2024 werd aangekondigd.

Voorlopig blijft het tijdsverschil in het waterstofvliegtuigprogramma beperkt, gezien de betrokken tijdschaal. **Om het doel van koolstofneutraliteit tegen 2050 te bereiken, weet het luchtvervoer dat waterstof een marginale hefboom zal zijn.** Duurzame brandstoffen zijn verreweg de meest effectieve oplossing voor decarbonisatie, gevolgd door vlootvernieuwing, optimalisatie van operaties, lichtgewicht oplossingen en elektrificatie. **Guillaume Faury heeft het keer op keer gezegd: de impact van een waterstofvliegtuig zal pas in de tweede helft van de 21e eeuw merkbaar zijn. Hoewel vertraagd, staan waterstofvliegtuigen niet volledig stil.**

> Safran behaalt eerste certificering ter wereld voor een elektrische vliegtuigmotor

(bron Les Echos) 3 februari

Mijn commentaar: De certificering van de ENGINEUS 100 door het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA), die aanvankelijk gepland was voor medio 2023, werd begin februari 2025 officieel.

Deze motor is bedoeld voor lichte vliegtuigen die twee tot drie passagiers vervoeren, zoals luchttaxi's of lesvliegtuigen.

Safran heeft het over een nieuw model, de ENGINEUS XL, die een vermogen van 750 kW kan leveren (tegenover 150 kW voor het gecertificeerde model).

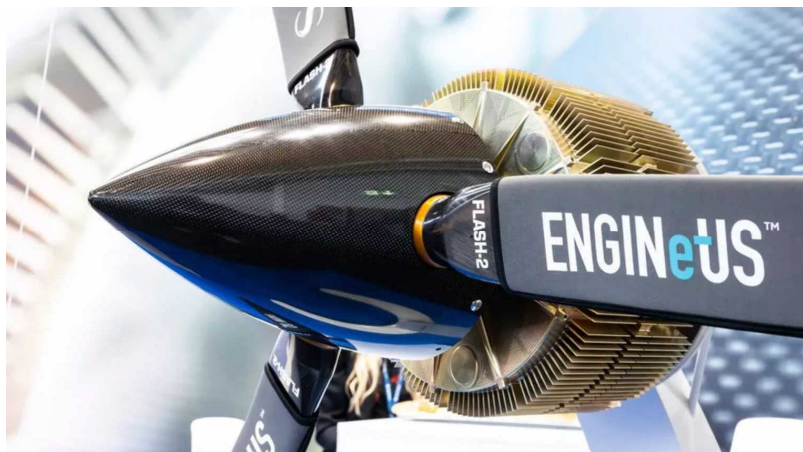
De technische uitdagingen die overwonnen moeten worden zijn aanzienlijk, niet in de laatste plaats vanwege de vereiste spanning van 750 volt. Ter vergelijking: deze spanning wordt gewoonlijk gebruikt om trams en metro's van stroom te voorzien.

Om de risico's van een dergelijke spanning te begrijpen, lees je hier wat er in een gids voor brandweerlieden staat:

Voor een gelijkstroom van 750 volt schrijven de voorschriften een beschermend volume van 3 meter voor hulpverleners voor.

Deze veiligheidseisen kunnen het certificeringsproces voor dit nieuwe, krachtigere model bemoeilijken.

Lees het artikel :



De eerste gecertificeerde elektrische vliegtuigmotor ter wereld is Frans. Na vier jaar werk heeft Safran de eerste certificering gekregen van het Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) voor een elektrische vliegtuigmotor, **de Engineus 100**, ontworpen voor de recreatieve luchtvaart en toekomstige vliegende taxi's.

(...)

De industrialisatiefase kan beginnen

Deze 125 kW Safran-motor is de eerste die een CS-23 certificering krijgt voor commercieel gebruik, waardoor hij passagiers kan vervoeren in alle soorten vliegtuigen. Tot nu toe verleende het EASA alleen certificering voor sportgebruik of testvluchten voor specifieke vliegtuigen, zoals de Pipistrel. Dankzij deze certificering kan Safran nu beginnen met de verkoop en massaproductie van zijn nieuwe motor aan alle geïnteresseerde fabrikanten van lichte vliegtuigen en vliegtuigen.

Verschillende fabrikanten van plezier- en trainingsvliegtuigen staan al in de rij, waaronder Aura Aero en Voltaero in Frankrijk, Diamond Aircraft in Oostenrijk, Piper Aircraft in Canada, Bye Aerospace en Electra in de Verenigde Staten. Er zijn ook fabrikanten van vliegende taxi's, zoals het Chinese bedrijf TCab en het Amerikaanse bedrijf Bye Aerospace. Op de langere termijn **zouden Engineus-motoren ook toekomstige hybride elektrisch-thermische regionale vliegtuigen kunnen uitrusten, gebaseerd op de 6-8 motorvoortstuwingsconcepten** die momenteel worden ontwikkeld door Daher, Aura Aero en Voltaero.

Een nieuwe markt voor Safran

Safran is van plan een leidende rol te spelen op deze grote nieuwe markt, via zijn dochteronderneming Safran Electrical & Power, zoals Olivier Andriès, CEO van Safran, aangaf. Deze eerste EASA-certificering betekent dat we de geboorte van een derde motorfabrikant binnen de Safran-groep kunnen vieren," zei hij. We

hadden al Safran Aircraft Engines voor grote vliegtuigen en Safran Helicopter Engines, en nu hebben we Safran Electrical & Power voor de algemene luchtvaart en nieuwe vliegtuigen voor stedelijke mobiliteit.

De inspanningen van Safran voor de elektrificatie van de luchtvaart zijn niet nieuw. Sinds het begin van de jaren 2000 streeft de Groep ernaar om, door middel van interne ontwikkeling of acquisities, de technologische bouwstenen te verwerven die alle aspecten van de elektrificatie van de luchtvaart omvatten: elektrische opwekking, conversie, distributie, bedrading en uiteindelijk de eerste elektrische motoren. "Daarom hebben we Zodiac gekocht en meer recent de elektrische activiteiten van Thales," zegt Olivier Andriès.

Blijven investeren

Toch zullen de investeringen doorgaan. Om de industrialisatiefase voor zijn motoren in te gaan, wil Safran Electrical & Power in 2026 vier productielijnen openen in Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk, waaronder een assemblagelijijn in Niort. "We streven ernaar om eind 2026, begin 2027, 1.000 motoren per jaar te produceren, met ruimte voor uitbreiding", zegt Bruno Bellanger, CEO van Safran E & P.

Safran is ook van plan om de Engineus-familie uit te breiden met een veel krachtiger model, de Engineus XL, met een vermogen van 750 kW en een spanning van 850 volt. Met andere woorden, de prestaties die nodig zijn om met regionale vliegtuigen te vliegen, die 9 tot 19 passagiers kunnen vervoeren over afstanden van 500 tot 1000 km, door elektromotoren (6 tot 8) te combineren met een thermische turbogenerator om elektriciteit te produceren. Dit zou regionaal luchttransport al in het volgende decennium in het tijdperk van koolstofarme luchtvaart kunnen brengen.

Maar de horizon van Safran Electrical & Power beperkt zich niet tot kleine vliegtuigen. De voor onze motoren ontwikkelde technologieën zullen ook de hybridisering van grote motoren mogelijk maken", benadrukt Bruno Bellanger. We hebben al synergieën met het Rise-programma [voor de opvolgers van de Airbus A320 en Boeing 737, noot van de redactie]. Deze grote verbrandingsmotoren zouden elektrische aandrijfelementen kunnen bevatten om hun werking in bepaalde vluchtfasen te optimaliseren en hun brandstofverbruik te verminderen.

> ADP Groep: CEO-kandidaat tegen beperking luchtverkeer

(bron: L'info durable) 5 februari

Mijn commentaar: De toekomstige CEO van de ADP Groep drukte zich genuanceerder uit dan de titel van het artikel doet vermoeden.

Zijn uitspraak ("Beperking is niet noodzakelijk een geschikte hefboom") zou een zekere scepsis kunnen suggereren over het vermogen van de luchtvaartmaatschappijen om te voldoen aan de CO2-emissiereductiedoelstellingen die hen zijn opgelegd.

Lees het artikel :

Philippe Pascal, die op de shortlist stond om CEO van de ADP Groep te worden, zei op woensdag dat hij tegen beperkingen van het luchtverkeer is, omdat hij gelooft dat dit de capaciteit van de sector om te investeren in het koolstofarm maken van de economie zou beperken.

De huidige financieel directeur van de groep, die verscheen voor de leden van de commissie voor duurzame ontwikkeling van de Franse Nationale Assemblee, bleef voorzichtig over het privatiseren van het bedrijf, dat is opgeschort sinds de gezondheidscrisis.

(...)

Tijdens zijn eerste hoorzitting voor de hoorzitting van de Senaat die gepland staat voor 12 februari, **werd de heer Pascal ondervraagd door linkse parlementsleden** over de bijdrage van de luchtvaartsector aan de klimaatverandering, die verantwoordelijk is voor ongeveer 3% van de totale CO2-uitstoot wereldwijd en ongeveer 6% in Frankrijk.

Voor deze parlementsleden, waaronder de rapporteur Clémence Guetté (LFI), **is het noodzakelijk om het verkeer te beperken**, naast het ontwikkelen van niet-fossiele brandstoffen en het vervangen van de oudste vliegtuigen.

"Beperking is niet noodzakelijk een geschikte hefboom", zei Pascal, die aanvoerde dat "de kern van de zaak investeringen zijn. En hoe meer je beperkt, hoe meer je (...) de capaciteit om te investeren vermindert". In een geglobaliseerde sector zou het verkeer zich verplaatsen naar buitenlandse hubs, zei hij.

(...)

Pascal maakte van zijn hoorzitting gebruik om garanties te geven aan zijn belangrijkste klant, de Air France-KLM groep, met wie de toon de laatste tijd meer verhit is.

De CEO van de Frans-Nederlandse maatschappij, Benjamin Smith, vertelde Le Parisien op 19 januari dat het "minder goed" werd behandeld door ADP dan zijn concurrenten op CDG. Volgens hem profiteren de laatstgenoemden van een bijna systematische ontscheping via loopbruggen, terwijl sommige Air France-passagiers gedwongen zijn de bus te nemen om de terminal te bereiken.

De volgende dag liet ADP weten "verbaasd" te zijn over deze opmerkingen en wees erop dat er moderniseringsprojecten aan de gang waren, maar dat hiervoor een

"niet te overziene periode van meerdere jaren" nodig was.

"Zodra mijn voorgestelde benoeming (...) bekend werd gemaakt, **konden we zeer directe en vreedzame gesprekken voeren met Ben Smith, in het bijzonder om afspraken te maken over regelmatige ontmoetingen en om ons partnerschap te versterken**", zei de heer Pascal op woensdag.

> SAF : De Franse productiesector komt traag op gang

(bron Air & Cosmos) 8 februari

Mijn opmerking: *Zijn de moeilijkheden waarmee de luchtvaartsector wordt geconfronteerd om zijn doelstellingen voor het koolstofarm maken van de economie te halen dezelfde voor alle industriële sectoren?*

De moeilijkheden waarmee de luchtvaartsector wordt geconfronteerd om zijn doelstellingen voor het koolstofarm maken van de economie te halen, zijn specifiek en verschillen van die waarmee andere industriële sectoren worden geconfronteerd.

Hoewel alle sectoren hun CO₂-uitstoot moeten verminderen, variëren de beperkingen en oplossingen afhankelijk van de beschikbare technologieën, kosten, regelgeving en bestaande alternatieven. Hier volgen enkele belangrijke verschillen:

1. Technologische beperkingen :

- *Vliegtuigen hebben brandstoffen met een hoge energiedichtheid nodig. Alternatieven zoals duurzame biobrandstoffen (SAF) of waterstof zijn nog beperkt in termen van productie en infrastructuur.*
- *Andere industrieën: Elektrificatie en energie-efficiëntie zijn gemakkelijker te implementeren in sectoren zoals de auto-industrie en de bouw.*

2. Beschikbaarheid van alternatieven

- *Lucht: Weinig koolstofvrije opties zijn momenteel levensvatbaar op grote schaal. De elektrificatie van vliegtuigen blijft beperkt tot korte afstanden.*
- *Energie en grondtransport: Zonne-energie, windenergie en batterijen zijn al volwassen en breiden zich uit.*

3. Kosten en investeringen

- *Lucht: De ontwikkeling van nieuwe brandstoffen en technologieën (SAF, waterstof, efficiëntere vliegtuigen) vergt enorme investeringen, met hoge kosten die worden weerspiegeld in de ticketprijzen.*

- *Zware industrie (staal, cement, chemie): Deze sectoren hebben ook te maken met hoge kosten voor koolstofafvang of de overstap naar groene waterstof.*

4. Infrastructuur en logistiek

- *Lucht: Het aanpassen van luchthavens voor waterstof of biobrandstoffen vereist enorme investeringen en een revisie van de toeleveringsketens.*
- *Andere industrieën: Sommige fabrieken kunnen gemakkelijker worden aangepast aan nieuwe energiebronnen (bijv. elektrificatie van processen).*

5. Wettelijke en politieke beperkingen

- *Lucht: De regelgeving is complex omdat deze op internationaal niveau (ICAO, EU, enz.) moet worden geharmoniseerd, wat de invoering van ambitieus beleid vertraagt.*
- *Andere sectoren: Sommige sectoren vallen onder lokale of regionale regelgeving die eenvoudiger toe te passen is (bijv. automobielenormen, hernieuwbare energie).*

6. Sociale aanvaardbaarheid en impact op consumenten

- *Luchtvervoer: Elke kostenstijging heeft directe gevolgen voor passagiers, waardoor de toegankelijkheid van het luchtvervoer kan afnemen.*
- *Andere industrieën: In de energie- of automobielsector hebben consumenten vaak beter betaalbare alternatieven (elektrische voertuigen, hernieuwbare energie).*

Kortom, terwijl alle industriële sectoren voor uitdagingen staan bij het koolstofvrij maken van de economie, is die van de luchtvaart bijzonder complex vanwege technologische beperkingen, het gebrek aan levensvatbare alternatieven op de korte termijn en de behoefte aan internationale coördinatie.

Nationale en Europese autoriteiten zouden er goed aan doen zich onverwijd te buigen over de toekomst van hun luchtvaartsector, vliegtuigfabrikanten, luchtvaartmaatschappijen, enz.

Lees het artikel :

"We maken ons zorgen", zo sprak Pascal de Izaguirre, voorzitter van de FNAM (Fédération Nationale de l'Aviation et ses Métiers), uitvoerig tegen de pers over de oprichting van de Franse industrie voor duurzame vliegtuigbrandstof (SAF).

De noodzaak van energieonafhankelijkheid

"We maken ons zorgen omdat de middelen die zijn uitgetrokken voor de ontwikkeling van deze Franse en Europese productiesector, waar we zo naar hebben uitgekeken, jammerlijk ontoereikend zijn, namelijk 200 miljoen euro. Bovendien is er de dreiging van een mogelijke annulering van de France 2030-

financiering, wat een negatief effect zou kunnen hebben op de FAS-productie-industrie. Ook Guillaume Faury, CEO van Airbus en voorzitter van GIFAS (Groupement des Industries Françaises Aéronautiques et Spatiales) heeft geprobeerd om de regering bewust te maken en heeft aangedrongen op de inspanningen die moeten worden geleverd op het gebied van onderzoek en ontwikkeling en op de geplande bezuinigingen op het budget van CORAC (Conseil pour la Recherche Aéronautique Civile). CORAC is er niet om zichzelf een plezier te doen. Het gaat om technologische vooruitgang die de milieuprestaties van vliegtuigen verbetert," legt Pascal de Izaguirre uit.

"Als er geen SAF of CAD in Frankrijk is, zullen Franse luchtvaartmaatschappijen het uit het buitenland importeren, maar wat gebeurt er dan met de banen die gecreëerd hadden kunnen worden door een Franse industrie op te zetten? Hoe zit het met de nationale soevereiniteit? En hoe zit het met energieonafhankelijkheid? Willen we verplicht worden om onze SAF te kopen in de Verenigde Staten met Donald Trump, die in de verleiding zou kunnen komen om te vertrouwen op deze energieafhankelijkheid? Dit alles is dus zeer zorgwekkend.

(...)

"Het is duidelijk dat het luchtvervoer alleen niet in staat zal zijn om de positie van de grote energiebedrijven te veranderen, dus het moet de overheid zijn! Het is duidelijk dat er tot nu toe geen enthousiasme is voor een FAS-productie-industrie in Frankrijk. De zaken staan stil. Sinds de aankondigingen van de Franse president op de laatste Paris Air Show is er niet veel gebeurd... En de ontwikkeling van SAF-productie kost enorm veel tijd. Er gaan meerdere jaren voorbij tussen het ontwerp van een productie-installatie en de daadwerkelijke productie. En in Frankrijk is er duidelijk een kostenprobleem. Duurzame vliegtuigbrandstoffen zijn nog steeds drie tot vijf keer duurder dan conventionele paraffine. Dit vormt een probleem in termen van concurrentievermogen," legt Pascal de Izaguirre uit.

"We maken ons grote zorgen over het amendement van de regering om het krediet van 500 miljoen euro voor France 2030 te schrappen. De CarbAéro projectoproep, die deels gericht is op e-SAF productieprojecten, is duidelijk opgenomen in deze begroting", voegt Laurent Timsit, algemeen afgevaardigde van FNAM, toe. "Iedereen maakt zich grote zorgen over de gevolgen die deze schrapping van financiering zou kunnen hebben," besluit hij.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 7 februari op **8,200 euro**. Over de hele week is het **gestegen (+2,50%)**.

De aandelenkoers was 13,60 euro op 1 januari 2024 en 8,23 euro op 1 juli 2025.

Het 12-maands gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is €9,26 (het was €17,50 begin januari 2024). Het hoogste koersdoel is €12,50, het laagste €6,45.

Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na 1 juli 2023.

Je [kunt details over de analistenconsensus](#) vinden op mijn blog.

***Mijn commentaar:** Na medio januari een historisch dieptepunt te hebben bereikt, is de koers van het aandeel Air France-KLM met 13% gestegen.*

Toch blijft de koers extreem laag.

> **Brandstofprijzen deze**

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is stabiel op 95 dollar. Eind juni 2023 was hij \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) daalt (-\$2) tot \$75 per vat.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 jojoën de prijzen tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

***Mijn commentaar:** De oliepunten zijn de afgelopen twee maanden weinig veranderd. De prijs staat op het laagste punt in twee jaar.*

De prijs van vliegtuigbrandstof bereikte midden december een dieptepunt van 85 dollar. De afgelopen drie weken was de prijs stabiel rond de \$95, een eerlijke prijs voor luchtvaartmaatschappijen.

> **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Partners for the Future, Aeroactions, Majoractions en Concorde houden alleen aandelen Air France.

De fondsen Horizon Épargne Actions (HEA), Horizon Épargne Mixte (HEM) en Horizon Épargne Taux (HET) beheren portefeuilles van verschillende aandelen.

Mijn commentaar: Als je meer wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, ga dan naar [het gedeelte werknemersparticipaties van Air France-KLM op de website van navigaction](#).

Details

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

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...

Tot snel.

Je kunt mijn laatste brieven [hier](#) vinden

Als deze brief je bevalt, geef hem dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [me een](#) e-mailadres naar keuze te sturen.

| François Robardet

In de voorhoede van een meer verantwoordelijke Europese luchtvaart, brengen we mensen samen om de wereld van morgen te bouwen.

(De bestaansreden van Air France-KLM)

Ik vertegenwoordigde huidige en voormalige werknemers van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet en op LinkedIn.

Deze nieuwsbrief gaat over de luchtvaartindustrie wereldwijd en over onderwerpen die verband houden met de deelneming in Air France-KLM.

Als u deze nieuwsbrief niet langer wenst te ontvangen, [\[unsubscribe](#)

Als u het adres waarop u deze nieuwsbrief ontvangt wilt wijzigen, [laat uw nieuwe e-mailadres weten](#).mij dan
Om contact met mij op te nemen: [Bericht voor François Robardet](#).

11.656 mensen ontvangen dit persoverzicht live

.