



I Brief van de Directeur Air France-KLM

François Robardet Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemersaandeelhouders PS en PNC

Nr. 723, 30 september 2019.

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

De pers recensie van maandag....

> **Met de A350 steekt Air France groen in de motoren van de A350.**

(bron: Ouest-Frankrijk) 29 september - **Air France heeft onlangs zijn allereerste A350-900**, het vliegtuig van de laatste generatie van Airbus, **ontvangen**. Zij vernieuwt haar vloot in een gestaag tempo om haar ecologische voetafdruk te verkleinen. (...)

In totaal bestelde het bedrijf 28 van zijn vliegtuigen. Zij zullen geleidelijk worden geleverd tegen 2025. De eerste commerciële vluchten zullen op 7 oktober beginnen op Bamako en Abidjan, Afrika. Gewoon om de bemanningen aan de praat te krijgen. Air France is dan van plan om het op andere bestemmingen in te zetten: Toronto, Seoul, Cairo, Bangkok. De inzet is hoog voor Air France. Het doel is om de passagiers nieuw comfort te bieden en vooral om de milieuprestaties te verbeteren. De Flygskam (de schande van het vliegen, een beweging die in Scandinavische landen is ontstaan) laat zien dat de publieke opinie gevoelig is voor dit onderwerp.

(....) Anne Rigail, Air France's Chief Executive Officer: "**De A350 verbruikt 25% minder brandstof, of 2,5 liter per 100 km per passagier**. Het zal dus 25 procent minder CO2 uitstoten. Het **stelt ons overigens ook in staat om onze brandstofkosten te verlagen.** »

Tegen 2025 zal de helft van de vloot van Air France worden vernieuwd met een nieuwe generatie vliegtuigen. En in 2022 zal het zich hebben afgescheiden van zijn tien A380's, de Super Jumbo, die jarenlang zijn vlaggenschip was. Te brandstofslurpend, te duur om te renoveren, het breedrompvliesgertuig met zijn twee verdiepingen zal binnenkort deel uitmaken van de herinneringen.

Air France slaat daarom een nieuwe bladzijde in haar geschiedenis om. Om nog maar te zwijgen van zijn verleden, ook al betekent dat het ontwaken van nostalgie. "Kijk naar **het gevleugelde zeepaardje, het historische symbool van het bedrijf, het staat nu op onze motoren en op het puntje van onze vleugels.** Het is een echt succes, passagiers nemen foto's van het en delen het op sociale netwerken," Ben Smith toont, kijkend uit het venster.

Een andere terugkeer naar de traditie, Air France zal elk van zijn nieuwe vliegtuigen dopen, net als in de goede oude tijd, toen de Caravelle werd genoemd Elzas. **Deze allereerste Airbus A350 heet Toulouse, een verwijzing naar de wieg van de luchtvaart** die vandaag de dag een van de belangrijkste sites van Airbus, de Europese vliegtuigbouwer, herbergt. Van daaruit om het leven in het roze te zien, niet zo zeker, omdat het luchtverkeer nog niet klaar is met het oversteken van turbulente gebieden.

> **MRO Azië-Stille Oceaan: De luchtvaart in de wereld staat voor een van de grootste uitdagingen van de wereld**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 24 september - Het **Aziatisch luchtvervoer zal binnen 10 jaar verdubbelen** en de vloot, die dan bijna 16.000 commerciële vliegtuigen zal bereiken, **biedt zeker zeer goede vooruitzichten op het gebied van ondersteuning en onderhoud.**

In deze context **lijken de fabrikanten van motoren en apparatuur duidelijk het best gepositioneerd**, met een echte algemene toekomstvisie en een zeer hoog marktaandeel in termen van inkomsten. Door middel van joint ventures of eenvoudige licentieovereenkomsten bouwen zij geduldig een samenhangend netwerk van servicecentra op, waardoor zij hun klanten in de regio zo goed mogelijk kunnen ondersteunen.

De grote traditionele, vaak openbare, luchtvaartmaatschappijen blijven investeren in hun onderhoudscapaciteit om in hun eigen behoeften te voorzien, met uiteraard de mogelijkheid om hun diensten waar mogelijk ter beschikking te stellen van andere exploitanten.

De andere belangrijke trend in Azië is echter een aanzienlijk tekort aan beschikbare capaciteit voor luchtvaartmaatschappijen van

derden. Ze zijn vaak snel gemaakt op het low-cost model met een vloot van vliegtuigen met een leasecontract en hebben, per definitie, geen eigen basisonderhoudsmiddelen. Deze bedrijven worden nu al gedwongen hun vliegtuigen over de regio te verspreiden voor zware onderhoudswerkzaamheden en **de ontwikkeling van hun vloot lijkt geleidelijk aan sneller te verlopen dan de capaciteitsuitbreiding van de bestaande MRO-centra, een bijzonder opvallend fenomeen in Zuidoost-Azië.**

Natuurlijk dromen deze bedrijven van on-shoring en altijd concurrerende onderhoudskosten, maar dit kan alleen mogelijk zijn met een echte versnelling in de ontwikkeling van de onderhoudsmogelijkheden.

Azië zal de OEM-groei nog vele jaren blijven aansturen. En om dit te bereiken, is het het **onderhoud van de één-gangenvloten van de luchtvaartmaatschappijen in de regio dat nu naar voren komt als een van de grootste uitdagingen voor de wereldwijde luchtvaart.**

> Amsterdam: verduidelijking nodig over Lelystad en stikstofuitstoot

(bron: De Telegraaf vertaald met Deepl) 27 september - **KLM heeft opheldering nodig over** haar groeimogelijkheden op Schiphol en de opening van Lelystad Airport, aldus CEO Pieter Elbers (...). Op donderdagavond **is in het Parlement een motie ingediend om de opening van de luchthaven van Lelystad uit te stellen totdat er een oplossing is gevonden voor het stikstofprobleem.**

"Duidelijkheid is het belangrijkste voor ons. (...) Hoewel de toekomst van de luchtvaart in Nederland in mei 2020 nog niet duidelijk is, zal KLM vanaf volgende zomer op haar eigen netwerk moeten kannibaliseren door verschillende bestemmingen onderling uit te wisselen. Havana zal bijvoorbeeld gedeeltelijk worden ingeruild voor Austin in de Verenigde Staten. Als gevolg hiervan is KLM gestopt, terwijl haar concurrenten hun lijnnetwerk aan het ontwikkelen zijn. Het lijkt erop dat er in deze zittingsperiode geen groeimogelijkheden zullen zijn, ook al blijft de minister het belang van Schiphol en KLM voor Nederland benadrukken.

Op de vraag naar de problemen met de 737 Max, de geplande vervanging van de Boeing 737, antwoordde Elbers: "Ik ben ervan overtuigd dat Boeing het probleem met de Max zal oplossen". **De heer Elbers sprak ook over duurzame ontwikkeling en benadrukte dat politieke en maatschappelijke steun nodig is om KLM vooruit te**

helpen.

(...) Met betrekking tot de onderhandelingen over de collectieve arbeidsovereenkomst (CLC) gaf de heer Elbers aan dat hij het proces niet wilde verstoren. De onderhandelingen worden op maandag hervat [redactionele nota: maandag 30 september], wanneer de vakbonden elkaar weer ontmoeten. KLM bespreekt momenteel met haar medewerkers een nieuwe CAO, die zal leiden tot hogere salariskosten.

> Duitsland: De klimaatplannen van de regering voor de luchtvaart.

(bron: "airliners.de" vertaald met DeepL) 20 september - Vrijdag hebben de leiders van de Grote Coalitie overeenstemming bereikt over een uitgebreid pakket klimaatbeschermende maatregelen waarmee Duitsland tegen 2030 zijn klimaatdoelstellingen wil bereiken. airliners.de vat de maatregelen met directe gevolgen voor de luchtvaartindustrie samen. Onder het

motto "Reizen per trein goedkoper, waardoor het reizen per vliegtuig duurder wordt" **wil de federale regering prijsdumping in het goedkope segment voorkomen.** Volgens het document van de klimaatkast **kunnen de ticketprijzen niet langer worden verkocht tegen een prijs "die lager is dan de geldende belastingen, toeslagen, vergoedingen en kosten".** (...)

Het belangrijkste besluit voor de luchtvaartsector in het kabinet Klimaat is

echter een aangekondigde verhoging van de vliegbelasting. In ruil daarvoor worden treinkaartjes voor het langeafstandsverkeer tien procent goedkoper.

In het document staat dat de regering "de vliegbelasting per 1.1.2020 zal verhogen in zoverre dat de btw op langeafstandstreintickets tegen het verlaagde tarief van 7% btw met 19% kan worden verlaagd". (....) De verlaging van de belasting over de toegevoegde waarde op de spoorwegen kost ongeveer 400 miljoen euro per jaar. (...)

In het Kabinetspakket klimaatmaatregelen staat niets over de toezegging van de overheid om de investering van de luchtvaartbelastinginkomsten te gebruiken voor onderzoek en ontwikkeling van klimaatneutrale brandstoffen.

(...) Ralph Beisel, directeur van ADV, beschreef de aangekondigde besluiten van het klimaatkabinet als ongepast. "In plaats van het puur nationale fiscale beleid in het luchtverkeer verder aan te scherpen, zouden we de ontwikkeling van klimaatneutraal luchtverkeer aanzienlijk

moeten versnellen. **Het land heeft geen behoefte aan een conglomeraat van subsidies, belastingen en herverdelingen, maar aan een samenhangend geheel van Europese regels.**

De "verlegging" van de inkomsten uit de luchtvaartbelasting, met name om een verlaging van de BTW op het spoor te financieren, moet een halt worden toegeroepen, aldus Beisel: "Het luchtverkeer is de enige vervoerswijze die door de gebruikers wordt gefinancierd. Praat niet over betaald of gesubsidieerd worden door een fiscus - en dat is precies wat er gestraft wordt.

Het centrale element van de overeenkomst binnen het klimaatkabinet is echter de prijsstelling van de CO₂-uitstoot. Verontreinigingsheffingen voor één ton CO₂ kosten naar verwachting tien euro vanaf 2021. Tegen 2025 zou de prijs geleidelijk moeten stijgen tot 35 euro. Pas dan moet de prijs van de vervuilingrechten via de handel worden vastgesteld en binnen een corridor van vraag en aanbod worden bepaald.

Aangezien de luchtvaart sinds 2005 deel uitmaakt van de Europese regeling voor de handel in emissierechten (ETS), valt zij niet onder deze nieuwe verordening. Luchtvaartmaatschappijen betalen momenteel 26,30 euro voor een ton CO₂. Tot nu toe is echter besproken dat het EU-systeem (ETS) kan worden vervangen door het internationale CORSIA-systeem.

Wat niet in het actiedocument staat, is ook interessant. Zo wordt bijvoorbeeld de belasting op kerosine niet behandeld. De vrijstelling van de belasting over de toegevoegde waarde die vaak wordt gevraagd voor internationale vluchten van en naar Duitsland is evenmin in het document opgenomen. (...)

Mijn opmerking: Het is interessant om vast te stellen dat buitenlandse luchtvaartmaatschappijen (hier in Duitsland, maar ook in Nederland), in tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, in hun land met dezelfde problemen worden geconfronteerd als Franse luchtvaartmaatschappijen:

- *hoge belastingen,*
- *nieuwe belastingen ten behoeve van de trein,*
- *geen verschuiving van "CO₂"-belastingen naar instrumenten om de koolstofvoetafdruk van vliegtuigen te verkleinen.*

> Delta verstoort grote traditionele luchtvaartallianties met grote traditionele allianties van luchtvaartmaatschappijen

(bron Les Échos) 27 september - **Twintig jaar na de oprichting van Skyteam bereidt Ed Bastian, CEO van Delta, duidelijk de volgende stap voor: de oprichting, door middel van aandeleninvesteringen, van een echte wereldwijde multi-merkenluchtvervoersgroep onder zijn controle.** De meest internationale van de Amerikaanse bedrijven hebben dit vrijdag opnieuw bevestigd door **een investering van 1,9 miljard dollar (1,75 miljard euro) in het Zuid-Amerikaanse bedrijf Latam aan te kondigen, voor 20% van het kapitaal.** Deze transactie komt bovenop Delta's lange lijst van investeringen, die al 9% van het kapitaal van Air France-KLM bezit, 49% van Virgin Atlantic, 40% van Aeromexico, 9,5% van Brazilian Gol, 3,5% van China Eastern en binnenkort 10% van Korean Air.

Delta tekent haar grootste financiële transactie sinds de overname van Northwest tien jaar geleden. (....)

Ter vergelijking: Delta heeft slechts "375 miljoen euro" geïnvesteerd in Air France-KLM. Hieruit blijkt het belang dat wordt gehecht aan deze overname, die bedoeld is om de grootste luchtvaartalliantie op het Amerikaanse continent te smeden, in de woorden van Delta. Latam is in 2012 ontstaan uit de fusie van het Chileense bedrijf Lam en het Braziliaanse Tam en is nu al de grootste luchtvaartgroep in Zuid-Amerika.

Hierdoor zal Delta de leider kunnen worden in de kolossale markt voor luchtverbindingen tussen Noord- en Zuid-Amerika, vóór American Airlines, ook in de gelederen om te investeren in Latam. De **luchtvaartmaatschappij Atlanta was dankzij haar alliantie met Air France-KLM,** versterkt door de overname van Virgin Atlantic, **uitgegroeid tot de nummer één luchtvaartmaatschappij op de Noord-Atlantische Oceaan.** En binnenkort kan het ook op de routes door de Stille Oceaan leiden dankzij de eveneens kapitaalintensieve allianties met China Eastern en Korean Air. (...)

Deze strategie gaat

echter veel verder dan de zakelijke Skyteam-alliantie en de andere grote concurrerende allianties, Oneworld en Star Alliance, waarvan Ed Bastian zelf erkent dat ze niet zoveel winst hebben gegenereerd als verwacht. Het **komt neer op de vorming van een kerngroep van ondernemingen binnen de Skyteam-alliantie, een kerngroep van ondernemingen die niet langer via eenvoudige commerciële overeenkomsten met elkaar verbonden zijn, maar echte virtuele gemeenschappelijke ondernemingen.** In dit geval is de participatie van Delta in Latam zelfs een directe klap voor de Oneworld-alliantie, die daarmee haar belangrijkste lid in Latijns-Amerika verliest.

Mijn opmerking: De overname van een belang in Latam door Delta Airlines verraste alle luchtvaartspecialisten. Het komt een paar

maanden nadat het Chileense Hooggerechtshof een ontwerp van een handelsovereenkomst tussen Latam en American Airlines, British Airways en Iberia Airlines nietig heeft verklaard.

Als deze transactie door de mededingingsautoriteiten wordt goedgekeurd, zal dit dus een zware klap zijn voor de luchtvaartmaatschappijen van de Oneworld-alliantie.

Het zal ook gevolgen hebben voor de Skyteam-alliantie luchtvaartmaatschappijen. Om een quasi-monopolie tussen Brazilië en de Verenigde Staten te vermijden, zal Delta waarschijnlijk haar belang in Gol, de Braziliaanse concurrent van Latam, moeten verkopen.

Zal dit gevolgen hebben voor het door Air France-KLM en Gol ingestelde partnerschap tussen Europa en Brazilië?

> Einde van Aigle Azur: waarom Franse bedrijven het faillissement niet overleven

(bron Les Échos) 27 september - Het contrast is opvallend. **Terwijl in Duitsland en Denemarken twee Thomas Cook-dochterondernemingen - Condor en Thomas Cook Scandinavië - dankzij leningen ontsnappen aan het faillissement van hun moedermaatschappij**, kon de Duitse regering voor de eerste en een Noorse bank voor de laatste in Frankrijk de **liquidatie van Aigle Azur op vrijdagavond niet voorkomen**. En **XL Airways kan hetzelfde lot ondergaan** als er woensdag geen bindend overnamebod aan de Bobigny Commercial Court wordt gedaan.

Dit doet vragen rijzen over de oorzaken van het onvermogen van de Franse instellingen om luchtvaartmaatschappijen in moeilijkheden te redden. De afgelopen 20 jaar hebben alle faillissementen van Franse luchtvaartmaatschappijen - AéroLyon in 2002, Air Lib in 2003, Axis Airways in 2009 en Air Méditerranée in 2016 - geleid tot liquidaties. Voor zowel Aigle Azur als XL Airways is de gemeenschappelijke factor het onvermogen van potentiële kopers om een wettelijk toelaatbaar overnamebod in te dienen (...).

Onder de kandidaten voor een gedeeltelijke overname van Aigle Azur hadden er minstens twee de middelen: **Air France en de Dubreuil-groep**, de moedermaatschappij van Air Caraïbes en Bee. Maar ook zij **moesten uiteindelijk afzien van een gezamenlijk aanbod**, ondanks de aanmoediging van de regering. Niet vanwege de verplichtingen van Aigle Azur (148 miljoen euro), die door de liquidatie zijn weggewerkt,

maar vanwege **de sociale en juridische belemmeringen** die de regels voor een overname in Frankrijk met zich meebrengen.

De eerste van deze belemmeringen, in geval van een gedeeltelijke of volledige overname van een activiteit, is de verplichting om werknemers over te nemen die verband houden met deze activiteit, met hun arbeidsovereenkomsten en uitkeringen. Een beschermende verplichting voor werknemers, maar die problemen oplevert wanneer de kloof tussen de overgenomen werknemers en die van de koper te groot is. Marc Rochet, de voorzitter van de luchtvaartdivisie van de Dubreuil Group, heeft dit zelf aan France Info gemeld. **"De sociale en regelgevende omgeving verhindert bijna de overname van een luchtvaartmaatschappij"**, zei hij. In het geval van een verhuizing bent u verplicht alle voorwaarden over te nemen die aan deze activiteit verbonden zijn, maar bij Aigle Azur waren er mensen die bij Aigle Azur zelf statuten hadden gebouwd die niet aan de marktvoorwaarden voldeden. We waren bereid om ze terug te nemen, maar onder omstandigheden die ons in staat stellen om te slagen. Wetten die werknemers en banen moeten beschermen, hebben zich tegen hen gekeerd. »

De andere juridische moeilijkheid van een terugkeer naar het werk is de verplichting om werknemers met hun anciënniteit terug te nemen. Het verzet zich tegen een totem in het luchtvervoer die de anciënniteitslijst is: een rangschikking van de piloten op basis van hun anciënniteit in het bedrijf, waarvan de loopbaan en het salarisverloop afhangen. Elke nieuwkomer komt deze lijst van onderen binnen. De verplichting om de piloten van Aigle Azur met hun anciënniteit terug te nemen kwam echter neer op het doorgeven van hun anciënniteit aan oudere piloten van Air France. En dit is zelfs als sommige Aigle Azur piloten graag hun anciënniteit hadden willen opgeven voor Air France. En hetzelfde probleem doet zich voor bij XL Airways piloten, aan wie Air France ook heeft besloten om geen aanbod te doen. (...)

***Mijn opmerking:** de situatie van Aigle Azur of XL Airways is niet vergelijkbaar met die van Condor. De Duitse regering steunt geen luchtvaartmaatschappij in moeilijkheden, maar laat Condor gewoonweg toe om niet te lijden onder het faillissement van haar moedermaatschappij Thomas Cook.*

Andere bedrijven hebben situaties meegemaakt die vergelijkbaar zijn met die van de twee Franse bedrijven.

In 2008 bevond Delta Airlines zich in de Verenigde Staten in een faillissementssituatie en plaatste zich onder hoofdstuk 11: haar schulden werden gedeeltelijk kwijtgescholden, de salarisvoorwaarden

van het personeel werden drastisch verlaagd, -40%!

Dichter bij huis, ook in 2008, was het de beurt aan Alitalia om failliet te gaan. Er wordt een nieuw bedrijf opgericht, de Italiaanse luchtvaartmaatschappij CAI, die meer dan 12.000 van de 19.000 werknemers van Alitalia overneemt tegen lagere salarisvoorwaarden. Dit bedrijf zal enkele maanden later de naam Alitalia krijgen.

In beide gevallen hebben de verantwoordelijke regeringen deze luchtvaartmaatschappijen veel tijd gegeven om te herstellen. XL Airways en Aigle Azur hadden maar een paar dagen.

> Frankrijk zal Norwegian Air doorverwijzen naar de Europese Commissie.

(bron Reuters) 29 september - **De Franse minister van Economie en Financiën kondigde zondag aan dat hij voornemens was de zaak bij de Europese Commissie aanhangig te maken in verband met overheidssteun aan de goedkope Noorse luchtvaartmaatschappij, die in ernstige financiële moeilijkheden verkeert.**

Op uitnodiging van de "Grand Jury" RTL-LCI-Le Figaro was Bruno Le Maire van mening dat de val van de Franse luchtvaartmaatschappij XL Airways, in het bijzonder, "gedeeltelijk" werd verklaard door de concurrentie van de Noorse, de derde goedkope luchtvaartmaatschappij achter EasyJet en Ryanair, die de markt verstoortte met verlaagde trans-Atlantische tarieven, tegen de prijs van hoge schulden. "Ze breekt de prijzen, ze heeft schulden, maar ze heeft Noorse publieke steun, en dat kan ik niet accepteren," zei hij. "**Concurrentieregels moeten voor iedereen gelijk zijn**", benadrukte hij. "We kunnen het niet accepteren in Europa, we kunnen het ook niet accepteren van Noorwegen".

"Dus ik zal de Europese Commissie volgende week een brief schrijven met de mededeling 'Zorg dat alles in orde is'," zei de minister. Een woordvoerder van het Noorse bedrijf vertelde Reuters dat "Noors nooit overheidssteun heeft ontvangen". "Het heeft met succes een wereldwijd bedrijf gebouwd dat 40 miljoen passagiers per jaar vervoert.

Mijn opmerking: *Noors is niet de enige Europese onderneming die directe of indirecte subsidies ontvangt.*

In Frankrijk betalen veel lokale overheden steun aan Ryanair.

De Franse minister van Economie en Financiën zou zich goed laten inspireren als hij een einde zou maken aan zijn praktijken. Een aantal van de lokale overheden zijn door de rechtbanken veroordeeld, naar aanleiding van klachten van de Air France Group.

> IAG brengt verslag uit over haar jaarresultaten

(bron AOF) 26 september - Het weer is zeker stormachtig voor luchtvaartmaatschappijen. Het laatste slachtoffer is **de IAG, die donderdag een waarschuwing gaf over de resultaten voor 2019**. De moedermaatschappij van British Airways en Iberia **verwacht nu dat het bedrijfsresultaat (exclusief eenmalige posten) 215 miljoen euro lager zal zijn dan in 2018**, terwijl zij eerder had verwacht dat het op een gelijkwaardig niveau zou liggen. Bovendien **verwacht de groep nu dat het resultaat per eenheid bij constante wisselkoersen licht zal dalen**, terwijl ze voorheen een stabiel resultaat verwachtte. Tegelijkertijd schatte de AG de financiële gevolgen van de stakingen van piloten van British Airways op 137 miljoen euro. Hij noemde ook nog een extra impact van 33 miljoen euro door de dreigende stakingen van werknemers op Heathrow Airport.

> SNCF wil Eurostar en Thalys samenvoegen om Ryanair en EasyJet in Europa uit te dagen.

(bron: La Tribune) 27 september - Voor zijn vertrek op 1 november van het voorzitterschap van de **SNCF heeft** Guillaume Pepy een grote slag toegebracht. Vrijdag **presenteerde hij de bestuurders van het Franse spoorwegconcern een ontwerp van fusie tussen Eurostar en Thalys, twee ondernemingen waarin de SNCF een meerderheidsbelang van respectievelijk 55% en 60% heeft**. In antwoord op de codenaam "GreenSpeed" heeft dit project tot doel een Europese operator te creëren, eerst gepositioneerd op de routes die momenteel worden geëxploiteerd door Eurostar (Parijs, Amsterdam, Brussel, Brussel en Londen...) en Thalys (Parijs, Brussel, Amsterdam, Keulen....) en vervolgens in een tweede fase op andere Europese markten. Omdat de SNCF op lange termijn niet afziet van het aanvragen van nieuwe markten voor hogesnelheidstreinen in Europa, zoals het Verenigd Koninkrijk, de Tsjechische Republiek of Polen, indien deze landen hogesnelheidslijnen zouden aanleggen, of zelfs zou overwegen op een dag Lyria, de Frans-Zwitserse exploitant die eigendom is van de SNCF en de Zwitserse spoorwegen, te integreren. (...)

De SNCF maakt er geen geheim van: ze wil concurreren met de luchtvaartmaatschappijen en de auto. (...) "Het zijn niet alleen

goedkope luchtvaartmaatschappijen die in Europa reizen", legt Rachel Picard, algemeen directeur van de SNCF Travel, uit.

Het project staat nog in de kinderschoenen. Volgens Guillaume Pepy zal het volgens Guillaume Pepy 18 tot 24 maanden duren om het einde te bereiken. Het proces ziet er uiterst complex uit. Na te zijn voorgesteld aan de verkozen vertegenwoordigers van het personeel, zal hij het groene licht moeten krijgen van zes raden van bestuur: die van Eurostar en Thalys, maar ook hun aandeelhouders, de SNCF, de NMBS, aandeelhouder van Thalys of de Caisse des dépôts du Québec en een infrastructuurfonds, beide aandeelhouders van Eurostar. (...)

De nationaliteit en dus de zetel van deze nieuwe onderneming zijn niet officieel gekozen.

> **Biobrandstoffen in de frontlinie om emissies te bestrijden**

(bron: Le Journal de l'Aviation) 24 september - De wereldwijde bewustwording van het probleem van de opwarming van de aarde en de demonisering van de luchtvaart zet luchtvaartmaatschappijen ertoe aan om meer te communiceren over de maatregelen die zij nemen om de koolstofvoetafdruk van de industrie te verminderen en de CORSIA-doelstellingen te halen - neutrale groei vanaf 2020 en een vermindering van de uitstoot met 50% tegen 2050 ten opzichte van 2008. Tot de ingevoerde maatregelen behoren vlootvernieuwing of de toepassing van beste praktijken, maar **de meeste verwachtingen zijn gericht op het gebruik van biobrandstoffen op korte termijn.** (...)

Momenteel worden slechts vijf luchthavens in de wereld regelmatig bevoorrad (Oslo, Bergen, Stockholm, Brisbane en Los Angeles) en wordt aan minder dan 1% van de vraag van de luchtvaartmaatschappijen voldaan. (...) Sommige dragers nemen de stier zelf bij de hoorns.

KLM zet zich in om haar ecologische voetafdruk te verkleinen en gaat zelfs zo ver dat ze haar vluchten tussen Amsterdam en Brussel stopzet om haar passagiers in de Thalys te vervoeren. Het (...) **heeft de krachten gebundeld met SkyNRG en SHV Energy om in Delfzijl de eerste Europese luchtvaartfabriek (SAF voor duurzame vliegtuigbrandstof) te bouwen.** Vanaf 2022 zal het bedrijf zijn biobrandstof voor de luchtvaart produceren op basis van afval dat wordt geproduceerd door de industrieën in de regio, zoals frituurolie. In het kader van de in het voorjaar gepresenteerde samenwerking **heeft KLM zich gecommitteerd aan de aankoop van 75.000 van de 100.000 ton SAF die de fabriek tien jaar lang elk jaar kan produceren, waardoor de operationele voetafdruk van de fabriek met 200.000 ton CO2**

wordt verminderd ten opzichte van kerosine (-80%).

British Airways heeft een soortgelijke aanpak gevolgd met Velocys en Shell. De drie partners, verzameld in Altalto Immingham, hebben bij de Britse regering een vergunning aangevraagd voor **de bouw van een biobrandstofcentrale uit vast huishoudelijk afval.** Het zou de terugwinning van meer dan 500.000 ton niet-recycleerbaar afval dat bestemd is om te worden gestort of verbrand, mogelijk maken en zowel de lucht- als de automobielsector bevoorraden. FAS zou 70% minder CO2 uitstoten dan kerosine en zou geen zwaveloxide (NOx) uitstoten. (...) Het is

ook een landingsbaan die **Delta Airlines** vandaag overweegt. Het bedrijf **heeft 2 miljoen dollar toegezegd voor de Northwest Advanced Bio-Fuels haalbaarheidsstudie voor een productiefabriek** in de staat Washington. De conclusies worden medio volgend jaar verwacht. Het **idee is om houtafval uit het bos als grondstof te gebruiken** voor de productie van een biobrandstof uit 2023 die de grote luchthavens aan de westkust zou kunnen bevoorraden en 10% van de brandstofbehoefte van de Delta aan de kust zou kunnen dekken.

Verschillende andere maatschappijen zijn zeer toegewijd, zoals Qantas, die al haar vluchten tussen Los Angeles en Australië zal uitvoeren met een brandstof bestaande uit 50% SAF vanaf volgend jaar. Het bedrijf zal zichzelf bevoorraden vanuit SG Preston in Los Angeles. Los Angeles is een zeer geavanceerde luchthaven op dit gebied, Los Angeles levert sinds 2016

alle vluchten van United Airlines vanaf het platform, waardoor haar vliegtuigen kunnen vliegen met een mengsel van 30% biobrandstof. Het bedrijf heeft onlangs zijn overeenkomst met World Energy voor twee jaar verlengd.

Mijn opmerking: het luchtvervoer is zeer actief in het verminderen van zijn koolstofvoetafdruk. Het financiert veel programma's:

- *vlootvernieuwing, wat 30 tot 40% CO2-uitstoot bespaart,*
- *de verkorting van de routes, met name door de verbetering van de luchtverkeersleidingssystemen,*
- *de financiering van programma's ter compensatie van de CO2-uitstoot, met name door steun voor herbebossingsprojecten (CORSIA-systeem)*
- *de financiering van installaties voor de productie van biobrandstoffen van de tweede generatie (de tweede generatie biobrandstof maakt geen gebruik van de landbouw),*

- ...

Deze projecten dragen rechtstreeks bij aan de vermindering van de CO2-uitstoot van het luchtvervoer. Ze kunnen worden aangevochten door de invoering van nieuwe belastingen.

Einde van het persoverzicht

> Follow-up van het referendum over de privatisering van Aéroports de Paris

Het overlegmechanisme voor de privatisering van de ADP-groep staat open van 13 juni tot maart 2020. Om tot een referendum op basis van een gezamenlijk initiatief (RIP) te leiden, moeten 4,7 miljoen kiezers hun handtekening zetten.

Op internet wordt de consultatie ondertekend op de website referendum.interieur.gouv.fr

Op 30 september had de raadpleging 797.000 handtekeningen opgeleverd, of 16,89% van de vereiste handtekeningen.

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

De koers van het aandeel Air France-KLM bedroeg eind maandag 30 september 9.602 euro. Het is (voor de derde achtereenvolgende week) **4,30% hoger.**

Het gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 10,66 euro.

Het vat Brent-olie (Noordzee) **is gedaald van 3 naar 61 dollar.** Het is teruggekeerd naar de gemiddelde prijs van de afgelopen maanden, na een sterke stijging na de aanslagen op olie-installaties in Saoedi-Arabië.

Deze indicatieve informatie vormt op geen enkele wijze een stimulans om aandelen van Air France-KLM te verkopen of aan te vragen.

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij alle informatie of gedachten geven die mij kunnen helpen mijn rol als directeur van de Air France-

KLM-groep beter te beheren.

U kunt mij per omgaande vragen stellen over de Air France-KLM groep of over het aandeelhouderschap van de werknemers.....

Ik zie je snel weer.

Om de laatste persberichten van maandag te vinden, [vindt u hier de laatste persberichten](#)

Als u geniet van deze persrecensie, laat het dan rondgaan.

Nieuwe lezers zullen het kunnen ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te [geven](#).

| François Robardet...

Directeur Air France-KLM die de aandeelhouders van PS en PNCV vertegenwoordigt U kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Deze persevaluatie behandelt onderwerpen die verband houden met het aandeelhouderschap van Air France-KLM.

Als u deze brief/persrecensie niet langer wenst te ontvangen, [schrijf u dan uit](#) en specificeer uw verzoek.

Als u de persrecensie liever op een ander adres ontvangt, laat het me dan weten.

Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#). 10185 mensen ontvangen deze persreview live