

Air France kondigt een zomerprogramma aan met bijna 200 bestemmingen



I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

Nr. 812, 14 juni 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](#) 

Redactie

Beste lezers,

Aan het eind van deze brief publiceer ik de zevende infografiek over het effect van de luchtvaart op het klimaat. Het geeft nieuwe antwoorden op de vragen die door de tegenstanders van de luchtvaart zijn gesteld.



Deze infografieken zijn gemaakt door specialisten met wie ik heb samengewerkt.

Laten we de barrièremaatregelen blijven respecteren.

*Veel leesplezier
François*

Persoverzicht van maandag

> **Air France kondigt een zomerprogramma aan met bijna 200 bestemmingen**

((bron Air Journal) 12 juni - **Air France profiteert** van de geleidelijke heropening van de Franse grenzen en de opheffing van bepaalde reisbeperkingen en is van **plan om deze zomer bijna 200 bestemmingen - waaronder meer dan 110 in Frankrijk, Europa en Noord-Afrika - aan te doen vanuit Parijs-CDG en Parijs-Orly.**

Op het korte- en middellangeafstandsnet zal Air France, naast haar gebruikelijke dienstregeling, deze zomer 81 seizoensgebonden routes aanbieden, waaronder 23 nieuwe. Meer dan 40 zomerroutes zullen worden aangeboden op het binnenlandse net, met vertrek vanuit Parijs en van regio tot regio, met name naar Corsica, dat deze zomer rechtstreeks zal worden verbonden met Parijs, Bordeaux, Caen, Lille, Lyon, Pau, Rennes, Strasbourg en Nantes.

In Europa zal dit aanbod vooral gericht zijn op vrijetijdsbestemmingen, zoals Griekenland, Portugal, Spanje en Italië, vanuit Parijs en de Franse regio's. In totaal en in vergelijking met de zomer van 2019 zal Air France haar aanbod naar Griekenland met bijna 80% en naar Portugal met bijna 25% verhogen.

Op de langeafstandsroutes zal de opheffing van de verplichte redenen voor het merendeel van de bestemmingen in de Franse overzeese gebieden ons in staat stellen ons aanbod op deze routes, die van essentieel belang zijn voor de territoriale continuïteit, te versterken. Air France zal deze zomer tot 3 vluchten per dag uitvoeren naar Pointe-à-Pitre (Guadeloupe), Fort-de-France (Martinique) en Saint-Denis de La Réunion vanuit Parijs-Orly en Parijs-Charles de Gaulle, waardoor aansluitingen op het volledige Air France-netwerk mogelijk worden.

In juli en augustus 2021 zal het vluchtschema van Air France 65% vertegenwoordigen van de in dezelfde periode in 2019 ingezette capaciteit, tegenover 40% in mei. Ook de CEO van de Franse nationale luchtvaartmaatschappij, Anne Rigail, vindt het nog te vroeg om van een "uitweg uit de crisis" te spreken, maar spreekt toch van "goed nieuws voor onze klanten die staan te popelen om te reizen". Om de toename van het aantal vluchten te begeleiden, **werken de onderhoudsteams hard om 10 vliegtuigen voor middellange afstand en 12 vliegtuigen voor lange afstand uit de opslag te halen.** In totaal zullen deze zomer 181 vliegtuigen in bedrijf zijn. Zoals de Franse maatschappij opmerkt, is haar vluchtschema onder voorbehoud van wijzigingen en van het verkrijgen van de nodige overheidsvergunningen. Bij de uitvoering ervan zal rekening worden gehouden met de gezondheidsmaatregelen die in de verschillende landen of bestemmingen van kracht zijn.

(...) **Air France (...) herinnert eraan dat de luchtvaartmaatschappij, in het kader van haar commercieel beleid, momenteel 100%**

wijzigbare tickets aanbiedt voor reizen tot 31 december 2021.

Klanten kunnen hun reservering dus kosteloos wijzigen, of een tegoedbon krijgen als zij niet meer willen reizen. Indien de vlucht door de luchtvaartmaatschappij wordt geannuleerd, heeft de klant de keuze om zijn reis opnieuw te plannen, om volledige terugbetaling van zijn ticket te verzoeken of een tegoedbon te ontvangen, die ook kan worden terugbetaald indien hij niet wordt gebruikt.

***Mijn commentaar:** Alle luchtvaartmaatschappijen van de groep Air France-KLM zijn gemobiliseerd om te voldoen aan de vraag van de vele klanten die willen reizen na een verbod van een jaar.*

In Europa heeft de hervatting van de activiteit vooral gevolgen voor de sector van het middellangeafstandsverkeer.

In een interview op RTL herinnerde Anne Rigail eraan dat "al onze tickets tot het einde van het jaar terugbetaalbaar en wijzigbaar zijn, wat de reden ook is, zodat er voor onze klanten geen enkel risico is om hun vakantie voor te bereiden. (...) Ik kan bevestigen dat in het kader van Schengen gevaccineerde passagiers zonder enige beperking kunnen reizen, en dat degenen die niet gevaccineerd zijn een PCR-test moeten doen, dus het is vrij gemakkelijk".

> Air France-KLM: overeenkomst over pensioenregeling grondpersoneel KLM

((bron Boursier com) 14 juni - Na de omzetting van de pensioenregelingen van KLM naar collectieve beschikbare premieregelingen voor piloten en cabinepersoneel in 2017, is er een akkoord bereikt voor het pensioenfonds van het grondpersoneel van KLM. Als gevolg daarvan hebben **alle grote KLM-pensioenfonds** nu een **collectieve toegezegde-bijdrageregeling**.

Dit zal leiden tot een grotere voorspelbaarheid van de jaarlijkse bijdragen en een geringere volatiliteit van de balans. **Deze ontwikkeling is volledig in overeenstemming met de algemene tendens in Nederland.**

KLM en de 5 Nederlandse vakbonden voor grondpersoneel van KLM hebben een akkoord bereikt dat het mogelijk maakt de pensioenregeling voor grondpersoneel met ingang van januari 2021 te wijzigen. Deze formele overeenkomst werd bereikt tussen KLM en de Raad van Bestuur van het pensioenfonds van het grondpersoneel van KLM.
(...)

Met deze overeenkomst rondt **KLM de risicobeperkende maatregelen af die verband houden met de 3 belangrijkste Nederlandse pensioenregelingen van KLM, en draagt zij aldus bij tot een aanzienlijke vermindering van de volatiliteit van de jaarlijkse pensioenbijdragen en van de balans van de Groep**. Bovendien zal de balans van de Groep vanaf juni 2021 niet langer een "pensioenactief" bevatten.

Mijn opmerking: *In een pensioenstelsel met vaste uitkeringen worden de uitkeringen van tevoren vastgesteld. Het is een soort "prestatieplicht"-operatie.*

In tegenstelling tot het stelsel met vaste uitkeringen verbindt het stelsel met vaste bijdragen zich tot het bedrag van de betaalde premies, maar niet tot het daaruit voortvloeiende pensioen. Met andere woorden, het zorgt voor een definitieve enveloppe voor alle pensioenen die moeten worden uitbetaald. Dit systeem bestaat in Zweden, Duitsland en Italië.

Het Franse pensioenstelsel is gemengd.

Voor ambtenaren voorzien de teksten in een vereffeningspercentage van 75% van het laatste brutosalaris, en voor de particuliere sector voorziet de algemene regeling in 50% van het gemiddelde jaarlijkse referentiesalaris, berekend op basis van de 25 beste jaren.

De hoogte van het pensioen hangt ook af van de duur van de bijdrage: de percentages van 50% en 75% komen overeen met het volledige percentage, en wie niet lang genoeg heeft gewerkt, komt niet in aanmerking. Het voordeel is dus niet geheel in de teksten omschreven en de deskundigen spreken liever van een "discretionair stelsel". (Bron: La Croix, 4 februari 2020)

> **Transavia bereidt zich voor op recordzomer**

((bron Les Echos) 10 juni - Niet iedereen zal deze zomer op dezelfde golflengte zitten. Terwijl de luchtvaartsector en haar moedermaatschappij Air France zich nog aan het herstellen zijn, **maakt Transavia France zich op voor de beste zomer uit haar geschiedenis**. De goedkope luchtvaartmaatschappij van de Air France-groep verwacht namelijk evenveel, zo niet meer passagiers te vervoeren dan in de zomer van 2019. En hoewel de achterstand in de eerste helft van het jaar tegen het einde van het jaar waarschijnlijk niet zal zijn ingehaald, lijkt Transavia France de crisis reeds achter zich te hebben gelaten.

"Sinds eind april zijn de trends goed, zelfs zeer goed", zegt Nicolas

Henin, adjunct-directeur Verkoop en Marketing van Transavia France. De aankondiging van de deconflictieregeling heeft een reactie van de klanten uitgelokt, die steeds groter is geworden. Op maandag en dinsdag hadden we zelfs de twee hoogste boekingsdagen in de geschiedenis van Transavia.

Op de populairste bestemmingen - Griekenland, Spanje en Portugal - moest Transavia France zelfs capaciteit toevoegen, ruim boven het niveau van vóór de crisis. **Ten opzichte van zomer 2019 is het aanbod van Transavia dus met 60% toegenomen naar Spanje, 40% naar Griekenland en 15% naar Portugal.** Het aantal bestemmingen dat de maatschappij aanbiedt is ook gegroeid, van 110 in 2019 tot 150 deze zomer, waaronder 12 in Griekenland en 13 in Spanje. In tegenstelling tot sommige van haar low-cost concurrenten, die op veilig speelden, had Transavia France al vroeg ingezet op groei deze zomer, als onderdeel van het plan om een deel van het binnenlandse netwerk van Air France over te nemen. **Sinds het begin van het jaar heeft de groene luchtvaartmaatschappij acht extra Boeing 737-800's in ontvangst genomen, waardoor haar vloot nu 48 vliegtuigen telt.** Een riskante gok, aanvankelijk bedoeld om de slots van de groep op Orly te beschermen, maar die uiteindelijk zijn vruchten heeft afgeworpen. Al deze vliegtuigen moeten uiteindelijk worden ingezet tijdens de zomerpiek.

(...)

De groei zou in 2022 moeten aanhouden, met de komst van een dozijn extra Boeing-vliegtuigen. Anderzijds heeft de crisis haar sporen nagelaten in de rekeningen, met recordverliezen in 2020, die in de komende maanden waarschijnlijk opnieuw zullen moeten worden gecompenseerd door een nieuwe herkapitalisatie. Alleen Air France zal hieraan deelnemen, aangezien KLM, haar zustermaatschappij die aanvankelijk via Transavia Holland 40% van het kapitaal van Transavia France in handen had, zich volledig heeft teruggetrokken door eind 2020 haar resterende belang aan Air France te verkopen.

Mijn commentaar: Transavia staat voor een grote uitdaging: voldoende bemanningen (piloten, gezagvoerders, stewardessen) hebben om deze zomer met 48 vliegtuigen te vliegen, 10 meer dan in 2019.

AE CATA: de historische overeenkomst die wel eens zou kunnen wegen op de Golfbedrijven

((bron Le Journal de l'Aviation) 8 juni - Dit is eenvoudigweg de belangrijkste "open skies"-overeenkomst waarover tot dusver is

onderhandeld. **De landen van de Europese Unie (EU) en de Associatie van Zuidoost-Aziatische staten (ASEAN*) hebben de laatste hand gelegd aan de uitgebreide luchtvervoersovereenkomst ASEAN-EU (AE CATA), de eerste luchtvervoersovereenkomst die tussen twee belangrijke economische regio's in de wereld is gesloten.**

Deze "open skies"-overeenkomst, die al vele jaren in de maak is, zal de luchtverbindingen en de handel **tussen Europa en Azië** vergemakkelijken, **aangezien de luchtvaartmaatschappijen binnenkort een onbeperkt aantal vluchten tussen de twee regio's zullen kunnen aanbieden, met de extra mogelijkheid om tot 14 wekelijkse passagiersroutes in de zevende vrijheid te exploiteren** (via en voorbij een derde land), en zonder beperkingen voor vrachtluchten.

Maar hoewel de onderhandelaars met deze overeenkomst nauwere samenwerking tussen de twee regio's beogen op gebieden zoals veiligheid van de luchtvaart, luchtverkeersbeheer, consumentenbescherming en milieu- en sociale kwesties, is het **duidelijk dat de CATA in de eerste plaats gericht is op het vergemakkelijken en versterken van de rechtstreekse verbindingen tussen de landen van de twee blokken, ten nadele van een van de bedrijfsmodellen die de luchtvaartmaatschappijen van de Golfstaten zo succesvol hebben gemaakt, met name de beroemde ME3's, namelijk Emirates, Qatar Airways en Etihad.** Uiteraard zal het nog enige tijd duren voordat de gevolgen van de **EU-ASEAN-overeenkomst, die nog niet definitief is geratificeerd**, merkbaar worden. Voorlopig liggen de passagiersvluchten tussen de twee regio's praktisch stil als gevolg van de reisbeperkingen.

(...)

(*) De ASEAN bestaat uit 10 Zuidoost-Aziatische landen: Birma, Brunei, Cambodja, Indonesië, Laos, Maleisië, de Filippijnen, Singapore, Thailand en Vietnam.

Mijn commentaar: Wat is de "zevende vrijheid" waarnaar in dit artikel wordt verwezen?

Allereerst een geheugensteuntje: de commerciële luchtvaart valt onder de acht vrijheden van de luchtvaart, de nationale en supranationale wetgeving en de internationale verdragen die elke staat verplicht in zijn luchtruim toe te passen nadat hij ze heeft geratificeerd.

(Alle informatie over deze vrijheden is te vinden op pagina 377 en volgende van het universele registratiedocument van Air France-KLM,

dat beschikbaar is op de website van de Air France-KLM Groep)

De zevende vrijheid staat een luchtvaartmaatschappij die vertrekt uit een vreemde staat toe passagiers te laten instappen en uitstappen in een andere vreemde staat, zonder via haar thuisstaat te gaan.

Met deze overeenkomst zou een Indonesische luchtvaartmaatschappij rechtstreeks van Thailand naar Europa kunnen vliegen zonder via haar hub te passeren. Luchtvaartmaatschappijen uit de Golf moeten op hun hub stoppen om hetzelfde te doen.

> "Ik ben altijd bang om disruptieve technologieën te missen," zegt Airbus baas

((bron Les Echos) 14 juni - Het is zomer, de Covid-19 pandemie is aan het wegebben, mensen willen weer gaan reizen. Is de toekomst serener voor Airbus?

We zien vooruitgang in de strijd tegen de pandemie, ook al verschilt die van land tot land. Maar we moeten waakzaam blijven en ons ervan bewust zijn dat de situatie fragiel blijft. De luchtvaartsector schat dat het twee of drie jaar zal duren om geleidelijk terug te keren naar het niveau van vóór de pandemie.

Dit herstel zal aanvankelijk vooral betrekking hebben op vliegtuigen voor de korte en middellange afstand, en pas later ook op vliegtuigen voor de lange afstand. Maar de toekomst ziet er duidelijk rooskleuriger uit dan zes maanden geleden. Met de vaccinatiecampagnes - die hopelijk binnenkort over de hele wereld zullen plaatsvinden - kunnen we voorzichtig optimistisch zijn.

Dus zal de commerciële luchtvaart terugkeren naar het niveau van voor de pandemie? Dus Covid was niet een meer structurele breuk?

Covid heeft de mensen bewuster gemaakt van de milieuoetadruk van mobiliteit, maar de mensen zullen weer gaan reizen, zowel voor zaken als voor plezier. De vraag zal echter veranderen. Iedereen zal beter en anders willen reizen, met directere routes en beter cabinecomfort.

Producten als onze A321XLR voldoen aan deze verwachtingen.

Europa heeft zich verbonden tot een aanzienlijke vermindering van de CO2-uitstoot. Bent u bang dat de vraag zal verschuiven naar vervoer over land?

Airbus is zich ten volle bewust van de behoefte aan duurzame luchtvaart en wij zijn dan ook pioniers op dit gebied. In de afgelopen 30 jaar zijn de emissies met meer dan 50% teruggedrongen, en de laatste jaren met gemiddeld meer dan 2% per jaar. **Voor de toekomst**

willen we in 2035 de eerste op de markt zijn met een emissievrij vliegtuig. Zijn we ons bewust van de nieuwe realiteit? Ja. Nemen we de juiste maatregelen? Absoluut. Zetten we de daad bij het woord?

Absoluut.

Koolstofneutraal vliegen vereist de inzet van meerdere vaardigheden: nieuwe technologieën, materialen, aërodynamica, meer gebruik van duurzame brandstoffen.

(...)

U bent een jaar voorzitter van de raad van bestuur geweest. Wat is precies uw rol?

De raad van bestuur moet zorgen voor goed ondernemingsbestuur, de prestaties van het management evalueren, besluiten nemen over strategische en financiële plannen of toezicht houden op het risicobeheer en de naleving van de voorschriften door de onderneming. Een van mijn belangrijkste bijdragen is om mijn ervaring op het gebied van strategie, financiën, digitalisering en connectiviteit in te brengen in discussies met de Executive Chairman Guillaume Faury en het team. Digitalisering heeft een steeds grotere invloed op onze activiteiten en **Airbus denkt veel verder dan de komende vijf jaar.**

Wat betekent dat?

Geloof me, ik heb dit scenario eerder gezien - wat je gisteren goed deed, kan morgen in relatief korte tijd worden verstoord. Een deel van mijn strategische rol is om ervoor te zorgen dat dat niet gebeurt met Airbus. Eerlijk gezegd wil ik **niet dat wij gedestabiliseerd worden** zoals sommige autofabrikanten gedestabiliseerd werden door de komst van Tesla of zoals de telecomsector gedestabiliseerd werd door Skype in de jaren negentig. Je kunt het paranoia noemen, maar **ik ben altijd bang om ontwrichtende technologieën en nieuwe trends te missen.**

(...)

In uw vakgebied heeft de overheid tijdens deze crisis massaal ingegrepen. Is dit buitensporig in een dergelijke concurrerende markt?

Ik denk dat we een onderscheid moeten maken tussen inspanningen om de crisis te verzachten en steun voor de ecologische transformatie waarvan het bedrijfsleven en de industrie in het algemeen profiteren. De regeringen waren zich bewust van de dodelijke crisis die Covid veroorzaakte voor de luchtvaartsector en zij verleenden bijstand met bijvoorbeeld werktijdverkortingsmaatregelen of fondsen om onze leveranciers te helpen. Dit waren belangrijke maatregelen waarvoor wij allen in de luchtvaartsector dankbaar moeten zijn, omdat zij ons in staat stelden een groot aantal van onze werknemers te behouden.

In een crisis bestaat echter het gevaar dat bedrijven en regeringen zich uitsluitend op defensieve maatregelen concentreren. Integendeel, **wij hebben onze onderzoeks- en ontwikkelingsprogramma's gehandhaafd. Op het gebied van waterstof bijvoorbeeld verlenen regeringen steun voor onderzoek, waarvoor wij ook dankbaar zijn. Dit zal ook in de toekomst nodig zijn.**

De gehele mobiliteitssector ondergaat een radicale ecologische transformatie, die onder andere meer O&O vereist op het gebied van waterstofaandrijving, duurzame waterstofproductie en nieuwe voorzieningsinfrastructuren. Dit alles vereist de gezamenlijke inspanningen van onderzoekers, ingenieurs, politici en de particuliere sector als geheel.

Gaat Brussel te snel met zijn klimaatambities?

De luchtvaartsector ondersteunt de doelstellingen van de EU om de mondiale emissies tegen 2030 met 55% netto te verminderen ten opzichte van 1990. Wij steunen deze doelstellingen, omdat de klimaatuitdaging ons daartoe dwingt. **Ons doel op lange termijn is een emissievrije luchtvaart mogelijk te maken.**

Uit een recente studie van het Duitse ministerie van vervoer blijkt dat binnenlandse vluchten verantwoordelijk zijn voor minder dan 1,5% van de reisgerelateerde emissies. Slechts een zevende van alle vluchten uit Duitsland is binnenlands, en de meeste daarvan zijn meer dan 500 kilometer. Alle andere zijn internationaal, met een gemiddelde afstand van 1.700 kilometer.

Hoe kunnen we ze vervangen? Met de trein? **Het spoorwegnet is volstrekt ontoereikend. Om een capaciteit te ontwikkelen die vergelijkbaar is met die van de luchtvaart, die rechtstreeks enkele duizenden bestemmingen met elkaar verbindt, zouden in de komende decennia in heel Europa tienduizenden kilometers spoor moeten worden aangelegd. Een kolossale onderneming met een even groot milieu-effect. In de tussentijd zullen vluchten zeer energie-efficiënt en uiteindelijk emissievrij worden.**

Als u van Berlijn naar Frankfurt, van Parijs naar Lyon, van Madrid naar Barcelona, van Milaan naar Rome wilt gaan... zou u dan kiezen voor vliegen of voor de trein om het milieu te sparen?

Ik respecteer het milieu volledig wanneer ik mijn reiswijze kies. Maar nogmaals, laten we naar de feiten kijken. Gemiddeld twee liter per passagier per 100 kilometer, dat is waar we het over hebben voor het vliegtuig. Als we dat vertalen in CO₂-uitstoot, hebben we het over gemiddeld 60 tot 65 gram, met een vermindering van meer dan 2% per jaar. De luchtvaart is verantwoordelijk voor 2 tot 3% van de wereldwijde

uitstoot.

Vergelijk dat eens met andere vormen van vervoer. **Het traject naar een vermindering van de emissies hangt sterk af van de snelheid waarmee de vliegtuigvloten worden gemoderniseerd. En voor treinen kun je niet alleen kijken naar de broeikasgasemissies van één enkele treinreis, zonder rekening te houden met de milieueffecten op het hele ecosysteem, de biodiversiteit, het water, enz.**

Wat zijn uw doelstellingen met betrekking tot biobrandstoffen?

Vandaag kunnen onze motoren draaien op 50% biobrandstoffen of synthetische brandstof. Waar we nu naar moeten kijken is het verbeteren van de infrastructuur en de productie om ze op grote schaal beschikbaar te maken. Dat is een van de problemen. De andere is de productiekost van deze duurzame brandstoffen, die moet dalen. *China wordt uw belangrijkste markt, en Peking zet u onder druk om uw productiecapaciteit daar op te voeren, ook voor de grootste vliegtuigen. Je haalt daar ook meer brandstof vandaan. Trapt u niet in dezelfde val als de auto-industrie, afhankelijkheid?*

Onze commerciële geografie is zeer gediversifieerd, met ongeveer 30% in Europa en 70% buiten Europa. In dit commerciële landschap is China zeker een zeer belangrijke en groeiende markt. Wij kijken dus naar een uitbreiding van onze productiecapaciteit in China om die markt beter ter plaatse te kunnen bedienen, zoals wij dat ook in de Verenigde Staten doen.

Ter herinnering: wij hebben industriële, commerciële en servicevestigingen in 35 landen met 180 vestigingen. U ziet dus dat er geen bijzondere afhankelijkheid is.

(...)

Dit interview werd afgenomen met onze collega's van "Handelsblatt", "Corriere della Sera" en "El Mundo".

Mijn commentaar: *Uit dit lange interview heb ik slechts enkele passages onthouden die meer in het bijzonder betrekking hebben op de toekomst van de luchtvaartmaatschappijen.*

Biobrandstoffen: Djebbari's evenwichtsoefening met de luchtvaartmaatschappijen

((bron La Lettre A) 10 juni - **De interministeriële onderhandelingen over duurzame biobrandstoffen voor de luchtvaart (SAF) hebben moeite om hun vonnis te vellen** (LLA van 07/04/21). Bij deze

onderhandelingen zijn de ministeries van Ecologische Overgang, Vervoer, Landbouw, de Strijdkrachten en Bercy betrokken om de criteria vast te stellen voor een toekomstige oproep tot het indienen van projecten, die deze zomer zal worden gelanceerd om de ontwikkeling van de Franse biobrandstoffensector mogelijk te maken. De conclusies van de oproep tot het indienen van blikken van belangstelling (AMI), die voorafgaat aan de oproep tot het indienen van projecten, zijn nog niet definitief vastgesteld. Het project, dat begin 2020 werd gelanceerd door Elisabeth Borne, toenmalig minister van Ecologische Transitie, en Jean-Baptiste Djebbari, gedelegeerd minister van Vervoer, had eind april moeten aflopen.

Ook al is nog niet alles in kannen en kruiken, toch **tekenen zich enkele sporen af, in tegenstelling tot wat de industriële actoren van de sector enkele weken geleden nog verwachtten. De toekomstige oproep tot het indienen van projecten moet niet zozeer gericht zijn op de ontwikkeling van de productie van biobrandstoffen** - met de financiering van demonstratieprojecten die aan de behoeften van de Franse markt kunnen voldoen - **als wel op upstream-onderzoek. Het grootste deel van de inspanningen zal dus worden gericht op de financiering van haalbaarheidsstudies, met middelen die afkomstig zouden kunnen zijn van het vierde investeringsprogramma voor de toekomst (PIA4) dat eerder dit jaar door premier Jean Castex is gelanceerd.**

Een aanzienlijk deel van de middelen moet worden besteed aan de ontwikkeling van synthetische brandstoffen, de zogenaamde "e-fuels". Deze biobrandstoffen van de nieuwe generatie worden ontwikkeld door CO₂ en waterstof op te vangen, waardoor ze een veel betere ecologische balans hebben dan die welke uit biomassa worden verkregen en sneller koolstofneutraal kunnen worden gemaakt. **Hoewel zij zeer innovatief zijn, vergen zij verscheidene jaren van ontwikkeling. Zij mogen pas in 2030 operationeel zijn, d.w.z. na de eerste verplichtingen voor de integratie in het luchtvervoer die zijn opgenomen in het stappenplan van de regering dat begin 2020 is gepubliceerd, tegelijk met de oproep tot het indienen van blikken van belangstelling.**

E-brandstoffen, die in Frankrijk nog onderontwikkeld zijn, waren voordien geen prioriteit voor de regering en kwamen in de routekaart vrijwel niet voor. Zij worden nu sterk gepusht door Jean-Baptiste Djebbari, die zijn technofiele neigingen bevestigt en zijn wens om de Franse positie op het gebied van onderzoek naar biobrandstoffen te behouden, met name tegenover Duitsland, dat zeer bereid is om aan e-brandstoffen te werken.

Er zijn echter projecten aan de gang waarbij Franse spelers betrokken

zijn. Dit is het geval met het consortium KerEAUzen dat wordt geleid door Engie in partnerschap met de Duitse onderneming Sunfire voor de ontwikkeling van een e-fuel industrie in Frankrijk, met de steun van grote luchtvaartgroepen zoals Air France-KLM, Airbus, Aéroports de Paris (ADP) en Safran. Zij kon zich dus aanmelden voor de oproep tot het indienen van projecten deze zomer.

Een andere hoop zal waarschijnlijk niet worden vervuld: de invoering van een financieel mechanisme waarmee de extra kosten van biobrandstoffen kunnen worden gecompenseerd door de aankoop ervan door luchtvaartmaatschappijen te vergemakkelijken.

Deze kwestie staat niet meer op de agenda van interministeriële bijeenkomsten. Toch is de prijs van biobrandstoffen drie tot vijf keer hoger dan die van conventionele kerosine, en de prijs van de e-fuels waarop de regering rekent, is tien keer hoger.

Dit besluit zou nadelig kunnen zijn voor de ontwikkeling van een Franse productiesector, die op deze overheidssteun rekende om particulier kapitaal aan te trekken. Op dezelfde manier zou het ertoe kunnen leiden dat de avitailleurs vanuit Frankrijk worden bevoorrad als de prijzen daar minder hoog zijn. Parallel

met deze oproep tot het indienen van projecten moet de regering ook **de in de routekaart 2020 vastgestelde doelstellingen voor de integratie van biobrandstoffen in wetgeving omzetten.** De financieringswet voor 2021 voorziet momenteel **in een streefcijfer van 1% in 2022**, terwijl **het streefcijfer van 2% in 2025** deze zomer via een amendement in de Senaat kan worden opgenomen in het wetsontwerp "Bestrijding van klimaatverandering". Zij zal in ieder geval worden opgelegd door de toekomstige Europese "ReFuelEU Aviation"-verordening, die in 2024 in werking zal treden (LLA van 07/06/21).

Jean-Baptiste Djebbari zou ook in de verleiding kunnen komen om het streefcijfer van 5% voor 2030 op te trekken, om zo een ambitieuzer langetermijntraject uit te stippelen. Deze extra inspanning kan nodig zijn om ervoor te zorgen dat het Franse luchtvervoer zijn doelstelling van koolstofneutraliteit tegen 2050 haalt. Verwacht wordt echter niet dat de minister van Vervoer een stap zal zetten vóór de publicatie van de voorgestelde "ReFuelEU Aviation"-verordening, die op 14 juli door de Europese Commissie zal worden gepubliceerd.

Mijn commentaar: In een jaar tijd is het discours van de ministers voorzichtiger geworden.

De grote aankondigingen van vorig jaar over het groene waterstofvliegtuig hadden de scepsis gewekt van industriëlen over de geloofwaardigheid van het project op middellange termijn.

Voorzichtigheid lijkt nu geboden; er moeten haalbaarheidsstudies worden gestart.

Eén vraag blijft onbeantwoord: hoeveel wegen zullen worden verkend?

Met andere woorden, hoe kunnen we de president van Airbus (zie vorig artikel) ervan overtuigen dat Frankrijk de baanbrekende technologie die het luchtvervoer in staat zal stellen zijn doelstelling van koolstofneutraliteit in 2050 te bereiken, niet zal mislopen?

Bonus van de week

Vermindering van het gewicht van vliegtuigen zal hun brandstofverbruik met 3% doen dalen.

((bron sustainableaviation) 8 juni - **Telkens wanneer je het gewicht van een vliegtuig met 100 kg vermindert, verminder je het brandstofverbruik met 3,5 kg voor elk vlieguur** en er zijn vele voorbeelden:

- United Airlines gebruikte dunner papier voor zijn in-flight magazine en bespaarde zo 48 gram per krant. De besparing bedroeg 648.000 liter brandstof per jaar!
- Cabine-uitrusting zoals Expliseat-stoelen bespaart een ton op een vliegtuig voor de middellange afstand, wat neerkomt op een besparing van 100 kg CO2 voor elk vlieguur! - de
- hoef van de Boeing 777 wordt vervangen door een softwarebescherming (-150 kg in gewicht),
- de structuur van het vliegtuig maakt gebruik van meer composietmaterialen, 20 tot 25% lichter,-
- de flightbags worden vervangen door tactiele tabletten, zoals die van AVIOBOOK...

Maar ook de passagier kan aan deze inspanning bijdragen door licht te reizen! Als iedereen 100 gram lichter zou zijn voordat hij aan boord gaat, zou dat wereldwijd 50.000 ton brandstof of 150.000 ton CO2 besparen!

Deze algemene verlichting zou het verbruik van vliegtuigen met 3 tot 5% moeten verminderen. Dus ga naar het toilet de volgende keer dat je vliegt en sluit je aan bij de beweging.



Mijn commentaar: Vermindering van het gewicht van een vliegtuig is de op één na belangrijkste zorg van vliegtuig- en motorfabrikanten, na de vliegveiligheid.

Einde van het persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

U vindt op mijn [navigatiesite](#) 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**. Het 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, 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 14 juni gesloten op **4,589 euro**. Het is deze week stabiel gebleven (-0,02%).

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

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM is 3,30 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 vóór het begin van de gezondheids crisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is **2 dollar per vat gestegen tot 73 dollar**. Het is boven zijn pre-pandemisch niveau. Sinds eind 2014 heeft het in 2018 slechts een paar maanden boven dit niveau gelegen. Nu het luchtverkeer 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 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 François Robardet](#). 10907 mensen ontvangen dit persbericht live