

De kleine prins vliegt naar Parijs



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 846, 7 februari 2022

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

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

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

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

Persoverzicht van maandag

> Saint-Exupéry: "De kleine prins" vliegt naar Parijs, verlaat New York voor de eerste keer

(bron France Télévisions) 1 februari - Wist u dat een van de meest gelezen boeken ter wereld, "De kleine prins" van Antoine de Saint-Exupéry, in 1942 in de Verenigde Staten is geschreven? **Tot nu toe was het manuscript nooit de Atlantische Oceaan overgestoken**, maar nu is het eindelijk zover en zal het vanaf 17 februari worden tentoongesteld in het Musée des arts décoratifs in Parijs.

Na een nachtvlucht over de Atlantische Oceaan, is de New York - Parijs net geland in Roissy (Val-d'Oise). De conservator van het Musée des Arts Décoratifs wacht er ongeduldig op, ondanks de regen, want **in het ruim van dit Air France-toestel bevindt zich een nationale schat**. In de cockpit **is de kapitein ook erg opgewonden. "Het was het lezen van Saint-Exupéry, Kessel, Romain Gary, al die mensen die piloot waren, dat me echt de roeping gaf om lijnpiloot te worden"**, vertrouwt Jean-Michel Buffet me toe.

De achterneef van de schrijver en vliegenier maakte ook deel uit van de reis. Want, hoe verrassend het ook mag lijken, het manuscript van De kleine prins had zijn geboortestad New York nooit verlaten. De 141 vellen papier die de vliegenier schreef worden bewaard in de Morgan Library. "Dit is onze grootste schat," zegt Colin B. Bailey, de directeur. Uiteindelijk zullen **35 bladzijden van het originele manuscript tot 26**

juni te zien zijn in het Musée des Arts Décoratifs in Parijs.

Mijn commentaar : *De kleine prins, Terre des hommes, Nachtlucht, Zuidkoerier, Oorlogspiloot, ... Zoals de meesten van jullie, verslond ik al deze romans in mijn jeugd.*

De Kleine Prins zal altijd een speciale smaak hebben, waardoor het de meest gelezen kinderroman ter wereld is. We hebben allemaal in gedachten de "Tekenen me een schaap".

Maar mijn favoriete scène is de ontmoeting tussen de kleine prins en de vos, een prachtig verhaal over vriendschap. Hoe vaak heb ik het niet tegen mijn kinderen gezegd, terwijl ik het uit mijn hoofd kende.

> **Elbers: "Het zegt veel over de inzet van het KLM-personeel".**

(bron Upinthesky) 4 februari - Half januari **maakte de luchtvaartmaatschappij bekend dat Elbers 'na passend overleg' zou terugtreden als CEO en voorzitter van KLM.** Het vertrek heeft veel reacties uitgelokt. Zo omschreef Dario Fucci, voorzitter van de KLM-ondernemingsraad, de geboren Schiedamse als "zeer geliefd". Er werd ook **een petitie opgesteld, met bijna tienduizend handtekeningen. Elbers waardeerde de aanpak. "Maar het verzoekschrift verandert de beslissing niet.** Het zegt veel over de betrokkenheid van KLM-medewerkers bij het bedrijf. Er waren veel reacties op mijn vertrek, wat mij met gemengde gevoelens achterliet. Ik ben hier dertig jaar geleden in mijn korte broek begonnen," vertelde hij aan de Telegraaf.

De heer Elbers is sinds 2014 algemeen directeur van KLM. Hij volgde destijds Camiel Eurlings in die functie op. Zijn termijn als CEO loopt af op 1 mei 2023. Een reis met veel ups en downs. "Ik doe dit nu al acht jaar. **In overleg met de raad van toezicht hebben wij besloten dat er geen derde termijn komt.** Wat mij betreft, kijk ik naar de toekomst." (...)

Er gaan geruchten dat Herna Verhagen, CEO van PostNL, Elbers zou kunnen opvolgen. Naar verluidt zijn er eind 2021 contacten geweest tussen KLM en Verhagen. Verhagen zelf geeft niet veel informatie en wijst het gerucht van de hand. "Het is jammer dat Pieter KLM gaat verlaten. Hij is een goede collega-CEO en ik denk dat hij de juiste man op de juiste plaats is," zei ze toen. **Andere kandidaten zijn onder meer** Wiebe Draijer, directeur Transformatie Oltion Carkaxhija en zelfs Marcel de Nooijer, CEO van Transavia. Deze zou de zeggenschap over de dochter moeten opgeven als voorwaarde om uiteindelijk de functie van CEO van KLM over te nemen.

Elbers zegt nog niet te weten wat hij na zijn functie als CEO van KLM gaat doen. "Telkens als ik in een vliegtuig zit, wordt er gespeculeerd (bv. gespot in Dubai waar men dacht dat hij een baan bij Emirates zou nemen, red. Ik zal rustig nadenken over de toekomst en zien wat er op mijn pad komt."

Mijn commentaar: De emoties lopen hoog op bij het KLM-personeel.

Pieter Elbers werd door de meeste werknemers meer als een collega dan als een baas ervaren, een gevoel dat men in Frankrijk zelden aantreft.

> Hoe vrachtvliegtuigen en luchtvracht floreren in de schaduw van Covid

(bron Les Echos) 2 februari - De luchtvracht heeft het coronavirus te danken. Terwijl de luchtvaartmaatschappijen nog lang niet al hun passagiers hebben teruggewonnen, hebben de **vrachtvliegtuigen sinds het begin van de gezondheids crisis records gebroken wat de beladingsgraad en de rentabiliteit betreft**. Volgens statistieken van de Internationale Luchtvervoersvereniging (IATA) kende de luchtvracht in 2021 zelfs de op één na grootste groei in haar geschiedenis, met een toename van de vervoerde volumes met 18,7% j-o-j.

Luchtvracht heeft niet alleen de 9,9% aan vrachtvolume teruggewonnen die in 2020 verloren ging, maar heeft **zijn vorige recordniveau al overtroffen, met een totaal verkeer, uitgedrukt in ton per vervoerde kilometer (CKT), dat 3,5% hoger ligt dan de vorige piek in 2018.**

Met uitzondering van Latijns-Amerika profiteren alle belangrijke regio's van de wereld, hoewel de Noord-Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, die tot de grootste luchtvrachtmaatschappijen ter wereld behoren, het meest profiteren met 20,5% groei op jaarbasis, tegenover 8,8% voor Aziaten en 6% voor Europeanen.

In Europa is vrachtvervoer het enige marktsegment waarvan het verkeer maand na maand nog steeds boven het niveau van voor de crisis ligt, een prestatie die al sinds juni 2020 aan de gang is. In 2021 lag het aantal vrachtluchten volgens Eurocontrol 9,6% hoger dan in 2019. De enige Europese luchtvaartmaatschappijen die vorig jaar meer verkeer lieten optekenen dan in 2019 waren DHL, Sky Express en ASL Belgium - drie luchtvrachtspecialisten. En **voor veel luchtvaartmaatschappijen, waaronder Air France en KLM, was vrachtvervoer in 2021 nog steeds de belangrijkste**, zo niet de enige

bron van winst, ondanks de dramatische verliezen in het passagiersvervoer.

Deze sterke toename van het luchtvrachtvervoer is het resultaat van twee gecombineerde verschijnselen. In de eerste plaats de dringende behoefte aan medische producten in verband met de pandemie, en **in de tweede plaats het ontoereikende aanbod van zeevervoer om aan de terugkeer van de mondiale vraag te voldoen.**

Een opleving van de vraag leidde tot een stijging van de scheepvaartprijzen en tot spanningen aan de aanbodzijde in talrijke sectoren, zoals de elektronicasector, waardoor het gebruik van luchtvervoer gerechtvaardigd werd voor producten die vroeger per schip werden vervoerd.

De toename van het luchtvrachtvervoer zou nog groter zijn geweest indien de markt niet nog steeds te kampen had met een capaciteitsgebrek als gevolg van de vermindering van het aantal passagiersvliegtuigen in de vaart. Door de luchtvaartmaatschappijen te dwingen vliegtuigen aan de grond te houden om zich aan te passen aan de daling van het passagiersverkeer, heeft de crisis in feite de luchtvracht beroofd van een deel van de vrachtruimten van passagiersvliegtuigen, die gewoonlijk goed zijn voor de helft van het vrachtaanbod. In 2021 lag deze laatste nog 10,9% onder het niveau van voor de crisis. Vorig jaar december bedroeg de daling slechts 4,7%.

Paradoxaal

genoeg heeft **dit ontoereikende aanbod, in plaats van de exploitanten te benadelen, het feest nog mooier gemaakt door de luchtvrachttarieven naar hun hoogtepunt te stuwen.** De prijzen, die in 2020 al sterk waren gestegen, zijn vorig jaar blijven stijgen en bereikten tegen het einde van het jaar 150% van het niveau van december 2019.

Het valt nog te bezien of deze rage de pandemie en het einde van de tekorten zal overleven. De luchtvaartmaatschappijen denken van wel, te oordelen naar de aankopen van vrachtvliegtuigen in 2021. Voor het eerst in lange tijd hebben de orders van Boeing voor vrachtvliegtuigen die voor passagiersvliegtuigen met brede romp in 2021 overtroffen, met 41 leveringen op een totaal van 77 langeafstandsvliegtuigen. De Amerikaanse vliegtuigbouwer heeft ook 84 orders voor vrachtvliegtuigen geboekt (42 B777F's, 38 B767F's en 4 B747-8's), plus meer dan 100 conversies van passagiers- naar vrachtvliegtuigen.

Deze populariteit heeft Boeing en Airbus ertoe aangezet elk een nieuw model vrachtvliegtuig te lanceren - een vrachtversie van de 777X voor Boeing en de A350 voor Airbus. Voor Boeing is het het begin van de vernieuwing van een compleet maar verouderd gamma, dat vijftien jaar lang niets nieuws had gezien. Voor Airbus is het gewoon

een terugkeer naar de luchtvrachtmarkt na de stopzetting van het A380-vrachtproject en de commerciële mislukking van de A330F Neo.

Voorlopig lijkt deze gok vruchten af te werpen. In drie maanden tijd is Airbus erin geslaagd een dertigtal orders, aankoopverbintenissen en opties voor zijn A350F in de wacht te slepen, waaronder die van Air France (vier aankoopintenties en vier opties) en die van de Franse scheepvaartgroep CMA CGM, die zopas zijn luchtvrachtdochter heeft opgericht. Wat de 777XF betreft, heeft Qatar Airways zopas een eerste aankoopverbintenis ondertekend voor 34 toestellen, met een optie voor nog eens 16. Als verder bewijs van de nieuwe belangstelling voor vrachtvervoer zijn 20 van de 50 777XF's die Qatar Airways op het oog heeft, conversies van een deel van een eerdere bestelling van 60 B777X's in passagiersuitvoering.

Mijn commentaar: Aan het begin van de gezondheidscrisis was Air France-KLM een van de eerste luchtvaartmaatschappijen die zich op de luchtvrachtmarkt positioneerde, met ingang van april 2020.

Om aan de vraag te voldoen werden al snel passagiersvliegtuigen ingezet voor het vervoer van vracht, waardoor vracht in 2021 een van de drie winstgevendste activiteiten van de Frans-Nederlandse groep werd, samen met onderhoud en Transavia.

> Ryanair, EasyJet, Wizz Air: het aandeel van de neveninkomsten stijgt

(bron La Tribune) 4 februari - Het verkeer is er, de winst zal wachten.

Ryanair, EasyJet en Wizz Air, de drie belangrijkste onafhankelijke Europese lagekostenluchtvaartmaatschappijen, sloten het jaar 2021 af met een sterke groei in lijn met de opleving die tijdens de zomerperiode inzette, vooral naar Zuid-Europa. Ze **hebben hun passagiersaantal met minstens drie vermenigvuldigd in vergelijking met vorig jaar**.

Alle drie blijven zij echter tekorten vertonen over het laatste kwartaal, terwijl ook de exploitatiekosten de hoogte in zijn gegaan.

(...)

Deze verbetering van het verkeer heeft een direct effect gehad op de omzet. Ryanair en EasyJet hebben hun omzet zelfs sneller zien groeien dan hun passagiersaantallen. (...) De situatie is gecompliceerder voor Wizz Air, waarvan de inkomsten minder snel zijn gestegen dan het aantal passagiers.

(...)

Ondanks deze verschillen **tekent zich een duidelijke tendens af: het aandeel van de neveninkomsten in de inkomsten blijft in alle drie de ondernemingen toenemen**. Zij zorgen voor het herstel van de

omzet, terwijl de gemiddelde ticketprijs onder het niveau van voor de crisis blijft. Het fenomeen is duidelijk voor de twee ultra low-cost luchtvaartmaatschappijen. **Bij Ryanair bedroegen de neveninkomsten in het laatste kwartaal 22 euro per passagier, d.w.z. 8% meer dan twee jaar geleden, toen het gemiddelde ticket 25 euro bedroeg (-24%).** Als de trend doorzet, zouden zij binnenkort meer dan de helft van de omzet kunnen vertegenwoordigen. Dit is al meer dan een jaar het geval **bij Wizz Air**, maar de trend zet zich verder door. **De neveninkomsten blijven sneller groeien dan de ticketinkomsten en zullen tegen eind 2021 60% van de omzet bereiken.** Ondanks een ander model is de trend net zo voelbaar bij EasyJet, dat zijn aanbod van neveninkomsten verder ontwikkelt. De neveninkomsten waren goed voor een derde van de inkomsten in het laatste kwartaal. Twee jaar geleden was dat nog 21%. Ondanks deze positieve indicatoren heeft **geen van de drie luchtvaartmaatschappijen in het laatste kwartaal een netto- of exploitatiewinst geboekt.**

(...)

Dit gebrek aan winstgevendheid is grotendeels te wijten aan de sterke stijging van de kosten voor alle drie de maatschappijen: +73% voor EasyJet, +113% voor Wizz Air en +136% voor Ryanair. Deze stijging is te wijten aan verschillende factoren. In de eerste plaats hebben de drie exploitanten hard gewerkt aan een herschikking van de capaciteit om de groei van het verkeer op te vangen, hetgeen tot een aanzienlijke stijging van de variabele kosten heeft geleid. Zij zijn er echter niet in geslaagd de belastingsfactoren te bereiken die nodig zijn om het model rendabel te maken. **Waar hun vliegtuigen in het najaar van 2019 tussen de 91 en 95% gevuld waren, lagen de percentages in het afgelopen kwartaal tussen de 77 en 84%.**

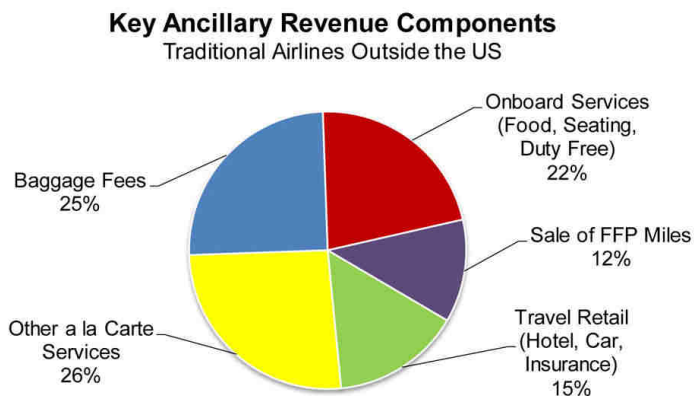
(...)

Bij deze stijging van de variabele kosten heeft de brandstof zwaar gewogen, ondanks de indekkingsmechanismen voor brandstof. Met een afdekking van 60% tot 30 september tegen 504 dollar per ton (bij een spotprijs van 840 dollar op 26 januari) lijkt EasyJet het goed gedaan te hebben. Wizz Air schat dat de gemiddelde prijs van haar brandstof, inclusief haar afdekking, ten opzichte van het voorgaande jaar is verdubbeld tot 718 dollar per ton. Deze stijging heeft de inspanningen om de kosten per eenheid aanzienlijk te verminderen gedeeltelijk tenietgedaan. Ryanair wijst ook op de stijgende brandstofprijzen, alsmede op de kosten voor luchtverkeersleiding, luchthavengelden en grondafhandeling.

In het begin van het jaar zou de tendens min of meer dezelfde moeten blijven, waarbij het effect van Omicron tot in januari zou moeten aanhouden. Ryanair, dat het voortouw heeft genomen door de

capaciteit met 33% te verminderen, schat dat het 3 à 4 miljoen passagiers heeft verloren ten opzichte van de 10 miljoen die het eerder had gehoopt te verliezen. EasyJet heeft ook bezuinigd en zal naar verwachting in de loop van het kwartaal langzaam weer aantrekken. (...) In feite verwacht Wizz Air een iets groter operationeel verlies dan in het vorige kwartaal. De drie luchtvaartmaatschappijen zouden dan hun capaciteit sterk moeten opvoeren ter voorbereiding van de zomer. (...)

Mijn opmerking: Waaruit bestaan de neveninkomsten van luchtvaartmaatschappijen? Hier is een voorbeeld:



Distribution based upon analysis of 2015 results of non low cost carriers based outside the US.

Bijkomende vergoedingen worden gegenereerd door elke verkoop die geen verband houdt met het basistarief, d.w.z. de aankoop van een zitplaats. Voorbeelden van neveninkomsten zijn extra bagage, premium maaltijden, ongevraagde upgrades, in-flight entertainment en andere a la carte producten. Deze inkomsten kunnen ook uit verschillende bronnen komen, zoals commissies voor hotelreserveringen en de verkoop van mijlen aan partners, waardoor de consument meer keuzemogelijkheden krijgt, maar de luchtvaartmaatschappijen ook meer winst.

De traditionele luchtvaartmaatschappijen (Air France-KLM, IAG, Lufthansa) hebben het voorbeeld van de low cost-maatschappijen gevolgd. Zij hebben zich alle aangepast aan de vraag van de consument om voor elk van de aangeboden diensten alleen te betalen wanneer dat nodig is.

> Qatar Airways plaatst enorme order bij Boeing voor 777X-vrachtvliegtuigen en 737 MAX's in openlijk conflict met Airbus

(bron La Tribune) 31 januari - In een geschil met Airbus over de A350

heeft Qatar Airways een gigantische order geplaatst bij Boeing voor 50 B777X-vrachtvliegtuigen, waarvan 16 opties. Het contract is meer dan 20 miljard dollar tegen catalogusprijs waard en stelt de vliegtuigbouwer in staat het programma te lanceren. De maatschappij uit de Golf is in feite de eerste maatschappij die dit breedrompvliegtuig in een vrachtversie koopt. Een verademing voor de Amerikaanse vliegtuigbouwer, die volgens zijn directeur, Dave Calhoun, twee jaar productie garandeert.

(...)

De onderneming, die de overeenkomst officieel maakte tijdens een bezoek van de Emir van Qatar aan het Witte Huis, **ondertekende ook een intentieverklaring voor 25 737-10 vliegtuigen en gaf aan bereid te zijn in totaal tot 50 737 MAX's te bestellen.** Dit is een manier om de annulering door Airbus van een order voor 50 A321 NEO's als gevolg van een geschil tussen de vliegtuigbouwer en de maatschappij over de A350 te compenseren.

> Politici en belanghebbenden in de luchtvaart verenigd voor decarbonisatie in de Verklaring van Toulouse

(bron Journal de l'Aviation) 4 februari - **De inspanningen om de luchtvaart koolstofvrij te maken worden georganiseerd.** Terwijl het aantal initiatieven, partnerschappen en intentieverklaringen in een poging om de milieu-impact van de luchtvaartsector te verminderen toeneemt, **heeft het Franse voorzitterschap van de EU ernaar gestreefd meer samenhang te brengen in de maatregelen die op industrieel niveau worden genomen en overwogen, en tegelijkertijd op mondiaal niveau het voortouw te nemen om ervoor te zorgen dat deze op eerlijke wijze worden uitgevoerd. Dat is het doel van de Verklaring van Toulouse, die op 4 februari door 42 staten en bijna 150 belanghebbenden werd ondertekend.**

De verklaring van Toulouse is het eerste publiek-private initiatief ter ondersteuning van de doelstelling van de luchtvaartsector om tegen 2050 een "netto nul"-uitstoot van CO₂ te bereiken. Hij onderschrijft de toezegging van de Europese Commissie om samen met de industrie de beginselen en acties vast te stellen om deze ambitie te verwezenlijken, en een ecosysteem van belanghebbenden te creëren dat gericht is op een gemeenschappelijk doel.

De volgende stap is de totstandbrenging van een Europees pact voor het koolstofvrij maken van de luchtvaart, dat een kader zal bieden voor de dialoog tussen de autoriteiten en de industrie, een concreet beleid zal uitstippelen en de financiële maatregelen zal vaststellen die daarmee gepaard moeten gaan. **Airbus, Air France-KLM, ATR, Dassault Aviation, de ADP-groep, Safran en Thales dringen**

bijvoorbeeld al aan op de vorming van allianties voor de waardeketen van hernieuwbare en koolstofarme brandstoffen, of voor grondstoffen.

Zij vragen de EU ook te zorgen voor een gelijk speelveld met niet-ondertekenaars, een onderwerp dat ook door EU-commissaris voor vervoer Adina Valean aan de orde is gesteld.

Parallel daaraan moet met de ICAO en partners in de hele wereld worden gewerkt aan de aanneming, tijdens de volgende Algemene Vergadering van de organisatie in september, van een "ambitieuze langetermijndoelstelling" (LTAG), die de acties op mondiaal niveau zou coördineren.

***Mijn commentaar:** De verklaring van Toulouse moet een eerste stap zijn in de richting van de ontwikkeling van een mondiaal kader waarin de verplichtingen van het luchtvervoer om deel te nemen aan de strijd tegen de klimaatverandering worden omschreven.*

Alleen op Europees niveau optreden zou bespottelijk zijn. Wij mogen niet vergeten dat het grootste deel van de groei van het luchtvervoer ver van Europa zal plaatsvinden, voornamelijk in Azië.

> Hoe de Franse luchtvaartindustrie de luchtvaart koolstofvrij wil maken tegen 2050

(bron Les Echos) 3 februari - **Het luchtvervoer koolstofvrij maken, ja, maar hoe? De "luchtvaarttop" in Toulouse**, die op vrijdag 4 februari wordt afgesloten, **heeft opnieuw de wens van de Europese Unie en haar belangrijkste partners bevestigd om tegen 2050**

koolstofneutraliteit te bereiken. Deze "Verklaring van Toulouse" eefft weliswaar het pad voor de internationalisering van de doelstelling, via de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), maar **blijft tamelijk vaag over de middelen om deze te verwezenlijken.**

De Civil Aeronautics Research Council (Corac) heeft niettemin dit verduidelijkingswerk gedaan door vorige maand een studie te publiceren die gewijd is aan het koolstofvrij maken van het luchtvervoer. Een routekaart tussen de grote particuliere spelers (Airbus, Safran, Dassault, Thales, Air France, ADP, enz.) en de overheid (DGAC, ONERA, Ministerie van strijdkrachten, Ministerie van vervoer, enz.), die als leidraad moet dienen voor de onderzoek- en ontwikkelingsinspanningen van de Franse luchtvaartindustrie in het komende decennium. **Het bereiken van koolstofneutraliteit tegen 2050 is een enorme uitdaging,**" waarschuwt Bruno Even, hoofd van Airbus Helicopters en voorzitter van Corac. Het is een collectieve uitdaging, die het hele ecosysteem aangaat en **een grote**

investeringsinspanning zal vergen. We hebben het over meer dan 10 miljard euro aan investeringen in O&O om tegen 2030 klaar te zijn," benadrukte hij. In het kader van het herstelplan is een eerste bedrag van 1,5 miljard euro vastgelegd voor 2020, en dit bedrag is niet beperkt tot projecten voor waterstofvliegtuigen. "Het is een waaier van oplossingen en implementaties," zegt Bruno Even.

De lancering van een nieuwe generatie vliegtuigen voor de korte en middellange afstand, van conventioneel ontwerp maar met een efficiënter brandstofverbruik, is de eerste mogelijkheid. "Tegen 2030 kunnen we ultrazuinige vliegtuigen in gebruik nemen met een klassieke architectuur maar met 30% minder brandstofverbruik", zegt de voorzitter van Corac. **In combinatie met de mogelijkheid om 100% biobrandstoffen te gebruiken,** die zelf een vermindering van de CO₂-uitstoot met 70% tot 80% opleveren in vergelijking met de conventionele paraffine, zou deze nieuwe generatie vliegtuigen **het al mogelijk maken om koolstofneutraliteit te bereiken.**

Hoewel waterstofvliegtuigen een prominente plaats innemen in de werkzaamheden van Corac, zouden zij pas later op de markt komen, rond 2035 voor een regionaal model en 2045 voor een vliegtuig voor middellange afstand. **De bijdrage van waterstoftechnologieën tot koolstofneutraliteit zou daarom in 2050 in het meest optimistische scenario niet meer dan 29% mogen bedragen.** "Het is een complexere technische uitdaging, maar we zijn ervan overtuigd dat we die aankunnen en we werken eraan binnen Corac," aldus de voorzitter. In ieder geval zullen **duurzame biobrandstoffen de belangrijkste hefboom zijn voor het koolstofarm maken van de economie.** Zij alleen al zullen bijna 50% van de weg naar koolstofneutraliteit tegen 2050 vertegenwoordigen, tegenover 35% voor nieuwe technologieën," benadrukt Bruno Even. Ze zijn geen technologische uitdaging. De huidige vliegtuigen zijn reeds gecertificeerd voor het gebruik van 50% duurzame brandstoffen. Anderzijds moeten we de ontwikkeling van de productieketen versnellen.

Deze verschillende scenario's moeten het mogelijk maken de CO₂-uitstoot tegen 2050 "met een factor tussen 5 en 8" te verminderen, aldus de Corac-studie. Het is echter niet het meest optimistische. De Waypoint 2050-studie van de Europese groep ATAG verwacht een snellere en steilere daling. Corac's scenario 1 is nog voorzichtiger dan dat van de milieuvereniging "Shift-project".

Ongeacht het scenario voorspelt Corac dat in 2050 een saldo van 7% tot 9% van de CO₂-uitstoot zal overblijven (d.w.z. 157 tot 207 miljoen ton CO₂), **te compenseren door ETS of Corsia-achtige programma's.** Zelfs in het minst gunstige scenario zou deze balans van CO₂-emissies door het luchtvervoer echter gelijk zijn aan of lager zijn dan het niveau dat door de IPCC (Intergouvernementele Werkgroep

inzake klimaatverandering) wordt aanbevolen om de temperatuurstijging onder de 2°C te houden.

Mijn commentaar: Week na week komen dezelfde trends naar voren.

Om te voldoen aan de verbintenissen van de luchtvaartmaatschappijen inzake de vermindering van de CO₂-uitstoot bestaan er technologische oplossingen, maar de nodige investeringen worden slechts langzaam in de begroting opgenomen.

Binnen het team dat de aanzet heeft gegeven tot de oprichting van het waarnemingscentrum voor duurzame luchtvaart, werken wij met name aan het vergemakkelijken van uitwisselingen tussen de wereld van de landbouw, de agro-industrie en het luchtvervoer.

Wij menen dat het nu mogelijk is brandstof te vervaardigen uit gebruikte olie of bos- en landbouwresiduen, waardoor de CO₂-uitstoot gedurende de levenscyclus met 75% kan worden verminderd in vergelijking met fossiele paraffine. Deze brandstoffen, waarvan de productie niet concurreert met de levensmiddelenindustrie, kunnen veilig en zonder aanpassingen in vliegtuigen worden ingebouwd.

Einde van het persoverzicht

> Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn

Op mijn [navigatiesite](#) vindt u de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders.

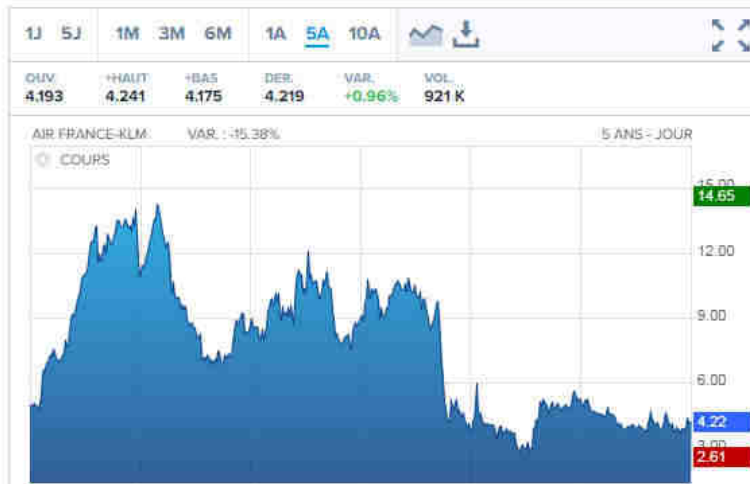
Om te voorkomen dat u vergeet uw contactgegevens te wijzigen telkens wanneer u uw postadres wijzigt, raad **ik u aan een persoonlijk e-mailadres op te geven**. Deze zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

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

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

Het aandeel Air France-KLM is op maandag 7 februari gesloten op 4,103 euro. Het is +3,22% gestegen.

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



Koersevolutie van het Air France-KLM aandeel over vijf jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.

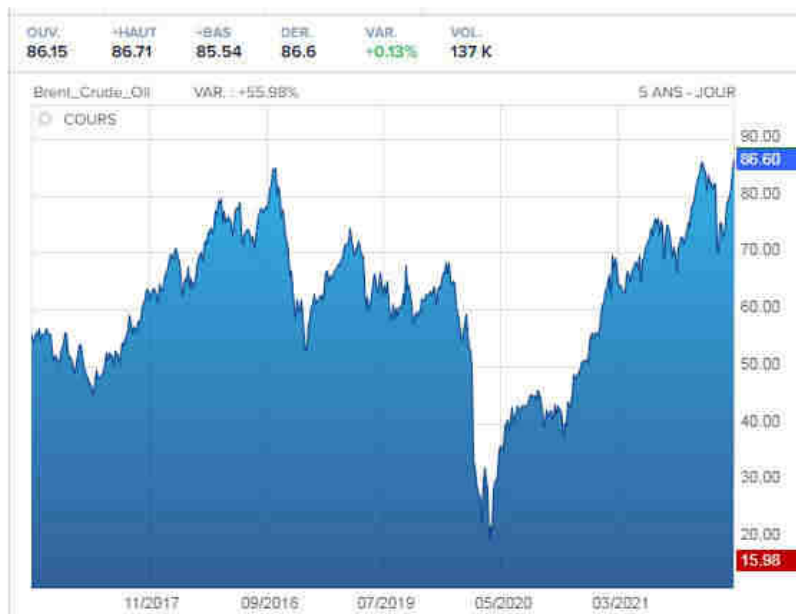
De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedraagt EUR 3,46. Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.

U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheidscrisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week opnieuw met \$2 gestegen tot \$93.

Eind oktober 2020 stond hij op een dieptepunt van 37 dollar.

Op 25 oktober bereikte Brent met 86 dollar een niveau dat sinds 2014 niet meer was gezien, gesteund door verstoringen van het aanbod en de onderliggende vraag. **Vorige week werd dit record overschreden, wat te verklaren is door de crisis in Kazachstan.**



Ontwikkeling van de olieprijsen over vijf jaar. De scherpe daling komt overeen met het begin van de Covid-19 epidemie.

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

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

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die verband houdt met de groep Air France-KLM of met het aandeelhouderschap van de werknemers...

Tot ziens.

Om de laatste maandag persrecensies te vinden, [klik hier](#)

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

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

| François Robardet

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

Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet

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

Indien u dit persbericht niet langer 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](#).

11075 mensen ontvangen dit persbericht live