

Air France stelt ambitieuzere CO2-doelstellingen vast



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 856, 18 april 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

> Air France stelt ambitieuzere CO2-doelstellingen vast

(bron Les Echos) 13 april - **30% minder CO2 per passagier per kilometer tegen 2030, vergeleken met het niveau van 2019: dat is de nieuwe doelstelling die Air France heeft vastgesteld om de impact van haar vluchten op het milieu te verminderen.** Een minder verre doelstelling dan de verbintenis van de internationale vereniging van het luchtvervoer om in 2050 koolstofneutraliteit te bereiken. Maar het is ook zinvoller en concreter voor het grote publiek dan de 50% nettoverlaging tegen 2030 ten opzichte van 2005, die Air France eerder had aangekondigd. **In tegenstelling tot eerdere toezeggingen gaat het hier om een brutovermindering van de uitstoot, exclusief compenserende maatregelen** die indrukwekkender nettocijfers opleveren maar de hoeveelheid CO2 die door een vlucht wordt uitgestoten niet verminderen.

Om nog duidelijker te zijn: deze vermindering met 30% per vervoerde passagierskilometer zou, afhankelijk van de ontwikkeling van het verkeer, moeten overeenstemmen met een vermindering van de CO2-uitstoot door Air France met 12% tussen 2019 en 2030. Dit verschil is te wijten aan het aandeel van lange-afstandsvluchten, die noodzakelijkerwijs meer vervuilend zijn dan korte-afstandsvluchten, in de activiteit van Air France.

Dit stappenplan is op tafel gelegd zonder de activiteit van de onderneming te moeten verminderen, die haar groei wil voortzetten. **Het traject zou verenigbaar zijn met de Overeenkomst van Parijs om de opwarming van de aarde te beperken tot minder dan 2°C**, volgens de berekeningsmethode van de onafhankelijke instantie

SBTi (Science-Based Target initiative), die door Air France is gekozen om haar doelstellingen te valideren

Deze nieuwe doelstelling van Air France komt niet in de plaats van de vorige, met name het bereiken van koolstofneutraliteit ("nul netto-uitstoot" in 2050), die emissiebeperkende en compenserende maatregelen combineert, door de financiering van allerlei projecten die erop gericht zijn CO₂ uit de atmosfeer te halen. Sinds 2019 compenseert Air France 100% van haar CO₂-uitstoot op binnenlandse vluchten. Sinds dit jaar moet zij ook 1% biobrandstoffen gebruiken, die ook de netto koolstofvoetafdruk van vluchten verminderen. Tegen 2030 mikt de maatschappij op minstens 10% integratie op al haar vluchten en tegen 2050 op 63%.

Er worden andere hefbomen gebruikt, zoals het optimaliseren van de besturing en het verminderen van het gewicht aan boord. Een kilo minder aan boord van een vliegtuig betekent 69 ton minder CO₂ over een jaar, aldus Air France. De **belangrijkste troef van Air France om haar CO₂-uitstoot echt te verminderen, is**

echter **de voortdurende modernisering van haar vloot.**

Hierdoor dalen niet alleen de bedrijfskosten, maar wordt ook het brandstofverbruik - en dus de CO₂-uitstoot - sterk teruggedrongen. Gemiddeld produceren de nieuwe vliegtuigen die aan Air France zijn geleverd - 38 Airbus A350's en 10 Boeing 787's voor langeafstandsvluchten, en 60 Airbus A220's voor korte en middellange vluchten - 20% tot 25% minder CO₂ dan de vliegtuigen die ze vervangen.

(...)

Mijn commentaar: Air France gaat, net als KLM (zie artikel hieronder), een concrete verbintenis aan om haar CO₂-uitstoot te verminderen.

Beide luchtvaartmaatschappijen zullen hun acties door de SBTi laten valideren.

SBTi is een samenwerkingsverband tussen het Carbon Disclosure Project (CDP), het United Nations Global Compact, het World Resources Institute (WRI) en het World Wide Fund for Nature (WWF).

SBTi bevordert ambitieuze klimaatmaatregelen in de particuliere sector door organisaties in staat te stellen wetenschappelijk onderbouwde emissiereductiedoelstellingen vast te stellen.

Bedrijven die zich bij dit initiatief aansluiten, kiezen ervoor om onafhankelijk van hun concurrenten actie te ondernemen voor de planeet.

> KLM, Schiphol, Airbus, Royal NLR en TU Delft werken samen om overgang naar duurzame luchtvaart te versnellen

(bron Luchtvaartnieuws, vertaald met DeepL) 12 april - **KLM, Schiphol Group,**

Airbus, Koninklijke NLR en de Technische Universiteit Delft gaan een intensieve samenwerking aan om de technologische ontwikkeling **naar klimaatneutraal vliegen in 2050 te** realiseren. Ter gelegenheid van de start van het gezamenlijke Flying Vision-initiatief hebben de vijf partijen maandagavond een samenwerkingsovereenkomst ondertekend.

(...)

Volgens de initiatiefnemers heeft het initiatief Flying Vision tot doel een "open innovatief ecosysteem" te ontwikkelen. Dit betekent dat **de betrokken partijen technologische vooruitgang en nieuwe kennis met anderen zullen delen en dat iedereen die wil bijdragen tot een duurzamere luchtvaart, kan deelnemen.**

De samenwerking zal betrekking hebben op: de ontwikkeling van nieuwe, zeer energie-efficiënte vliegtuigtypes; het gebruik van 100% hernieuwbare energie; klimaatneutrale logistieke operaties in de luchtvaart; en de implicaties van duurzame luchtvaart voor de passagier. Het stimuleren van ondernemerschap en het opleiden van nieuw talent is ook een belangrijke pijler.

Om de samenwerking te bevorderen is **de Technische Universiteit Delft van plan om op haar campus een fysieke werk- en ontmoetingsplaats in te richten** waar studenten, onderzoekers, startende bedrijven en O&O-medewerkers van bedrijven elkaar kunnen ontmoeten. De opening van deze site is gepland voor eind 2022.

***Mijn opmerking:** KLM werkt ook samen met de Technische Universiteit Delft aan een nieuw vliegtuigconcept, de "Flying-V", een V-vormig vliegtuig, waarvan een model werd gepresenteerd bij het 100-jarig bestaan van de Nederlandse luchtvaartmaatschappij.*

KLM is zeer toegewijd aan het gebruik van duurzame brandstoffen en aan onderzoek in het algemeen.

In 2019 lanceerde KLM een project voor de eerste Europese fabriek die duurzame vliegtuigbrandstof produceert, samen met SkyNRG (wereldleider in duurzame vliegtuigbrandstoffen) en SHV Energy (wereldleider in LPG-distributie), die de geproduceerde bioLPG zal kopen. KLM had toegezegd 75.000 ton duurzame vliegtuigbrandstof per jaar in te kopen.

> Biobrandstoffen in de lucht: TotalEnergies mikt op massaproductie in Japan met Eneos

(bron La Tribune) 14 april - **TotalEnergies heeft** reeds geïnvesteerd in de ontwikkeling van verschillende productiesites voor duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) in Frankrijk en **heeft onlangs de handen ineengeslagen met de Japanse groep Eneos Corporation met het oog op de oprichting van een massaproductie-eenheid in Japan.** Deze zou een productiecapaciteit hebben van 300.000 ton, wat evenveel is als de volledige productie van TotalEnergies in Frankrijk.

(...) Er zijn

reeds studies uitgevoerd door de twee partners, die zich concentreren op productieprocedures waarbij gebruik wordt gemaakt van afgewerkte bak- en braadolie en dierlijke vetten.

(...)

Deze aankondiging komt enkele weken na het besluit van het Japanse ministerie van Ruimtelijke Ordening, Infrastructuur, Vervoer en Toerisme om een integratiedoelstelling van 10% SAF tegen 2030 vast te stellen. Aangezien het land vóór de crisis ongeveer 10 miljoen ton paraffine per jaar verbruikte, vergt dit een productie in de orde van grootte van één miljoen ton.

Als de haalbaarheidsstudies overtuigend blijken en het project doorgaat, zou de Negishi-locatie vanaf 2025 300.000 ton per jaar aan deze doelstelling kunnen bijdragen

Negishi zou daarmee tot de grote productie-eenheden behoren en in de buurt komen van de raffinaderij van Rotterdam, die tegen eind 2023 een capaciteit van 500.000 ton per jaar moet bereiken. Zij is echter nog ver verwijderd van de reusachtige raffinaderij van Singapore, die vanaf volgend jaar tot een miljoen ton per jaar zou moeten produceren. De eenheden van Rotterdam en Singapore worden geëxploiteerd door de Finse onderneming Neste, de marktleider in de sector.

(...)

In Frankrijk (...) heeft Patrick Pouyanné, CEO van het olieconcern, eind maart aangekondigd dat hij in 2024 300.000 ton SAF per jaar wil produceren (op een doelstelling van 5 miljoen ton biobrandstoffen in 2030, alle sectoren samen). Deze productie zal afkomstig zijn van verschillende eenheden die verdeeld zijn over de raffinaderijen van La Mède, Normandië en Grandpuits.

(...)

In theorie is dit meer dan genoeg om de Franse behoeften tot het einde van het decennium te dekken. Uitgaande van het verbruik vóór de crisis - tussen 6,5 en 7 miljoen ton vliegtuigbrandstof per jaar in Frankrijk - **is ongeveer 70.000 ton SAF per jaar nodig om het huidige 1%-mandaat te dekken. Vanaf 2025, wanneer het 2%-mandaat van de EU in het kader van het Europees Groen Pact van kracht wordt, zal het dubbele nodig zijn.**

De productie zal dan aanzienlijk moeten versnellen om aan de volgende mandaten te voldoen: 5% in 2030 en 20% in 2035... De Europese Unie heeft een incorporatiedoelstelling van 63% in 2050 vastgesteld.

Mijn commentaar: Aangezien de fabriek van Grandpuits pas in 2024 opengaat, zullen de Franse luchtvaartmaatschappijen tegen die tijd niet over voldoende hoeveelheden beschikken om 1% duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) te gebruiken.

TotalEnergies zal dus een stimulerende heffing moeten betalen op de bijmenging van biobrandstoffen (Tirib), een heffing die waarschijnlijk zal worden doorberekend in de prijs van paraffine die de luchtvaartmaatschappijen betalen.

> CMA CGM Air Cargo vliegt in juni naar Parijs-CDG

(bron L'Antenne) 14 april - Met Luik als hub, **exploiteert CMA CGM Air Cargo momenteel haar vloot vliegtuigen in een partnerschap met Air Belgium. Deze regeling lijkt een overgangsregeling te zijn** aangezien de luchtvaartdochter van de Franse scheepvaartgroep voornemens is een volwaardige luchtvaartmaatschappij te worden. Dit is het doel van haar inspanningen in de Verenigde Staten en in Europa, waaronder Frankrijk

In de Verenigde Staten heeft de maatschappij op 16 maart haar bewijs van luchtvervoer verkregen. Een identieke procedure is aan de gang bij de Franse autoriteiten. Vanaf juni wil CMA CGM Air Cargo zijn eerste vluchten lanceren tussen Parijs-Charles-de-Gaulle, Chicago, New York en Atlanta.

(...)

Voor de directeur ontwikkeling van Aéroports de Paris zou 2022 "een jaar van herstel voor het vrachtvervoer in Parijs-CDG" moeten worden. Naast de komst van CMA CGM Air Cargo, "hebben Fedex en DHL Express hun capaciteit in 2021 verhoogd", wijst hij erop. Ook

Air France-KLM Martinair Cargo herschikt zijn vluchten naar Parijs met nieuwe A350F's die een hoger laadvermogen bieden.

De Franse burgerluchtvaartautoriteit (DGAC) bevestigt het herstel van het luchtvrachtvervoer in Frankrijk dit jaar.

(...)

De ontwikkeling van het luchtvrachtvervoer **tussen Frankrijk en Azië** lijkt moeilijker te voorspellen. De enige zekerheid is dat "**de tarieven op deze route zullen stijgen**", zeggen Jean-Michel Garcia, gedelegeerde voor internationaal vervoer van de AUTF, en Philippe de Crécy, vice-voorzitter van TLF Overseas.

(...)

Om de stijging van de vrachttarieven te verklaren, halen zij in de eerste plaats de gevolgen van de oorlog in Oekraïne aan. "Het omzeilen van het Russische en Wit-Russische luchtruim verlengt de vluchten met ten minste drie uur, leggen zij uit. **De vliegtuigen zijn gedwongen meer brandstof mee te nemen. Dit heeft een prijs en vermindert hun laadvermogen.**

(...)

De tweede reden die wordt aangevoerd betreft de beheersingsmaatregelen waartoe in China is besloten ter bestrijding van Covid-19. Volgens Christophe Boucher hebben deze "gevolgen voor de afhandeling van goederen op verschillende

Chinese luchthavens die een tekort aan arbeidskrachten hebben".

Mijn commentaar: CMA CGM is de wereldleider op het gebied van zeevervoer en logistiek. Zij heeft een vloot van meer dan 500 schepen.

Begin 2021 besloot de maatschappij om in de luchtvrachtsector te stappen door vier tweedehands A330-200F's aan te kopen. Het zal een nieuwe concurrent zijn voor Air France op de Charles-de-Gaulle hub.

> EasyJet's groei in Frankrijk stijgt door inhaaleffect

(bron Les Echos) 12 april - EasyJet is op de goede weg. Na twee jaar van "stop & go" met sluitingen en heropeningen in het VK, is Europa's tweede grootste lagekostenmaatschappij eindelijk aan boord van het herstellvliegtuig gegaan. Met een aanbod voor 2021 dat nog 64% onder het niveau van voor de gezondheids crisis ligt, **heeft easyJet begin dit jaar de kranen weer flink opgedraaid en zijn aanbod verhoogd tot 82% van het niveau van 2019**. En volgens zijn directeur, Johan Lundgren, zou de oranje maatschappij deze zomer "vluchtniveaus in de buurt van die van 2019" moeten inzetten en "als een van de winnaars van de crisis naar voren komen"

Dit is te danken aan de opheffing van de gezondheidsbeperkingen in het Verenigd Koninkrijk, de grootste markt van easyJet, en de vermindering van de verliezen in de eerste helft van het boekjaar 2021-2022 van 730 miljoen pond tot 535 miljoen pond... **Maar ook aan de goede prestaties van haar tweede markt, Frankrijk**, waar easyJet nog steeds de tweede grootste luchtvaartmaatschappij is na Air France in het algemeen, en de grootste op de meeste regionale luchthavens.

(...)

Naast de terugkeer van vrijetijdsklanten trekt easyJet om professionele redenen ook zakenreizigers aan in Frankrijk. "Met de opheffing van de gezondheidsbeperkingen is het zakenverkeer in Frankrijk weer op gang gekomen, en ook hier doet zich een inhaalbeweging voor", bevestigt Bertrand Godinot. Zakenreizen vertegenwoordigden 24% van onze activiteit vóór Covid en vandaag zitten we op 26%", benadrukt hij

Door zijn "middenkostenmodel", dat wordt gekenmerkt door de keuze om grote luchthavens te bedienen door zoveel mogelijk dagelijkse vluchten aan te bieden, heeft easyJet altijd meer op zakenreizen ingezet dan zijn belangrijkste lagekostenconcurrenten, zoals Ryanair en Wizz Air, ook al betekent dit dat het een hogere gemiddelde kostprijs moet dragen. Het herstel van zakenreizen, seminars en conferenties, ook al blijft het beperkt tot Frankrijk, is dan ook van essentieel belang voor het herstel van de rendabiliteit van easyJet.

(...)

Mijn commentaar: Het aandeel zakenreizigers bij easyJet kan verrassend lijken.

Maar de Britse maatschappij heeft al vele jaren de strategie aangenomen om rechtstreeks met Air France te concurreren in dit zeer winstgevende klantensegment.

> **ADP Groep: verkeer in maart met 9,8 miljoen passagiers gestegen ten opzichte van een jaar eerder**

(bron Agefi) 14 april - Luchthavenexploitant **Groupe ADP heeft donderdag bekendgemaakt dat zijn verkeer in maart met 9,8 miljoen passagiers is gestegen ten opzichte van dezelfde maand in 2021** en daarmee 72,4% van het niveau van maart 2019 heeft bereikt

De door de groep beheerde luchthavens hebben vorige maand 18,9 miljoen passagiers verwelkomd, waarvan 4 miljoen in Parijs-Charles de Gaulle en 2 miljoen in Parijs-Orly.

In de eerste drie maanden van het jaar is het verkeer van de ADP Groep met 79,7% gegroeid in vergelijking met dezelfde periode in 2021, tot 47 miljoen passagiers. Het vertegenwoordigt 62,6% van het verkeersniveau voor dezelfde periode in 2019.

Mijn commentaar: De ADP-groep is van mening dat het Oekraïense conflict haar financiële prognoses en verkeershypothese niet op losse schroeven zet.

Bonusartikel

> **Laurent Berger en Philippe Martinez: "Marine Le Pen is een gevaar voor de arbeiders"**

(bron Journal du Dimanche) 17 april - "Nog nooit was de dreiging dat extreem-rechts het Elysée zou overnemen zo groot. Wij moeten ons vandaag uitspreken om dit rampscenario te voorkomen. Wij zijn de leiders van de grootste Franse vakbondsorganisaties. Wij hebben honderdduizenden leden en miljoenen werknemers vertrouwen ons in bedrijven en administraties. We luisteren naar hen, we begeleiden hen, we verdedigen hen. Het is in die hoedanigheid dat wij waarschuwen voor het gevaar dat uitgaat van Marine Le Pen en haar partij.

Het Rassemblement National is niet veranderd. Net als het Front National destijds, is het diep geworteld in de geschiedenis van Frans extreem-rechts, racistisch, antisemitisch, homofoob en seksistisch. Zijn hele programma is gericht op de afwijzing van de ander en de terugtrekking in zichzelf. Nationale preferentie, omgedoopt tot nationale prioriteit, staat centraal in elk van zijn voorstellen. Door het

in de grondwet vast te leggen, zoals zij belooft, **wil Marine Le Pen een van de grondslagen van onze republiek, de gelijkheid tussen alle burgers, ondermijnen. Wij willen deze samenleving niet.** Elke dag strijden onze teams tegen discriminatie, wat die ook moge zijn. Het plan van Marine Le Pen is om deze tegenmacht uit te schakelen. Door het ontstaan van een groot aantal kleine corporatistische "bedrijfs"-vakbonden aan te moedigen, wil zij de representatieve vakbondsorganisaties verzwakken en de verdediging van de werknemers beperken.

Zij zal ongetwijfeld hetzelfde doen met elke georganiseerde civiele samenleving die haar in de weg staat. Haar project draait fundamentele rechten voor vrouwen, die door verenigingen en vakbonden zijn veroverd, terug en bevat geen maatregelen om de opwarming van de aarde, die een bedreiging vormt voor de toekomst van onze planeet, doeltreffend te bestrijden. Anderzijds geeft zij blijk van zelfgenoegzaamheid en zelfs van solidariteit met vele autocraten uit heden en verleden die de individuele vrijheden beperken (Orban, Bolsonaro, Trump...) of er niet voor terugdeinzen oorlog te voeren om hun grondgebied uit te breiden (Poetin).

Wij zijn twee geëngageerde actoren die, ondanks onze meningsverschillen, geloven in de kracht van dialoog en collectieve actie om een rechtvaardiger samenleving op te bouwen. Wij zijn twee leiders van organisaties die zich er niet bij neerleggen dat extreem-rechts aan de macht komt.

De Rassemblement National is een gevaar voor de grondrechten van burgers en werknemers. Zij kan niet worden beschouwd als de republikeinse partijen, die ons motto, vrijheid, gelijkheid, broederschap, eerbiedigen en waarborgen. Laten we haar niet de sleutels van onze democratie toevertrouwen, met het risico dat we ze verliezen.

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 vrijdag 15 april gesloten op 4,109 euro (maandag 18 april was een feestdag, zodat er geen handel was). **Het is deze week met +1,71% gestegen.**

Begin maart was de koers gedaald tot 3,295 euro.

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



Vergelijkende evolutie van de koers van het aandeel Air France-KLM versus IAG en LH over één jaar.

Sinds maart 2021 heeft de koers van het aandeel Air France-KLM zich grotendeels op dezelfde wijze ontwikkeld als die van haar twee belangrijkste Europese concurrenten, de groepen Lufthansa en IAG.

Sinds het begin van het jaar is er echter sprake van een divergentie. De aandelenkoers van Lufthansa doet het beter dan die van Air France-KLM, waarschijnlijk omdat de herkapitalisatie van Air France-KLM langer duurt dan verwacht.

De koers van het IAG-aandeel is sterk gedaald. De hoge schuldenlast van het Brits-Spaanse concern wordt door analisten benadrukt.

De gemiddelde (consensus) analistenprijs voor het aandeel AF-KLM bedraagt EUR 3,28. Het hoogste koersdoel is 5,50 euro, het laagste 1,30 euro.

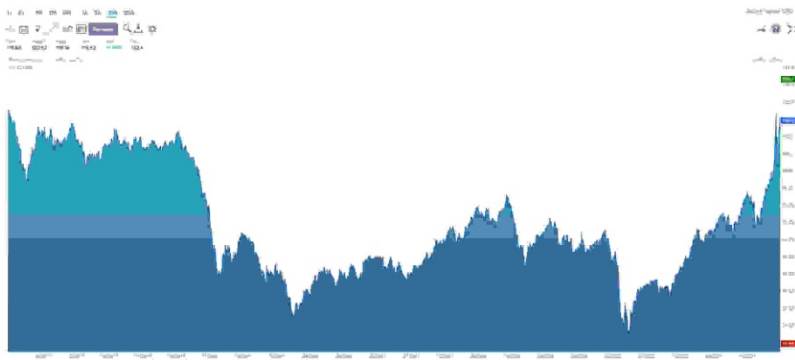
U kunt de details van de analistenconsensus op mijn blog vinden. Ik houd geen rekening met de opinies van analisten vóór het begin van de gezondheids crisis.

Brent ruwe olie (Noordzee) is deze week sterk gestegen van +12 naar 111\$.

Het is terug op zijn prijs van midden februari, bij het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

Begin maart stond de Brent op 132 dollar, dicht bij zijn record van 150 dollar (in 2008).

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



Evolutie van de olieprijsen over tien 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 aandeelhouder 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](#).

11117 mensen ontvangen dit persbericht live