

Air France-KLM en TotalEnergies bereiken overeenstemming over duurzame brandstofvoorziening



I Brief van de directeur van Air France-KLM

François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

Nr. 889, 5 december 2022

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 hier](#) 

Persoverzicht van maandag

> Air France-KLM's CO2-reductiedoelstellingen voor 2030 goedgekeurd door het Science Based Targets initiatief

(bron Zakenreis) 2 december - Air France-KLM neemt de strijd tegen de opwarming van de aarde serieus. **De Air France-KLM Groep en haar luchtvaartmaatschappijen hebben zich ertoe verbonden de uitstoot van broeikasgassen door vliegtuigbrandstof tegen 2030 met 30% per opbrengst/ton/kilometer (RTK) te verminderen ten opzichte van 2019.**

Deze ambitie ligt in de lijn van het decarboniseringstraject van de luchtvaartactiviteiten van de groep, dat in de strategie "Destination Sustainability" nader wordt uitgewerkt.

In dit verband hebben de groep Air France-KLM, Air France en KLM **hun doelstellingen inzake CO2-emissiereductie** ingediend. Deze zijn **onlangs goedgekeurd door het SBTi-doelvalidatieteam. SBTi stelde vast dat de doelstelling van de groep in overeenstemming was met een traject ruim onder de 2°C, zoals bepaald in het in 2015 ondertekende Akkoord van Parijs.**

"De Groep heeft een consistente aanpak ontwikkeld als onderdeel van de duurzaamheidsstrategie van de Groep: 'Destination Sustainability'. Deze milieuaanpak heeft tot doel de CO2-uitstoot te verminderen door te steunen op drie

belangrijke pijlers. Dit zijn vlootvernieuwing, duurzame vliegtuigbrandstof en operationele maatregelen). **De goedkeuring van de doelstellingen door SBTi is een belangrijk element voor de Groep om ervoor te zorgen dat de decarbonisatiestrategie van Air France-KLM in overeenstemming is met de wetenschappelijke doelstellingen**", aldus Benjamin Smith, CEO van de Air France-KLM Groep.

"Zoals alle bedrijven van de Air France-KLM Groep zet **Air France** zich volledig in om zijn koolstofvoetafdruk te verminderen. **Dit jaar heeft zij een op maat gesneden strategie ontwikkeld, Air France ACT genaamd.** Het is gebaseerd op 4 pijlers (vernieuwing van de vloot, unanieme invoering van duurzame vliegtuigbrandstoffen, ontwikkeling van ecopilotage en intermodaal vervoer in samenwerking met de trein). **De validering van de SBTi bevestigt het effect van onze decarbonisatiestrategie op de milieutransitie van de luchtvaartsector.** We zullen onze acties en resultaten blijven delen met onze klanten en het publiek", aldus Anne Rigail, CEO van Air France.

"Samen met Air France-KLM en Air France heeft KLM sterke ambities om de luchtvaart duurzamer te maken en de ontwikkeling van ons netwerk in balans te brengen met het milieu. Dit vereist belangrijke en fundamentele beslissingen over ons wagenpark, onze activiteiten en ons brandstofverbruik. De wetenschappelijk onderbouwde doelstellingen en het bijbehorende CO₂-reductietraject bieden duidelijkheid en vormen tegelijkertijd grote uitdagingen. **Om ze haalbaar en mogelijk te maken, werken we nauw samen met elkaar en met onze industriepartners om technische oplossingen en innovaties te bedenken die de energietransitie in de luchtvaart ondersteunen,**" voegde Marjan Rintel, CEO van KLM, toe.

***Mijn opmerking:** Science Based Targets initiative (SBTi) is een onafhankelijk orgaan.*

SBTi heeft het uiterst belangrijke en noodzakelijke werk gedaan om de wereldwijde CO₂-reductiedoelstellingen (afgestemd op het Akkoord van Parijs) uit te splitsen naar activiteitensector.

Het SBTi-initiatief heeft dus tot doel bedrijven aan te moedigen emissiereductiedoelstellingen vast te stellen die gebaseerd zijn op wat volgens de wetenschap nodig is om de opwarming van de aarde tegen het einde van de eeuw tot ver onder de 2°C te beperken.

In september 2021 heeft SBTi een beoogd emissiereductietraject voor de luchtvaart vastgesteld.

Sinds enkele maanden onderzoekt SBTi het decarbonisatietraject van Air France-KLM om na te gaan of de doelstellingen worden gehaald.

Haar advies, gepresenteerd in het artikel, is positief voor de Frans-Nederlandse groep.

> **Air France-KLM en TotalEnergies eens over duurzame brandstofvoorziening**

(bron Les Echos) 5 december - **Air France-KLM voert de investeringen op om haar koolstofrekening te verlagen. TotalEnergies kondigde maandag aan dat het een memorandum van overeenstemming met de luchtvaartmaatschappij had ondertekend voor de levering van 800.000 ton duurzame vliegtuigbrandstof over een periode van tien jaar vanaf 2023**, wat neerkomt op meer dan een miljoen kubieke meter brandstof.

Eind oktober had Air France-KLM al twee grote contracten gesloten met het Finse bedrijf Neste en het Amerikaanse DG Fuel voor de levering van in totaal 1,6 miljoen ton duurzame brandstof. TotalEnergies, de belangrijkste leverancier van vliegtuigbrandstof in Frankrijk, zal deze brandstof produceren in haar bioraffinaderijen, die met name zal worden gebruikt voor vluchten vanuit Frankrijk en Nederland.

De alternatieve brandstof wordt geproduceerd uit andere bronnen dan olie, zoals gehydrogeneerde oliën en vetten. Het heeft een minder schadelijk milieueffect dan paraffine over zijn gehele levenscyclus, van productie tot verbranding, **met "een vermindering van ten minste 80% van de CO2-uitstoot in vergelijking met zijn fossiele equivalent"**, aldus TotalEnergies. Het wordt meestal gemaakt van voedsel- of landbouwafval.

De afgelopen jaren heeft TotalEnergies duurzame brandstof geleverd aan vliegtuigen van Air France-KLM op verschillende testvluchten tussen Parijs en Montreal en Parijs en Nice, bijvoorbeeld met een deel van de brandstof gemaakt van afgewerkt frituurvet. De oliemaatschappij wil tegen 2030 1,5 miljoen ton van deze brandstof produceren.

(...)

"Dit memorandum van overeenstemming met TotalEnergies is een nieuwe steen voor de opkomst van een Franse sector die aan de behoeften van de luchtvaartmaatschappijen kan voldoen, een essentiële stap in de succesvolle decarbonisatie van onze activiteit", aldus Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM.

Mijn commentaar: Het gebruik van duurzame brandstof maakt deel uit van het decarboniseringstraject van de groep Air France-KLM, dat door de SBTi wordt gevalideerd (zie vorig artikel).

Het is voor de groep van cruciaal belang de beschikbaarheid van deze brandstof in de komende jaren te waarborgen.

> Brussel staat Frankrijk toe binnenlandse vluchten te beperken

(bron Les Echos) 2 december - **De Europese Commissie heeft de spanning levend gehouden met betrekking tot het Franse besluit om het luchtverkeer te verbieden op trajecten waar treinen in minder dan 2,5 uur rijden.** Terwijl het vonnis van Brussel, dat deze regel bevestigt maar de gevolgen ervan beperkt, op donderdag 1 december in alle discretie werd uitgesproken, zorgde het gerucht van een uitbreiding van dit verbod tot de aansluitende vluchten van Air France op Roissy-CDG vrijdagochtend voor enige opschudding in de sector.

Bij lezing van de tekst die nu beschikbaar is, wordt bevestigd dat **de Europese Commissie inderdaad, zoals verwacht, de wettigheid van de Franse maatregel heeft bekrachtigd, omdat zij van mening is dat deze beantwoordt aan "een noodsituatie op klimaatgebied". Dit verbod zal echter over drie jaar opnieuw moeten worden bekeken, overeenkomstig de Europese regel die een tijdslimiet oplegt.**

(...)

In de definitieve tekst van het Franse decreet, die pas over enkele weken zal worden gepubliceerd, mag (...) geen principiële vrijstelling voor aansluitende vluchten worden geformuleerd en moet worden vastgehouden aan de algemene regel van 2,5 uur.

Aangezien de gebruikte reistijd echter die tussen twee stations is, zouden **verbindingen tussen Roissy-CDG en Bordeaux, alsmede tussen Roissy-CDG en Nantes, niet onder het verbod moeten vallen. Inderdaad,** de reistijd per trein tussen Bordeaux en Roissy-CDG is ongeveer 3,5 uur en drie uur voor Nantes.

Ook **de verbindingen tussen Roissy-CDG en Lyon en Rennes en tussen Lyon en Marseille moeten aan het vliegverbod ontsnappen,** aangezien de huidige spoordienst het niet mogelijk maakt om vroeg genoeg in Roissy-CDG en Lyon-Saint-Exupéry aan te komen om aansluitende vluchten te halen. De substitutieregel houdt in dat het spoorwegalternatief een dienst van gelijkwaardige kwaliteit moet bieden. Het verbod zou echter kunnen gelden als de SNCF haar ochtend- en avonddienstregeling dienovereenkomstig aanpast.

Voorlopig zou het besluit van de Europese Commissie dus niet veel moeten veranderen aan de huidige situatie van Air France, dat de betrokken routes al heeft opgegeven.

(...)

De Franse regering is tevreden met het besluit van Brussel. In een persbericht heeft de minister van Vervoer, Clément Beaune, dit besluit reeds toegejuicht. "Na deze gunstige beslissing zal de regering het decreet zo spoedig mogelijk onderwerpen aan een openbare raadpleging en vervolgens aan de Raad van State, alvorens het wordt goedgekeurd", aldus de verklaring.

Het Brusselse vonnis biedt ook een kleine overwinning aan de vertegenwoordigers van de politieke ecologie, zonder hen volledig tevreden te stellen. "Overwinning", riep EELV-Europarlementariër Karima Delli uit in een tweet. "De Europese Commissie heeft groen licht gegeven voor het Franse verbod op

binnenlandse vluchten als er een alternatief is van minder dan 2,5 uur met de trein. Dit is een stap in de goede richting, maar de drempel moet worden verhoogd tot 4 uur... En bovenal moeten privé-jets in dit verbod worden opgenomen!

Het is echter niet zeker dat dit besluit aanvaardbaar zal zijn voor luchthavenverenigingen en Europese luchtvaartmaatschappijen, die graag een vrijstelling hadden gezien voor alle vluchten met een meerderheid aan aansluitende passagiers. Een nieuw beroep in rechte tegen dit besluit is dus niet uitgesloten. Hoewel de regel van 2,5 uur niet tot onmiddellijke sluiting van nieuwe routes zal leiden, vormt hij toch een potentiële belemmering voor de opening van nieuwe routes en de ontwikkeling van het intra-Europese luchtvervoer. Alleen al in Frankrijk zou het verbod meer dan de helft van de 40 grootste steden kunnen treffen. **Het verbod is echter niet definitief en blijft gekoppeld aan de CO2-uitstoot van de huidige vliegtuigen. Airbus en andere luchtvaartmaatschappijen werken echter al actief aan koolstofneutrale of zelfs emissievrije vliegtuigen, die tegen het midden van het volgende decennium op kortereafstandsroutes zouden kunnen worden ingezet. Als deze projecten hun belofte waarmaken, zal het vliegtuig het meest milieuvriendelijke vervoermiddel worden.**

Mijn commentaar: Het advies van de Europese Commissie is niet verrassend: het bevestigt dat elke maatregel om te reageren op een klimaatnoodsituatie :

*. gerechtvaardigd,
. beperkt in de tijd.*

Deze twee voorwaarden moeten ook gelden voor het plan van de Nederlandse regering om de activiteit op Schiphol met 12% te verminderen.

> Schiphol heeft in april 800 extra beveiligers nodig

(bron ANP, vertaald met Deepl) 30 november - In een aan de luchtvaartmaatschappijen gepresenteerd actieplan, waarover Het Financieele Dagblad eerder berichtte, **zegt Schiphol een wervingscampagne te starten met vijf beveiligingsbedrijven die op Schiphol actief zijn. Op 16 januari beslist Schiphol hoeveel passagiers het in mei en de zomermaanden kan verwerken.**

Het gebrek aan beveiligingspersoneel heeft dit jaar regelmatig geleid tot lange rijen en annuleringen van vluchten op Schiphol. **Tot maart zijn**

luchtvaartmaatschappijen nog steeds genoodzaakt het aantal passagiers dat op Schiphol instapt te verminderen door personeelstekort. KLM heeft de kosten van al deze problemen geschat op 175 miljoen euro, easyJet sprak deze week van enkele miljoenen euro's schade.

(...)

Een woordvoerder noemde de doelstellingen "ambitieuw en verstrekkend". Maar **het is de bedoeling dat Schiphol tijdens de komende mei- en zomervakantie zonder**

beperkingen kan opereren. In deze periode verwacht de luchthaven bijna evenveel reizigers als in 2019, toen een recordaantal mensen via Schiphol passeerde. De luchthaven wil ook het vertrouwen van de luchtvaartmaatschappijen terugwinnen. Om de passagiersstroom aan te kunnen, moeten **luchtvaartmaatschappijen ook voldoende afhandelaars in dienst hebben**, aldus Schiphol. Zij zijn bijvoorbeeld verantwoordelijk voor het laden en lossen van vliegtuigen.

***Mijn commentaar:** In Nederland zijn er twijfels over het succes van het wervingsproject op Schiphol.*

Maar is dit een zorg voor de Nederlandse regering, die de activiteiten van luchtvaartmaatschappijen op Schiphol wil beperken?

Voor de luchtvaartmaatschappijen is de huidige vermindering van de activiteit vergelijkbaar met die welke de Nederlandse regering op lange termijn voor ogen heeft. Waarom zou de regering druk uitoefenen op de luchthavendirectie?

> **EasyJet: derde jaarverlies op rij, ondanks recordzomer**

(bron Les Echos) 29 november - **De resultaten van het boekjaar 2021-2022 zijn nogal frustrerend voor easyJet.** De Britse lagekostenluchtvaartmaatschappij is sinds afgelopen voorjaar winstgevend, maar haar boekjaar 2021-2022, dat op 30 september eindigde, eindigde toch nog met **een nieuw verlies van 178 miljoen pond (206 miljoen euro), voor het derde jaar op rij.**

Terwijl de meeste grote luchtvaartmaatschappijen naar verwachting eind 2022 in de zwarte cijfers zullen uitkomen, zal easyJet tot 2023 moeten wachten om zijn terugkeer naar winstgevendheid te vieren, vanwege **zijn vertraagde boekjaar, dat in oktober 2021 begon - terwijl de Covid-epidemie nog volop aanwezig was. Toch is het herstel van de oranje maatschappij even spectaculair als dat van Air France-KLM, IAG of Lufthansa.**

(...)

Naast de ervaring van de vraag heeft easyJet haar neveninkomsten uit de verkoop van extra's zoals stoelselectie en het inchecken van bagage kunnen **verhogen**, waarvan de bijdrage aan de winst met 59% is gestegen. Een van de successen van het bedrijf was de invoering van een vraaggestuurde modulatie van deze toeslagen, vergelijkbaar met die van de ticketprijzen. Daarnaast heeft haar in 2019 gelanceerde touroperatingdochter easyJet Holidays dit jaar ook 38 miljoen pond winst gegenereerd.

Het beste nieuws blijft echter de aanhoudende sterke vraag deze winter, wat een goed voorteken is voor een aanhoudend herstel in 2023, waarvan vooral de Franse routes zouden moeten profiteren. De vraag voor de kerstvakantie en het skiseizoen neemt sterk toe", zegt Bertrand Godinot, de Franse directeur van easyJet. We zien een sterke vraag voor volgende zomer. In de huidige context kiezen mensen

ervoor om op vakantie te gaan," zegt hij.

(...)

De enige schaduw is de dreiging van een staking tijdens de kerstvakantie in Frankrijk, die door twee in Frankrijk gevestigde vakbonden van easyJet voor gastvrouwen en stewards wordt uitgeoefend om loonsverhogingen te verkrijgen. In dit stadium is er nog geen staking aangekondigd", aldus Bertrand Godinot. Wij zijn nog bezig het conflict op te lossen en de onderhandelingen worden voortgezet in een poging een staking te voorkomen.

(...)

EasyJet is niet de enige luchtvaartmaatschappij in Frankrijk die geconfronteerd wordt met looneisen van haar vliegend personeel, vergezeld van een dreiging van staking. Bij Air France hebben twee vakbonden voor cabinepersoneel al stakingsacties aangekondigd voor de periode van 22 december tot 2 januari. Ook bij Hop Air France dreigt de pilotenvakbond van de regionale luchtvaartmaatschappij met een staking voor het einde van het jaar als zij niet dezelfde loonsverhoging (5%) krijgen als hun collega's van Air France.

Mijn commentaar: Alle Europese luchtvaartmaatschappijen hebben hun kwartaalresultaten gepubliceerd. Hier is een samenvatting.

EasyJet, IAG, Lufthansa Group, Ryanair en Wizz behaalden in het derde kwartaal van 2022 allemaal operationele winsten met dubbele cijfers, waarbij Ryanair met een operationele winst van 32% veruit de leiding nam. Air France-KLM stond op 12,6%.

Wat de capaciteit betreft, werkten Wizz Air en Ryanair ruim boven het niveau van 2019 met respectievelijk 128% en 114% van de SKO's (stoelen per beschikbare kilometer) van Q3 2019, terwijl easyJet (88%), IAG (81%) en Lufthansa Group (78%) nog steeds ruim onder het niveau van Q3 2019 zitten. Air France-KLM zat op 89%.

In het derde kwartaal van 2022 hadden de lagekostenmaatschappijen easyJet, Ryanair en Wizz Air allemaal een bezettingsgraad van meer dan 90%, terwijl IAG en Lufthansa niet ver daarachter zaten met respectievelijk 87% en 86%. Air France-KLM zat op 88%.

> Chlair redt de route Brest-Orly die Transavia sluit

(bron La Tribune) 30 november - De Bretonse volksvertegenwoordigers en het Bretonse bedrijfsleven kunnen gerust zijn. **De route Parijs (Orly)-Brest is gered. De Normandische luchtvaartmaatschappij Chlair kondigde woensdag aan dat zij deze route, die zou verdwijnen na de aankondiging van de sluiting ervan door Transavia**, de low-cost dochteronderneming van Air France, zou overnemen. Vanaf 6 maart 2023 zal Chlair 22 vluchten per week aanbieden tussen de punt van Bretagne en de luchthaven van Parijs, "waardoor zakenmensen op de meest efficiënte manier overdag of over twee dagen heen kunnen reizen", aldus Jérôme

Latrasse, adjunct-directeur van Chalcir.

Terwijl het verkeer meer dan 30.000 passagiers per jaar bedraagt met vier vluchten per week, rekent Chalcir op 50.000 tot 55.000 passagiers per jaar op deze route, die zal worden geëxploiteerd door een 70-zits ATR 72 turbopropvliegtuig. Binnen twee jaar verwacht het bedrijf 150.000 passagiers per jaar te hebben met grotere vliegtuigen, wat ongeveer de helft is van het recordaantal passagiers (296.000 passagiers in 2019), zei Alain Battisti, president en eigenaar van het bedrijf. Deze laatste rekent op de start- en landingsslots van Air France op Orly. **"We hadden een garantie van onze partner Air France om ons de slots te lenen als we ze niet zouden krijgen"** voor maart.

Chalcir vraagt niet om overheidsgeld. "Wij vragen geen overheidsgeld" om deze route te exploiteren. "We zijn hier om geld te verdienen op deze route," hield Jérôme Latrasse vol.

"De Air France Groep is bereid commerciële steun te verlenen aan **Chalcir**, een IOSA-gecertificeerde luchtvaartmaatschappij **waarmee Air France al codeshare-overeenkomsten heeft op routes die door Chalcir worden geëxploiteerd, met name tussen de Air France-hub in Lyon-Saint Exupéry en de luchthavens van Poitiers, La Rochelle en Limoges.** Dankzij de invoering van deze codeshare-overeenkomst op de route Brest-Parijs Orly die door Chalcir wordt geëxploiteerd, kunnen klanten reizen met een aansluiting op Parijs-Orly op een andere vlucht van Air France met één enkel ticket boeken en Flying Blue-mijlen verdienen voor de hele reis", aldus de luchtvaartmaatschappij.

> **Obstakels in zicht voor de waterstof Airbus**

(bron Le Figaro) 2 december - **Het schone vliegtuig, daar droomt de luchtvaartindustrie van.** Want het koolstofvrij maken van de commerciële luchtvaart wordt een existentiële uitdaging voor de sector. Onder druk van de publieke opinie, anti-vliegtuiglobby's en NGO's bevindt de luchtvaartindustrie zich, ondanks haar relatieve gewicht in de door de mens veroorzaakte CO₂-uitstoot (2 tot 3% van het totaal), in een race tegen de klok. Dit is om de verbintenis na te komen om tegen 2050 tot nul netto emissies te komen.

Voor Airbus, 's werelds grootste fabrikant van commerciële vliegtuigen, is de uitdaging immens als het zijn rang wil behouden tegenover Boeing en het Chinese Comac, maar ook om de normen en voorschriften op te leggen van een industrie die, gespeend van paraffine, zich opmaakt voor een andere wereld.

Het doel van de Europese reus werd aangekondigd op een "top" over duurzame luchtvaart, die donderdag werd afgesloten: **de eerste vliegtuigbouwer zijn die in 2035 een groen**

waterstofvliegtuig in gebruik neemt, als onderdeel van het ZEROe (e voor emissie) project dat in 2020 werd gelanceerd. **"Het is in 2027-2028 dat de beslissing moet worden genomen om een programma te lanceren"**, aldus Guillaume Faury, uitvoerend voorzitter van Airbus. Dit is een zeer ambitieus tijdschema voor een technologisch baanbrekend vliegtuig en voor een industrie die er in het verleden niet altijd in geslaagd is haar eigen deadlines te halen. Vooral omdat Airbus niet alleen kan slagen. "Het is aan ons om de technologieën te ontwikkelen die het waterstofvliegtuig werkelijkheid zullen maken. En het kan gedaan worden. Maar we hebben ook ons ecosysteem nodig - energieproducenten, luchthavens, luchtvaartmaatschappijen - om met ons mee te doen. Als we niet de zekerheid hebben dat we toegang hebben tot waterstof in grote hoeveelheden en tegen een redelijke prijs, zou dat een reden zijn om de lancering van dit nieuwe vliegtuig uit te stellen," waarschuwt Guillaume Faury.

Om dit scenario te vermijden en de obstakels te overwinnen, voert Airbus een beleid van partnerschappen in alle richtingen. Het heeft een alliantie gesloten met Renault op het gebied van batterijen (zie onze edities van 1 december). Maar ook met Ariane Group, waarin Airbus naast motorfabrikant Safran medeaandeelhouder is. De fabrikant van de Ariane-raket, gespecialiseerd in vloeibare waterstof, gaat tegen 2025 een waterstoftankstation installeren op de luchthaven van Toulouse-Blagnac. Zij zal de cryogene tanks van een A380, omgevormd tot een vliegend laboratorium, voorzien van waterstof die vloeibaar is gemaakt bij -253 graden om nieuwe aandrijvingstechnologieën te testen. Deze zijn het onderwerp van twee studies die parallel worden uitgevoerd. Ten eerste de directe injectie van waterstof in een demonstratiemodel voor gasturbinemotoren, ontwikkeld in samenwerking met CFM International, een joint venture van Safran en GE. En een elektrische aandrijving door brandstofcellen die waterstof en zuurstof combineren. Tussen 2026 en 2028 moet een tweede technologiedemonstratiemodel worden getest op het A380-laboratorium. **"Als de technologische doelstellingen worden gehaald, zouden de brandstofcellmotoren een vliegtuig voor 100 passagiers kunnen aandrijven met een bereik van ongeveer 1 850 kilometer,"** benadrukt Glenn Llewellyn, hoofd van het Airbus ZEROe-programma. Met andere woorden, een vliegtuig voor de korte afstand dat binnenlandse vluchten kan uitvoeren. Daartoe moet het ecosysteem klaar zijn om voldoende waterstof te produceren, te leveren en te distribueren tegen voor de luchtvaartmaatschappijen aanvaardbare prijzen. En dat geldt overal ter wereld waar Airbus vliegtuigen verkoopt. Daarom heeft de fabrikant zijn partnerschappen met luchthavens uitgebreid, waaronder ADP en Vinci in Frankrijk, maar ook met Air Liquide, de wereldleider op het gebied van gassen, om tegen 2030 waterstofknooppunten in de buurt van luchthavens te installeren. En dit op grote schaal: de oplossingen zullen op wereldschaal moeten worden toegepast omdat de luchtvaart een geglobaliseerde industrie is.

Waterstof is echter geen wondermiddel. Bij de huidige stand van wetenschap en technologie is zij niet geschikt voor de aandrijving van alle vliegtuigen voor

de middellange afstand, en nog minder voor vliegtuigen voor de lange afstand met een intercontinentaal bereik. Vandaar de initiatieven van Airbus ter bevordering van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) om een regelgevingskader in te voeren, luchtvaartmaatschappijen te ondersteunen en met energieleveranciers samen te werken om hun productiecapaciteit te verhogen. Guillaume Faury: "Al onze vliegtuigen zijn gecertificeerd om op 100% SAF te vliegen, zodra de regelgeving dat tegen 2030 toestaat.

Ondertussen rekent de groep op een reeks vliegtuigen met verbeterde energie-efficiëntie. En in het bijzonder op de A321neo XLR, een vliegtuig voor middellange afstand dat het werk kan doen van een langeafstandsvlucht. Deze versie van de A321neo, die in 2024 in gebruik wordt genomen, verbrandt 30% minder paraffine en stoot dus 30% minder CO2 uit dan de vorige generatie vliegtuigen.

Mijn commentaar: *Is het nog nodig te schrijven dat waterstofvliegtuigen de CO2-uitstoot niet zullen verminderen?*

Reeds op 10 juni 2020 (zie mijn [brief nr. 760](#)), de dag na de aankondiging van het plan van de regering om vliegtuigen op waterstof te ontwikkelen, temperde de CEO van Airbus het enthousiasme van de regering: "Wij volgen parallel verschillende technologische pistes, waaronder oplossingen met waterstof voor kleine vliegtuigen".

In september 2020 (zie mijn [brief nr. 774](#)) verklaarde Airbus dat "in het beste geval het eerste koolstofvrije vliegtuig - dat ongeveer 200 passagiers kan vervoeren met een maximaal bereik van ongeveer 3.500 km - niet voor 2035 zal arriveren".

Vandaag kunnen "brandstofcelmotoren een vliegtuig voor 100 passagiers met een bereik van ongeveer 1.850 kilometer aandrijven".

De kers op de taart is dat "waterstof ... niet geschikt is om alle vliegtuigen op middellange afstand aan te drijven, laat staan intercontinentale vliegtuigen op lange afstand".

In plaats van te blijven investeren in waterstofaandrijving zou het beter zijn de middelen te heroriënteren naar efficiëntere programma's: het gemeenschappelijk Europees luchtruim om de vliegroutes te optimaliseren, grootschalige SAF-productie, productie van synthetische brandstof op basis van groene waterstof,

> De gerenoveerde en uitgebreide Terminal 1 op Roissy-CDG heropent na 2 jaar sluiting

(bron Les Echos) 2 december - Achtenveertig jaar na de opening maakt **terminal 1 van Roissy-CDG een nieuwe start.** Na 33 maanden werk is de iconische betonnen taartvormige terminal op 1 december heropend **met een nieuw gebouw van 36.000 vierkante meter dat de satellieten 1 en 3 met elkaar verbindt. Een uitbreiding met 18%, gekoppeld aan een volledige renovatie en modernisering,** waardoor

het in veel betere omstandigheden 10,2 miljoen passagiers per jaar kan verwelkomen, dat wil zeggen 1,2 miljoen meer dan in 2019.

De heropening van terminal 1 betekent niet alleen de heropening van de laatste gesloten infrastructuur van de Parijse luchthavens. Maar het is ook de bekroning van het werk dat meer dan vijf jaar geleden is begonnen met Paul Andreu, de architect-ontwerper van Roissy, die vóór zijn dood in 2018 aan dit project voor een verbindinggebouw was begonnen.

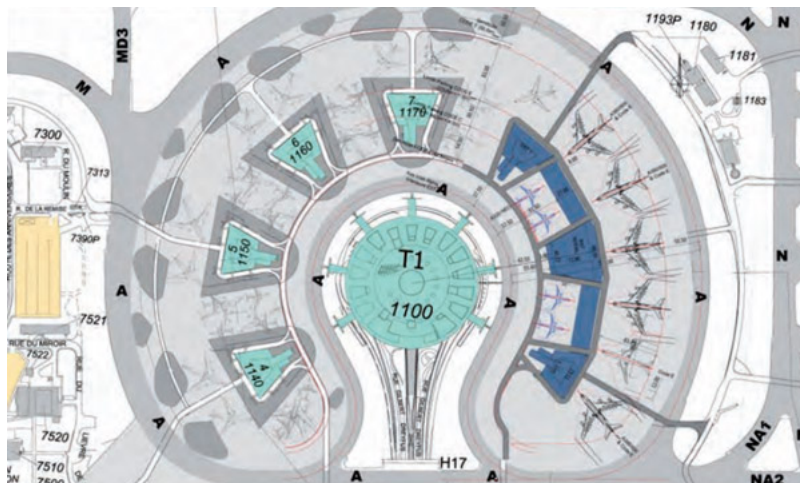
(...)

Het nieuwe complex behoudt de kenmerken van de oorspronkelijke terminal, met zijn centrale schacht en toegangsbuizen in de instapzone en de tunnels die naar de satellieten leiden. Maar het **krijgt een vergrote screeningzone, een grote commerciële ruimte en een nieuwe boardingzone van 5.600 m², alsmede** talrijke extra faciliteiten, zoals 90 bagageafgiftepunten en 130 selfservicekiosken.

(...)

Naar verwachting zullen in de komende weken in totaal 36 luchtvaartmaatschappijen geleidelijk terugkeren naar Terminal 1, waaronder alle leden van Lufthansa's Star Alliance, aangevoerd door het Amerikaanse United en het Japanse ANA.

(...)



Mijn commentaar: De heropening van Terminal 1 van CDG gaat (discreet) gepaard met de sluiting van de drie terminals 2A-2C-2D gedurende minstens 18 maanden.

Ik heb op dit moment geen informatie over de redenen voor deze sluiting.

Einde persoverzicht

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

Het aandeel Air France-KLM sloot maandag 5 december op 1,273 euro. Het is

deze week stabiel (+0,24%).

Zij wordt gestraft door de uitgifte van converteerbare obligaties en door de opschorting van een staking door de vakbonden van het cabinepersoneel voor de kerstperiode.

De gemiddelde waardering (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 1,52 euro. Het hoogste koersdoel is EUR 2,00, het laagste EUR 0,85. Ik houd alleen rekening met de mening van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

> [Mijn commentaar op de ontwikkeling van de](#) brandstofprijzen

Olie en vliegtuigbrandstof zijn terug op niveaus die dicht bij die van het begin van het jaar liggen, hoewel het verschil tussen de olie- en vliegtuigbrandstofprijzen nog steeds zeer groot is. De toegenomen behoefte aan diesel ter compensatie van de verminderde beschikbaarheid van gas drijft de prijs van paraffine op, aangezien beide brandstoffen op soortgelijke wijze worden geproduceerd.

De prijs van vliegtuigbrandstof in Europa is deze week stabiel op 129 dollar per vat. Het is bijna het laagste niveau sinds het begin van de gezondheids crisis. Na een piek op \$182 in juni 2022 was hij begin augustus teruggevallen tot \$132.

Hij stond iets meer dan een jaar geleden op 79 dollar.

Brent ruwe olie (Noordzee) is **deze week ook stabiel op \$83**

Van half februari tot eind juli schommelde hij tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelt hij tussen 85 en 99 dollar.

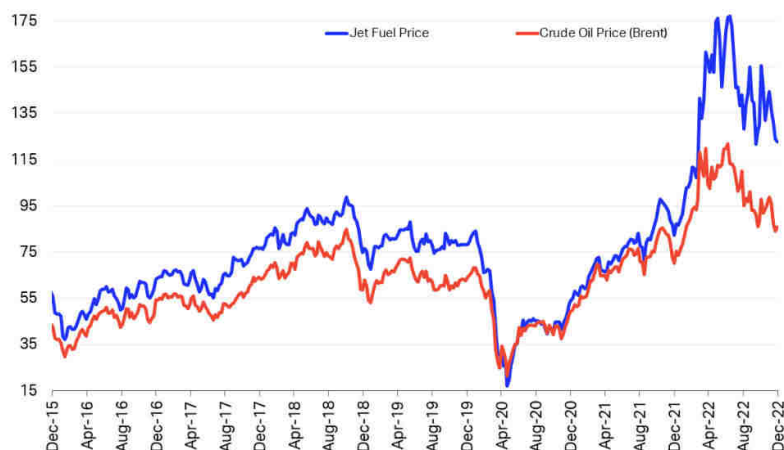
Begin maart bereikte Brent \$132, dicht bij zijn record van \$150 (in 2008).

De vrees dat de economie tegen eind 2022 in een recessie zal verkeren, heeft de brandstofprijzen doen dalen.

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en een vat Jet Fuel. Dit is heel duidelijk in onderstaande grafiek, die betrekking heeft op de periode juni 2015 - november 2022.

Jet fuel price developments - longer term perspective

Jet Fuel & Crude Oil Price (\$/barrel)



Source: S&P Global, Refinitiv Eikon

Vliegtuigbrandstofprijzen per regio (bron: IATA) per 2 december 2022

Fuel Price Analysis

The jet fuel price ended last week down 1% at 122.7/bbl

2 December 2022	Share in World Index	cts/gal	\$/bbl	\$/mt	Index Value 2000 = 100	vs. 1 week ago	vs. 1 month ago	vs. 1 yr ago
Jet Fuel Price	100%	292.14	122.70	968.89	335.41	-1.0%	-15.0%	49.2%
Asia & Oceania	22%	277.39	116.50	920.38	332.88	0.0%	-8.8%	44.3%
Europe & CIS	28%	307.09	128.98	1017.63	347.50	-0.1%	-11.4%	56.8%
Middle East & Africa	7%	277.43	116.52	920.02	347.96	0.0%	-11.9%	45.6%
North America	39%	291.98	122.63	968.77	326.02	-2.4%	-20.4%	47.2%
Latin & Central America	4%	293.41	123.23	973.55	341.37	-1.5%	-19.5%	47.6%

Goed om te weten.

> 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 bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, raad ik u aan een **persoonlijk e-mailadres in te voeren**. 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 haar hebt

gekocht.

> **Beheer van de CIPF**

Wanneer u geld investeert in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt niet rechtstreeks aandelen.

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

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde hebben alleen aandelen Air France.

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

Mijn commentaar: Als u meer informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee shareholding](#).

Details

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

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

U kunt mij per omgaande elke vraag stellen die betrekking heeft op de Air France-KLM groep of op het aandeelhouderschap van werknemers...

Tot ziens.

Voor de laatste persrecensies van maandag, [klik hier](#)

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

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

| François Robardet

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

Je kunt me vinden op mijn twitter account @FrRobardet

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



Toen ik werd gekozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met de Air France-KLM deelneming.

Als u dit persoverzicht niet meer wilt ontvangen, [uitschrijven](#).

Als u het ontvangstadres van dit persoverzicht wilt wijzigen, [stuur](#)

mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om mij te contacteren: [bericht voor François Robardet](#).

11.360 mensen ontvangen dit persoverzicht live