

Groene vliegtuigen: de regering maakt honderden miljoenen extra vrij voor de Franse industrie

I Brief van de directeur van Air France-KLM

In de voorhoede van een meer verantwoorde Europese luchtvaart brengen we mensen samen om te bouwen aan de wereld van morgen

(raison d'être van de Air France-KLM Groep).



François Robardet

Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van PS en PNC

N°917, 19 juni 2023

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

Redactie

Beste lezers,

*Tussen de aankondigingen van de Franse president Emmanuel Macron afgelopen vrijdag, het Paris Air Forum (georganiseerd door La Tribune) op dezelfde vrijdag en de Paris Air Show (Salon International de l'Aéronautique et de l'Espace) deze week, zijn alle ogen gericht op **duurzame luchtvaart**.*

De verschillende artikelen in deze nieuwsbrief vullen elkaar aan, ook al lijken ze misschien overbodig.

*Veel leesplezier
François*

> "Groene vliegtuigen": de staat maakt honderden miljoenen extra vrij voor de Franse industrie

(bron Les Echos) 15 juni - De Paris Air Show heeft nog maar net haar deuren geopend en de voordelen zijn al voelbaar in de hele sector. Vier dagen voor de opening van de Paris Air Show, die de luchtvaartindustrie van de wereld bijeenbrengt, heeft **de Franse president aangekondigd enkele honderden miljoenen euro's aan extra financiering vrij te maken om luchtvaartonderzoek en de ontwikkeling van duurzame vliegtuigbrandstofproductie te ondersteunen.**

In een toespraak tot de werknemers van de Safran-fabriek in Villaroche, waar de modernste vliegtuigmotoren worden ontwikkeld, verzekerde het staatshoofd hen allereerst van zijn vertrouwen in de toekomst van de luchtvaart en het luchtvervoer. Maar ook in het vermogen van de Franse luchtvaartindustrie om te slagen in de "decarbonisatiestrijd", door "de kampioen van de ultrazuivere luchtvaart" te worden. **Met drie strategische assen, die ook het mantra van de regering zijn geworden: herindustrialisatie, decarbonisatie en soevereiniteit.**

Volgens Emmanuel Macron zal **deze wens om de overstap naar ultra-schone vliegtuigen te versnellen tot uiting komen in** een "verdrievoudiging" van de steun voor de financiering van de onderzoeksactiviteiten van de Civil Aeronautics Research Council (Corac), waarin de belangrijkste spelers uit de sector zijn verenigd. Er zullen ook **maatregelen worden genomen ter ondersteuning van de lancering van een Franse industrie voor duurzame vliegtuigbrandstof, die in 2020 is aangekondigd maar nog in de kinderschoenen staat, en van start-ups die zich bezighouden met de ontwikkeling van nieuwe koolstofarme vliegtuigen.**

Concreet heeft de staat toegezegd 300 miljoen euro steun te verlenen in de periode 2024-2030 om de lopende onderzoeks- en ontwikkelingsprojecten van Corac te ondersteunen. Naast deze 300 miljoen euro per jaar is een tweede bedrag van 200 miljoen euro gereserveerd voor de ondersteuning van startende ondernemingen in de sector.

Dit zou fabrikanten moeten geruststellen, niet in het minst Airbus, dat in een innovatiewedloop verwickeld is met Boeing, om in het volgende decennium een nieuw ultraschoon, koolstofarm vliegtuig op de markt te brengen als opvolger van zijn bestseller, de A320. Het bedrijf zal ook het eerste regionale waterstofvliegtuig ontwikkelen, dat gepland staat voor 2035. **Volgens de industrie was de €300 miljoen het minimum dat nodig was om Corac's onderzoeksprojecten naar koolstofarme vliegtuigen te kunnen blijven financieren.** Deze projecten variëren van de volgende generatie ultra-efficiënte vliegtuigmotoren, geïllustreerd door het Rise-project van Safran en GE, tot werk aan nieuwe materialen en vleugels voor de volgende generatie vliegtuigen en helikopters.

In 2020 heeft de Franse regering 1,5 miljard euro over een periode van drie jaar toegewezen aan het luchtvaartonderzoeksprogramma van Corac, om de sector te ondersteunen tijdens Covid en de opmars naar koolstofneutraliteit te versnellen. Maar voor 2024 vreesden fabrikanten voor een drastische verlaging van de subsidies, waarbij het ministerie van Economische Zaken aanvankelijk voorstelde om terug te keren naar het bedrag van vóór Covid van 135 miljoen euro.

Met betrekking tot duurzame vliegtuigbrandstoffen kondigde Emmanuel Macron aan 200 miljoen euro vrij te maken om de ontwikkeling van nieuwe producenten van duurzame vliegtuigbrandstoffen te ondersteunen. Deze steun gaat gepaard met de aankondiging dat er in Frankrijk, in Lacq, een nieuwe locatie voor de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen zal worden opgezet. Het gaat om het BioT Jet-project dat wordt geleid door Elyse Energy, met Air France-KLM als een van de partners. Een investering van een miljard euro, met ingebruikname gepland voor 2028.

"Met dit project hebben we de productie in Frankrijk van 500.000 ton duurzame vliegtuigbrandstoffen tegen 2030 veiliggesteld", die luchtvaartmaatschappijen nodig hebben om hun doelstellingen voor het verminderen van hun CO2-voetafdruk te halen, aldus de Franse president. Voorlopig worden deze niet-fossiele brandstoffen, die de koolstofvoetafdruk van een vliegtuig met 80% kunnen verminderen, voornamelijk buiten Frankrijk geproduceerd, in zeer beperkte hoeveelheden, en zijn ze nog steeds drie tot vier keer duurder dan paraffine.

In een persbericht **verwelkomde Air France-KLM onmiddellijk de aankondiging. De Frans-Nederlandse groep, die zichzelf tot doel heeft gesteld om in 2030 10% DAC te halen - dat is meer dan de 6% die de Europese regelgeving voorschrijft - heeft tot nu toe slechts 3% van deze 10% binnengehaald.** En net als andere Europese luchtvaartmaatschappijen vrezen Air France en KLM zowel dat ze zonder duurzame vliegtuigbrandstoffen komen te zitten om aan hun verplichtingen te voldoen, als dat ze extra kosten en een concurrentienadeel ten opzichte van hun internationale concurrenten zullen moeten dragen.

Mijn commentaar: De fondsen die door de Franse regering zijn toegewezen zijn van tweeërlei aard :

. fondsen bedoeld om de opkomst van een duurzame industrie voor de productie van vliegtuigbrandstof aan te moedigen die door luchtvaartmaatschappijen in Frankrijk kan worden gebruikt

. fondsen voor Franse fabrikanten die werken aan koolstofarme vliegtuigen.

In het tweede geval zal de hele luchtvaartindustrie hiervan profiteren, met

Airbus-vliegtuigen die de helft van de in gebruik zijnde vloot ter wereld uitrusten.

De Europese Unie zou extra hulp moeten bieden. Lees het interview met Thierry Breton, Europees commissaris voor de interne markt, verderop in deze brief.

> **De Paris Air Show, een showcase voor de uitdagingen van het komende decennium**

(bron Les Echos) 19 juni - De Paris Air Show, die aanstaande maandag haar deuren opent op Le Bourget, wordt vooral de showcase voor de grote uitdagingen van het komende decennium. Zoals alle grote populaire shows zal de Paris Air Show opnieuw het mediapodium zijn voor de wedstrijd tussen Airbus en Boeing. Dit zou de hernieuwde gezondheid van het luchtvervoer en de burgerluchtvaart moeten bevestigen.

Maar de **echte inzet van de show zal de moeilijkheid zijn om de babyboomgeneratie die met pensioen gaat te vervangen en om de volgende stappen op de lange weg naar een koolstofvrije luchtvaart te consolideren.**

Zelfs als er vanaf deze maandag enkele zeer grote orders worden verwacht, is het waarschijnlijk dat de orderrecords van de edities van 2019 en 2017 niet zullen worden gebroken (...). De gewoonte om grote orders voor de Airshow voor te bereiden is misschien een beetje verloren gegaan", legt Airbus uit.

Maar ook omdat **zowel Airbus als Boeing door aanhoudende problemen binnen de toeleveringsketen niet in staat zijn om zoveel vliegtuigen te produceren als de markt zou kunnen absorberen.** Als gevolg daarvan kunnen ze geen aantrekkelijke leverdata aanbieden. Bij Airbus zijn de eerste beschikbare slots voor de levering van een A320 voor middellangeafstandsvluchten - de bestseller van Airbus - pas in 2029.

Volgens Dave Calhoun, CEO van Boeing, kan deze onbalans tussen vraag en aanbod "nog eens vijf of zes jaar" duren, de tijd die de talloze onderaannemers nodig hebben om hun productiecapaciteit weer op te bouwen met voldoende veiligheidsmarges. Een diagnose die wordt gedeeld door Guillaume Faury, CEO van Airbus. "Het aantal leveringen zal de komende jaren beperkt blijven door de situatie van de toeleveringsketen", bevestigt de CEO van Airbus, die het onvervulde leveringsdoel van 720 vliegtuigen voor 2022 gewoon heeft verschoven naar 2023.

De Paris Air Show zou echter kunnen helpen om een van de belangrijkste knelpunten in de productieketen op te lossen. Dit is het tekort aan gekwalificeerd personeel, waar alle spelers in de luchtvaartindustrie mee te maken hebben, in Frankrijk en elders.

(...)

Het andere overheersende thema van de Air Show, dat hand in hand gaat met de noodzaak om de sector aantrekkelijker te maken voor jongeren, is uiteraard het koolstofvrij maken van het luchtvervoer. Dit jaar zal er bijzondere aandacht zijn

voor wat de belangrijkste hefboom voor deze decarbonisatie zal zijn: duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF). Maar ook de voortzetting van onderzoeksinspanningen op het gebied van voortstuwing. **"Ontkoling is de 4e revolutie in de luchtvaart, na eerste vluchten, veiligheid en de democratisering van het luchtvervoer"**, zegt Guillaume Faury. De Franse president Nicolas Sarkozy zette vrijdag zelf de toon door aan te kondigen dat de belastingbetaler enkele honderden miljoenen euro's extra zou bijdragen aan de financiering van de volgende generatie Airbus-vliegtuigen en de ultraslanke "Rise"-motor van Safran, evenals aan projecten voor vliegtuigen die worden aangedreven door elektriciteit of waterstof.

(...) **De grootste investering in totaal - 1 miljard euro, waarvan de helft uit publieke middelen - gaat**

echter naar het Lacq-project voor de raffinaderij van duurzame vliegtuigbrandstof. Samen met andere sites in aanbouw moet dit Frankrijk in staat stellen om tegen 2030 de hoeveelheden CAD [duurzame vliegtuigbrandstoffen] te hebben die nodig zijn om te voldoen aan de eisen van de Europese regelgeving.

"Met dit project hebben we de productie in Frankrijk van 500.000 ton duurzame vliegtuigbrandstoffen tegen 2030 veiliggesteld", verklaarde het staatshoofd. Dit is een **geruststelling voor Air France, dat zich ten doel heeft gesteld om in 2030 10% CAD te produceren - in plaats van de 6% die de Europese regelgeving voorschrijft** - maar tot nu toe slechts 3% van deze 10% heeft weten te bemachtigen.

Mijn commentaar: In de buurt van Pau worden drie locaties gecreëerd:

. . in

Lacq, een productielocatie voor e-methanol;

. in Pardies, een productielocatie voor e-biokerosine;

. in Mourenx, een productielocatie voor koolstofarme waterstof en zuurstof die de fabrieken in Lacq en Pardies zal bevoorraden.

> De luchtvaart koolstofvrij maken: "We hebben het wetgevingskader, nu moeten we het in de praktijk brengen" (Thierry Breton)

(bron La Tribune) 16 juni - **"Visies zijn goed, uitvoering is beter. Dus nu gaan we de uitvoeringsfase in"**, zei Thierry Breton. In zijn toespraak deze vrijdag op het Paris Air Forum, georganiseerd door La Tribune, kwam **de Europese commissaris voor de interne markt** terug op de Europese doelstelling om tegen 2050 volledig koolstofvrij te zijn. Hij vervolgde met te zeggen dat "veel van de wetgevende kaders zijn ingesteld, en nu is het een kwestie van alles in beweging zetten: van het ondersteunen en helpen van alle industrieën die gaan bijdragen, en van het acceptabel maken van deze overgang voor alle gebruikers". Deze opmerkingen komen overeen met die van de Franse president, die eind mei

kritiek uitte op de milieunormen die onze economie benadelen en opriep tot een tijdelijke stopzetting ervan. "Laten we het Groene Pact toepassen, maar laten we er niet nog meer aan toevoegen", zei Emmanuel Macron, die "stabiliteit" wilde op dit gebied.

(...)

Want de Europese commissaris wil niemand buiten beschouwing laten: **"We nemen alle kleine, middelgrote en grote vliegtuigen mee, die gebruikt worden voor zaken maar ook voor toerisme, want achter de luchtvaart en haar industrie gaan een miljoen banen en 125 miljard euro omzet schuil.**

Ons continent is veruit wereldleider op het gebied van knowhow en luchtvaarttechniek in alle categorieën", verzekert hij ons, waarbij hij in het bijzonder verwijst naar de alliantie van nulemissievliegtuigen die hij heeft aangekondigd op het Parijse luchtforum van 2021. "Ik ben maandag in Le Bourget met de president van de Franse Republiek en we houden de tweede algemene vergadering van deze alliantie, die zeer goed vordert - we kijken naar 15 jaar. **We moeten de hele industrie in beweging krijgen en dat is de rol van deze allianties**", zei hij. Tegenover

de kritiek op en de steun aan de luchtvaartsector is Thierry Breton categorisch: in antwoord op de vraag die vorige week in het Europees Parlement werd gesteld:

"Moeten we hele industriële sectoren

steunen in de groene overgang door deze overgang te financieren, zelfs als deze niet volledig koolstofvrij is? **Sommige van mijn collega's hadden graag gezien dat de luchtvaartindustrie niet was opgenomen omdat ze te veel CO2 uitstoot, wat zou hebben betekend dat ze uit de [groene] taxonomie zou zijn gehaald [die investeringen richt op acties die leiden tot klimaatneutraliteit in 2050, noot van de redactie]. We hebben tegen dit idee gevochten en [deze sector] maakt er nu deel van uit en zal toegang krijgen tot deze investeringen met een groen label. En gezien de gigantische bedragen die zullen moeten worden geïnvesteerd, zal deze toegang tot middelen belangrijk zijn".**

(...)

" We gaan deze aanpak steunen en samenwerken om alle Europese spelers aan boord te krijgen. Ons doel is om de sector volledig te steunen in deze overgang en ervoor te zorgen dat iedereen die vliegtuigen wil gebruiken dat ook kan doen, want het is ook een element van vrijheid", benadrukt hij.

Mijn commentaar: De boodschap van de Europese instellingen is duidelijk: de luchtvaart zal kunnen profiteren van investeringen in duurzame financiering.

Vooraf Franse fondsen zullen binnenkort beschikbaar zijn (zie eerdere artikelen), en fabrikanten zullen kunnen investeren met de zekerheid dat ze afzet vinden voor hun producten, of het nu gaat om duurzame vliegtuigbrandstoffen of CO2-vrije vliegtuigen.

> Paris Air Show en ecologie: het schuldige verlangen om te vliegen

(bron Libération) 18 juni - **Het is een evenement waarbij de Salon de l'agriculture en de Salon de l'automobile op dorpskermissen lijken.** Ten noordoosten van Parijs opent op maandag 19 juni de Le Bourget Air Show, die 125.000 m² beslaat en deze week naar verwachting 325.000 bezoekers zal trekken. Daaronder bevinden zich niet alleen liefhebbers die de 158 tentoongestelde vliegtuigen komen bewonderen, maar ook de hele industrie, zowel bemand als onbemand, die de afgelopen vier jaar niet aanwezig kon zijn vanwege de gezondheids crisis.

(...)

De aandacht richt zich nu op de koolstofvoetafdruk van de luchtvaart, zozeer zelfs dat het idee van reizen per vliegtuig in twijfel wordt getrokken

(...).

Geconfronteerd met toezeggingen om het beter te doen dankzij technologie, gaan er verschillende stemmen op voor drastische soberheid, ondersteund door flight shaming. Raadgevend ingenieur Jean-Marc Jancovici heeft zijn bijdrage geleverd door een quotum van vier vluchten... in een mensenleven voor te stellen. Zijn berekening is gebaseerd op een wereldbevolking van 8 miljard, wat neerkomt op 450 miljoen vluchten per jaar, of 10% van het huidige verkeer. **Volgens hem is dit de limiet, omdat "baanbrekende technische oplossingen ons niet in staat zullen stellen om veel meer dan 10% van het huidige luchtverkeer te behouden".**

Een vooruitzicht dat waarschijnlijk een reactie van Transportminister Clément Beaune zal uitlokken: "Ik ben geen voorstander van maatregelen zoals een vliegvergunning. Een belasting op vliegtickets, met name in de eerste en business class, lijkt me interessanter, omdat daarmee ook de ecologische transitie kan worden gefinancierd", zegt hij.

Luchtvaarteconoom Paul Chiambaretto gaf opdracht tot een enquête over dit onderwerp (1). Van degenen die de afgelopen twaalf maanden gevlogen hebben, denkt slechts 14,5% dat ze de komende vijf jaar minder zullen gaan vliegen. "Er is een vergrootglaseffect op deze kwesties. **De meerderheid van de Fransen die gevoelig zijn voor milieukwesties willen niet stoppen met vliegen**", analyseert de onderzoeker.

(...)

De luchtvaartindustrie is zich bewust van de komende verandering van tijdperk en heeft zichzelf verplicht om in 2050 koolstofneutraal te zijn (...). **"Als er niets wordt gedaan, zullen we 2 gigaton bereiken", legt Sandra Combet uit, secretaris-generaal van het Observatorium Duurzame Luchtvaart bij het ministerie van Transport.** Deze voormalige directrice van Air France is nauwgezet in haar onderzoek naar het werk en de studies die over dit onderwerp

zijn uitgevoerd: "Niet minder dan 25 rapporten sinds 2020. **In de onderzoeksafdelingen is de enige prioriteit het werken aan nieuwe brandstoffen en de vliegtuigen van morgen.**

Op dit moment is de meest succesvolle weg die van de zogenaamde groene brandstoffen: duurzame vliegtuigbrandstof (SAF). In het kort komt het erop neer dat de eerste generatie van dit nieuwe type brandstof bestaat uit het terugwinnen van gebruikte dierlijke oliën en vetten en deze gedeeltelijk in de brandstoftanks van vliegtuigen te verwerken om het verbruik van paraffine te verminderen. Plantaardig afval en residuen zijn de andere bron van FAS (...)

)
Om de moeilijkheden bij de productie van SAF te overwinnen, wordt een technologisch meer geavanceerde versie bestudeerd. Het e-SAF is een synthetische brandstof die gemaakt wordt van CO₂-moleculen die opgevangen worden in de atmosfeer, waaraan waterstof wordt toegevoegd. De twee componenten worden vervolgens gecombineerd om een synthetische paraffine te produceren. **Het enige probleem is dat elk van de productiestappen een duizelingwekkende hoeveelheid elektrische energie vereist.** Het equivalent van "20 kerncentrales", volgens Marc Rochet, CEO van Air Caraïbes en French Bee.

Als we de brandstof die door de huidige vliegtuigen wordt gebruikt niet veranderen, is er geen andere oplossing dan de vliegtuigen zelf te veranderen. Er worden twee wegen verkend, maar het zal langer duren dan voor biokerosine om deze projecten tot een goed einde te brengen. In de industriezone van Brest heeft Charles Cabillic het eerste bedrijf opgericht dat elektrische vliegtuigen verhuurt. Voorlopig is de Pipistrel van Tsjechisch ontwerp een tweezitter met een bereik van vijfenveertig minuten, bedoeld voor vliegscholen. Maar deze serie-ondernemer, die een passie heeft voor luchttransport en in een Tesla rijdt, is niet van plan het hierbij te laten. **Caisse des Dépôts heeft net samen met privé-investeerdereen** belang van €12 miljoen **genomen** in het bedrijf uit Brest. "Ons doel is om tegen 2030 een elektrisch vliegtuig met 19 zitplaatsen te produceren voor interregionale routes. Er zijn 400 luchthavens in Frankrijk en dit vervoermiddel zal perfect zijn om bepaalde steden te ontsluiten", belooft hij.

Voor langere afstanden en meer dan 50 passagiers is elektrische aandrijving nauwelijks een optie, gezien het gewicht en de grootte van de benodigde batterijen. **Dan blijft waterstofaandrijving over, waar Airbus aan werkt. Maar het maximale bereik van dit vliegtuig van de toekomst is niet meer dan 3.700 km.** Onder deze omstandigheden zou het moeilijk zijn om van Parijs naar New York of van Marseille naar Jeddah te vliegen. **Het is daarom waarschijnlijk dat voor de meest afgelegen bestemmingen het gebruik van traditionele vliegtuigen met meer dan 200 zitplaatsen de komende decennia onvermijdelijk zal blijven.** Hooguit de helft van de gebruikte brandstof zal afkomstig zijn van andere bronnen dan de traditionele paraffine. Een directielid

van Air France, die dagelijks met deze netelige kwestie wordt geconfronteerd, vat het half gedesillusioneerend en half fatalistisch samen: "**Uiteindelijk is de slogan van de jaren zeventig, die net na de eerste oliecrisis werd aangenomen, nog steeds geldig: de laatste druppel olie die beschikbaar is, zal voor de luchtvaart zijn.**

***Mijn commentaar:** ik ben altijd verrast door de toespraken van de heer Jancovici, een polytechnicus en briljant spreker.*

Als ik hem zo hoor, zijn er alleen baanbrekende oplossingen (waarmee hij waterstofvliegtuigen bedoelt) om de luchtvaart koolstofvrij te maken.

Hij negeert:

- . technologische ontwikkelingen in motoren,*
- . duurzame vliegtuigbrandstoffen,*
- . verbeteringen in trajecten,*
- . studies gericht op het elimineren van bijna alle condensatiesporen (volgens het adviesbureau [carbone4](#), dat mede is opgericht door de heer Jancovici, "Hoewel hun impact moeilijk precies te kwantificeren is, wordt algemeen geschat dat dit de stralingsforcering van de luchtvaart zou verdubbelen").*

Dus, aangezien er tegen 2050 weinig of geen gebruik zal worden gemaakt van waterstofvliegtuigen (de meningen zijn vandaag bijna unaniem), zou de enige oplossing volgens de heer Jancovici om de luchtvaart koolstofvrij te maken zijn om een quotum van vier vluchten in een mensenleven toe te staan.

Deze puur rekenkundige aanbeveling lijkt me onzinnig. In Frankrijk zou het een einde maken aan de territoriale continuïteit.

Het zou de handel binnen Europa en binnen de grote landen (China, India, de Verenigde Staten, Brazilië) beperken, wat zou leiden tot gemeenschappen die zich in zichzelf keren.

Om nog maar te zwijgen van de gevolgen voor de toeristische sector, zowel in Frankrijk (de belangrijkste toeristische bestemming ter wereld) als in landen waar het toerisme het leeuwendeel van het inkomen van de bevolking uitmaakt.

Meer in het algemeen betreur ik het dat voorstanders van degrowth de sociale gevolgen van hun bevelen negeren.

> Benjamin Smith, de baas van Air France-KLM, wijst op de dreiging van Turkish Airlines

(bron La Tribune) 16 juni - Na de rust van Covid was de zomer van 2022 enigszins chaotisch voor de luchtvaartsector, met vertraagde of zelfs geannuleerde vluchten, eindeloze wachtrijen en zoekgeraakte bagage. Maar **nu de zomer van 2023 dichterbij komt, wil Benjamin Smith, CEO van Air France-KLM, kalm blijven.**

"Na twee moeilijke jaren hebben we afgelopen zomer weer een hoog verkeersniveau bereikt, vooral op trans-Atlantische vluchten. Maar laten we niet vergeten dat we in 2021 veel geld hebben verloren en dat veel luchtvaartmaatschappijen, waaronder de onze, niet 100% klaar waren voor deze situatie. Veel luchtvaartmaatschappijen hadden te weinig personeel, waardoor er bijvoorbeeld problemen waren met de bagageafhandeling. Dit jaar zijn we beter voorbereid. Bij Air France hebben we nu meer capaciteit dan in 2019".

(...)

Om de stijgende vraag aan te kunnen, vooral uit ontwikkelingslanden waar de middenklasse steeds talrijker wordt, en om zijn oudste modellen te vervangen, **overweegt de groep, die zijn bestellingen voor nieuwe vliegtuigen tijdens de pandemie al had gehandhaafd, nieuwe langeafstandsmodellen aan te schaffen.** Zonder precieze cijfers te geven of iets definitiefs aan te kondigen, verklaarde de CEO van Air France KLM dat hij zowel de A350-1000 als de Boeing 777X en 787-9 bekeek.

Een ander belangrijk nieuwsitem voor de Frans-Nederlandse alliantie is de mogelijke overname van TAP Air Portugal, die onlangs voor heel wat opschudding zorgde. Volgens Benjamin Smith is de belangrijkste reden voor deze overname de connecties van de Portugese luchtvaartmaatschappij met Brazilië. **"De trans-Atlantische markt is de meest winstgevende van allemaal voor Europese vliegtuigbouwers. TAP Air Portugal heeft echter een zeer sterke aanwezigheid in Brazilië, ons belangrijkste doel in Zuid-Amerika", aldus de CEO, zonder verdere details te geven over de mogelijke overname van de Portugese maatschappij.**

(...)

Ondanks zijn wens om de capaciteit te verhogen om aan de vraag te voldoen, **sprak Benjamin Smith zijn vertrouwen uit in het vermogen van de sector om tegen 2050 koolstofneutraliteit te bereiken, terwijl hij suggereerde dat de bal ook in het kamp van de overheid lag.** "We hebben de technologie. Nu **kijken we naar wat er in de Verenigde Staten** en andere rechtsgebieden **gebeurt** en we zouden graag zien dat Frankrijk hetzelfde doet", **zei hij, duidelijk verwijzend naar de Inflation Reduction Act, die belastingkredieten gebruikt om de industrie te helpen de energietransitie in de Verenigde Staten te financieren.**

De CEO wees er ook op dat nieuwe apparaten het al mogelijk maken om de CO2-uitstoot met 50% te verminderen, hoewel hij toegaf dat 100% voorlopig nog een enorme uitdaging is.

Gevraagd naar beschuldigingen van "greenwashing" aan het adres van zijn

industrie, gaf Benjamin Smith toe dat er een aantal blunders waren gemaakt op het gebied van communicatie, hoewel hij beweerde dat luchtvaartmaatschappijen een "makkelijk doelwit" waren. "Dit is nieuw voor ons en we moeten leren hoe we dit allemaal moeten doen.

Hij verwierp echter elke neerwaartse logica en beweerde dat de vergroening van de industrie noodzakelijkerwijs technologie met zich meebrengt.

(...)

Benjamin Smith richtte ook een paar pijlen op Turkish Airlines, wiens grote ambities, geïllustreerd door een recente gigantische order voor 600 vliegtuigen (dat wil zeggen ongeveer drie keer de vloot die Air France momenteel exploiteert), zorgen baren binnen de Frans-Nederlandse groep. De CEO van Air France nam geen blad voor de mond en **beschuldigde de rivaliserende groep van oneerlijke concurrentie**.

"(...) We staan dus niet op gelijke voet en we lobbyen hard om ervoor te zorgen dat dat wel zo is. In gedachten houdend dat er bilaterale overeenkomsten zijn tussen Europa en Turkije, maar ook tussen Frankrijk en Turkije".

(...) Op

slechts drie uur vliegen van Frankrijk kan Turkish zijn hub tegen lagere kosten bevoorraden, niet met langeafstandsvliegtuigen, zoals de maatschappijen uit de Golfstaten doen, maar met vliegtuigen uit de goedkopere A320- of 737-familie. Deze toestellen vliegen nu op de meeste internationale bestemmingen van de maatschappij. Bovendien biedt **de Turkse luchtvaartmaatschappij, dankzij open skies-overeenkomsten met een groot aantal Europese landen, een veel uitgebreider netwerk in Europa vanuit Istanbul dan dat van de Golfcarriers vanuit hun respectieve hubs**. Dit is een groot voordeel als het gaat om het aantrekken van Aziatische klanten die naar Europa of Afrika willen reizen.

Bovendien is het economische klimaat gunstig.

(...) **De kosten van Europese luchtvaartmaatschappijen zullen stijgen met het geleidelijke einde van de gratis CO2-quota onder het Europese emissiehandelssysteem, waaraan Turkish Airlines niet deelneemt.**

Ook Anne Rigail,

CEO van Air France, was aanwezig op het Paris Air Forum en **haalde de Turkse luchtvaartmaatschappij aan toen ze het had over de concurrentieproblemen**.

Als we vooruitkijken naar 2030, met een 10% integratiemandaat, zijn de extra kosten van een retourtje Nice-Singapore in economy class 110 euro," vertelde ze het publiek. Sommige klanten vliegen misschien liever met Turkish via Istanbul, omdat de extra kosten dan nul zijn, of iets meer dan nul. **We hebben dus een echte uitdaging om verder te denken dan Frankrijk en Europa**", benadrukte de CEO van Air France.

Mijn commentaar: Als ik slechts één zin uit dit artikel zou moeten kiezen, zou dat de conclusie van Anne Rigail zijn: "Het is een echte uitdaging om niet binnen de grenzen van Frankrijk of binnen de grenzen van Europa te denken".

> KLM CEO praat over Schiphol, duurzaamheid, groepsdynamiek, piloten en Airbus-verandering

(bron Flightglobal, vertaald met DeepL) 15 juni - (...) Hoewel ze nog geen jaar CEO van KLM is, **reageert Marjan Rintel met een welbewust lachje als haar gevraagd wordt naar de relatie tussen de luchtvaartmaatschappij en haar moederbedrijf.**

"**We zijn één groep en de vijanden zitten buiten, niet binnen**", zegt ze tegen FlightGlobal in een interview tijdens de IATA Annual General Meeting in Istanbul. (...)

Een hartelijke relatie is noodzakelijk, want (...) er zijn nog steeds grote uitdagingen die moeten worden aangegaan - waaronder de high-profile uitdagingen met betrekking tot KLM's hub op Schiphol en overheidsmaatregelen op het gebied van duurzaamheid - en post-Covid kansen die moeten worden onderzocht, zoals consolidatie.

Gelukkig is mevrouw Rintel niet nieuw bij KLM (...): haar benoeming (...) vorig jaar betekende haar terugkeer bij een bedrijf dat ze in 2014 had verlaten om aan het hoofd te staan van de Nederlandse Spoorwegen (...)

"De omgeving is erg veranderd", zegt ze. "Het is kritischer voor de luchtvaartindustrie en we richten ons meer en meer - en elke dag - op duurzaamheid, (...) ze noemt duurzame vliegtuigbrandstof als een van haar belangrijkste aandachtspunten. **Weinig luchtvaartmaatschappijen voelen de druk van duurzaamheid sterker dan KLM - van de overheid en van NGO's** die de acties van de luchtvaartindustrie nauwlettend in de gaten houden. (...)

Een andere uitdaging op het gebied van duurzaamheid ligt op de luchthaven Schiphol, waar de Nederlandse overheid een structurele capaciteitsvermindering heeft voorgesteld, rekening houdend met de zorgen over geluidsreductie en emissies. (...) Mevrouw Rintel hoopt dat de reducties kunnen worden bereikt zonder de noodzaak om vluchten te beperken - wat ernstig zou kunnen zijn voor een luchtvaartmaatschappij die trots is op haar hub-activiteiten vanaf de luchthaven.

(...)
Ze beschrijft het verminderen van vliegbewegingen als een "laatste redmiddel" waarvan ze hoopt dat het niet nodig zal zijn.

"We hebben er nog steeds vertrouwen in dat we het resultaat zullen bereiken, gezien alle maatregelen die we kunnen nemen," zegt ze. "We investeren als groep miljoenen en miljoenen in vlootvernieuwing en als je de [Boeing] 747

vergelijkt met de Airbus [A350], is dat een vermindering van 50% in lawaai en een vermindering van 40% in CO2-uitstoot. Daar moeten we rekening mee houden.

(...) Wat betreft

het vooruitzicht om vliegveld Lelystad open te stellen voor commerciële vluchten en alternatieven te bieden voor de capaciteit van Schiphol, **heeft mevrouw Rintel weinig hoop op een spoedige beslissing** over wat een langlopende saga is geworden. "Ze hebben de beslissing uitgesteld tot 2024, 2025 of 2026," zegt ze, terwijl ze opmerkt dat "het nuttig zou zijn met alle geluidsreductie [eisen]" in Amsterdam.

Op de kortere termijn heeft KLM om andere redenen al te maken gehad met verminderde capaciteitsplafonds - met Schiphol ook in het middelpunt van dit verhaal, tegen een achtergrond van operationele uitdagingen op luchthavens toen de sector uit de Covid-19 crisis kwam.

Na een test tijdens de meivakantie heeft Rintel er vertrouwen in dat de problemen in verband met het gebrek aan beveiligingspersoneel zijn overwonnen, ook al hielden ze vorig jaar en tot in april aan.

(...)

Nu het Russische luchtruim gesloten is voor Europese luchtvaartmaatschappijen, heeft KLM meer piloten nodig voor langere vluchten naar Azië. De heropening van China is daarom "heel belangrijk" voor KLM, maar het heeft ook een aantal wervingsproblemen opgeleverd, legt de heer Rintel uit.

"Het is moeilijk voor ons omdat we vanuit Nederland naar Azië vliegen en we vier piloten in de cockpit nodig hebben in plaats van drie," legt ze uit. **"We hadden 80 extra piloten nodig vanwege de oorlog in Oekraïne.**

Daarom, nu KLM meer piloten probeert te werven in een krappe markt, "hebben we een aantal bestemmingen teruggewonnen, maar niet alle frequenties", voegt ze eraan toe.

Een andere factor die het tekort aan piloten verergert, is KLM's geplande overstap van Boeing-toestellen met één gangpad naar Airbus-toestellen in de komende maanden.

"Je moet je piloten opleiden en met de [bestaande] moeilijkheden is dat complex maar haalbaar," zegt ze.

Air France-KLM heeft eind 2021 een vaste order geplaatst voor 100 vliegtuigen uit de A320neo-familie, waarmee KLM de overstap markeert van een kortereafstandsvloot die wordt gedomineerd door de Boeing 737 naar een Airbus-vloot. De leveringen aan KLM zouden oorspronkelijk in de tweede helft van 2023 beginnen, maar de Nederlandse luchtvaartmaatschappij verwacht nu haar eerste Airbus A320neo-familietoestellen in 2024 te ontvangen.

(...)

KLM reageert op problemen met onderhoud en reserveonderdelen - die met name de vloot Embraer E2's van KLM Cityhopper hebben getroffen vanwege "technische problemen" met hun Pratt & Whitney PW1900G-motoren - **met maatregelen zoals het langer aanhouden van oudere vliegtuigen dan gepland en het gebruik van geleasede vliegtuigen.**

In een reactie op KLM's wide-body vloot, inclusief de vooruitzichten op een nieuwe order, zei Rintel dat "we u dit jaar op de hoogte zullen houden".

Dergelijke toezeggingen zouden gemakkelijker kunnen worden gedaan nu KLM niet langer onderworpen is aan Covid-gerelateerde staatssteunbeperkingen, nadat ze in april het restant van haar kredietfaciliteit van de Nederlandse overheid heeft omgezet. **Mevrouw Rintel** beschrijft deze ontwikkeling als "zeer belangrijk", niet alleen voor het vertrouwen en de flexibiliteit binnen het bedrijf, maar ook voor de vrijheid om consolidatiestappen in Europa te zetten.

Ze **wijst er** echter op **dat de consolidatie op groepsniveau zal plaatsvinden, onder de verantwoordelijkheid van Group CEO Ben Smith.** Voorlopig meldt mevrouw Rintel, net als veel van haar collega's, geen tekenen van een verzwakking van de vraag naar reizen na de crisis

(...)

"Maar je weet nooit hoe lang dit zal duren", waarschuwt ze, eraan toevoegend dat "kostenreductie zeker een van de belangrijkste thema's is" van KLM's bedrijfsplan.

Terwijl ze werkt aan KLM's uitdagingen en kansen, is mevrouw Rintel blij met de inspanningen die ze heeft gedaan om "de organisatie opnieuw te leren kennen" in de afgelopen maanden.

"Ik was onder de indruk van de passie van de mensen na de moeilijke periode van Covid. En toen, na Covid, dachten ze allemaal dat we weer normaal zouden gaan doen, maar dat was nooit het geval," zegt ze.

Mevrouw Rintel noemt de krappe arbeidsmarkt, de oorlog in Oekraïne en andere onzekerheden als bepalend voor de tijden waarin KLM zich momenteel bevindt. Desondanks, "**zijn we het bedrijf weer aan het opbouwen en staan we er weer**", zegt ze.

Mijn commentaar: Dit lange interview met Marjan Rintel, die bijna een jaar geleden het roer overnam van KLM, laat zien hoezeer de spanningen tussen Air France en KLM zijn afgenomen.

Dit zal de Air France-KLM groep in staat stellen om de volgende uitdagingen rustiger aan te pakken.

> Naar vooraankondiging van stakingsdagen van luchtverkeersleiders

(bron Journal de l'Aviation) 16 juni - **De Franse luchtverkeersleiders hebben zich sinds begin dit jaar de woede van de Europese luchtvaartmaatschappijen op de hals gehaald met stakingen. In een poging om de gevolgen van deze stakingen te beperken, heeft de Franse Senaat een wetsvoorstel aangenomen van Vincent Capo-Canellas, senator voor Seine-Saint-Denis, over de voorspelbaarheid van de organisatie van luchtvaartnavigatiediensten in geval van stakingen en over het evenwicht tussen de omvang van de staking en de vermindering van het verkeer. Het voorstel, dat is goedgekeurd met 250 stemmen voor en 92 stemmen tegen, verplicht individuele personen om hun deelname aan de staking te melden om 12 uur 's middags op de dag voor de staking, zodat de door de DGAC gevraagde reducties van de vluchtschema's kunnen worden aangepast aan de manier waarop de staking wordt gevolgd.**

Momenteel worden deze preventieve verminderingen bepaald zonder het aantal stakers in elk van de controleteams te kennen, wat leidt tot buitensporige annuleringen of, integendeel, annuleringen en vertragingen op het laatste moment.

Eurocontrol publiceerde in april een studie waaruit blijkt dat 30% van de dagelijkse vluchten in Europa opstijgen van, landen in of vliegen over Frankrijk. In de maanden maart en april werden meer dan 10 miljoen passagiers getroffen door de stakingen van de Franse luchtverkeersleiding, die ook een grote impact hebben op het milieu, omdat vliegtuigen die over Frankrijk moeten vliegen omwegen moeten maken om hun bestemming te bereiken.

Het wetsvoorstel moet nu worden onderzocht door de Nationale Vergadering.

Mijn commentaar: Zoals de wetgeving er nu uitziet, is alleen al het feit van de kennisgeving voldoende om de toepassing van de minimumdienst en een vermindering van de vluchtschema's met 20 tot 30% in gang te zetten. Zelfs als uiteindelijk geen enkele luchtverkeersleider staakt.

Einde persoverzicht

> **Koersontwikkeling Air France-KLM aandeel afgelopen** jaar



Twee gebeurtenissen hebben het afgelopen jaar een impact gehad op de aandelenkoers :

- . in juni 2022, de kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro
- . in februari 2023, de aankondiging van goede resultaten voor 2022.

Geen verdere opmerkingen

> **Koersontwikkeling Air** France-KLM

De aandelen Air France-KLM zijn maandag 19 juni gesloten op **€1,777**. Het is deze week **met +1,72% gestegen**.

Op 2 januari 2023 stond het aandeel op €1,253.

De gemiddelde (consensus) 12-maands analistenprijs voor AF-KLM aandelen is €1,95 (deze was €1,50 begin januari). Het hoogste koersdoel is €2,50, het laagste €1,10. Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De koers van Air France-KLM kreeg een klap na de aankondiging van gemengde kwartaalresultaten en een zwakker dan verwachte prognose voor het hele jaar (passagiersactiviteit op 95% van het niveau van 2019). Sindsdien hebben **analisten zich laten overtuigen door het vooruitzicht van een sterke activiteit deze zomer en het einde van de beperkingen opgelegd door de Europese Commissie**.

Details over de analistenconsensus vind je op mijn blog.

Geen verdere opmerkingen

> **Brandstofprijzen in** 2022

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat Brent ruwe olie en de prijs van een vat Jet Fuel. In 2022 schommelde de spread tussen de twee producten tussen \$30 en \$50, terwijl dit in voorgaande jaren niet meer dan \$10 was.

In de afgelopen drie maanden is de spread tussen de twee producten (Jet Fuel en ruwe olie) kleiner geworden en benadert deze de spread van voor de oorlog in Oekraïne.

Geen verdere opmerkingen

> **Brandstofprijzen deze** week

De prijs van een vat Jet Fuel in Europa is deze week met \$4 gestegen tot \$98. Na een piek van \$182 in juni 2022 daalde de prijs begin augustus terug naar \$132.

Voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne was het \$79.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt deze week met \$3 tot \$76.

Van midden februari 2022 tot eind juli jojoede het tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt het tussen \$75 en \$99.

Terwijl olie al enkele weken terug is op zijn gebruikelijke niveau, **is Jet Fuel nu heel dicht bij zijn gebruikelijke niveau. Het verschil tussen Jet Fuel in Europa en een vat Brent ruwe olie is nu slechts \$21.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg dit verschil bijna \$50.

Het nieuws uit Oekraïne heeft op de prijzen gewogen. Het verschil tussen Jet Fuel in Europa en een vat Brent is opgelopen tot \$22.

Geen verdere opmerkingen

Goed om te weten

> Advies voor huidige en voormalige werknemersaandeelhouders

Op mijn [navigatiesite vind je details over hoe je toegang krijgt tot de websites van de managers](#).

Om te voorkomen dat je vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert, **raad ik je aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren**. Dit e-mailadres 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 nieuwe opmerking: Als je aandelen hebt in een van de fondsen die door Natixis worden beheerd, vergeet dan niet om één keer per jaar in te loggen bij je accountmanager om te voorkomen dat het als inactief wordt beschouwd.

Inactiviteit in VEE's wordt geregeld door de Eckert-wet.

Na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek verbinding te maken met hun rekening of Natixis te bellen om hun rekening opnieuw te activeren.

Natixis stuurt deze informatie elk jaar na 5 jaar inactiviteit en tot het 10e jaar. Na 10 jaar inactiviteit worden de tegoeden overgedragen aan CDC, die ze 20 jaar vasthoudt.

Dit is in feite de oude 30-jarige verjaringstermijn, die uiteenvalt in 2 fasen: 10 jaar bij de rekeninghouder en 20 jaar bij CDC.

Inactiviteit betekent geen transacties uitvoeren en/of niet inloggen op uw rekening en/of niet bellen naar en/of schrijven naar Natixis.

Dit systeem is ook van toepassing op PERCO/PER sinds de wet PACTE.

> Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers

Als u belegt in een van de Air France FCPE-fondsen, krijgt u aandelen in deze fondsen. U houdt de aandelen niet rechtstreeks.

Het zijn de raden van toezicht, die je in juli 2021 hebt gekozen voor een termijn

van vijf jaar, die de fondsen beheren en de beslissingen nemen.

De fondsen Aeroactions, Majoractions en Concorde houden 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 wilt weten over hoe de verschillende fondsen voor werknemersparticipaties van Air France worden beheerd, [ga dan naar mijn website navigaction, onder het kopje werknemersparticipaties Air France-KLM.](#)

Details

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

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

U kunt mij al uw vragen sturen over de Air France-KLM Groep of werknemersparticipatie...

Tot snel.

[Klik hier](#) voor de laatste persrecensies van maandag

Als je deze persrecensie leuk vindt, geef hem dan door.

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

| 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 twitteraccount @FrRobardet

Vervanger Nicolas Foretz, PNC



Toen ik werd verkozen, kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

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

Als u dit persoverzicht niet meer wilt ontvangen, [\[unsubscribe\]](#)

Als u het adres waarop u dit persoverzicht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#)
mij dan [uw nieuwe e-mailadres](#)

. Om contact met mij op te nemen: [bericht voor François Robardet](#).

11.476 mensen ontvangen dit persoverzicht live