

Vliegtuigen vol deze zomer ondanks stijgende prijzen

## 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°919, 3 juli 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

### > Vliegtuigen vol deze zomer ondanks stijgende prijzen

(bron Les Echos) 30 juni - Na de inhaalzomer van 2022 **lijkt de zomer van 2023 de jackpotzomer te worden voor Franse en Europese luchtvaartmaatschappijen.**

Hoewel het totale aantal aangeboden vliegtuigen nog niet helemaal terug is op het niveau van 2019, zijn de beschikbare vliegtuigen volgeboekt, tegen tarieven die gemiddeld 15% tot 20% hoger liggen dan vóór de crisis. En de kers op de taart is dat de olieprijs sinds afgelopen zomer met meer dan 20% zijn gedaald.

Passagiers hebben weer de gewoonte om ruim van tevoren te boeken. En omdat ze lering hebben getrokken uit vorige zomer, zijn luchthavens en luchtvaartmaatschappijen beter voorbereid op de toestroom van reizigers door hun personeelsbestand uit te breiden. **Alle basisingrediënten zijn dus eindelijk aanwezig zodat luchtvaartmaatschappijen en luchthavens deze zomer recordwinsten kunnen verwachten.**

**Air France, bijvoorbeeld, verwacht deze zomer 95% tot 96% van haar aanbod voor 2019 in de rij te zetten.** We zijn dit jaar beter voorbereid", zei CEO Ben Smith

onlangs. Bij Air France hebben we nu meer capaciteit dan in 2019".

Dezelfde geruststellende toon was te horen op de Parijse luchthavens. **"De nodige aanwervingen zijn gedaan** en er is een robuustheidsplan voor onze bagagesorteersystemen opgesteld, met een toename van het onderhoudspersoneel bij onze dienstverleners", **aldus ADP**. Er zijn ongeveer honderd extra receptiemedewerkers gepland op Roissy-CDG. Zelfs de gebruikelijke zwarte piet, **de lucht- en grenspolitie, heeft eindelijk een manier gevonden om haar controlepersoneel te versterken**, met de inzet van 272 "contractwerkers" op de Parijse luchthavens!

**De grootste winnaars zijn opnieuw de lagekostenmaatschappijen, aangevoerd door Ryanair**. Zij hebben het dubbele voordeel dat ze een sterk gestegen aanbod hebben (+24% begin juni voor Ryanair in vergelijking met juni 2019) en dat ze de populairste bestemmingen in Zuid-Europa bedienen, zoals Italië, Griekenland, Portugal en Spanje. Vier bestemmingen die al terug zijn op hun verkeersniveau van voor de crisis.

**Andere zomerwinnaars: langeafstandsluchtvaartmaatschappijen die goed gepositioneerd zijn om Noord-Amerika te bedienen**. En meer in het bijzonder de luchtvaartmaatschappijen die de Verenigde Staten verbinden met Frankrijk, geleid door Air France. Deze zomer zal het verkeer tussen de Verenigde Staten en Europa naar verwachting 530 vluchten per dag bedragen! En Frankrijk staat bovenaan de lijst van Europese bestemmingen, met een capaciteitstoename van 10% ten opzichte van 2019 en bijna 50 vluchten per dag deze zomer.

(...)

**Turkije blijft ook in verschillende opzichten opvallen**. Het luchtverkeer met Frankrijk is in de eerste vijf maanden van het jaar met 30% gestegen ten opzichte van 2019. De nationale luchtvaartmaatschappij Turkish Airlines boekt de sterkste groei (9%) van alle hubmaatschappijen in het Europese luchtruim. En de activiteit op Istanbul International Airport overtrof begin juni die van alle andere grote Europese luchthavens, met gemiddeld 1.505 vluchten per dag (tegenover 1.325 op Roissy-CDG) en een groei van 22% ten opzichte van 2019.

(...)

***Mijn commentaar: De eerste twee weken van juli zullen de gelegenheid bieden om de doeltreffendheid te meten van de maatregelen die zijn genomen om de storingen te voorkomen die afgelopen zomer op Roissy zijn waargenomen.***

*Daarnaast wil ik enkele woorden wijden aan Turkish Airlines.*

*De Turkse nationale luchtvaartmaatschappij profiteert van de niet aflatende steun van haar regering, die heeft geresulteerd in de opening van een gloednieuwe luchthaven.*

*Deze luchthaven is ideaal gelegen tussen Europa, Azië en Afrika en biedt grote groeiperspectieven voor Turkish Airlines. 70% van de bestemmingen die Turkish Airlines aandoet, zijn bereikbaar met vliegtuigen met één gangpad.*

*Turkish Airlines heeft lagere kosten (luchthavenbelastingen, salarissen) dan haar Europese concurrenten. Het is momenteel de grootste bedreiging voor Europese luchtvaartmaatschappijen, vooral omdat het een binnenlandse markt van 80 miljoen mensen heeft.*

*Uiteindelijk is Turkish Airlines zelfs van plan om de Golfmaatschappijen in te halen,*

## > KLM onthult haar nieuwe business class

(bron luchtvaartnieuw) 29 juni - **KLM heeft donderdag officieel het nieuwe business class product voor haar Boeing 777 vloot onthuld.**

(...)

**De huidige business class op de 777-vloot van KLM is een beetje verouderd: niet alle passagiers hebben direct toegang tot het gangpad.** Passagiers aan het raam moeten over de benen van hun buurman stappen. KLM introduceert daarom een nieuw product.

**In de nieuwe Business Class hebben alle passagiers direct toegang tot het gangpad dankzij een 1-2-1 indeling.** Ze hebben ook schuifdeuren voor meer privacy. Dit is een belangrijk verschil met de business class-stoelen van de 787, die door dezelfde leverancier (Jamco) zijn gemaakt en die deze voorziening niet bieden.

Als de stoel plat ligt, hebben passagiers een bed van 198 centimeter. Er zijn ook verschillende opties voor het opladen van apparatuur, waaronder draadloos opladen, evenals een afsluitbaar kastje met extra opbergruimte en een geïntegreerde spiegel.

(...)

**In de loop van volgend jaar zullen alle 777's worden uitgerust met het nieuwe product.** Tegelijkertijd zal ook de nieuwe Premium Comfort-klasse (Premium Economy) in de vliegtuigen worden geïnstalleerd.

(...)



**Mijn commentaar:** De nieuwe business class van KLM is vergelijkbaar met die van Air France. Passagiers die een heenreis maken met de ene luchtvaartmaatschappij en een terugreis met de andere, genieten van hetzelfde comfort.

Je kunt [de videopresentatie van deze cabine hier](#) bekijken.

## > Christine Ourmières-Widener vervangt Marc Rochet als hoofd van de Dubreuil Aéro groep

(bron Journal de l'Aviation) 29 juni - De **Groep Dubreuil Aéro (GDA)** ondergaat een belangrijke **managementwijziging. Marc Rochet, algemeen directeur, wordt vervangen door Christine Ourmières-Widener.** Zij wordt vanaf 31 oktober hoofd van de luchttransportdivisie van de groep Dubreuil en CEO van de vier luchtvaartmaatschappijen (Air Caraïbes, Air Caraïbes Atlantique, French Bee en Hi line Cargo).

**Deze benoeming volgt op de beslissing van Jean-Paul Dubreuil om zijn zoon Paul-Henri met ingang van 1 juli aan te stellen als voorzitter van GDA.** Dit project zat al enige tijd in de pijplijn, maar de uitvoering ervan is vertraagd door de crisis. Als gevolg hiervan heeft de Dubreuil groep besloten om het management van de vier bedrijven in de Airline Divisie te wijzigen en een nieuw team samen te stellen, met Christine Ourmières-Widener.

Marc Rochet zal toezicht houden op de overgang voordat hij directeur wordt van GDA.

"Ik wil graag al onze medewerkers, Jean-Paul Dubreuil en zijn familie bedanken voor hun passie en succes in de afgelopen twintig jaar. Het is voor mij een eer geweest om deel te nemen aan de vele uitdagingen die we moesten aangaan en die de uitdagingen van het luchtvervoer zijn. Ik zei altijd: verandering is altijd! Het is dus tijd voor een nieuw team. Christine zal onze ambities nog hoger brengen, tot tevredenheid van onze klanten en om met name onze overzeese bestemmingen beter te bedienen. Ik wens haar veel succes", aldus Christine.

**Mijn commentaar:** het vertrek van Marc Rochet betekent dat er een nieuwe bladzijde wordt omgeslagen.

*Je blijft niet 20 jaar aan het hoofd van een luchtvaartmaatschappij (of een groep luchtvaartmaatschappijen) staan en maakt talrijke crisissen mee (11 september? Lehman Brothers, Covid-19) zonder echt talent.*

*Hij was bedreven in het uitspreken van zijn mening, soms buitensporig, en zijn publieke optredens deden regelmatig 'de kokospalm schudden'.*

*Hij zal worden vervangen door Christine Ourmières-Widerer, die meer dan 20 jaar bij Air France werkte en daarna Flybe en vervolgens TAP Air Portugal leidde.*

## > Lufthansa richt zich weer op vliegreizen

(bron Tendances trends) 29 juni - **De strategie van Lufthansa is duidelijk: een groep luchtvaartmaatschappijen worden** en niet zomaar een luchtvaartgroep. Met andere woorden, Lufthansa wil zich opnieuw richten op passagiers- en vrachtvervoer **en niets anders**.

De ene stap na de andere heeft deze strategie nog duidelijker gemaakt. **Het bedrijf heeft zijn belang in LSG, de specialist op het gebied van catering aan boord, verkocht aan een Duits fonds**.

Vorige week verkocht het AirPlus, zijn zakenreismanager. Seb Kort, een Zweedse bank, schreef een cheque uit voor 450 miljoen euro om het over te nemen. En **het bereidt de verkoop voor van Lufthansa Technik, dat het onderhoud van zijn vliegtuigen beheert**. Een eerste tranche van 20% is te koop voor 1,5 miljard euro. **Lufthansa maakt duidelijk geld vrij om haar vleugels uit te slaan: TAP, na ITA, is in het vizier**.

**Mijn commentaar:** *Mea culpa. Toen de resultaten van de Lufthansa Group voor 2022 werden bekendgemaakt, had ik deze informatie gemist, hoewel ze was gepubliceerd door La Tribune.*

*In maart zei Remco Steenberg, Chief Financial Officer van de groep: "Eén ding is duidelijk: we willen van een luchtvaartgroep naar een luchtvaartgroep". Dit proces, dat in 2021 van start moet gaan, zal Lufthansa als luchtvaartmaatschappij scheiden van de centrale functies van de groep, om een functionele holding te creëren voor alle luchtvaartmaatschappijen (Lufthansa, Swiss, Austrian Airlines, Brussels Airlines, Eurowings, Lufthansa Cargo) en diensten (Lufthansa Technik, AirPlus, LSGgroup).*

*Hij voegde eraan toe: "De groep heeft de eerste besprekingen gestart voor de gedeeltelijke verkoop van zijn onderhoudsdochteronderneming".*

*De gedeeltelijke verkoop van Lufthansa Technik zou de onderhoudsdivisie waarden op €7,5 miljard, terwijl de Lufthansa groep als geheel wordt gewaardeerd op slechts €11,2 miljard.*

*Deze waardering van de zeer winstgevende onderhoudsdivisie geeft de Lufthansa groep meer financiële armslag, waardoor het een actieve rol kan spelen in de consolidatie van Europese luchtvaartmaatschappijen.*

## > "Het project Air Outre-mer is doodgeboren".

(bron Le quotidien de la Réunion) 28 juni - Na een onderbreking van meer dan vier jaar heropent Corsair aanstaande woensdag zijn vluchten naar Madagaskar. In een interview met Le Quotidien **blijkt de CEO van de maatschappij, Pascal de Izaguirre, terug op de mislukte fusie met Air Austral en zegt dat hij, althans voorlopig, niet meer gelooft in een alliantie tussen de kleine luchtvaartmaatschappijen die de overzeese gebieden bedienen en Air France.** Hij uit ook zijn bezorgdheid over de decarbonisatie van de sector, die een "gigantische" impact zal hebben op de luchtvaarttarieven.

- *Pascal de Izaguirre, hoe staan de zaken van Corsair ervoor aan het begin van het jaar?*

- We mogen blij zijn met het zeer sterke herstel van het verkeer. Eind mei 2023 hadden we 16% meer capaciteit dan in mei 2022, +32% meer passagiers en +55% meer omzet. We zullen het jaar afsluiten met 45% meer omzet dan in 2022, maar ook dan vóór Covid. We groeien heel sterk. **Het zomerseizoen ziet er erg goed uit, maar we hebben ook een omzet voor het winterseizoen die er erg dynamisch uitziet.** Dat is een aangename verrassing. Het geeft het bedrijf een zeker financieel comfort.

(...)

- *Net als Air Austral heeft Corsair staatssteun ontvangen om de Covid-crisis te overwinnen. De minister van Economie heeft gewaarschuwd dat de overheid "geen overheidsgeld zal geven als de aandeelhouder het ook niet geeft". Hoe staat het met de financiële herstructurering van het bedrijf?*

- We hebben een schuld geërfd uit de Covid-periode. Ik herinner u eraan dat we daarvoor geen schuld hadden. Net als Air France en Air Austral willen we opnieuw onderhandelen over onze schuld. **We hebben een consortium van aandeelhouders die zich bereid hebben verklaard om terug te gaan naar de tekentafel en we zijn deze besprekingen aan het afronden.** Er is geen urgentie, geen kritiek punt. Sinds januari 2023 is Corsair begonnen met het volledig terugbetalen van de leningen van de staat en de schuld van Covid.

- *Er gaan geruchten over een samenwerking met Air France. Zijn er gesprekken*

geweest?

- Nee. Ben Smith (noot van de redactie: de CEO van Air France-KLM) heeft verklaringen afgelegd die niet zijn gevolgd door iets concreets.

(...)

**Mijn commentaar:** *In tegenstelling tot wat de CEO van Corsair beweert, is niet alles rooskleurig voor zijn bedrijf. Terwijl de zomer er goed uitziet, zou de herfst van 2023 een keerpunt kunnen betekenen.*

*De minister van Economie heeft gewaarschuwd dat de overheid "geen overheidsgeld zal geven als de aandeelhouder het ook niet geeft", een houding die in contrast staat met voorgaande jaren.*

*Wie is die aandeelhouder die Corsair in de herfst zou moeten redden?*

*Het is een consortium van investeerders (Eric Koury, CEO van Air Antilles, Patrick Vial-Collet, die voorzitter is van de Kamer van Koophandel en Industrie van Guadeloupe, en Jan Du, eigenaar van de U-winkels in Frans Guyana).*

*Zullen zij de middelen (en de wil) hebben om Corsair in leven te houden?*

## > **Luchtverkeer verminderen zonder het toerisme te verzwakken: de onmogelijke vergelijking van Parijs**

(bron Capital) 29 juni - **Zal Parijs in 2050 een koolstofneutrale stad zijn? De stad heeft dit als doel gesteld in haar nieuwe bioklimatologische Local Urban Plan.** Nieuwe groene ruimtes, minder gebouwen, thermische renovaties... Er is geen tekort aan projecten om de impact van Parijs op het milieu te verminderen. **Maar de impact van het luchtverkeer op de koolstofvoetafdruk** en de schatkist van de stad doet ons afvragen hoe realistisch deze ambitie is.

**Het luchtverkeer is immers verreweg de grootste post in de CO2-voetafdruk van Parijs en een van de weinige hoofdsteden die het meerekent.** In 2018, de laatste keer dat Parijs haar voetafdruk berekende, bedroeg deze in totaal 22,7 miljoen ton CO2-equivalent, waarbij het luchtverkeer alleen al 33% van het totaal voor zijn rekening nam, oftewel 7,6 miljoen ton CO2. En het plaatje wordt nog slechter.

**Na een stemming door de Parijse gemeenteraad, op initiatief van Anne Hidalgo's ecologische bondgenoten, moeten toeristische vluchten naar de Lichtstad worden opgenomen in het volgende Klimaatplan, dat gepland staat voor oktober.** Als 's werelds populairste toeristische bestemming zal de koolstofvoetafdruk van de Franse hoofdstad als gevolg van deze nieuwe berekeningsmethode omhoog schieten. Maar we kunnen er niet veel aan doen.

Tijdens de vergadering van de Parijse gemeenteraad in mei **namen de Groenen een "vœu" aan, een soort niet-dwingende toezegging, waarin de stad opriep om het aantal start- en landingslots op Parijse luchthavens tegen 2025 met 12% te verminderen ten opzichte van 2022.** Dit is wishful thinking, aangezien de stad Parijs geen macht heeft over het luchtverkeer.

**Een brief ondertekend door 300 verkozenen uit de Parijse regio vraagt ook om een vermindering van 10% van het luchtverkeer op Roissy CDG. Hun voorbeeld? Het besluit van de Nederlandse regering om het aantal vluchten op Amsterdam-Schiphol, een van de meest overbelaste luchthavens in Europa, te beperken.** Onder druk van volksvertegenwoordigers en verenigingen heeft de minister van Vervoer, Clément Beaune, de deur niet dichtgedaan voor het aftoppen van het aantal vluchten op de Parijse luchthavens. Zelfs de voorzitter van ADP, Augustin de Romanet, gaf afgelopen mei tijdens een algemene vergadering toe dat het luchtverkeer niet tot in het oneindige kan blijven groeien: "Als we geen verantwoordelijkheid tonen, zal de vergunning om het luchtverkeer te laten groeien in twijfel worden getrokken. Als we dat niet erkennen, schieten we onszelf in de voet. Het zullen petten zijn, dwingende acties."

**Het luchtverkeer aanvallen betekent echter ook het risico lopen om de toeristische sector te verstoren: 54% van de Europese toeristen die van plan zijn om de hoofdstad in 2023 te bezoeken, zijn van plan om dat met het vliegtuig te doen,** volgens een document van de regionale commissie van Île-de-France. Ondenkbaar, gezien de financiële meevaller die het toerisme voor Parijs betekent.

**Toerisme is goed voor 13% van het BBP van Parijs en 15% van de werkgelegenheid.** Door in 2022 bijna 44 miljoen bezoekers te verwelkomen, heeft de sector 19,6 miljard euro aan inkomsten gegenereerd voor de hoofdstad en de regio. Het aantal toeristen is terug op het niveau van voor de pandemie en, jackpot, ze geven zelfs meer geld uit dan voor de pandemie: gemiddeld 390 dollar per toerist, vergeleken met 356 dollar in 2019. Het stadhuis is dus niet van plan om potentiële bezoekers te ontmoedigen. "Het doel is niet om het aantal toeristen te verminderen, maar om het te stabiliseren", zegt Frédéric Hocquard, de onderminister van Toerisme, voorzichtig.

Des te voorzichtiger omdat de Olympische Spelen snel naderen. **Op het wensenlijstje van de ecologen wordt ook zorgvuldig vermeden om een doel te stellen voor het verminderen van het luchtverkeer vóór de Olympische Spelen, wanneer Parijs naar verwachting 15 miljoen toeristen zal verwelkomen, waaronder 1,2 miljoen uit het buitenland, in een tijdsbestek van drie weken. Dit weerhoudt de fractie er niet van om vooruit te kijken naar de periode na de Olympische Spelen.**

"Wie kan er nog anticiperen op een toename van het aantal toeristen in een wereld



in brand waar Parijs 50°C zou kunnen bereiken?" moppert Alexandre Florentin, de ecooloog die verkozen is voor het 13e arrondissement. Frédéric Hocquard van zijn kant belooft "stimulerende" maatregelen in het volgende klimaatplan van de stad Parijs om het luchtverkeer te verminderen. Maar als we de voorspellingen mogen geloven, zal niets de razendsnelle groei van het luchtverkeer kunnen stoppen.

Na twee trage jaren tijdens de pandemie blijft de luchtvaartsector op volle toeren draaien. In 2022 registreerde de toeristische dienst van Île-de-France 86,7 miljoen passagiers die gebruik maakten van de luchthavens in de regio. Dit cijfer is 107% hoger dan in 2021.

Volgens de prognoses van Eurocontrol zou het Europese luchtverkeer al in 2024 het niveau van voor de pandemie kunnen overschrijden. Voor het volgende decennium is de meest "optimistische" schatting dat het aantal vluchten tegen 2029 de 13 miljoen zou kunnen naderen.

**Wat Parijs betreft, lijkt een plafond voor het aantal vluchten niet echt in het verschiet te liggen. Het Plan ter Voorkoming van Omgevingslawaaai (PPBE) gaat uit van een toename van het aantal vluchten per jaar op Roissy van 500.000 naar 680.000. De CO2-neutrale doelstelling van Parijs komt nog verder weg te liggen.**

***Mijn commentaar: Als je tegen de muur staat, zie je het het beste...***

*Hoe verenig je het behoud van toeristische activiteiten in Parijs met het verminderen van de activiteit van luchtvaartmaatschappijen?*

*De Parijse ecologen hebben een besluit genomen: ze zullen zich over de kwestie buigen zodra de Olympische Spelen van 2024 voorbij zijn. Niet eerder.*

*Mijn punt is niet om de houding van de ecologen te hekelen, maar om aan te tonen dat de strijd tegen klimaatverandering een aanzienlijke impact zal hebben op de economie en de werkgelegenheid zoals we die vandaag kennen.*

*In Frankrijk hebben de meeste sectoren van de economie routekaarten opgesteld die hun decarbonisatiescenario's beschrijven.*

*Slechts weinigen zijn erin geslaagd om de banen in kaart te brengen die nodig zijn om de energietransitie te realiseren. Voor zover ik weet, heeft geen van hen het gewaagd om te voorspellen welke banen er overblijven als de energietransitie is voltooid.*

*Als je meer wilt weten over de voorwaarden om de wereldwijde energietransitie tot een succes te maken, nodig ik je uit om de conferentie "Energie versus*

grondstoffen" te bekijken. Je kunt de link vinden op [de pagina van mijn website die gewijd is aan duurzame luchtvaart](#).

## > EDF wil e-kerosine produceren voor Air France KLM

(bron Les Echos) 30 juni - EDF en haar partners, cementfabrikant Holcim, Ifpen (IFP Energies Nouvelles) en haar dochteronderneming Axens, bereiden **een investering voor van "enkele honderden miljoenen euro's"**, waarschijnlijk in de buurt van 700 miljoen euro. **Dit project, Take Kair genaamd, bevindt zich** nog in het stadium van een intentieverklaring en heeft **als doel een aanzienlijke productie van e-kerosine te installeren in Loire-Atlantique, met de Air France KLM-groep als eerste klant.**

Het project moet de jaarlijkse productie van 50 kiloton "koolstofarme" e-brandstof mogelijk maken uit de opvang van 160 kiloton CO<sub>2</sub> en waterstof geproduceerd door een elektrolyser van 200 megawatt.

Take Kair wil voldoen aan de behoeften van de nieuwe Franse e-kerosine-industrie. De nieuwe Europese "ReFuel Aviation"-verordening verplicht luchtvaartmaatschappijen om hun brandstoftanks in toenemende mate te vullen met SAF of duurzame vliegtuigbrandstoffen, tot 70% in 2050, waarvan de helft synthetische brandstof zal zijn. **Deze e-fuels, hoewel duur om te produceren in termen van elektriciteit, worden gepresenteerd als een noodzakelijke aanvulling op brandstoffen uit biomassa, in beperkte hoeveelheden.**

De locatie langs de Loire moet nog worden bepaald. De centrale van Cordemais zou een van de mogelijke locaties kunnen zijn, rekening houdend met het feit dat, naast Air-France KLM, "de commerciële afzetmarkten lokaal, regionaal en nationaal zouden zijn", aldus EDF.

Technisch gezien **is het project gebaseerd op CO<sub>2</sub>-afvang in de Holcim cementfabriek in Saint-Pierre-La-Cour in Mayenne.** Deze CO<sub>2</sub>, geproduceerd door het wassen van de rookgassen, zal worden gecomprimeerd en vervolgens getransporteerd, waarbij de knowhow van Holcim en de engineering van EDF Cist-Ingeum worden gecombineerd. In Loire-Atlantique zal "koolstofarme en hernieuwbare" waterstof worden geproduceerd door elektrolyse van water met behulp van de vaardigheden van EDF Hynamics, een andere dochteronderneming van de Groep.

E-kerosine zal worden gegenereerd uit deze waterstof en koolstof, met behulp van technologieën die door Ifpen samen met haar dochteronderneming Axens zijn ontwikkeld. Deze laatste zou verschillende technologische bouwstenen implementeren, waaronder de omzetting van CO<sub>2</sub> in koolmonoxide en vervolgens de omzetting door katalyse, via het Fischer-Tropsch-proces, van deze koolmonoxide en waterstof in koolwaterstoffen.

**De technische pre-haalbaarheidsstudie voor het project is net afgerond.** "De

marktcontext, met zijn risico's en kansen, is geanalyseerd en zal ons in staat stellen om 2023 te wijden aan de haalbaarheids- en basisontwerpstudies voor het project," aldus EDF.

**Het doel is om in 2026 te starten met de bouw van de industriële pilots, met een eerste productiefase in 2028** als de financiering rond is. De projectleiders rekenen op sterke publieke steun om dit te bereiken. Take Kair is daarom begin 2023 gepresenteerd aan het Franse agentschap voor milieu en energiebeheer (ADEME) en aan de ministeries van Energie Transitie, Industrie en Transport. Het zal begin 2024 ook worden gepresenteerd aan het Europees Innovatiefonds.

***Mijn commentaar:*** Dit is een goed voorbeeld van hoe de vaardigheden van onze ingenieurs en wetenschappers goed gebruikt kunnen worden.

*Het gaat om het terugwinnen van CO2 dat anders in de atmosfeer terecht zou zijn gekomen en het omzetten ervan in een duurzame brandstof.*

*Over welke CO2 hebben we het hier?*

*Volgens de routekaart voor het koolstofarm maken van cement is de belangrijkste bron van CO2-uitstoot bij de productie van cement afkomstig van de productie van het hoofdbestanddeel, klinker. Deze emissies worden als volgt uitgesplitst :*

*. totale directe emissies (820 kilogram CO2 per ton geproduceerde klinker):  
. zogenaamde "procesemissies", afkomstig van de ontkoling van calciumcarbonaat (525 kilogram per ton geproduceerde klinker). Dit is "niet-energetische" CO2, die niet afkomstig is van de verbranding van fossiele brandstoffen; . energie-emissies, afkomstig van de verwarming van materialen (een derde van de emissies) ;*

*. elektriciteitsverbruik in het proces (60 kilogram CO2 per ton geproduceerde klinker).*

*In haar routekaart wil de cementindustrie haar emissies tegen 2030 met 24% en tegen 2050 met 80% verminderen ten opzichte van 2015 (in overeenstemming met het scenario van de nationale koolstofarme strategie die specifiek is voor de sector).*

*Om dit doel te bereiken zal de sector gebruik maken van hefboomen zoals het verlagen van het klinkergehalte van het cement dat wordt geproduceerd, het vervangen van fossiele brandstoffen door alternatieve brandstoffen en het afvangen, gebruiken en opslaan van koolstof.*

*Wie is verantwoordelijk voor deze CO2-besparingen? Voor de cementfabriek, die de CO2 die ze uitstoot zal afvangen, of voor Air France, die de uit CO2 verkregen synthetische paraffine*

zal gebruiken?

*Deze vraag is nog niet beantwoord. Eén ding is zeker: er kan geen sprake zijn van dubbeltelling.*

*Opmerking: klinker wordt gevormd in de oven tijdens de cementproductie. Klinkerdeeltjes hebben een diameter tussen 3 en 25 millimeter. Cement wordt vervolgens geproduceerd door gips toe te voegen aan de klinker en fijn te malen.*

## Einde persoverzicht

> **Aandelenkoers Air France-KLM 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

**Het aandeel Air France-KLM** sloot op maandag 3 juli op **€1,739**. Het is deze week met **+3,51% 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.

Sinds het begin van het jaar is de kloof tussen de twee producten (Jet Fuel en ruwe olie) kleiner geworden en benadert ze de kloof 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 \$3 gestegen naar \$97.** 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 \$1 tot \$75.**

Van midden februari 2022 tot eind juli joegde 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 \$20.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was dit verschil bijna \$50.

***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 commentaar:** 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 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 navigation, 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 langer wenst te 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](#).

11.485 mensen ontvangen dit persoverzicht live