

Hoe Air France zijn koolstofuitstoot wil verminderen



## I Brief van François Robardet

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

(bestaansreden van de Air France-KLM groep)

## Vertegenwoordiger van werknemers en voormalige werknemers

PS en PNC aandeelhouders van Air France-KLM

Nr. 959, 8 april 2024

Als je deze pagina niet goed ziet, of als je de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op.

Als u deze pagina niet goed ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen, neem dan contact met ons op,

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*

#### > Duurzame brandstof, e-brandstof, nieuwe vloot: hoe Air France zijn CO2-uitstoot wil verminderen

(bron BFMTV) 7 april 2024 - **Air France** moet zijn impact op het milieu verminderen. Om dit te bereiken heeft de luchtvaartmaatschappij **zichzelf tot doel gesteld om "minstens 10% duurzame brandstof" te gebruiken op al haar vluchten, zo** kondigde haar CEO, Anne Rigail, aan in een interview met Ouest France op zaterdag 6 april.

Deze biobrandstoffen worden gemaakt van organisch materiaal. Volgens haar CEO gebruikt Air France momenteel 1% van deze brandstoffen in de brandstoftanks van haar vliegtuigen, tegen een "meerkost van 100 miljoen euro per jaar" in vergelijking met paraffine.

Op deze manier hoopt Air France haar klimaatdoelstellingen te halen. Het bedrijf wil zijn CO2-uitstoot per passagierskilometer tegen 2030 met 30% verminderen ten opzichte van 2019.

De luchtvaart blijft een van de meest vervuilende sectoren. Volgens Carbone4 is de luchtvaart verantwoordelijk voor 5% van de opwarming van de aarde in de afgelopen twintig jaar.

**De Groep is ook begonnen met het vernieuwen van zijn vloot**, met nieuwe vliegtuigen die bij Airbus zijn besteld. "Deze vliegtuigen van de laatste generatie, de

A350 voor langeafstandsvluchten en de A220 voor middellangeafstandsvluchten voor Air France, stoten tussen 20% en 25% minder CO2 uit dan de vliegtuigen die ze vervangen," vertelde Anne Rigail aan het regionale dagblad.

### **De Air France**

baas **noemt ook eco-piloting, waarmee "we het verbruik van paraffine met 4 tot 5% kunnen verminderen"**. "Onze vliegtuigen draaien op de grond op één motor en we gebruiken geoptimaliseerde vliegroutes die door kunstmatige intelligentie worden berekend. We optimaliseren de afdalingen voor de landing door landingen te vermijden", legt ze uit.

**Wat biobrandstof betreft, vraagt de Europese regelgeving om 6% duurzame brandstof in 2030. Air France wil daarom van de huidige 1% naar 10% over zes jaar.**

**"In 2023 hebben we 16% van de wereldwijd geproduceerde duurzame brandstof gebruikt, terwijl we slechts 3% van het wereldwijde paraffineverbruik voor onze rekening nemen"**, pocht Anne Rigail in het interview.

"Een van de belangrijkste voordelen is dat er geen aanpassingen aan vliegtuigen of motoren nodig zijn", vervolgt ze.

**Maar deze brandstof heeft het nadeel dat hij "zeldzaam en duur" is, met een prijs per ton van ongeveer 5.000 euro in Frankrijk, vergeleken met 1.000 euro voor paraffine**, volgens Anne Rigail.

Als de luchtvaartmaatschappij het gebruik van deze brandstof wil versnellen, zal ze ook te maken krijgen met het probleem van de beschikbaarheid. Want als de luchtvaart blijft groeien, zullen er niet genoeg grondstoffen zijn om genoeg biobrandstof te maken.

**Volgens de NGO Transports et environnement, geciteerd door Franceinfo, zal alle biomassa die vandaag beschikbaar is in Europa slechts 11% kunnen leveren van de duurzame brandstof voor de luchtvaart in zijn verwachte formaat voor 2050.**

Het risico zou dan zijn om de landbouw, een andere sector die veel koolstof uitstoot, te ontwikkelen om biobrandstof te produceren. Zelfs als, zoals Anne Rigail opmerkt, "Europese regelgeving (...) vereist - en dat is een goede zaak - dat deze duurzame brandstof niet concurreert met menselijk of dierlijk voedsel".

**Tot slot is het hoofd van Air France van plan om zich te richten op synthetische brandstof (ook wel e-fuel of elektrobrandstof genoemd) om de CO2-uitstoot te verminderen.** "We hebben bijvoorbeeld geïnvesteerd in DG Fuels, een fabrikant van synthetische brandstof in de Verenigde Staten. In Le Havre zijn we partner van Engie in het KerEAUzen-project", legt ze uit in Ouest France.

**"Synthetische brandstoffen worden geproduceerd uit waterstof. Vervolgens wordt CO2 toegevoegd dat aan het einde van de fabriek wordt opgevangen**, waardoor een molecuul ontstaat dat erg lijkt op paraffine", legt Anne Rigail uit. **Het probleem is dat deze technologie nog niet volwassen is**, omdat "de productie van

elektrobrandstoffen complexer is dan die van biobrandstoffen", legt Maxence Cordiez uit, een ingenieur bij de Franse Commissie voor Atoomenergie en Alternatieve Energie (CEA), geïnterviewd door FranceInfo. Voor de **productie van deze brandstoffen is ook veel elektriciteit nodig.**

**Mijn commentaar:** Vaste lezers van mijn nieuwsbrief zullen hier geen nieuwe informatie vinden.

*Met de OMNES-werkgroep hebben we alle manieren onderzocht om CO2 te besparen die in dit artikel worden besproken.*

*Ik wil er één aan toevoegen die ik belangrijk vind: het kweken van camelina, dat het grote voordeel heeft dat het in 90 tot 100 dagen kan groeien, tussen twee traditionele gewassen in.*

Lees voor meer informatie over het gebruik van deze plant [mijn brief nr. 929](#).

## > **Turkish Airlines verplettert Europese rivalen Air France-KLM, Lufthansa en IAG**

(bron Les Echos) 4 april 2024 - **De grote Europese luchtvaartmaatschappijen hebben genoeg om zich zorgen over te maken als ze de resultaten van 2023 van Turkish Airlines lezen.** Terwijl Lufthansa, Air France-KLM en IAG vorig jaar allemaal recordwinsten vierden, **verpletterde de Turkse luchtvaartmaatschappij de concurrentie** met stratosferische resultaten.

De nettowinst van Turkish Airlines verdubbelde meer dan jaar-op-jaar en bereikte 6 miljard dollar op een omzet van 20,94 miljard. Dit vertegenwoordigt **een nettomarge van 28,8%**. Ter vergelijking: de nettowinst van 2,65 miljard euro en een marge van 9% voor IAG, de meest winstgevende van de drie grote Europese groepen, 1,7 miljard euro en een marge van 4,8% voor de Lufthansa Group en 934 miljoen euro en een marge van 3,1% voor Air France-KLM.

**Toegegeven, dit nettoresultaat zou niet zo hoog zijn geweest zonder een belastingkorting van ongeveer 3 miljard euro van de Turkse overheid.**

Desondanks blijft Turkish Airlines met een operationele winst van 2,91 miljard dollar, of een marge van 13,8%, IAG (11,9% operationele marge), Lufthansa (7,6%) en Air France-KLM (5,7%) ver voor in termen van winstgevendheid.

**De Turkse luchtvaartmaatschappij kan er ook prat op gaan de grootste 'netwerk'-luchtvaartmaatschappij te zijn geworden** (die waarvan de activiteit rond een hub draait) in het Europese luchtruim in termen van het aantal vluchten (gemiddeld 1.443 per dag in 2023), waarvan driekwart van of naar Europa, vóór Lufthansa (1.134), Air France (991), KLM (789) en British Airways (789). Alleen Ryanair en Easyjet voeren meer vluchten uit in Europa

(...)

**Het bedrijf heeft de ambitie om tegen 2033 de grootste internationale luchtvaartmaatschappij te worden**, met 170 miljoen passagiers en een vloot van 800 vliegtuigen, tegenover 440 vandaag. Deze ambitie wordt geïllustreerd door de bestelling van 220 Airbus vliegtuigen afgelopen december.

Dit verklaart de herhaalde waarschuwingen van **Air France-KLM** baas Benjamin Smith en **Lufthansa** baas Carsten Spohr over de opkomst van Turkish Airlines. Beiden **klagen dat ze niet op gelijke voet kunnen concurreren met een Turkse luchtvaartmaatschappij die veel steun krijgt van haar regering en profiteert van een "open skies"-overeenkomst met verschillende Europese landen, zonder dezelfde belastingen en beperkingen te moeten dragen als haar Europese concurrenten, met name op milieugebied.**

"Als Europese luchtvaartmaatschappijen niet de mogelijkheid hebben om op gelijke voet te concurreren met hun niet-Europese concurrenten, zal de soevereiniteit van de Europese landen daar waarschijnlijk onder lijden", benadrukte Benjamin Smith onlangs over de verplichting voor Europese luchtvaartmaatschappijen om een steeds groter percentage duurzame vliegtuigbrandstoffen te kopen. Deze verplichting, die niet geldt voor Turkish Airlines, zou een extra kost van 110 euro kunnen betekenen op een retourticket van Nice naar Singapore, afhankelijk van het feit of de passagier via Roissy-CDG of Istanbul reist.

Volgens het hoofd van Lufthansa zou het **gemiddelde kostenverschil tussen een internationale vlucht via een grote Europese hub en een luchthaven buiten Europa** door de belastingen **al oplopen tot 200 euro**. Dit zou al genoeg kunnen zijn om de meerderheid van de passagiers te overtuigen om via Istanbul te vliegen in plaats van Frankfurt, München, Parijs of Londen.

Vooraf omdat dit niet het enige voordeel is van Istanbul en Turkish Airlines. Naast **een gigantische gloednieuwe luchthaven betekent** de geografische positie tussen Europa en Azië dat Turkish secundaire steden op beide continenten kan bedienen met middellangeafstandsvliegtuigen met één gangpad zoals de Airbus A320, die goedkoper zijn dan langeafstandsvliegtuigen met een brede romp. In tegenstelling tot haar Europese concurrenten kan Turkish nog steeds over Rusland vliegen. En in tegenstelling tot haar rivalen in de Golf kan Turkish Airlines ook rekenen op de enorme Turkse thuismarkt, die vorig jaar ondanks de economische crisis met 23,5% groeide.

***Mijn commentaar: Turkish Airlines is nu een zeer serieuze, om niet te zeggen gevaarlijke, concurrent voor de grote Europese luchtvaartmaatschappijen. De luchtvaartmaatschappij heeft een aanzienlijke penetratie van de Europese markt ...***



*... maar zonder de regelgevende beperkingen van de Europese Unie zoals Refuel EU inzake de integratie van duurzame vliegtuigbrandstoffen.*

*Dankzij haar netwerk kan ze het Europese passagiersverkeer overhevelen dankzij vluchtproducten van hoge kwaliteit en een agressief prijsbeleid.*

*In tegenstelling tot de concurrentie van de maatschappijen uit de Golfstaten, kan het bedrijf pre- en post-haul vluchten aanbieden met vliegtuigen met één gangpad die goedkoop te exploiteren zijn, met lagere belastingen en gematigde arbeidskosten.*

*In tegenstelling tot haar Europese concurrenten heeft de Turkse luchtvaartmaatschappij directe routetoegang tot de Aziatische markten, dankzij de mogelijkheid om over Rusland en Wit-Rusland te vliegen.*

*Ze profiteert van de niet aflatende steun van de Turkse regering, die met belastingvoordelen en een nieuwe luchthaven helpt om de concurrentie uit balans te brengen.*

*Turkije heeft het nationale belang begrepen om zoveel mogelijk passagiers via Istanboel te krijgen, een "vrijtijdsbestemming" bij uitstek.*

*Geconfronteerd met deze situatie heeft de Europese Commissie weinig manoeuvreerruimte behalve het beperken van de toegang van Turkish Airlines tot de luchthavens op het vasteland.*

*Toch roept Ben Smith Europa op om de beperkingen te beperken om de luchtvaartmaatschappijen op het oude continent concurrerender te maken. Als dat niet lukt, zegt de CEO van de Frans-Nederlandse luchtvaartmaatschappij dat hij zal moeten blijven bezuinigen op Zuidoost-Azië.*

*Carsten Spohr, hoofd van Lufthansa, is terughoudend om zich te richten op de Turkse luchtvaartmaatschappij, die deel uitmaakt van dezelfde Star Alliance groep van luchtvaartmaatschappijen.*

*De Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen, partners van Air France-KLM en*

*Lufthansa in hun respectievelijke allianties, aarzelen om hun steun te geven.*



## **Speciale Franse bedrijven**



### **> De Europese Commissie twijfelt aan de levensvatbaarheid van Corsair**

(bron Le Monde) 7 april 2024 - De slechte tijden gaan door voor Corsair. In februari kondigde de Europese Commissie aan een diepgaand onderzoek in te stellen naar de voorwaarden van het herstructureringsplan dat op 18 december 2023 werd ingediend door de luchtvaartmaatschappij die gespecialiseerd is in routes naar de Franse overzeese gebiedsdelen.

Twee maanden later, **op vrijdag 5 april**, onderzocht en **bekritiseerde de Commissie het door de Franse regering gepresenteerde plan om Corsair er weer bovenop te helpen**, dat de kwijtschelding van 147 miljoen euro aan belastings- en socialezekerheidsschulden omvat.

**De toekomst van Corsair ziet er nu meer dan somber uit.** "De Commissie betwijfelt in het bijzonder of de levensvatbaarheid van de luchtvaartmaatschappij op lange termijn kan worden hersteld", verklaart Brussel in niet mis te verstane bewoordingen, aangezien ze niet lijkt te geloven dat Corsair kan blijven opereren zonder terugkerende financiële steun van de staat. Terwijl **Brussel tevergeefs zoekt naar "het bestaan van voldoende maatregelen om concurrentievervalsing te beperken"**, heeft Corsair "mogelijk aanvullende staatssteun ontvangen tijdens de herstructureringsperiode". Subsidies waarvan concurrerende luchtvaartmaatschappijen verstoken zouden zijn gebleven.

De directie van Corsair heeft "nota genomen van de mededeling van de Europese Commissie" en "vertrouwt erop dat haar aangepaste herstructureringsplan zal worden gevalideerd", aldus het bedrijf in een vrijdag gepubliceerd persbericht. In haar rapport wijst de Commissie echter op "een aantal tekortkomingen" in het door de staat gepresenteerde plan, terwijl ze vraagtekens zet bij de maatregelen die het bedrijf heeft genomen om weer winstgevend te worden.

Om de omvang en de voortzetting van zijn financiële steun te rechtvaardigen, had **de Staat de rol van de onderneming bij een aantal economische spelers in de Franse overzeese gebiedsdelen benadrukt**. Vreemd genoeg was de Commissie verbaasd te vernemen dat "de commerciële maatregelen die **Corsair** heeft genomen

om weer winstgevend te worden, precies in de tegenovergestelde richting gaan". **In plaats van uit te breiden naar de Franse overzeese departementen en gebiedsdelen, "overweegt de maatschappij namelijk een gedeeltelijke herschikking" van een deel van haar capaciteit naar bestemmingen in Franstalig Afrika.**

**De overheid rechtvaardigt deze strategie door de hevige concurrentie tussen de vijf luchtvaartmaatschappijen (Air France, Air Caraïbes, French Bee, Air Austral en Corsair) die Frans West-Indië, Frans Guyana en Réunion bedienen.**

Brussel ziet deze strategische verschuiving als problematisch. In 2020 had de Commissie haar goedkeuring gegeven aan de eerste versie van het herstructureringsplan van Corsair, vooral vanwege de bijdrage van de luchtvaartmaatschappij aan de ontwikkeling van de overzeese economische structuur. **Brussel**

twijfelt aan het economisch herstel van Corsair **en betwijfelt ook of de staat ooit zal worden terugbetaald.** Volgens de Commissie is de financiële herstelclausule "hypothetisch" en "beperkt" tot een paar miljoen euro, terwijl de totale "staatssteun sinds 2020 bijna 200 miljoen euro zou bedragen". Zelfs in het geval van een succesvolle herstructurering zouden de overheidsinstanties hun aandeel niet terugkrijgen, hekelt Brussel. En het wijst erop dat, aan de andere kant, "vrijwel alle winsten van het bedrijf in de huidige configuratie ten goede zouden komen aan bestaande en toekomstige (particuliere) aandeelhouders". Ook al blijft hun financiële bijdrage volgens de Commissie zeer beperkt.

In vergelijking met de 200 miljoen euro die de overheid ter beschikking stelt, zou de Marietton-groep, de holding die aan het hoofd staat van Havas Voyages, volgens onze informatie slechts ongeveer tien miljoen euro moeten investeren om haar aandeel te verhogen tot ongeveer 18%. Hetzelfde geldt voor de Republiek Congo-Brazzaville, die naar verwachting ongeveer 15 miljoen euro zal uitgeven om haar belang onder de 40% te houden, zoals vereist door de Europese regelgeving.

Pascal de Izaguirre, CEO van Corsair, wil nog steeds geloven dat hij in staat zal zijn om "de Europese Commissie ervan te overtuigen dat ons project goed gefundeerd is en zin heeft, zowel operationeel, economisch als financieel". Na bestudering van het herstructureringsplan zal **Brussel nu de rivalen van Corsair aanhoren. Terwijl Air France en Air Austral financiële steun hebben ontvangen van de overheid, hebben Air Caraïbes en French Bee, de twee maatschappijen van de Dubreuil groep, niet kunnen profiteren van een dergelijk herstructureringsplan.**

***Mijn commentaar:** Ondanks de aanzienlijke steun sinds 2020 blijft Corsair in financiële moeilijkheden.*

*De Europese Commissie geeft echter pas toestemming voor nieuwe staatssteun als eerdere steun het gewenste effect heeft gehad, namelijk een ommekeer in het bedrijf.*

*Air Caraïbes en French Bee hebben de afgelopen jaren geen staatssteun ontvangen. Zij kunnen zich terecht zorgen maken over een nieuw herstructureringsplan.*

## > **Air Austral: loonsverlagingen, minder vluchten en loonkosten - wat heeft de toekomst in petto voor het bedrijf?**

(bron FranceInfo) 3 april 2024 - Afgelopen donderdag werd tijdens de plenaire vergadering van de regionale raad de brandende kwestie van de crisis waarmee de regionale luchtvaartmaatschappij Air Austral momenteel wordt geconfronteerd, aan de orde gesteld.

(...)

**De aandeelhouders van Air Austral hebben ingestemd met een kapitaalinjectie van bijna 10 miljoen euro**, waarvan 5 miljoen van Région Réunion.

Maar de werknemers zijn niet blij met deze voorwaarde. **De aandeelhouders willen een verlaging van de salariskosten om de werkgelegenheid te behouden.**

Het cabinepersoneel en de stewardessen zien dat anders en richten de aandacht van de aandeelhouders op de salarissen van het management.

**De regering is van mening dat de kritieke financiële situatie van Air Austral te wijten is aan "prognosefouten en het niet uitvoeren van herstructureringsmaatregelen".**

**De uitvoerende macht vraagt het bedrijf om haar activiteiten van A tot Z te herzien.** Het bedrijf zal tegen eind april een solide driejarenplan voor de ommekeer moeten voorleggen om een duidelijker beeld te geven van haar levensvatbaarheid.

(...)

De kwestie van ontslagen kwam niet ter sprake tijdens deze eerste vergadering op woensdag. De banen moeten behouden blijven. **Volgens de voorzitter van de raad van bestuur van Air Austral is een verlaging van de loonsom**

echter **onvermijdelijk**. De werknemers kwamen teleurgesteld uit de vergadering.

(...)

Volgens Normane Omarjee, 3de vice-voorzitter van de regionale raad, zullen de geopolitieke crisis, die het overvliegen van landen zoals Soedan en Niger verbiedt, de operationele moeilijkheden en het langdurig aan de grond houden van de Airbus A220-300, Air Austral niet helpen om terug winstgevend te worden.

**Mijn commentaar:** Het artikel maakt geen melding van een ander probleem waarmee Air Austral (net als Corsair) te kampen heeft: de hevige concurrentie op de route Parijs - Réunion.

*De luchtvaartmaatschappij van Réunion heeft het moeilijk om zich te positioneren tegenover Air France, French Bee en Corsair.*



*Ik heb in [brief 957](#)  
al de vele redenen  
genoemd die tot deze situatie hebben geleid, van dubieuze strategische beslissingen  
tot onvoorziene operationele omstandigheden.*

*Air Austral is in een impasse geraakt.*

*Omdat ze niet in staat is de lonen te verlagen, moet ze marktaandeel van haar  
concurrenten afnemen om haar rentabiliteit te verhogen. Maar hebben de  
aandeelhouders de middelen om te investeren in een ontwikkelingsplan?*

## > **Bedreigd, Air Tahiti Nui "ondergaat de tegenstrijdige besturing van het land", volgens de CTC**

(bron TNTV nieuws) 4 april 2024 - De

In haar laatste rapport over de toeristische promotie van Air Tahiti Nui van 2018 tot 2022 maakt **de Chambre territoriale des comptes (CTC)** zich zorgen over de toekomst van de tiare luchtvaartmaatschappij. Enerzijds wordt de maatschappij beperkt door de dichte concurrentie op de route tussen de Verenigde Staten en Tahiti, "de enige winstgevende route voor de maatschappij", en anderzijds door de beperkte hotelcapaciteit in de Fenua. Terwijl de regering Brotherson streeft naar een toename van het aantal toeristen, wijst de CTC **met een beschuldigende vinger naar "tegenstrijdig management"**.

"Naar mijn mening komt er een einde aan een cyclus voor ATN. We moeten het bedrijf opnieuw uitvinden. Dat is wat we gaan doen. Moetai Brotherson werd enkele uren na de vergadering van de Raad van Bestuur van Air Tahiti Nui op dinsdag 2 april geïnterviewd op TNTV en maakte er geen geheim van dat de luchtvaartmaatschappij met de tiara grote veranderingen zou ondergaan. Veranderingen die volgens de afsluiting van de rekeningen voor 2023 (een tekort van 3,2 miljard frank volgens Radio 1 en Tahiti infos, noot van de redactie) en het laatste CTC-rapport onvermijdelijk zijn.

De financiële magistraten maken zich zorgen over de "algemene context van spanning" waarin ATN opereert **sinds 2018**, het jaar waarin **de kaarten van de concurrentie herschud begonnen te worden**, met name op de twee routes die van oudsher door de lokale maatschappij worden bediend. "De resultaten van ATN op de route Tahiti-Verenigde Staten hebben de aandacht getrokken van bedrijven die op zoek zijn naar ontwikkelingsmogelijkheden", merkt de CTC op. Maatschappijen zoals het Franse Bee, United, Air France-KLM en Delta die de productiekosten kunnen spreiden en daardoor minder gunstige beladingsgraden kunnen opvangen. "Het lijkt erop dat het land administratieve vergunningen heeft afgegeven aan deze nieuwkomers zonder

enige voorafgaande beoordeling van de gevolgen voor de luchtvaartmarkt en de effecten op de goede werking van ATN".

Volgens de CTC is de impact echter onmiskenbaar. **De komst van nieuwe luchtvaartmaatschappijen die worden aangetrokken door het succes van de Tahiti-dienst vanaf 2018 betekent in feite het begin van problemen voor ATN.** Tegen het einde van dit jaar was de stoelcapaciteit met 30% gestegen, net als het aantal passagiers (+30%). Tegelijkertijd verloor ATN 15% passagiers (d.w.z. 26.500 mensen) en daalde de gemiddelde bezettingsgraad met 6%.

Deze slechte indicatoren hebben een impact op de jaarlijkse inkomsten, die tussen 2018 en 2019 met 2,2 miljard dalen. Over de onderzochte periode (2018 tot 2022) zullen de inkomsten echter met 30% dalen, wat neerkomt op een tekort van 4,8 miljard euro. Het aandeel van ATN in de totale zitplaatscapaciteit op de route Tahiti-Los Angeles zal dalen van 64% in 2017 tot 41% in 2023. **De CTC concludeert dat "de historische missie van ATN als hefboom voor economische ontwikkeling in zekere zin in twijfel wordt getrokken".**

(...)

**De Kamer wijst daarom op het dilemma waar de regio voor staat: het stimuleren van concurrentie met behoud van ATN.** Ze raadt het land aan om te beginnen met "zijn rol als regulator van het Polynesische luchtruim volledig op zich te nemen" als het het vermogen van de lokale luchtvaartmaatschappij om waarde te creëren en zijn marktaandeel te behouden, wil behouden. Door het "gebrek aan regulering" heeft de opening van het luchtruim "een systeemshock veroorzaakt voor ATN, (...) die nu op 80% van zijn netwerk moet concurreren".

**De ontwikkelingsstrategie voor toerisme "Fāri'ira'a Manihini 2027 bevat echter opnieuw een aanbeveling om de uitgaande markten te diversifiëren",** verbaast het rapport. Het is daarom net zo sceptisch over de doelstelling van Moetai Brotherson om het aantal toeristen te verdubbelen."

(...)

**Het belangrijkste obstakel voor een dergelijke ontwikkeling is volgens de Kamer de onmogelijkheid voor het land om zijn kapitaal in het bedrijf te verhogen.** "Een groei van 240% in passagiersaantallen in deze korte tijdspanne zou een radicale verandering in de omvang en strategie van het bedrijf vereisen. **De financiële steun van de staat kan echter alleen in de marge worden overwogen, gezien zijn beperkte begrotingscapaciteiten** en het feit dat het kapitaalplafond al is bereikt, waardoor een extra participatie met een constante structuur onmogelijk is".

**Het valt nog te bezien welke veranderingen Moetai Brotherson voor ATN in petto heeft: versterking als de belangrijkste internationale luchtvaartmaatschappij van Fenua of, omgekeerd, degradatie.**

***Mijn commentaar: De concurrentie, die de laatste jaren door Polynesië werd***

*aangemoedigd, ondermijnt de positie van Air Tahiti Nui tussen Polynesië en Frankrijk.*

*Net als bij Air Austral kunnen we alleen een offensieve strategie voeren als we kunnen rekenen op solide financiële steun.*

*Hebben de aandeelhouders van Air Tahiti Nui, net als bij Air Austral, de middelen om te investeren in een ontwikkelingsplan?*

## > **Interconnectie spoor + lucht: Europa's gigantische onafgemaakte project**

(bron Les Echos) 4 april 2024 - Met nog twee maanden te gaan voor de Europese verkiezingen maken de **Brusselse instellingen de balans op**. Deze week werd in Brussel een vierdaagse conferentie gehouden om het Vervoerscomité in staat te stellen de balans op te maken van de grote projecten die tijdens het laatste mandaat, van 2019 tot 2024, zijn uitgevoerd voor alle vervoerswijzen.

**Een van de belangrijkste onderwerpen die** tijdens deze "Connecting Europe"-dagen werden **besproken**, was een project dat relatief onopgemerkt bleef in de pers, maar dat niettemin verstrekkende gevolgen heeft voor het luchtvervoer: de verplichting voor EU-lidstaten om alle grote Europese luchthavens te voorzien van een aansluiting op het trans-Europese spoorwegnet.

**Tegen 31 december 2040 moeten alle Europese luchthavens met 12 miljoen passagiers per jaar hun passagiers een aansluiting bieden op de grote treinen, indien mogelijk met hoge snelheid.**

Het project, dat deel uitmaakt van een breder plan om het intra-Europese transportnetwerk te versterken, bekend onder het acroniem "TEN-T" (Trans-Europees transportnetwerk), was eind december het onderwerp van een overeenkomst tussen de Raad en vertegenwoordigers van het Europees Parlement.

**Het doel is** om de toegang tot grote internationale luchthavens te vergemakkelijken. Maar het **wil ook een alternatief bieden voor het lucht- en wegvervoer**. Dit zou het mogelijk maken om het aantal kortereafstandsvluchten die de hubs bevoorraden te verminderen, niet alleen om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te verminderen, maar ook om slots op verzadigde luchthavens toe te wijzen aan meer winstgevende routes.

**Wat echter nog moet worden opgelost is de kwestie van de financiering, die naar het zich laat aanzien bijzonder kostbaar zal zijn.** Voor zover we weten, heeft de Commissie geen cijfer genoemd voor de kosten van dit specifieke project, maar de **totale investering die nodig is om het TREN-T-plan in de komende vijftien jaar uit te voeren, wordt geschat op ongeveer 845 miljard euro.**

**Veel grote Europese luchthavens zijn niet aangesloten op langeafstandsspoorlijnen.** In Frankrijk is dit alleen het geval op Roissy-CDG sinds 1994 en op Lyon-Saint-Exupéry. **De luchthavens van Orly en Nice** daarentegen, die al meer dan 12 miljoen passagiers verwerken, hebben een dergelijke verbinding niet.

**In Duitsland bevinden de luchthavens van München, Hamburg en Stuttgart zich in dezelfde situatie. Net als Barcelona, Brussel, Athene, enz. En tegen 2040 zou de lijst nog langer moeten zijn, met onder andere Lyon, Marseille, Basel-Mulhouse, Toulouse, Venetië, Napels, Bologna, Faro, Krakau, enz.**

Dit Europese intermodaliteitsproject zou tot andere kunnen leiden. Een van de projecten van de Vervoerscommissie, dat tijdens deze zittingsperiode terzijde werd geschoven, betrof de creatie van een Europees "enkel ticket". Hiermee zouden mensen van punt A naar punt B kunnen reizen met alle beschikbare vervoerswijzen, van vliegtuig tot metro tot langeafstandstrein.

Dit project is op de lange baan geschoven. Maar het zou de komende jaren weer kunnen opduiken, in het kielzog van de vele nationale 'single ticket'-projecten. Het zou natuurlijk hand in hand gaan met "vliegtuig + trein"-reizen. Maar het blijft technisch erg complex. Air France en de SNCF hebben er achtentwintig jaar over gedaan om tegen eind 2022 eindelijk één enkele reservering "trein + vliegtuig" te realiseren.

***Mijn commentaar:*** ik moet toegeven dat ik dit project om passagiers (op alle Europese luchthavens met 12 miljoen passagiers per jaar) de mogelijkheid te bieden om aan te sluiten op de grote treinen, indien mogelijk met hoge snelheid, had gemist.

*De kosten van dit project zijn erg hoog: 845 miljard euro voor de komende vijftien jaar.*

*Ik wilde het vergelijken met het bedrag aan Europese investeringen voor de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen. Tot nu toe zijn er alleen kwantitatieve doelstellingen voor de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen gepubliceerd.*

*Volgens een nieuwe studie van Transport & Environment (T&E), gepubliceerd in januari 2024, "zijn er 45 projecten voor de productie van ekerosine geïdentificeerd in de Europese Economische Ruimte (...). Over geen enkel groot e-kerosineproject is echter al een definitieve investeringsbeslissing genomen".*

*Uiteindelijk, wanneer alle cijfers bekend zijn, zullen we ons moeten afvragen hoe effectief de investeringen zijn. Is het vanuit milieuoogpunt efficiënter om te investeren in de aanleg van nieuwe spoorlijnen dan in het koolstofvrij maken van het*

## Beurs persoverzicht

### > Analistenaanbevelingen Air France-KLM

(bron Zonebourse) 4 april 2024 - Air France-KLM: **JP Morgan** handhaaft zijn Underweight-aanbeveling en **verlaagt zijn koersdoel van EUR 9,20 naar EUR 9**.

**Oddo BHF** handhaaft zijn Underperform-aanbeveling en **verlaagt zijn koersdoel van EUR 10,50 naar EUR 9**.

Bernstein, al een koper, blijft het aandeel aanbevelen als buy in een research note gepubliceerd door Alexander Irving. Het koersdoel blijft ongewijzigd op EUR 17,50.

*Mijn commentaar: de koersdoelen van JP Morgan en Oddo van €9 zijn de laagste van alle door analisten gepubliceerde koersdoelen.*

*Je kunt details over de analistenconsensus vinden [op mijn blog](#).*

## Einde persoverzicht

### > Koersontwikkeling Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 5 april op **9,576 euro**. Het aandeel is deze week sterk gedaald, met **-7,26%**.

Sinds het begin van het jaar, na de aankondiging van gemengde resultaten voor het vierde kwartaal van 2023, heeft de koers van het aandeel Air France-KLM **25% verloren**.

Het stond op €12,53 op 2 januari 2023 en op €17,77 op 19 juni 2023.

Het **12-maands gemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel AF-KLM is 16,04 euro** (het was 15,0 euro begin januari 2023). Het hoogste koersdoel is 23,00 euro, het laagste 9,50 euro. Ik heb alleen rekening gehouden met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

Je kunt details over de analistenconsensus vinden op mijn blog.

*Mijn commentaar: De aandelenkoers van Air France-KLM is deze week sterk gedaald. Twee analisten hebben hun koersdoelen naar beneden bijgesteld.*

*Voor de meeste beleggers overschaduwde de aankondiging van zwakker dan verwachte resultaten voor het vierde kwartaal van 2023 de goede resultaten voor het hele jaar.*

### > **Brandstofprijzen deze** week

**De prijs van een vat Jet Fuel in Europa steeg met \$6 naar \$114.** Eind juni was het \$94 en voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne \$79.

**Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt met \$ 4 tot \$ 91 per vat.**

Van midden februari 2022 tot eind juli 2022 jojode de prijs tussen \$100 en \$120. Sindsdien schommelt de prijs tussen \$75 en \$99.

***Mijn commentaar:*** *De spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brent-olie was ongeveer \$15 vóór het conflict in Oekraïne. In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, was de spread bijna \$50.*

*De Jet Fuel spread in Europa en Brent ruwe olie zijn deze week gestegen tot \$ 23 per vat. Dit is de zesde achtereenvolgende week dat de spread is gedaald naar een niveau van \$25 of minder.*

*Van februari tot juli 2023 keerde de spread terug naar redelijke niveaus (tussen \$12 en \$25). Van augustus 2023 tot februari 2024 bedroeg de spread tussen Jet Fuel in Europa en een vat ruwe Brentolie systematisch meer dan \$30.*

## **Goed om te weten, speciale winstdelingsbonus voor 2023**

### > **Deadline voor reacties van werknemers: 17 april 2024**

**Medewerkers van Air France hebben vorige week te horen gekregen dat ze in april een winstdelingsbonus krijgen.**

Deze bonus kan op verschillende manieren worden uitbetaald:

. een volledige of gedeeltelijke storting op een bankrekening (in dat geval is er inkomstenbelasting over verschuldigd),

.

o PEE (Plan d'Epargne Entreprise) geblokkeerd voor 5 jaar (behalve in gevallen van vervroegde vrijlating voorzien door de wet)

o PERCOL (Plan d'Epargne Retraite d'entreprise Collectif) of PERO (Plan d'Epargne

Retraite d'entreprise Obligatoire) geblokkeerd tot het pensioen (behalve in gevallen van vervroegde vrijlating voorzien door de wet).

**Werknemers moeten vóór 17 april inloggen op de website van de beheerder om hun keuze van toewijzing (betaling en/of sparen) te maken.**

LET OP: **als u niets doet, wordt uw winstdelingspremie als volgt toegewezen:**  
. **50% aan het FCPE Monétaire van de PEE** (Natixis ES Monétaire), bevroren voor 5 jaar (behalve in gevallen van vervroegde vrijlating waarin de wet voorziet),  
. **50% op het Equilibre pilootgestuurde net van de PERCOL**, geblokkeerd tot aan pensionering (behalve in gevallen van vervroegde vrijgave voorzien door de wet).

Je kunt [details over hoe je toegang krijgt tot de site van de manager](#) vinden op mijn [navigatiesite](#).

**Mijn commentaar:** Als je dat nog niet hebt gedaan, raad ik je aan om een persoonlijk e-mailadres in te voeren op de website van de manager. Dit zal worden gebruikt voor alle correspondentie.

Zodat je niet vergeet je contactgegevens te wijzigen telkens als je van postadres verandert,

*Herinnering: als u aandelen houdt in een van de fondsen die worden beheerd door Natixis Interépargne, vergeet dan niet om eenmaal per jaar in te loggen bij uw accountbeheerder om te voorkomen dat deze als inactief wordt beschouwd.*

*Let op: na 5 jaar inactiviteit stuurt Natixis Interépargne een brief/e-mail naar de betrokken personen met het verzoek om in te loggen op hun rekening of om Natixis Interépargne te bellen om hun PEE-rekening opnieuw te activeren.*

*Na 10 jaar inactiviteit wordt je rekening overgedragen aan de Deposito- en Consignatiekas.*

[Ga naar mijn website](#)  
om je PEE  
te deblokken.

## > **Beheer van beleggingsfondsen voor werknemers**

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

Het zijn de raden van toezicht, die u 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.**

Je kunt reageren op dit persoverzicht of me informatie of gedachten sturen waarmee ik je beter op de hoogte kan houden.

**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

**Vertegenwoordiger van PS- en PNC-werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn van Air France-KLM.**

**U kunt mij vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet**

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](#).

11.539 mensen ontvangen deze persrecensie live