



I Brief van François Robardet

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

(Raison d'être van de Air France-KLM groep)

voor medewerkers en voormalige medewerkers

PS- en PNC-aandeelhouders van Air France-KLM

Nr. 982, 16 september 2024

Als u deze pagina niet correct ziet, of als u de Engelse of Nederlandse versie wilt lezen

Als u deze pagina niet ziet deze pagina correct , of als u wil je de Engelse of Nederlandse versie lezen,

Als u deze pagina niet goed ziet , of als u de Engelse of Nederlandse vers verwelken lezen ,

[volg deze link](#)  [het is hier](#) ,  [gisteren](#)  [nog](#)

Maandag persoverzicht

> Air France: Anne-Marie Couderc wordt vervangen door... Ben Smith!

(bron TourMaG) 12 september 2024 - Het was een vertrek en een opvolging die veel stof deed opwaaien, in juli 2022.

Toen ze de leeftijdsgrens bereikte, moest Anne-Marie Couderc haar plaats als voorzitter van de raad van bestuur van Air France-KLM. Een verwacht vertrek dat uiteindelijk door een statutenwijziging werd uitgesteld. De voormalige minister van Werkgelegenheid onder het presidentschap van Jacques Chirac had zijn mandaat met een jaar verlengd, tot de Algemene Vergadering van 2025. Dit was niet het geval voor de functie van voorzitter van de raad van bestuur van Air France . We hebben zojuist **kennis genomen van de benoeming van de heer Benjamin Smith, als voorzitter van de raad van bestuur van Air France, ter vervanging van mevrouw Anne-Marie Couderc .**

Hij trad **op 8 juli 2024 in functie .**

“De Raad van Bestuur van Air France heeft op maandag 8 juli 2024 besloten om Benjamin Smith vanaf die dag te benoemen tot niet-uitvoerend voorzitter van de Air France Groep.

Benjamin Smith is sinds zijn komst binnen de Air France-KLM Groep in 2018 directeur van Air France. Dit besluit heeft tot doel het bestuur van de groep te vereenvoudigen”, specificeert het bedrijf.

De Canadees **combineert daarmee de rol van Managing Director Air France-**

KLM en voorzitter van de raad van bestuur... van Air France.

"Deze functie is niet-uitvoerend. **Anne Rigail blijft algemeen directeur van Air France** .

Deze beslissing komt overeen met een effectieve situatie, aangezien Benjamin Smith al betrokken is bij het bepalen van de ontwikkeling van het bedrijf. **Dit soort organigram wordt vaak aangetroffen in grote internationale groepen, er is niets uitzonderlijks** ", wordt ons verteld.

Met deze dubbele rol voert de manager de strategie uit die door de raad van bestuur op groepsniveau is vastgesteld, waarna hij verantwoordelijk is voor de ontwikkeling van die van het nationale bedrijf. Deze verandering staat de aanstaande komst van Florence Parly op geen enkele manier in de weg. De oud-minister van Defensie zal dan Anne-Marie Couderc op groepsniveau vervangen, aldus onze collega's van Le Monde. Afgelopen juni voerden zij aan dat de benoeming van Florence Parly gepland was voor de Algemene Vergadering van Aandeelhouders van 2025. In de tussentijd werd zij benoemd tot onafhankelijk bestuurder, ter vervanging van Isabelle Parize .

(...)

Mijn commentaar: Allereerst een verduidelijking: het gaat hier om de opvolging van Anne-Marie Couderc aan het hoofd van Air France, niet om het hoofd van Air France-KLM.

Binnen Air France was Anne-Marie Couderc president, terwijl de algemeen directeur Anne Rigail was en blijft.

==== bron Les Échos *Wat is het verschil tussen de twee posities?*

De president van een bedrijf is voorzitter van de raad van bestuur, waarin de bestuurders zijn verenigd, die zelf door de algemene vergadering van aandeelhouders zijn benoemd. Hij houdt toezicht op de belangrijkste richtingen waartoe het management van het bedrijf besluit, maar heeft geen uitvoerende macht. Volgens het Wetboek van Koophandel "organiseert en leidt de voorzitter van de raad van bestuur zijn werkzaamheden, waarvoor hij verslag uitbrengt aan de algemene vergadering. Hij waakt over de goede werking van de organen van de vennootschap en ziet er in het bijzonder op toe dat de bestuurders hun opdracht kunnen vervullen. »

De algemene directie geeft dagelijks leiding aan het bedrijf. "De algemeen directeur beschikt over de breedste bevoegdheden om onder alle omstandigheden namens het bedrijf op te treden. Hij oefent deze bevoegdheden uit binnen de grenzen van het maatschappelijk doel en met inachtneming van de bevoegdheden die de wet uitdrukkelijk toekent aan aandeelhoudersvergaderingen en de raad van bestuur", aldus het Wetboek van Koophandel. Hij is het die vertegenwoordigingsbevoegdheid

heeft ten opzichte van derden en wordt vaak bijgestaan door een directiecomité (Comex), waarin de verschillende bestuurders van de vennootschap zijn verenigd.
==== einde citaat

De positie van de president is geen erefunctie. Het zorgt ervoor dat de belangen van aandeelhouders en stakeholders behouden blijven.

Het belang ervan varieert afhankelijk van het bedrijf. Het is duidelijk dat het voorzitterschap van Air France een lichtere last is dan het voorzitterschap van Air France-KLM. Ik heb al de gelegenheid gehad om het te vermelden in [mijn brief nr. 978](#): het beheersen van de ego's en de machtsstrijd binnen Air France-KLM vergde dagelijkse investeringen van de kant van de president.

De verandering binnen Air France zou haar activiteiten of strategie niet fundamenteel moeten wijzigen.

> Toegankelijkheid op luchthavens: in Parijs is de ontvangst van paralympische atleten een blijvende gamechanger

(bron Libération) 9 september 2024 - (...) Deze maandag 9 september worden in de verschillende Roissy-terminals maar liefst 5.500 leden van de verschillende delegaties verwacht. **800 van hen maken gebruik van rolstoelen, mechanisch of elektrisch**. Aéroports de Paris (ADP) en Air France, de belangrijkste luchtvaartmaatschappij, bereiden zich al enkele maanden voor om hen te verwelkomen. Net als atleten op de Olympische Spelen werd hun bagage vooraf gecontroleerd en opgeslagen onder enorme loodsen die tijdelijk voor de duur van het evenement waren gebouwd.

Veel deelnemers kwamen met twee stoelen naar Parijs: de stoel die bestemd was voor de wedstrijd en de stoel die gebruikt werd voor dagelijkse reizen. De eerste wordt vooraf opgenomen. De tweede volgt hen naar de vliegtuigdeur en wacht na de landing op dezelfde plaats op hen.

Op het eerste gezicht een normale organisatie, om de reis soepeler te laten verlopen. In werkelijkheid is dit een primeur voor Aéroports de Paris en Air France. Matthias Gaytte, verantwoordelijk voor trajecten en processen voor mensen met beperkte mobiliteit binnen ADP, werkte aan een reeks innovaties die na de Paralympische Spelen zullen blijven bestaan. Zoals deze zes kleedkamers, verdeeld over de drie luchthaventerminals, die beschikken over een tafel en een in hoogte verstelbare wastafel, een hoepel om op te staan en toiletten die speciaal zijn ontworpen voor een persoon in een rolstoel. Zo kan elke reiziger die vertrekt, aankomt of op doorreis is in Roissy alleen of met een begeleider naar deze ruimte gaan en zich opfrissen of omkleden. “ **We willen iedereen in staat stellen zich in alle waardigheid op de reis voor te bereiden**”, zegt de manager. **Elk van deze wisselzalen vertegenwoordigt een investering van 230.000 euro**. De luchthaven

Orly heeft er ook twee.

Meestal hebben passagiers toegang tot het vliegtuig via een mobiele gateway (een satelliet) die aan de terminal is bevestigd. Toch komt het voor dat vliegtuigen door parkeeropstoppen 'offshore', dat wil zeggen ver van de vertrekhal, geparkeerd staan. In dit geval wordt de passagier in een rolstoel rechtstreeks naar de deur van het vliegtuig gebracht met behulp van een speciaal voertuig: de ambulift. Het is uitgerust met een hefplatform waarmee de stoel en de inzittende in het vliegtuig kunnen worden gehesen, zodat het instappen soepeler verloopt.

Ezechiël Casco, een tennisser, beschrijft de omstandigheden van zijn heenreis van Buenos Aires naar Parijs als "perfecto" en superieur aan veel van zijn reizen om te concurreren. Naarmate de instaptijd nadert, doorloopt de delegatie van 120 atleten de laatste controle voordat ze het vliegtuig betreden. Bij de deur van de Boeing 787 brengt een ondersteuningsteam passagiers over naar een stoel waarvan de afmetingen zijn aangepast aan de grootte van de gangpaden van het vliegtuig. Zij zullen dus hun zetel kunnen veroveren. Gedurende deze tijd brengen andere agenten de stoelen met de lift terug naar de voet van het vliegtuig, om ze in een container te installeren voordat ze in het ruim worden geplaatst. De bediening is veel minder eenvoudig dan het lijkt. Elke fauteuil is voorzien van een roze label waarop de technische specificaties staan en de voorzorgsmaatregelen die moeten worden genomen om ermee om te gaan zonder deze te beschadigen. Degenen die zijn uitgerust met lithiumbatterijen moeten worden verwijderd en in de cabine worden geplaatst om onopgemerkte brandrisico's te voorkomen. **Al deze handelingen worden uitgevoerd met één oog gericht op de stopwatch.** Het installeren van de stoelen in een speciale bagagecontainer en het vastzetten ervan met sterke touwen vergt het werk van drie tot vier mensen op de baan. Ten slotte moeten ze, om als eerste te worden gelost, als laatste in het ruim worden geplaatst.

Deze organisatie die voor de Paralympische Spelen is opgezet, is bedoeld om stand te houden op vluchten van Air France

"Deze dienst zal geleidelijk worden aangeboden aan alle passagiers in een rolstoel die om hulp vragen", legt Florence Estra, directeur Parijs 2024 van het nationale bedrijf, uit. **een dergelijke verbintenis impliceert de medewerking van een aantal entiteiten.** Air France ontvangt reserveringen met speciale verzoeken van passagiers met beperkte mobiliteit. Het is dan een dienstverlener die de reiziger bij aankomst op de luchthaven ontzorgt. Het plaatsen van de stoel in het ruim vereist dat een andere dienstverlener, degene die verantwoordelijk is voor het beheer van het vliegtuig op het platform, op de hoogte wordt gesteld en dit in een planning opneemt.

Jaarlijks ontvangt Air France 600.000 verzoeken om speciale bijstand, een stijging van 10 tot 20% de afgelopen jaren. Het ter beschikking stellen van rolstoelen bij het verlaten van het vliegtuig zal, net als alle hulp voor passagiers met

een handicap, kosteloos zijn.

Voor de toekomst stelt Matthias Gaytte , de persoon die verantwoordelijk is voor de route voor mensen met beperkte mobiliteit, stoelen voor die met behulp van sensoren autonoom over de luchthaven bewegen . Tegenwoordig wordt een passagier vanaf de aankomst tot aan de boardinglounge zo snel mogelijk verzorgd door een agent. Op drukke dagen kan het wachten lang duren vanwege een gebrek aan toegewijde medewerkers. **Een autonome stoel zal het dubbele voordeel hebben dat het minder menselijke hulpbronnen zal mobiliseren en een grotere bewegingsvrijheid binnen de terminal mogelijk zal maken,** zoals de mogelijkheid om te stoppen bij een eetcafé of te winkelen in belastingvrije winkels, wat tegenwoordig nauwelijks mogelijk is. Behalve op de luchthaven Narita in Tokio, een pionier op het gebied van de autonome beweging van rolstoelen en een uitstekende observatielocatie voor Roissy-Charles-de-Gaulle.

***Mijn commentaar:** Air France versterkt haar inzet om de toegang voor mensen met beperkte mobiliteit te vergemakkelijken.*

Nieuwe technologieën zullen zowel een gecontroleerde mate van investeringen mogelijk maken als de operationele prestaties ter plaatse verbeteren.

> **EasyJet kondigt de verrassende sluiting aan van zijn basis in Toulouse**

(bron Les Échos) 10 september 2024 - Het is een donderslag aan de hemel van Toulouse. Na twaalf jaar aanwezigheid **is easyJet van plan zijn permanente basis op de luchthaven Toulouse-Blagnac te sluiten .** De aankondiging werd dinsdag gedaan tijdens een sociaal-economisch comité dat zich bezighield met de “reorganisatie” van de easyJet-structuur in Frankrijk. **De sluiting van de basis in Toulouse, die 125 medewerkers en twee vaste vliegtuigen telt, zou aan het einde van het winterseizoen, eind maart, moeten plaatsvinden.**

EasyJet zorgt ervoor te specificeren dat **deze sluiting niet zal leiden tot de sluiting van alle lijnen die op Toulouse worden geëxploiteerd ,** momenteel ongeveer twintig en in 2023 in totaal bijna 2 miljoen passagiers. Een bepaald aantal diensten zal behouden blijven, waaronder waarschijnlijk de Parijs- Orly-service, die op het punt staat te worden stopgezet door Air France. **Het ontbreken van vliegtuigen en bemanningsleden zal echter noodzakelijkerwijs leiden tot een annulering van vluchten die aan het begin en het einde van de dag vanuit Toulouse vertrekken.**

EasyJet benadrukt tevens dat **deze sluiting moet kunnen plaatsvinden zonder gedwongen vertrek en zonder vermindering van het aanbod op Frans niveau .** De 125 medewerkers uit Toulouse krijgen een overplaatsing aangeboden naar een

van de zes andere easyJet-bases in Frankrijk. De twee vliegtuigen die in Toulouse zijn gestationeerd, zullen worden overgeplaatst naar een andere Franse basis.

Het reorganisatieplan voorziet ook in de overdracht van een vliegtuig van Roissy naar Orly en een vrijwillig vertrekplan voor het cabinepersoneel op drie Franse bases van easyJet.

Gezien de ongeveer 1.800 medewerkers van easyJet in Frankrijk en de ongeveer 250 routes die het bedrijf vanaf Franse luchthavens exploiteert, voor ruim 20 miljoen passagiers in 2023, is **deze herstructurering** dus geenszins catastrofaal. Het **bevestigt** niettemin **de relatieve daling van het luchtverkeer op de belangrijkste binnenlandse routes tussen Parijs en de regionale metropolen**, zoals al blijkt uit het besluit van Air France om tegen de zomer van 2026 zijn 'shuttle'-lijnen vanaf Orly te sluiten, waar deze gedeeltelijk zullen worden vervangen door Transavia.

Net als andere grote regionale metropolen is Toulouse niet teruggekeerd naar het verkeersniveau van vóór de Covid-19-crisis, met name als gevolg van een duidelijke daling van het zakenverkeer, **onder het gecombineerde effect van het milieubeleid van bedrijven en de concurrentie, kostenbesparingen en de ontwikkeling van videoconferenties**. Begin 2024 was het binnenlands verkeer slechts teruggekeerd naar 70% van het niveau van 2019. Deze daling van de grote 'radialen' wordt op nationaal niveau

echter **ruimschoots gecompenseerd door de ontwikkeling van het intra-Europese en trans-mediterrane verkeer**. Dit is ook het geval voor Toulouse, waar het internationale verkeer, met een stijging van 27% in 2023, het binnenlandse verkeer heeft overtroffen. En dit geldt ook voor easyJet, dat dit jaar 36 nieuwe routes in Frankrijk opende en van plan is zijn groei in Frankrijk voort te zetten, met een extra aanbod van 5%, deze winter.

Bovendien beperkt de arbitrage tussen Europese bases zich uiteraard niet alleen tot de Franse markt. Naast de sluiting van Toulouse **kondigde easyJet ook de aanstaande sluiting van zijn basis in Venetië aan**, met het idee om zijn vliegtuigen elders in Italië beter in te zetten. Het bedrijf hoopt slots terug te winnen op de luchthavens Milaan-Linate en Rome-Fiumicino, als onderdeel van de concessies die Lufthansa heeft gepland voor de overname van ITA Airways.

Mijn commentaar: Wanneer een luchtvaartmaatschappij een basis op een luchthaven opent, parkeert zij daar een aantal vliegtuigen ('s nachts) en wijst daar haar personeel toe. Deze strategie streeft twee hoofddoelen na:

- Kosten verlagen door vluchtpersoneel in te zetten dat ter plaatse woont, waardoor de accommodatiekosten worden geëlimineerd.

- Zorgen voor de uitvoering van de eerste en laatste vluchten van de dag, om zakelijke klanten aan te trekken die op dezelfde dag een retourvlucht maken en zo aanzienlijke inkomsten te genereren, rekening houdend met de toegepaste prijzen.

Het gedrag van zakelijke klanten is echter ingrijpend veranderd als gevolg van de COVID-19-uitbraak. Het aantal retourvluchten op dezelfde dag is aanzienlijk afgenomen. Deze ontwikkeling vertegenwoordigt een aanzienlijk tekort, waardoor het nut van een basis in twijfel wordt getrokken.

De positionering van easyJet, die schommelt tussen een goedkope dienst en een aanbod dat is aangepast aan zakelijke klanten, wordt problematisch.

Deze situatie is voor easyJet aanleiding om zijn strategie te heroverwegen. Ondanks een winst vóór belastingen van 280 miljoen euro in het derde financiële kwartaal (eind juni afgesloten) profiteert het bedrijf niet van een gunstig klimaat. Het wordt vooral geconfronteerd met overcapaciteit in Europa en een daling van de omzet per eenheid.

Het zal nodig zijn om de financiële resultaten van het bedrijf nauwlettend in de gaten te houden: als deze zouden verslechteren, zou easyJet gedwongen kunnen worden om samen te werken met een groot bedrijf, zoals Volotea.

Ik kan de verleiding niet weerstaan om mijn opmerking uit [januari 2023 \(brief nr. 896\)](#) te citeren :

==== begin citaat De baas van Ryanair herverdeelt de kaarten voor het Europese luchtvervoer.

Naast dat we weten wie (ITA Airways, Wizz Air, TAP Air Portugal, Air Europa, easyJet) naar welke grote gaat (Lufthansa, IAG, Air France-KLM), is het meest verrassende punt dat easyJet overweegt dichter bij verschillende landen te komen. Europese majors.

Dit is inderdaad mogelijk omdat EasyJet vandaag de dag een groep is die hoofdzakelijk uit drie luchtvaartmaatschappijen bestaat :

- . EasyJet- luchtvaartmaatschappij Company PLC met hoofdkantoor in Luton, Groot-Brittannië. Het heeft 155 vliegtuigen.
- . EasyJet Zwitserland heeft zijn hoofdkantoor in Genève. Het heeft 29 vliegtuigen.
- . EasyJet Europe, met hoofdkantoor in Wenen, Oostenrijk. Het heeft 119 vliegtuigen.

EasyJet heeft EasyJet Europe in 2017 opgericht om ondanks de Brexit te blijven profiteren van de voordelen die verbonden zijn aan het vrije verkeer tussen de landen van de Europese Unie. Als, zoals M

O'Leary suggereert, easyJet zou worden opgeslorpt door British Airways en Air France, zou EasyJet Airline Het bedrijf zou zich aansluiten bij British Airways en EasyJet Europe zou zich aansluiten bij Air France.

Een hypothese die noch British Airways, noch Air France ooit hebben vermeld

> **Vliegtuigbrandstoffen: Europa's riskante gok**

(bron Les Échos) 12 september 2024 - Zoek naar de fout. **Stel je voor dat een markt een gigantische bloei op lange termijn belooft, maar waarin producenten tekenen van onrust vertonen en zelfs zo ver gaan dat ze bepaalde investeringen schrappen** . Dit is de vreemde vergelijking rond duurzame vliegtuigbrandstoffen, beter bekend onder hun Engelse naam SAF (voor “ duurzame luchtvaartbrandstoffen”). Een paradox die veel zegt over de omvang van de uitdaging die Europa is aangegaan om de luchtvaart tegen 2050 koolstofarm te maken.

(...) Aan het begin van de zomer veroorzaakte BP een verkoudheid door de opschorting van twee nieuwe biobrandstoffabrieken aan te kondigen. projecten in Duitsland en de Verenigde Staten. Een paar dagen later staakte Shell de bouw van een gigantische productielocatie in Nederland – daar zou ruim 800.000 ton biodiesel en SAF worden geproduceerd.(...) Ongetwijfeld: **de winstgevendheid van SAF voor hun producenten is nog niet voor de hand liggend, ook al blijven de technologieën van de toekomst hypothetisch** .

Er is ook het probleem van de hulpbronnen . In deze markt is toegang tot grondstoffen essentieel. De eerstkomers, zoals het Finse Neste dat nog steeds de grootste producent ter wereld is, of degenen die massaal kunnen investeren, hebben een beslissend voordeel. De inzameling van gebruikte oliën is een zeer verspreide markt, wat het aangaan van meerdere overeenkomsten met de juiste leveranciers en een geavanceerde logistiek vereist. Die van bosafval bestaat vrijwel niet. En **juist de beschikbaarheid van deze hulpbronnen baart zorgen** : bijna overal in Europa zijn wetenschappers verdeeld over de vraag of de productiedoelstellingen van SAF en biobrandstoffen verenigbaar zijn met het levensvatbare beheer van biomassa, dat door veel industrieën wordt begeerd. **Het is daarom moeilijk om dergelijke industriële risico's te nemen.**

Sophie Byron
, hoofd van de afdeling 'biobrandstoffen' bij **S&P Global Platts** , wijst op de delicate positie van Europa in deze context. Zijn bedrijf **merkte op dat de prijsbeoordeling van SAF geleverd aan Europa “ aanzienlijk is gedaald** sinds april, waarbij we bijna \$1.000 per ton verloren, om op 20 augustus \$1.929 te bereiken.” Ondertussen zijn de geschatte productiekosten in Noordwest-Europa, waarbij afvalolie als primair materiaal wordt gebruikt, "tussen de \$2.000 en \$2.150 per ton gestegen." **Wetende dat een ton klassieke kerosine ongeveer de helft is...**

Ironie van de geschiedenis: het is echter in Europa dat de vraag naar de SAF zeker een vlucht zal nemen. Omdat de Europese Unie met haar verordening genaamd “ RefuelEU ” een ambitieus tijdschema heeft opgesteld met betrekking tot de SAF-quota die in de toekomst zullen moeten worden opgenomen in de brandstof van

vliegtuigen die opstijgen vanaf het Oude Continent. **De eerste stap, op 6% in 2030, lijkt haalbaar. Maar het zal nodig zijn om in 2035 op 20% te zitten... en in 2050 op 70%.**

(...) We zullen nog steeds competitief moeten zijn. Gedurende deze periode **hebben de Verenigde Staten echter gekozen voor een geheel andere aanpak** : een “SAF grand challenge” die deel uitmaakt van de beroemde Inflation Reduction Handeling . Het **bestaat uit het overspoelen van de markt met subsidies om de nationale productie te stimuleren** ... door te streven naar een niveau dat twee keer zo hoog is als dat van Europa in 2030. 'Zoals vaak het geval is, zijn de Amerikanen niet minder ambitieus, maar gebruiken zij de wortel terwijl wij de stok hanteren. ’, zucht een industrieel.

Voor luchtvaartmaatschappijen kan het verschil in aanpak grote gevolgen hebben. De algemeen afgevaardigde van de National Federation of Aviation and its Trades (FNAM), Laurent Timsit, rekende uit: “ **Gemiddeld zou SAF in de Verenigde Staten 1,5 tot 2 keer duurder kunnen zijn dan kerosine, terwijl we in Europa op zijn minst een verdrievoudiging van de prijs .** »

Bij hevige concurrentie om de toegankelijkheid van biomassa kun je beter niet rekenen op een prijsdaling : de prijs van biobrandstoffen voor de luchtvaart is “voor ongeveer 70% gebaseerd op landbouwgrondstoffen”, schat Sophie Byron. Dit alles **in een sector waar brandstof minstens 30% van de bedrijfskosten vertegenwoordigt en waarvan de nettomarges rond de 3% schommelen.**

Brussel heeft zich zelfs nog meer onderscheiden door in zijn “ RefuelEU ” een verplichte toename van het gebruik van synthetische brandstoffen op te nemen: deze zullen in 2050 een derde van de SAF moeten vertegenwoordigen. **Volgens Laurent Timsit zullen synthetische brandstoffen echter “ in de eerste plaats tussen de 5 en 8 keer duurder dan kerosine .**”

Voor de productie van e-fuels is in feite een gigantische hoeveelheid elektriciteit nodig . “De helft van de Duitse elektriciteit” alleen al voor het bedrijf Lufthansa, volgens zijn baas Carsten Spohr, die de doelstellingen van de EU in termen van SAF onrealistisch vindt. Ook hier dreigt het verschil met andere regio's in de wereld, waar de kosten lager zijn, ernstig gevoeld te worden. Vooral omdat er een andere concurrentie dreigt: die van luchtvaartmaatschappijen uit de Perzische Golf en Turkije.

(...)

De meer algemene afwachtende houding die de grote oliemaatschappijen de afgelopen maanden hebben getoond, voorspelt niet veel goeds. Sommigen hebben inderdaad SAF-leveringscontracten ondertekend, maar deze zullen aanpassing van hun productiemiddelen vereisen. Bij deze investeringen gaat het dus om het afsluiten van langetermijncontracten. “De sleutel is om kopers te vinden die volumes over meerdere jaren veilig kunnen stellen”, oordeelt Jean-Philippe Héraud , hoofd van het biobrandstoffen- en e-fuels-programma bij Ifpen . Air France

in de SAF kan, net als Maersk in de maritieme sector, de markt in beweging brengen. » Bepaalde contracten zijn eveneens in ondertekening.

(...)

Bij de NGO Transport & Environment gelooft Jo Dardenne dat de aarzeling van de energiereuzen gedeeltelijk kan worden verklaard door een strategie die bestaat uit "wachten tot de SAF-markt moeite heeft om in te zetten, wat Europa ertoe zou aanzetten zijn criteria te herzien en mogelijk het aantal grondstoffen uitbreiden dat in aanmerking komt voor hun ontwikkeling."

(...)

Over één punt is iedereen het eens: we zullen massaal moeten investeren . In dit stadium verwachten we, zoals Sophie Byron van S&P Global Platts voorspelt , "een ondermaatse productie voor de Europese markt na 2030". "Wat de productie betreft, is de helling zo steil dat iedereen erbij zal moeten betrokken worden", waarschuwt Laurent Timsit.

Algemene mobilisatie

Jo Dardenne is van mening dat met alle aangekondigde projecten in Europa op het gebied van synthetische brandstoffen "er ruimschoots mogelijkheden zouden zijn om de doelstellingen voor 2030 te verwezenlijken". Maar ze **betreurt het dat geen van de projecten in kwestie "het onderwerp is geweest van een definitieve investeringsbeslissing"**. Sterker nog: "een groot deel van de productie van synthetische brandstoffen blijft in dit stadium speculatief", bevestigt Sophie Byron .

(...) Het samenbrengen van verschillende sectoren rond dezelfde tafel, waarbij kopers betrokken worden bij de productie van SAF: **alleen een algemene mobilisatie van het hele ecosysteem, publiek en privaat, zal het mogelijk maken om de uitdaging van een schone luchtvaart in Europa aan te gaan .**

***Mijn commentaar:** Wanneer een industriële groep of investeerders de bouw van een productie-eenheid overwegen, evalueren zij het rendement op de investering door rekening te houden met kapitaaluitgaven (CAPEX , kapitaaluitgaven) en operationele kosten (OPEX , operationele uitgaven). uitgaven).*

CAPEX omvat vaste activa, uitrusting, voertuigen en gebouwen, terwijl OPEX betrekking heeft op kosten die rechtstreeks verband houden met lopende activiteiten.

Oliegroepen zijn terughoudend om massaal te investeren in de huidige technologieën voor de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen (CAD in het Frans, SAF in het Engels), omdat deze de komende jaren waarschijnlijk zullen evolueren. Het risico bestaat dat nieuwe, beter toegankelijke hulpbronnen initiële investeringen overbodig zullen maken.

Een andere grote uitdaging is het gebrek aan concurrentievermogen van de Europese producenten van duurzame vliegtuigbrandstoffen in vergelijking met hun

internationale tegenhangers. De Europese Commissie legt strenge wettelijke verplichtingen op aan Europese luchtvaartmaatschappijen, zonder echter de hulp of middelen te verstrekken die nodig zijn om deze doelstellingen te bereiken.

Als er geen actie wordt ondernomen, zal het voor luchtvaartmaatschappijen moeilijk, zo niet onmogelijk zijn om de doelstelling te halen om in 2035 20% duurzame vliegtuigbrandstoffen in te bouwen. Spelers in de luchtvaartsector roepen de Europese autoriteiten daarom op om meer middelen ter beschikking te stellen voor onderzoek, evenals financiële en fiscale steun en stimuleringsmaatregelen, om een levensvatbaar economisch model voor de productiesector en luchtvaartmaatschappijen te creëren.

Momenteel zijn er in Brussel onderhandelingen aan de gang om de volgende leiders voor transport te benoemen. Vorige maand werd het Griekse Europarlementariër Eliza Vozemberg, van de centrumrechtse partij Nieuwe Democratie (Europese Volkspartij, EPP), verkozen tot voorzitter van de Transportcommissie van het Europees Parlement (TRAN). Ook wordt de benoeming van de volgende commissaris voor Transport verwacht, waarbij Griekenland zich voor deze rol positioneert.

Er zal snel een beroep worden gedaan op deze nieuwe beslissers en zij zullen zo snel mogelijk een strategie voor een duurzame luchtvaart in Europa moeten ontwikkelen.

> Thomas Juin (UAF): “Er is geen visie van het Rijk op de toekomst van lokale luchthavens”

(bron La Tribune) 9 september 2024 - LA TRIBUNE - *Sinds het herstel hebben verschillende middelgrote luchthavens nog lang niet hun activiteitsniveau van 2019 hersteld. Sommige hebben een derde van hun verkeer verloren, zoals in Brest, of zelfs de helft, zoals in Clermont. Ferrand of zelfs tweederde zoals Metz-Nancy. Toulon kende een goede start en kende vorig jaar zelfs een ernstige terugval. Hoe kunnen we deze dalingen verklaren als het nationale luchtverkeer groeit?*

THOMAS JUNI – Het verkeer op Franse luchthavens is toegenomen sinds het herstel na de gezondheids crisis. Maar achter dit algehele resultaat contrasteren de situaties. **Sommige luchthavens ontwikkelen zich snel, zelfs heel snel, terwijl andere het moeilijk hebben**. Dit heeft niet zozeer te maken met de omvang van de luchthavens als wel met hun verkeersstructuur. Het is de combinatie van drie factoren: de evolutie van het beroepsvervoer, de terugtrekking van Air France en de dominantie van het binnenlands verkeer op bepaalde luchthavens.

Wat de professionele reisgewoonten betreft, zijn we sinds de gezondheids crisis afgestapt van het concept van rondreizen overdag en heeft er een explosie van telewerken plaatsgevonden. Dit heeft geleid tot een

structurele verandering in de vraag naar zakenreizen en heeft tegelijkertijd het aanbod van de bedrijven veranderd.

(...) Luchthavens met een sterke binnenlandse component – vaak zakelijk verkeer dat werd geëxploiteerd door Hop! - worden duidelijk zwaarder getroffen dan platforms gericht op recreatief verkeer en internationale bestemmingen. In 2023 daalde het binnenlandse verkeer met 21% ten opzichte van 2019, vergeleken met 3% voor het internationale verkeer. **Het is uiteindelijk de inwijding van het goedkope model op de korte en middellange afstand**, dat sinds de gezondheids crisis aan kracht wint. De overstap van Air France naar Transavia laat dit goed zien.

Wat is de dreigingsstatus voor deze luchthavens? Lopen ze het risico uit het landschap te verdwijnen?

Ik denk het niet. Lokale luchthavens worden gesteund door de lokale autoriteiten, en geen enkele lijkt bereid de beslissing te nemen om hun luchthaven te sluiten. Maar ook al geloof ik niet in sluitingen, er is sprake van een duidelijke kwetsbaarheid van 'nabijheidstussenliggende' luchthavens, met een capaciteit tussen de 100.000 en 1 miljoen passagiers, waarvan de markt minder sterk is dan die van de grote regionale platforms. **Hoe kleiner u bent, hoe meer u afhankelijk bent van één of enkele bedrijven.**

De strategie moet duidelijk evolueren. En het kost tijd om het verkeer weer op te bouwen, het duurt meerdere jaren. We moeten een relevante strategie bedenken, die overeenkomt met die van de bedrijven die zelf moeten omgaan met de beschikbaarheid van hun vliegtuigen, hun bestellingen... We moeten ons verder de vraag stellen over de voorwaarden voor de wederopbouw van dit verkeer: **om nieuwe bedrijven aan te trekken, moet je moeten concurreren op het gebied van belastingen en royalty's**. Zeker in een landschap dat wordt gedomineerd door goedkope bedrijven.

Tegenwoordig **bevinden de meeste luchthavens in deze tussencategorie zich op of nabij het veiligheids- en beveiligingsniveauplafond.**

(...)Dit is bijna het dubbele van het gemiddelde niveau dat in Frankrijk wordt toegepast en veel hoger dan in Europa. Het is lastig om verkeer te creëren.

Wat betreft luchthavens die voornamelijk verbonden zijn met Orly, zoals Toulon, Brest en andere, **behoort de strategie van Air France toe aan Air France. Dit is respectabel. Het lot van een luchthaven mag er echter niet van afhangen**.

Wanneer een regionale luchthaven een strategiewijziging van een bedrijf ondergaat met de sluiting van een lijn, moet zij gedurende een bepaalde periode kunnen beschikken over de tijdslots die aan deze lijn zijn toegewezen om andere exploitanten te kunnen benaderen.

(...)

Wat zijn de mogelijke oplossingen? Moeten we het aantal luchthavens niet verminderen om de duurzaamheid ervan te garanderen?

Het Franse luchthavennetwerk is een aanwinst en een aanwinst voor het land, die behouden moet blijven. **Luchthavens brengen veel waarde met zich mee voor gebieden**, met openbare diensten, economische activiteiten, training, energieproductie... Er zullen ook nieuwe toepassingen zijn die tegen 2030 zullen verschijnen in de koolstofarme luchtvaartregio, die over korte afstanden in hybride-elektrisch zal opereren. en lucht taxi's.

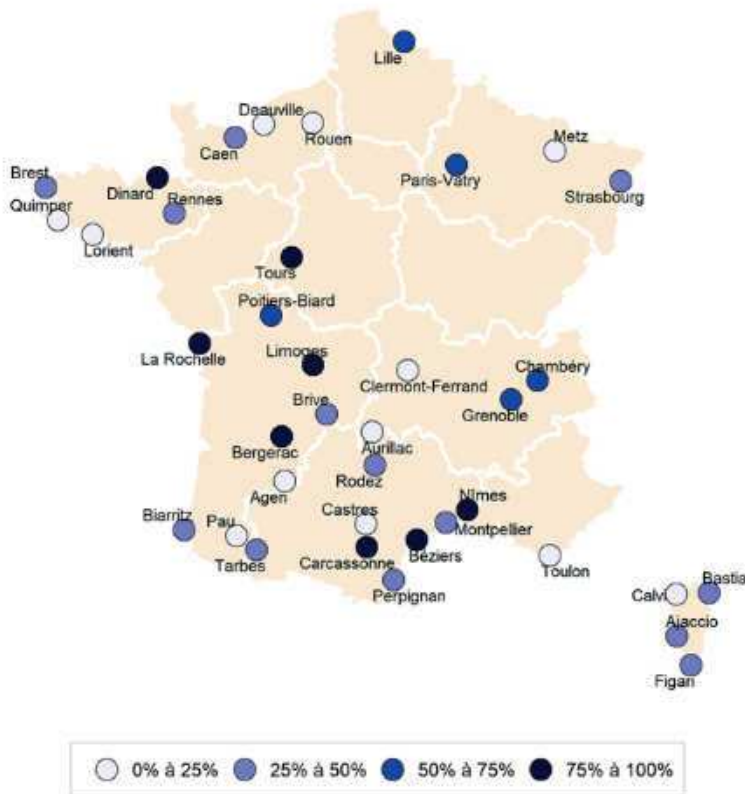
(...) Sinds het falen van de luchtvervoerstichtingen (in 2018, noot van de redactie) **is er geen visie van de Staat op de toekomst van deze lokale luchthavens**, hoewel essentieel, en zijn er geen noodzakelijke hervormingen nodig om een gunstige activiteit op te bouwen voor de territoria. Of het nu gaat om het opzetten van een nationaal begrotingskader dat hen in staat stelt te herbouwen, of om de toekomst van de openbare dienstverleningslijnen die zijn ontworpen door de gezondheids crisis. De kwesties die verband houden met het milieu, die reëel en serieus zijn, leiden tot debatten zonder nuance die ons er vandaag de dag van weerhouden om na te denken over de toekomst van deze luchthavens.

Mijn commentaar: Thomas Juin benadrukt het gebrek aan visie van de staat op lokale luchthavens. Maar hoe zit het met de luchthavens van Parijs, te beginnen met Roissy Charles de Gaulle? De Journal de l'Aviation van 25 juli schreef:

"De beheerder van de Parijse luchthavens heeft zeker zojuist zijn tarieven verhoogd, maar geen van de laatste drie ministers van Transport heeft enige richting gegeven om te volgen, en nog minder de schaduw van een prioriteit, met betrekking tot de toekomstige ontwikkeling van het Roissy-platform. »

Het rapport uit 2023 over het Franse luchthavennetwerk wijst op een sterke aanwezigheid van goedkope bedrijven op zogenaamde 'tussenliggende' luchthavens

Part du trafic à bas coût dans le trafic total des aéroports intermédiaires*
2019



Source: Formation interjuridictions "Maillage aéroportuaire"
*Aéroports ayant reçu entre 10 000 et 3 millions de passagers commerciaux avant la pandémie, au cours de l'année 2019, examinés pour ce rapport.

==== begin van citaat uit het rapport

De alomtegenwoordigheid van goedkope luchtvaartmaatschappijen zorgt voor een onevenwicht in de onderhandelingen met deze luchthavens. Deze luchtvaartmaatschappijen verlagen de vergoedingen en kosten. Lokale overheden zijn vaak gedwongen subsidies te betalen om hen aan te trekken, ondanks aanzienlijke juridische risico's en regelmatige veroordelingen door de Europese Commissie.

Het gebrek aan coördinatie tussen belanghebbenden (lokale autoriteiten, vakbonden en bedrijven met een gemengde economie) verergert het ongunstige machtsevenwicht van luchthavens vergeleken met goedkope luchtvaartmaatschappijen.

Het lijkt daarom dringend dat overheden het onderwerp lokale luchthavens, maar ook de Parijse luchthavens, ter sprake brengen, sterker nog: er bestaat een echte nationale strategie

Einde persoverzicht

> Evolutie van de aandelenkoers van Air France-KLM

Het aandeel Air France-KLM sloot op vrijdag 13 september op 8,05 euro. Deze week is het gedaald (-2,09%).

Op 2 januari 2023 stond deze op 12,53 euro en op 19 juni 2023 op 17,77 euro.

Het gemiddelde (de consensus) van analisten over een periode van twaalf maanden voor het aandeel AF-KLM bedraagt 10,36 euro (was in het begin 15,0 euro) van januari 2023). Het hoogste koersdoel ligt op 17,50 euro, het laagste op 8 euro.

Ik houd alleen rekening met de meningen van analisten na 1 juli 2023.

[Details over de analistenconsensus vind je](#) op mijn blog .

***Mijn commentaar:** Na een aanzienlijke stijging, ongetwijfeld na de aankondiging van de daadwerkelijke verwerving van een belang in de Scandinavische luchtvaartmaatschappij SAS, veranderde de aandelenkoers van Air France-KLM deze week weinig.*

Het twaalfmaandsgemiddelde (consensus) van analisten voor het aandeel Air France-KLM bedraagt 11,11 euro, een daling van 3 euro in drie maanden.

> Evolutie van de brandstofprijzen deze week

Het vat vliegtuigbrandstof in Europa is gedaald (-\$7) naar \$88. Eind juni 2023 bedroeg deze 94 dollar, vóór het uitbreken van de oorlog in Oekraïne 79 dollar.

Een vat Brent-olie (Noordzee) is gedaald (-\$8) naar \$71.

Van medio februari 2022 tot eind juli 2022 jojoelde de koers tussen de \$100 en \$120. Sindsdien schommelde het tussen \$75 en \$99.

***Mijn nieuwe commentaar:** Sinds dit jaar is de prijs van een vat olie relatief stabiel (tussen \$80 en \$90). Deze daalde deze week en bereikte het laagste niveau sinds september 2021.*

De prijs van een vat vliegtuigbrandstof in Europa daalt gestaag en daalt geleidelijk van \$120 naar \$88. Dit is de laagste prijs sinds mei 2022 (datum waarop ik deze indicator begon te publiceren).

De verspreiding tussen Jet Fuel in Europa en het vat Brent-olie heeft hetzelfde traject gevolgd als Jet Fuel en komt dichterbij wat het was vóór het conflict in

Oekraïne.

> FCPE- beheer

Wanneer u geld belegt in een van de FCPE- fondsen van Air France , verkrijgt u aandelen in deze fondsen. U bezit niet rechtstreeks aandelen.

Dit zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 voor vijf jaar hebt gekozen, die de fondsen beheren en de besluiten nemen. De

fondsen Partners for the Future, Aeroactions , Majoractions en Concorde bezitten uitsluitend aandelen Air France. De

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

Mijn commentaar: Als u details wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France , nodig ik u uit om [mijn navigatiesite te raadplegen , sectie aandeelhouderschap van Air France-KLM-werknemers](#) .

Details

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

U kunt reageren op dit persoverzicht of mij informatie of ideeën sturen waarmee ik u beter kan informeren.

U kunt mij per kerende vragen stellen met betrekking tot de Air France-KLM-groep of het werknemersaandeelhouderschap...

Tot snel.

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

Als u dit persoverzicht leuk vindt, geef het dan door.

Nieuwe lezers kunnen het ontvangen door [mij](#) het e-mailadres van hun keuze te sturen.

| François Robardet

**Vertegenwoordigde medewerkers en oud-medewerkers PS en PNC
aandeelhouders van Air France-KLM.
Je kunt mij vinden op mijn Twitter-account @FrRobardet en op
LinkedIn.**

Tijdens mijn verkiezing kreeg ik de steun van de CFDT en de UNPNC

Dit persoverzicht behandelt onderwerpen die verband houden met het aandelenbezit van Air France-KLM. Als u dit persoverzicht niet langer wenst te ontvangen, [uitschrijven](#)

Als u het ontvangstadres voor dit persoverzicht wilt wijzigen, [geef mij dan uw nieuwe e-mailadres door](#).

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

11.630 mensen ontvangen dit persoverzicht live