

Ernstige bezorgdheid over paraffine op Parijse luchthavens

I Brief van de directeur van Air France-KLM

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

(De bestaansreden van de Air France-KLM Groep)



François Robardet

Vertegenwoordiger van de werknemers en voormalige werknemers aandeelhouders PS en PNC

N°905, 27 maart 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,

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

> Brandstoftekort: ernstige bezorgdheid over paraffine op Parijse luchthavens

(bron Europe1) 23 maart 2023 - **De levering van paraffine aan de regio Ile-de-France en haar luchthavens via Normandië "wordt kritiek"**, zei Agnès Pannier-Runacher, de minister voor Energietransitie, op donderdag 23 maart. Deze heeft "een vorderingsbevel" uitgevaardigd aan de stakers, dat "vooralsnog" niet is meegedeeld aan de werknemers van de raffinaderij, die afgelopen weekend is stilgelegd. De Algemene Directie Luchtvaart waarschuwt de luchtvaartmaatschappijen al enkele dagen dat de paraffinevoorraden op de luchthavens Paris-Charles de Gaulle en Paris-Orly "onder druk staan" en verzoekt hen voorzorgsmaatregelen te nemen.

Maar waarom staan de paraffinevoorraden onder druk? In werkelijkheid worden **de Parijse luchthavens bevoorrad door een pijpleiding uit Normandië**, en er zijn verschillende laadpunten langs de pijpleiding. Er zijn importdepots in Le Havre en Rouen en er zijn de raffinaderijen van TotalEnergies in Gonfreville-l'Orcher en ExxonMobil in Gravenchon, de twee grootste in Frankrijk, waar de aanvoer van paraffine al enkele dagen geblokkeerd is. Volgens informatie van Europe 1 **werkt de pijpleiding nog steeds vanuit de strategische reserves van de staat**. Elke luchthaven heeft ook reserves die ongeveer tien dagen meegaan als ze vol zijn, maar naarmate de dagen verstrijken, **raken de**

reserves leeg. Om ze te behouden is de luchtvaartmaatschappijen gevraagd zoveel mogelijk brandstof van hun thuisluchthavens mee te nemen, zodat ze niet hoeven te tanken wanneer ze door de regio Parijs rijden.

Mijn commentaar: Sinds de publicatie van dit artikel (vrijdag 23 maart) is de situatie veranderd. Er is nu geen paraffine meer beschikbaar in de raffinaderij van Gonfreville-l'Orcher.

Er bestaan grote voorraden in luchthavendepots. Zo zijn er 15 dagen verbruik in Orly en 10 dagen in Roissy-CDG :

. in Athis-Mons en Paray-Vieille-Poste, in Essonne, voor Orly,
. in Chennevières-lès-Louvres, in Val-d'Oise, voor Roissy-Charles-De-Gaulle.

Ook kan een beroep worden gedaan op de door het Franse ministerie van Defensie beheerde strategische voorraden, die een voorraad brandstof (van alle soorten, niet alleen voor de luchtvaart) van twee tot drie maanden moeten garanderen.

Aan de kant van de luchtvaartmaatschappijen wordt, om het gebrek aan paraffine op de Parijse luchthavens te compenseren, de praktijk van "fuel tankering" of "double carrying" aan het eind van de lijn overwogen.

Deze praktijk bestaat erin meer brandstof aan boord te nemen dan nodig is voor een vlucht om bijtanken op een luchthaven te vermijden of te beperken.

Dit heeft echter gevolgen voor de hoeveelheid brandstof die nodig is.

De voor de terugreis aan boord genomen brandstof vormt een extra gewicht op de heenreis, wat leidt tot overconsumptie :

. op een vlucht over middellange afstand wordt gewoonlijk 5% van de extra aan boord genomen brandstof verbrand om de resterende 95% van de brandstof te vervoeren

. op een langeafstandsvlucht is dit aandeel ongeveer 30%, afhankelijk van de afstand van de vlucht.

> Amsterdam Airport Schiphol: KLM verzet zich tegen plannen Nederlandse regering om activiteiten te beperken

(bron Le Monde) 22 maart 2023 - **De rechtbank in Haarlem**, in de provincie Noord-Holland in Nederland, is **dinsdag 21 maart begonnen met de behandeling van een beroep van KLM en tien andere luchtvaartmaatschappijen**, waaronder EasyJet en Delta Airlines, **tegen de plannen van de Nederlandse regering** om

het aantal vliegbewegingen op de luchthaven Amsterdam-Schiphol, een van de belangrijkste hubs van Europa, te beperken. KLM, die sinds 2004 samenwerkt met Air France, verzorgt 60% van de huidige 1400 dagelijkse vluchten daar.

Mark Harbers, de minister van Infrastructuur, onthulde in de zomer van 2022 een plan om het lawaai en de CO₂-uitstoot op Schiphol, dat voor 70% in handen is van de Nederlandse staat, te beperken. Dit is een kleine revolutie voor de autoriteiten, die de exponentiële ontwikkeling van de luchthaven altijd hebben gesteund, maar nu beweren op zoek te zijn naar een "nieuw evenwicht" tussen economische vooruitgang en milieuoverwegingen.

(...

)

De minister wil (...) vanaf november **een limiet invoeren van 460.000 vluchten per jaar** [tegenover 500.000 vóór de gezondheidscrisis]. Met daarnaast de verplichting om het geluid te beperken via een nieuwe methode om landingen te reguleren. Op 1 november 2024 wordt de limiet verlaagd tot **440.000 jaarlijkse vluchten** en tegen 2027 **moeten nieuwe, strengere limieten voor emissies en lawaai worden ingevoerd.**

De autoriteiten moeten in 2024 ook beslissen over het lot van de luchthaven van Lelystad, die ongeveer 50 km van Amsterdam ligt. Deze luchthaven is eigendom van de Schiphol Group en is momenteel gesloten om redenen van natuurbehoud, maar moest Schiphol ontlasten tijdens piektijden. Afgelopen zomer was het op de luchthaven van Amsterdam chaotisch door gebrek aan personeel, waardoor het aantal vluchten moest worden beperkt. De rechtszaak **van KLM is**

gebaseerd op een gebrek aan overleg, het ter discussie stellen van eerdere afspraken en het niet in aanmerking nemen van een aantal factoren, waaronder de voortdurende vernieuwing van haar vloot, met "schonere" en stillere vliegtuigen, en het gebruik van nieuwe brandstoffen die de uitstoot moeten verminderen. De Nederlandse maatschappij wijst ook op de praktische gevolgen van een maatregel die zal leiden tot een moeilijke herziening van de landings- en opstijgrechten met het mogelijke verlies van zo'n 80 dagelijkse vluchten.

Bewonerscomités hebben het recht gewonnen om bij de proef betrokken te worden en staan voorzichtig achter de plannen van de heer Harbers, maar vrezen dat ze de overlast van sommige woonwijken alleen maar naar andere zullen verschuiven. Het kabinet van liberaal Mark Rutte krijgt ook te maken met een andere belanghebbende, de Europese Commissie, die zijn aanpak blijkbaar niet wil steunen. "Wij zijn er geen voorstander van om het vliegverkeer per decreet te beperken", citeerde **Filip Cornelis, directeur vervoer bij de Commissie,** maandag 20 maart in het dagblad NRC. Volgens deze hoge ambtenaar, die **"zeer verbaasd" is over het Nederlandse plan, "kan de vergroening van de luchtvaartsector ook op een andere manier plaatsvinden, zonder het aantal vluchten te beperken of het aantal passagiers te maximeren**

".

Bovendien dreigen dergelijke maatregelen in strijd te zijn met de Europese wetgeving, zo wijzen zowel de Commissie als de maatschappijen erop. Een eventueel "nee" uit Brussel tegen het plan van Harbers zou niet bindend zijn, maar waarschijnlijk wel breed worden uitgemeten door KLM en andere tegenstanders van het plan van de minister.

De Haarlemse rechtbank zal naar verwachting in april uitspraak doen. Als de rechter de nationale luchtvaartmaatschappij in het gelijk stelt, zou dat opnieuw een ernstige tegenslag zijn voor het kabinet-Rutte, dat de totale uitstoot van het land tegen 2030 met 50% wil verminderen. In juli worden de doelstellingen voor alle sectoren bekendgemaakt, maar de landbouwgemeenschap is al in opstand gekomen tegen wat er van haar wordt verlangd.

***Mijn commentaar:** Vaste lezers van deze brief zullen niet verbaasd zijn over de inhoud van dit artikel.*

Het enige nieuws is dat de uitspraak van de rechtbank gepland staat voor volgende maand.

> Amsterdam als gastheer voor JetBlue

(bron Air Journal) 23 maart 2023 - **JetBlue dreigde wekenlang** wraak te nemen op **de luchthaven Schiphol omdat** deze haar uit naam van overheidsbependingen de toegang vanuit de VS ontzegde, maar heeft nu **eindelijk vluchtslots toegewezen gekregen** - maar alleen voor het zomerseizoen, en op minder dan wenselijke tijden. De Amerikaanse luchtvaartmaatschappij is van plan een dagelijkse vlucht naar Nederland te starten vanuit New York-JFK, en wees erop dat "de door JetBlue aanvaarde tijdelijke slots niet op commercieel wenselijke tijden waren, aangezien zij betrekking hadden op een aankomsttijd van 15.00 uur op AMS, wat een vertrektijd van 1.20 uur vanaf JFK zou vereisen.

De aanvaarding van deze tijdelijke slots door JetBlue onderstreept echter haar bereidheid om de markt voor luchtdiensten tussen de VS en Amsterdam te betreden. De vluchten zullen worden uitgevoerd door Airbus A321LR die zijn uitgerust met de nieuwe Transatlantic Mint-cabines, met 24 business class-slaapstoelen (twee in de Studio op de eerste rij) en 114 economy class-stoelen, waarvan 24 in Even More Space.

(...)

JetBlue kreeg afgelopen september geen toegang tot twee slots van Aeroflot (dat sinds de Russische inval in Oekraïne niet meer in Europa mag vliegen en door de Europese Unie op de zwarte lijst is geplaatst). En sindsdien heeft zij geen toegang meer tot de slots die Flybe na haar faillissement op Schiphol heeft achtergelaten.

De slotcoördinator Airport Coordination Netherlands (ACNL) maakt zich schuldig aan "schaamteloze discriminatie" van de businessmodelkeuzes van "low-cost en andere luchtvaartmaatschappijen die ervoor kiezen geen deel uit te maken van een internationale alliantie", aldus de Amerikaanse maatschappij. De Nederlandse regering, die de geluidsoverlast wil verminderen door het luchtverkeer terug te dringen en beschuldigd wordt van concurrentiebeperkende praktijken, en de Amsterdamse luchthavenexploitant houden zich gedeisd over wat er nu gaat gebeuren...

Vergeet niet dat de route Amsterdam - New York al wordt aangeboden door KLM, haar joint venture partner Delta Airlines (beide op JFK) en United Airlines (vanaf Newark-Liberty).

Amsterdam wordt dus de derde Europese bestemming van JetBlue, na Londen (Heathrow en Gatwick) en Parijs-CDG (vanaf 29 juni). Het is ook van plan om Florida met Europa te verbinden, vanuit Fort Lauderdale, zodra de A321XLR's arriveren (13 conversies van bestaande orders aangekondigd op de Paris Air Show van 2019).

(...)

Mijn commentaar: De toewijzing van slots aan JetBlue komt vlak na de reis naar de VS van minister Harbers van Infrastructuur (dezelfde minister die aankondigde het aantal vluchten op Schiphol drastisch te zullen verminderen).

Dit gebaar van verzoening door de Nederlandse regering weerhoudt de Amerikaanse luchtvaartmaatschappijen er niet van hun rechtszaak tegen het besluit om de activiteiten op Schiphol te verminderen voort te zetten.

Delta Air Lines, de partner van KLM en Air France in de transatlantische joint venture, laat al enkele weken doorschemeren dat zij wellicht vluchten van Schiphol naar Roissy zal moeten verplaatsen als het besluit wordt bevestigd.

> **Luchtverbinding Castres-Parijs: een afgevaardigde uit de Tarn stelt vragen aan de minister van Vervoer**

(bron: L'Opinion) 23 maart 2023 - Is **de luchtverbinding Castres-Parijs** in gevaar? Deze lijn bedient Parijs twee keer per dag. **Momenteel loopt er echter een aanbestedingsprocedure van de EU.** Het doel van deze campagne is de route vanaf 1 juni 2023 te vernieuwen voor een overeenkomst van vier jaar tot 31 mei 2027. Maar "de maatschappij **Air France, die sinds 1 juni 2019 deze delegatie van de openbare dienst verzorgt, wilde niet inschrijven**", legt Jean Terlier (Renaissance) uit in zijn brief aan Clément Beaune, die naar L'Opinion Indépendante is gestuurd. Het parlementslid vraagt dan ook om een "spoedvergadering" om de kwestie met de minister te bespreken. Air France heeft zich niet kandidaat gesteld, maar **twee maatschappijen hebben**

zich wel gemeld. De economische omstandigheden worden echter als "onbevredigend" beschouwd. Bijgevolg zullen "de verwachte exploitatietekorten ten laste van de Tarn County Council, de Castres-Mazamet Urban Community en de regio Occitanie/Pyrénées-Méditerranée niet draaglijk zijn voor de lokale actoren en het financiële evenwicht van deze overheden in gevaar brengen", waarschuwt Jean Terlier.

Bovendien noemt de afgevaardigde van de Tarn nog een ander probleem.

De deelname van de staat is beperkt tot 50% van de netto-inkomsten van de Parijse luchtvaartmaatschappij. De netto inkomsten voor Castres-Mazamet worden geschat op 3.000 à 4.000 K€ per jaar. Als de overheidssubsidie kan worden verhoogd tot 50% in plaats van 31%", schrijft hij.

In die zin **stelt de verkozene de minister voor deze subsidie te ontmantelen.** Hij voegt eraan toe: "Gezien de recente uitwisselingen tussen de luchthavendirectie en de directie Luchtvaart lijkt het erop dat een bedrag van 31% op basis van het laagste bod is gepland: dat wil zeggen **ongeveer 2.068.000 euro per jaar. Dit bedrag zou nog ontoereikend zijn gezien de bijdrage van de plaatselijke financiers, die in de orde van grootte van 1.503.000 euro per financier zou liggen, tegenover 740.000 euro per jaar nu.**

(...) Om

de sluiting van deze luchthaven, die de stopzetting van de verbinding met Parijs niet zou overleven, dringend te vermijden, is het van essentieel belang dat de staat zijn bijdrage verhoogt en de luchthaven van Castres-Mazamet een regeling biedt die overeenstemt met die van soortgelijke luchthavens", aldus de volksvertegenwoordiger.

(...)

Mijn commentaar: Air France heeft lange tijd gezorgd voor territoriale continuïteit door de routes te exploiteren in het kader van de delegatie van de openbare dienst.

Om tal van redenen heeft Air France aanvaard de meeste van deze lijnen met verlies te exploiteren, aangezien de door de lokale overheden (en de staat) toegekende subsidies het tekort niet dekten.

Beetje bij beetje trok Air France zich terug uit de delegatie van de openbare dienst en liet de plaats over aan andere luchtvaartmaatschappijen die niet geneigd waren om geld te verliezen. Tot grote wanhoop van de lokale overheden, die gedwongen worden een groter deel van de exploitatietekorten op zich te nemen.

Toch is het de taak van de staat ervoor te zorgen dat de betrokken regio's worden bediend, wat synoniem is met hun aantrekkingskracht. Anders zullen we getuige zijn van een versnelde woestijnvorming, met name in het centrum van Frankrijk, het

gebied dat het meest door ontvolking wordt getroffen.

> TAP Air Portugal: staat behoudt strategisch belang na privatisering

(bron AFP) 22 maart 2023 - **De Portugese staat zal een strategisch belang houden in het kapitaal van luchtvaartmaatschappij TAP, die na haar hernationalisering in 2020 als gevolg van de Covid-19-crisis opnieuw zal worden geprivatiseerd**, zei premier Antonio Costa woensdag. "We zullen TAP herprivatiseren voor zover dat strikt noodzakelijk is", maar **deze participatie "zal afhangen van de andere partner"**, zei hij in een parlementair debat. "Het gaat er niet om TAP van dag tot dag

te beheren, maar ervoor te zorgen dat de strategische doelstellingen van het land worden gewaarborgd", zoals het behoud van een "strategische hub" naar zijn belangrijkste bestemmingen zoals "Zuid-Amerika, Brazilië en zelfs Noord-Amerika", zei het hoofd van de socialistische regering. **De privatisering van de Portugese luchtvaartmaatschappij, die momenteel een herstructureringsplan ondergaat, heeft al de belangstelling gewekt van verschillende luchtvaartgroepen, waaronder Air France-KLM, IAG (moedermaatschappij van met name British Airways en Iberia) en Lufthansa.**

"We willen TAP

integreren in een grote luchtvaartgroep", zei Joao Galamba, de minister van Infrastructuur die toezicht houdt op de luchtvaartmaatschappij, woensdagochtend, nadat hij de resultaten die de luchtvaartmaatschappij vorig jaar behaalde "boven verwachting" verwelkomde. **TAP maakte in 2022 weer winst**, twee jaar eerder dan de doelstelling in haar door Brussel opgelegde reddingsplan, en maakte **voor het eerst sinds 2017 een nettowinst van 65,6 miljoen euro**, volgens de dinsdag bekendgemaakte resultaten.

(...)

Mijn commentaar: TAP Air Portugal is vorig jaar uit de rode cijfers gekomen. In 2021 bedroeg het verlies bijna 1,6 miljard euro.

> Airbus heeft de eerste in China geassembleerde A321neo afgeleverd

(bron Boursier) 27 maart 2023 - **Airbus heeft het eerste A321neo-toestel afgeleverd dat op zijn eindmontagelijin in Azië (FAL Tianjin) is geassembleerd.** Dit toestel is geleverd aan de Chinese luchtvaartmaatschappij Juneyao Air in Tianjin. De vlucht werd aangedreven door duurzame vliegtuigbrandstof.

Het vliegtuig wordt aangedreven door Pratt & Whitney GTF-motoren en heeft 207 zitplaatsen, 8 in Business Class en 199 in Economy Class.

De in 2008 geopende Tianjin FAL is de eerste assemblagelijin voor commerciële

vliegtuigen van Airbus buiten Europa.

Airbus heeft wereldwijd vier eindassemblagelocaties voor de A320-familie: Hamburg (Duitsland); Toulouse (Frankrijk); Tianjin (China); en Mobile (VS).

Met de ombouw van de fabriek in Tianjin in 2022 en de gloednieuwe faciliteit in Toulouse zal het wereldwijde industriële systeem volledig compatibel zijn met de A321, wat de groep een grotere flexibiliteit geeft om de ramp-up doelstellingen van Airbus en zijn A321 model te halen.

Mijn commentaar: De eerste in China geassembleerde A321 is een gebeurtenis die de productieproblemen waarmee Airbus kampt, vooral in Hamburg, niet mag verhullen.

Volgens Les Echos :

Het fabriekseiland Hamburg-Finkenwerder is inderdaad het epicentrum geworden van deze uitdagingen in 2023. Als belangrijkste productielocatie voor de A320, ver voor Toulouse, Tianjin en Mobile, is het grotendeels verantwoordelijk voor het vermogen van Airbus om zijn productietempo te verhogen.

Voorlopig loopt Airbus echter achter op deze verschillende punten. Te beginnen met de verhoging van het productietempo, die nog steeds gehinderd wordt door productieovertragingen in de toeleveringsketen. Eind 2022 produceerden de vier A320-productielocaties nog 45 toestellen per maand, slechts vijf meer dan op het hoogtepunt van de crisis. Niet tevreden met het missen van zijn doelstellingen, moest Airbus zijn doelstelling van 65 A320's per maand uitstellen naar begin 2024 in plaats van eind 2023, en de doelstelling van 75 per maand van 2025 naar 2026.

De "metgezellen" van Airbus in Hamburg hebben al kunnen meten welke moeilijkheden hen te wachten staan met de weinige langeafstandsversies van de huidige A321. Terwijl vijf dagen genoeg zijn om de 240 stoelen van een ultra-low-cost short-haul versie te installeren, zijn er drie weken werk nodig om een long-haul dual-class versie uit te rusten, met business class stoelen en video op alle stoelen, zoals die van Jetblue, Korean Air of La Compagnie. "De business class stoelen passen niet door de deur en moeten uit elkaar gehaald worden om in het vliegtuig te komen," zegt een van de begeleiders.

Om te voorkomen dat deze "super A321's" de productielijnen verstoppen, heeft Airbus besloten in Hamburg een enorm gebouw te bouwen dat volledig gewijd zal zijn aan de installatie van de binnenuitrusting van de rompdelen van de A321, vóór de eindassemblage. Dit gebouw, dat nog in aanbouw is, zou in september in gebruik moeten worden genomen. Met een toenemend gebruik van robotisering, maar ook met extra aanwervingen. Nadat vorig jaar 3.500 mensen in Duitsland werden

aangeworven, wil Airbus er dit jaar evenveel aannemen, waaronder 1.300 voor Hamburg.

Maar op een Duitse arbeidsmarkt die nog krappere is dan in Frankrijk, is het aantrekken van de juiste kandidaten niet zo eenvoudig. "We concurreren op de arbeidsmarkt met veel grotere industriële spelers, zoals de auto- en chemische industrie", legt Marco Wagner, HR-directeur van Airbus vliegtuigen in Duitsland, uit. Om jonge mensen aan te trekken, moeten we hen ervan overtuigen dat Airbus een pionier is in decarbonisatie.

Einde citaat

> **Waarom het moeilijker wordt om op vakantie te gaan naar de Dominicaanse Republiek**

(bron Le Figaro) 22 maart 2023 - Droomstranden, kokospalmen die naar een Caribisch blauwe zee wijzen, resorts en hotelcomplexen in overmaat... **In twee decennia heeft de Dominicaanse Republiek een leeuwendeel van de harten van de toeristen veroverd en alle bezoekersrecords gebroken, ook die van de Fransen.** Zozeer zelfs dat het afgelopen november door het gespecialiseerde platform ForwardKeys werd erkend als de "best presterende 2022 toeristische bestemming ter wereld". Het resultaat van een proactief beleid van de regering van deze bestemming op iets meer dan 9 uur vliegen van Parijs: de grenzen openhouden tijdens de Covid, en de prijzen betaalbaar houden. Het resultaat is er dan ook naar: de "Rep Dom" is een nieuw zwaargewicht in het massatoerisme, met een "all-inclusive" optie. In 2022 ontving het land, dat het eiland Hispaniola deelt met Haïti, 8,5 miljoen bezoekers, een miljoen meer dan in 2019. In die mate dat het toerisme nu goed is voor 15% van het BBP van dit land met meer dan 11 miljoen inwoners.

Aanstaande zaterdag 25 maart, om 15.45 uur, zal **Air France vlucht AF0968 echter voor** de laatste keer dit jaar opstijgen van Roissy naar Punta Cana. De Franse luchtvaartmaatschappij heeft haar dienst naar het Caribische eiland stopgezet en de passagiers van de geannuleerde vluchten zonder echte waarschuwing terugbetaald. Gecontacteerd door Le Figaro op 15 maart, bevestigde Air France dat "de opschorting van haar diensten van Parijs-Charles de Gaulle naar Santo Domingo en Punta Cana, aanvankelijk aangekondigd voor het zomerseizoen 2023, zal worden verlengd tot het winterseizoen 2023/2024". Zonder de reden voor deze stop te vermelden. **In januari had een andere Franse maatschappij, Corsair, een kruisje gezet bij de Dominicaanse Republiek.**

De redenen zijn voornamelijk te wijten aan een economische vergelijking die onevenwichtig is geworden voor de luchtvaartmaatschappijen, aangezien de lokale regering, geconfronteerd met een stijging van de prijzen, een

brandstof toeslag op paraffine toepast. Ter plaatse zou de prijs exploderen, waardoor retourreizen tussen Frankrijk en het Caribische eiland niet langer rendabel zijn. **De luchtvaartmaatschappij bevestigt "dat wij, gezien het economisch evenwicht van de route, deze route niet meer exploiteren. Paraffine is in Punta Cana 80% duurder dan in Orly, waar de prijs al hoog is",** aldus Julien Houdebine, directeur verkoop en marketing van Corsair. Aan onze collega's van de Echo Touristique voegde hij eraan toe dat "Corsair niet van plan is zijn diensten komende winter te hervatten en zich liever concentreert op de groei van de andere routes in zijn netwerk".

(...) **Air Caraïbes,**

nu de enige Franse maatschappij die het eiland bedient met rechtstreekse vluchten - 6 wekelijkse vluchten naar Punta Cana -, **vertelde Le Figaro dat "de aandacht van de autoriteiten van de Dominicaanse Republiek reeds enkele maanden geleden was gevestigd op de economische omstandigheden van deze diensten".**

(...)

***Mijn commentaar:** De Dominicaanse Republiek is een schoolvoorbeeld. Zij heeft een lokale beslissing genomen die ongetwijfeld respectabel is, maar zij is vergeten dat de luchtvaartmarkt mondiaal is.*

Daardoor verstoort zij de toeristische concurrentie ten gunste van de buurlanden.

Zoals de luchtvaartmaatschappijen blijven zeggen, zal de weg naar een duurzame luchtvaart noodzakelijkerwijs bestaan uit beslissingen waarbij zoveel mogelijk belanghebbenden in het luchtvervoer worden betrokken.

De ICAO (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) is verantwoordelijk voor het vaststellen van normen (waaronder milieunormen) voor de luchtvaartsector op wereldschaal.

In dit opzicht was haar laatste algemene vergadering, in Montreal in september 2022, geen succes.

> Toulouse: luchthaven Blagnac anticipeert op komst LGV en mikt op internationale ontwikkeling

(bron 20minutes) 23 maart 2023 - We zijn ver verwijderd van de tien miljoen reizigers die ooit werden voorzien vóór de gezondheids crisis. **Vorig jaar landden of stegen meer dan zeven miljoen mensen op van de luchthaven Toulouse-Blagnac (ATB), tegenover 9,6 miljoen in 2019.** Hoewel de luchthaven niet is teruggekeerd naar het niveau van voor de crisis van 19, vertoont eind 2022 tekenen van herstel volgens Philippe Crebassa, de voorzitter van de raad van bestuur, die nog steeds van plan is om tegen 2025 terug te keren naar het niveau

van voor de crisis.

"In januari 2022 bedroeg het verkeer 56% van dat van 2019, terwijl het in december 86% bedroeg. Het verkeer met de Parijse luchthavens blijft het belangrijkste voor het platform en is goed voor 34% van de activiteit van de luchthaven, maar **de reisgewoonten zijn veranderd en we registreren minder 'zakelijke' passagiers**", erkent de ATB-manager. Tussen telewerken en energie-efficiëntie vragen bedrijven zich nu af alvorens hun werknemers naar Parijs te sturen voor vergaderingen van een halve dag die perfect per videoconferentie kunnen worden gehouden.

Dit is een verandering die het platform moet integreren in zijn strategische keuzes om zijn verkeer in stand te houden en te ontwikkelen. **Net als de komst in 2032 van de hogesnelheidslijn, die de Roze Stad op drie uur afstand van de hoofdstad zal brengen en het aantal mensen dat gebruik maakt van de pendeldienst naar Parijs, die nog altijd een derde van zijn verkeer vertegenwoordigt, zal verminderen.** "We bereiden ons erop voor, onze toekomst is vooral internationaal", bevestigt Philippe Crébassa, die een rage naar Europese en verder weg gelegen bestemmingen bemerkt en ook toeristen per vliegtuig naar Toulouse hoopt te brengen, vooral uit Noord-Amerika.

De rechtstreekse verbinding met het Verenigd Koninkrijk, en zijn hordes toeristen, lijkt te verdwijnen met het vertrek van de Chinese aandeelhouders van de luchthaven in 2019. **De huidige aandeelhouders rekenen op de komst van twee nieuwe "grote" maatschappijen om nieuwe markten aan te boren. Dat is het geval met Air Canada**, dat vanaf juni vijf vluchten per week naar Montreal zal uitvoeren, waarmee het Noord-Amerikaanse continent wordt verbonden en het aanbod van Air Transat wordt vervolledigd. **Maar ook Qatar Airways**, dat zijn komst op het platform heeft aangekondigd met een rechtstreekse verbinding naar Doha.

"De verbinding met Doha biedt aansluiting op 174 mogelijke bestemmingen", verklaart Bruno Balerdi, commercieel directeur van de luchthaven. En een dienst naar Azië en Oceanië. Deze zomer zal ATB 86 bestemmingen aanbieden, tegenover 79 vorig jaar, waaronder 11 nieuwe bestemmingen, met name Florence, Krakau en Birmingham.

Mijn commentaar: De vergelijking is eenvoudig en bekend. Het is al vele malen geverifieerd.

Wanneer Toulouse 3 uur per trein van Parijs verwijderd is (in 2032 volgens de huidige prognoses), zullen de luchtverbindingen tussen Toulouse en de hoofdstad minstens gehalveerd worden.

Zal Air France erin slagen deze route te behouden?

De vraag wordt gesteld, zoals voor de route Marseille-Orly, die een sterke daling van het verkeer heeft gekend na de aanbeveling van de regering van 3 oktober jl.

in het energiebesparingsplan. Lees [mijn brief nr. 903](#) over dit onderwerp.

Beurspersoverzicht

> Air France KLM: sterke daling ondanks gunstige analistennota

(bron Boursier) 24 maart 2023 - **Air France KLM is aan het eind van de week niet ontsnapt aan de algemene neergang op de markt:** het aandeel daalde met 3% tot 1,54 euro. **Het bedrijf heeft zijn aanbeveling op het aandeel verhoogd naar 'kopen' en mikt op 2,3 euro, tegen 1,63 euro eerder.**

Maar **de maatschappij blijft last houden van de protestbeweging tegen de pensioenhervorming in Frankrijk.** De autoriteiten hebben de luchtvaartmaatschappijen opnieuw gevraagd hun vluchtschema's dit weekend in te korten.

(...)

Bonus artikel

> Brandstoffen "E-brandstoffen zullen zinvol zijn voor de luchtvaart of de scheepvaart, niet voor auto's".

(bron Libération) 23 maart 2023 - **Het vervoer** is verantwoordelijk voor een kwart van de wereldwijde uitstoot van broeikasgassen en is voor 90% afhankelijk van olie. Naast **het elektrische alternatief**, dat het meest volwassen is voor individuele voertuigen, en in zeer verschillende mate waterstof en biobrandstoffen, is **een andere benadering in opkomst: synthetische brandstoffen, of "e-fuels"**. Deze opkomende technologie bestaat uit de productie van brandstof uit CO₂ met behulp van koolstofarme elektriciteit. Zij wordt momenteel door Duitsland gepromoot om het gebruik van voertuigen met verbrandingsmotor, die de EU vanaf 2035 wil verbieden, te verlengen, maar wordt betwist door milieu-NGO's, die haar duur en energie-intensief vinden. Thibault Cantat, directeur onderzoek bij de Franse Commissie voor Atoomenergie en Alternatieve Energie (CEA-Saclay) en hoofd van het programma voor de circulaire koolstofeconomie, licht het belang, de uitdagingen en de potentiële risico's van deze elektrische brandstoffen toe.

In welke behoeften voorzien synthetische brandstoffen?

We zijn allemaal verenigd rond dezelfde doelstelling: koolstofneutraliteit tegen 2050. Maar afhankelijk van de sector waartoe we behoren, zijn er verschillende manieren om dit doel te benaderen. Allereerst moeten we energiezuinig zijn: hoe minder energie we verbruiken, hoe minder CO₂ we uitstoten. Daarna is er energie-efficiëntie en vervolgens alles wat te maken heeft met de elektrificatie van processen en gebruik. Voor de personenwagen bijvoorbeeld heb je geen hoge

energiedichtheid nodig en volstaat een batterij. Maar **andere sectoren zijn veel moeilijker te elektrificeren. Met name het vervoer over lange afstanden, de luchtvaart of het zeevervoer, waarvoor brandstoffen met een zeer hoge energiedichtheid moeten worden gebruikt.** Daarom zoeken wij naar manieren om deze vloeibare brandstoffen, die momenteel van olie worden afgeleid, zoals paraffine, op een koolstofneutrale manier te produceren.

Hoe worden e-brandstoffen geproduceerd?

Er zijn drie belangrijke ingrediënten: CO₂ - opgevangen uit de lucht wanneer de technologie klaar is, maar aanvankelijk uit bronnen met een hoge koolstofconcentratie, zoals staalfabrieken of cementfabrieken - water, en koolstofarme elektriciteit, uit zonne- en windenergie, en na veel discussie op Europees niveau, uit kernenergie. Er zijn verschillende manieren om deze ingrediënten te combineren. **De meest volwassen techniek bestaat uit elektrolyse van water om waterstof te produceren. Hierdoor kunnen elektronen in een chemische vorm worden opgeslagen, aangezien de energie in het waterstofmolecuul zit. Door deze waterstof te combineren met CO₂, dankzij katalysatoren, verkrijgen we een synthetische ruwe olie die vervolgens geraffineerd moet worden,** zoals we doen met paraffine en diesel.

In tegenstelling tot fossiele brandstoffen, die CO₂ uitstoten die zich ophoopt in de atmosfeer, stoot synthetische brandstof bij verbranding geen CO₂ uit. **Maar koolstofarm betekent niet koolstofvrij: de infrastructuur voor alle omzettingsprocessen moet worden aangelegd.** En daarvoor zijn materialen en energie nodig, die een koolstofvoetafdruk hebben. **Volgens de Europese regelgeving moet een synthetische brandstof over zijn hele levenscyclus 70% minder CO₂ uitstoten dan een fossiele brandstof.**

Is het relevant om ze te gebruiken om particuliere voertuigen koolstofvrij te maken, zoals Duitsland wil doen?

Eerlijk gezegd niet. **Synthetische brandstof zal zinvol zijn voor de luchtvaart of de scheepvaart, ook voor de kunststofindustrie, maar niet voor auto's.** De efficiëntie van de opslag van koolstofarme elektriciteit in een batterij is ongeveer 80%. Bij e-brandstoffen is dat 50 tot 55%. De batterij doet het werk beter. Vooral omdat koolstofarme elektriciteit op korte termijn schaars zal zijn: er moet verstandig mee worden omgesprongen en gebruikconflicten moeten worden vermeden. Maar als er niet genoeg koolstofarme elektriciteitsproductie op je eigen grondgebied is, zoals in Duitsland, dat ervoor gekozen heeft het zonder kernenergie te doen, dan moet je duurzame elektriciteit uit andere landen importeren. En de beste manier om dat te doen is in de vorm van brandstof. Vandaar het belang voor hen om de e-fuel sector te ontwikkelen. Niet alle Duitse fabrikanten nemen hetzelfde standpunt in. Zo zullen de klassieke auto's van Porsche hun motoren niet veranderen: met synthetische brandstoffen zou het bedrijf zijn activiteiten kunnen voortzetten. Mercedes-Benz daarentegen is geïnteresseerd in elektrische voertuigen.

Hebben e-brandstoffen zin voor de consument?

In de komende maanden zullen we een discussie voeren over het feit dat elektrische voertuigen te duur zijn voor particulieren, dat de maatschappelijke kosten te hoog zijn... We mogen niet vergeten dat synthetische brandstof erg duur is, in de orde van twee tot drie keer duurder dan fossiele brandstof.

Hoe passen ze bij biobrandstoffen?

De e-fuels sector is gebaseerd op het principe dat er, om zowel de luchtvaart als het zeevervoer koolstofvrij te maken, niet voldoende biomassa [organisch materiaal dat een energiebron kan worden, hetzij rechtstreeks, zoals hout, of na methanisering, zoals biogas, of chemische transformatie, met biobrandstoffen, noot van de redactie] **beschikbaar is om voldoende biobrandstoffen te produceren.** Europese regelgeving heeft de routekaart voor zeevaart en luchtvaart uitgezet: **tegen 2050 moeten vliegtuigbrandstoffen op alle Europese luchthavens voor 63% koolstofarm zijn. Een deel daarvan zal bestaan uit biobrandstoffen, en ongeveer de helft uit e-brandstoffen. We moeten meteen aan de slag. Voor Frankrijk komt dit neer op de productie van 6 miljoen ton synthetische brandstoffen in 2050. Dat is gigantisch.**

Welke problemen leveren ze op?

Ze veroorzaken twee grote gebruiksc conflicten. Ten eerste een gebruiksc conflict over koolstofarme elektriciteit, dat we zullen moeten vermijden. Het wordt een echte planningsuitdaging om vast te stellen welke industriële sector hoeveel koolstofarme elektriciteit gebruikt. **En dan is er een gebruiksc conflict over biomassa. Het is goedkoper om biobrandstoffen te maken dan synthetische brandstoffen, maar er is niet genoeg biomassa om in de behoeften van veel sectoren te voorzien.** We zullen deze uitdagingen moeten aangaan terwijl we het huidige systeem verlaten. We moeten dit tijdperk van vuur, waarin we fossiele koolstofbronnen verbranden, achter ons laten voor een ander tijdperk met koolstofarme elektriciteit, die we zullen hebben leren opslaan.

***Mijn commentaar:** Ik raad u aan dit artikel te lezen (en te koesteren).*

Het vat het probleem van de keuze van de toekomstige brandstof voor de luchtvaart samen.

Einde persoverzicht

> Koersontwikkeling Air France-KLM over het afgelopen jaar



De gebeurtenis die het grootste effect had op de aandelenkoers in het afgelopen jaar was de kapitaalverhoging van 2,256 miljard euro in juni. Deze middelen werden gebruikt om de terugbetaling van overheidssteun te versnellen en de schuld te verminderen.

De opheffing van de beperkingen inzake staatssteun, de goede resultaten van 2022 en de geleidelijke verbetering van de balans van het bedrijf werden door de analisten toegejuicht.

Geen nieuwe opmerkingen

> Koersverloop Air France-KLM aandeel

Het aandeel Air France-KLM is maandag 27 maart gesloten op 1,547 euro. Het daalt deze week met -1,90%. Het heeft te lijden onder de nasleep van de Californische bankfaillissementen.

Het stond op 2 januari 2023 op 1,253 euro.

De gemiddelde (consensus) 12-maands koers van analisten voor het aandeel AF-KLM is 1,81 euro. Het hoogste koersdoel is 2,30 euro, het laagste 1,10 euro. Ik hou alleen rekening met de meningen van analisten na de kapitaalverhoging van mei 2022.

De details van de analistenconsensus vindt u op mijn blog.

Mijn nieuwe commentaar: Voor de derde week op rij omlaag.

De analistenconsensus werd verhoogd van 1,75 euro naar 1,81 euro na een verhoging van het koersdoel van Société Générale.

> **Ontwikkeling brandstofprijzen in 2022**

Sinds het begin van de oorlog in Oekraïne is er geen correlatie meer tussen de prijs van een vat ruwe Brent-olie en een vat Jet Fuel. In 2022 schommelde het verschil tussen beide producten tussen 30 en 50 dollar, terwijl het in voorgaande jaren niet meer dan 10 dollar bedroeg.

Geen nieuwe opmerkingen

> **Ontwikkelingen brandstofprijzen deze week**

Vliegtuigbrandstof in Europa is deze week licht gestegen met \$2 tot \$101. Na een piek op \$182 in juni 2022 was het begin augustus teruggevallen tot \$132. Het stond op \$79 voor het uitbreken van de oorlog in Oekraïne.

Brent ruwe olie (Noordzee) stijgt deze week met 5 dollar tot 78 dollar. Dit ligt dicht bij het gemiddelde niveau van de afgelopen vijf jaar, uitzonderlijke gebeurtenissen niet meegerekend.

Van midden februari 2022 tot eind juli jojoënd tussen 100 en 120 dollar. Sindsdien schommelt ze tussen 85 en 99 dollar.

Terwijl olie al enkele weken terug is op zijn gebruikelijke niveau, **nadert vliegtuigbrandstof nu zijn gebruikelijke niveau. Het verschil tussen vliegtuigbrandstof in Europa en ruwe Brent-olie bedraagt nu slechts 26 dollar per vat.** In 2022, aan het begin van het Oekraïense conflict, bedroeg dit verschil bijna 50 dollar.

Geen nieuwe opmerkingen

Goed om te weten.

> **Advies voor werknemers en voormalige werknemers die aandeelhouder zijn**

U vindt op mijn [navigatiesite de modaliteiten voor toegang tot de sites van de beheerders](#).

Om te vermijden dat u bij elke wijziging van uw postadres vergeet uw contactgegevens te wijzigen, **raad ik u aan een persoonlijk e-mailadres in te voeren.** Dit zal worden gebruikt voor alle correspondentie met de beheersorganen.

Bewaar alle documenten met betrekking tot uw Air France-KLM aandelen op één plaats: alle brieven die u ontvangt van de verschillende beheerders, Natixis, Société Générale, uw persoonlijke financiële instelling als u uw aandelen via haar hebt gekocht.

> **Beheer van de CIPF**

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

Het zijn de raden van toezicht, die u in juli 2021 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 informatie wenst over het beheer van de verschillende FCPE's van Air France, raadpleeg dan [mijn website navigaction, sectie Air France-KLM employee shareholding](#).

Details

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

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

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

Tot ziens.

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

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

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

geven.

| François Robardet

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

U kunt mij vinden op mijn twitter account [@FrRobardet](#)

Plaatsvervanger Nicolas Foretz, PNC



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

Dit persoverzicht gaat over onderwerpen die verband houden met de participatie van Air France-KLM.

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

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

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

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

11.434 mensen ontvangen dit persoverzicht live