

Aandachtspunten in 2024

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)



voormalig directeur Air France-KLM

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

N°945_3, 1 januari 2024

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, 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](#) 

Het Persoverzicht voor maandag 1 januari 2024 presenteert :

Thema's om in de gaten te houden in 2024

Beste lezers,

Hier vind je acht artikelen die in 2023 zijn gepubliceerd en die de aandacht vestigen op de kwesties die in 2024 moeten worden gevolgd.

Hier is de lijst:

- > *Vliegtarieven stijgen, maar luchtvaartmaatschappijen zitten vol voor de zomer*
- > *De langverwachte opleving van zakenreizen in Europa wordt steeds uitgesteld*
- > *Waarom Air France in 2026 afscheid neemt van Orly*
- > *Geluidsoverlast: Clément Beaune sluit de deur niet voor een vliegverbod op Parijse luchthavens*
- > *Afschaffing korte binnenlandse vluchten: "We gaan verder", belooft Clément Beaune*

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

> De Europese luchtvaartsector en IATA verwelkomen de goedkeuring van de tussentijdse doelstelling voor het koolstofarm maken van de luchtvaart

> Florence Parly terug in de running voor het presidentschap van Air France-KLM

Veel leesplezier
François

Geselecteerde artikelen en commentaren

> Vliegtickets stijgen, maar luchtvaartmaatschappijen zitten vol voor de zomer

(bron Europe1) 30 april 2023 - **De ticketprijzen zijn omhooggeschoten**, de inflatie holt de koopkracht uit, **maar de luchtvaartmaatschappijen die Europa bedienen zeggen dat ze volgeboekt zijn voor de zomer**, waardoor de pandemie wat verder in de achteruitkijkspiegel verdwijnt.

(...)

De wet van vraag en aanbod heeft zijn effect en in **Frankrijk zijn de ticketprijzen in het eerste kwartaal van 2023 met 23,6% gestegen ten opzichte van een jaar**, volgens statistieken van het Franse ministerie van Ecologische Transitie.

De explosieve stijging van de kosten van koolwaterstoffen na de Russische invasie in Oekraïne ligt aan de basis van een groot deel van het fenomeen, aangezien paraffine ongeveer 30% van de kosten van luchtvaartmaatschappijen uitmaakt. "Door de stijging van de olieprijs met 71% j-o-j is ons gemiddelde tarief met 31% gestegen", vertelde Johan Lundgren, CEO van Easyjet, aan AFP. Maar er **spelen nog andere factoren mee, zoals "een zeer sterke stijging van de onderhoudskosten"** als gevolg van de schaarste van bepaalde metalen en verstoorde logistieke ketens, volgens Marc Rochet, CEO van de Franse luchtvaartmaatschappijen Air Caraïbes en French Bee. Hij noemt ook de gevolgen van de loonstijgingen in de sector.

Maar "we zien geen verzwakking van de vraag", zegt Lundgren, hoewel hij toegeeft dat klanten "op zoek zijn naar de beste prijs-kwaliteitverhouding". Nicolas Henin, adjunct-directeur van Transavia France, verantwoordelijk voor verkoop en marketing, denkt er net zo over.

(...)

Na de neiging om erg laat te boeken tijdens de pandemie, toen er onzekerheid heerste over grenssluitingen, keren reizigers, "selectiever wat prijzen betreft", ook

geleidelijk terug naar hun vroegere gedrag en nemen ze hun tickets bijvoorbeeld vijf maanden van tevoren voor langeafstandsvluchten, volgens de heer Rochet.

(...)

Tegen deze achtergrond van stijgende prijzen hebben veel **luchtvaartmaatschappijen** "in 2022 een hogere omzet behaald dan voor de crisis, ook al blijft de capaciteit lager", merkte Pascal Fabre, specialist op dit gebied bij AlixPartners, op tijdens een recente perslunch. Deze maatschappijen **"hebben cash gegenereerd en zijn begonnen met het afbouwen van hun schulden". Dit is het geval voor Air France-KLM, dat woensdagavond aankondigde dat het de steun van de Franse regering om de gezondheids crisis te overleven "volledig had terugbetaald"**.

De keerzijde van dit optimisme is dat directeuren van luchtvaartmaatschappijen, verbrand door de verzadiging van luchthavens afgelopen zomer als gevolg van een gebrek aan personeel, nu praten over het risico van een terugkeer naar de verzadiging van het Europese luchtruim tijdens het hoogseizoen, een potentiële chaos waar ze in maart een voorproefje van hadden door de staking van de Franse luchtverkeersleiders.

Mijn commentaar: Afgelopen zomer verklaarden specialisten de sterke opleving in de activiteit van luchtvaartmaatschappijen door de wens van klanten om verloren reizen in te halen (revenge travel).

De specialisten dachten dat deze opleving slechts één zomer zou duren en voorspelden een daling van de vraag die zou leiden tot een daling van de prijzen.

Het moet gezegd worden dat de daling van de vraag zich niet laat voelen en dat de prijzen hoog blijven.

Temeer daar de beperkingen van slots op bepaalde luchthavens (zie het artikel hierboven getiteld "De luchtvaart huilt krokodillentranen over het schrappen van vluchten") luchtvaartmaatschappijen ertoe aanzetten hun tarieven te verhogen.

> **De langverwachte opleving van zakenreizen in Europa blijft uitgesteld**

(bron Bloomberg, vertaald met DeepL) 7 augustus - **Sinds het einde van de pandemie van het coronavirus rekenen de grootste luchtvaartmaatschappijen in de regio erop dat zakelijke strijders terugkeren naar het luchtruim. Maar tot nu toe zijn veel zakelijke klanten buiten het reisherstel gehouden.**

Nog maar twee jaar geleden voorspelde Carsten Spohr, CEO van Deutsche Lufthansa AG, stoutmoedig een opleving van 90% in zakenreizen, door te beweren dat mensen genoeg hadden van videoconferenties. Toch heeft Europa's grootste luchtvaartmaatschappij tot nu toe slechts 60% van de zakelijke volumes van voor de crisis teruggewonnen en mikt

tegen het einde van het jaar op 70%.

British Airways ziet vergelijkbare trends. **Luis Gallego, CEO van moederbedrijf IAG SA, zegt dat de vooruitgang "langzamer gaat dan we aan het begin van het jaar dachten".**

Ben Smith, CEO van Air France-KLM, zei dat hij niet verwacht dat de Franse binnenlandse markt ooit zal herstellen. "Dat zullen we niet," zei hij.

De redenen zijn uiteenlopend, maar samen vormen ze een muur van obstakels die de luchtvaartmaatschappijen niet hebben kunnen overwinnen. Dit is een grote uitdaging, omdat zakenreizigers over het algemeen meer betalen, zelfs als ze in economy class vliegen - ze vliegen op kortere termijn en kiezen duurdere tickets die hen meer flexibiliteit geven.

Dit maakt hen meer winstgevendende klanten dan vakantiepassagiers, die grotendeels hebben bijgedragen aan het herstel van de luchtvaartmaatschappijen na de dieptepunten van de Covid. Luchtvaartmaatschappijen rekenen ook op de terugkeer van zakenreizigers, aangezien de hausse aan 'wraakreizen', die het vrijetijdssegment voedde, op zijn retour begint te raken.

(...)

Tijdens de crisis sneden grote bedrijven in hun reisbudgetten om te overleven en ontdekten ze dat het gemak en de efficiëntie van vergadersoftware sommige reizen overbodig maakten. Nu, geconfronteerd met kosteninflatie en druk om de uitstoot van broeikasgassen te verminderen, **zien ze geen reden om van koers te veranderen.**

Hoewel de meeste luchtvaartmaatschappijen niet verwachtten dat zakenreizen zich volledig zouden herstellen na de pandemie, verwachtten ze wel dat het 85% zou worden, zegt Neil Glynn, analist bij Air Control Tower. In plaats daarvan ligt het zakenverkeer rond de 60% in Duitsland, 70% in Japan en maximaal 80% in de VS.

Dit is deels te wijten aan een cultuur van werken op afstand, maar ook aan het bewustzijn van CO2-uitstoot en het welzijn van werknemers.

De zorgen over zakenreizen in Europa weerspiegelen de zwakke punten in de VS, waar American Airlines Group Inc. en Southwest Airlines tot de maatschappijen behoren die veranderingen hebben doorgevoerd om zich aan te passen aan de afnemende vraag van bedrijven. Scott Kirby, CEO van United Airlines Holdings Inc, beschreef een "zakelijke recessie" in de VS, terwijl hij zijn vertrouwen uitsprak in een terugkeer naar normaliteit.

(...)

Smith van Air France-KLM zei dat hoewel de groep onmiddellijk na de pandemie een toename in zakenreizen zag, de groei in zakelijke boekingen vrijwel tot stilstand kwam. Hij wees erop dat Air France altijd een hoog percentage vakantiereizigers in de premium cabines heeft gehad, "en dat balanceert vrij goed met het zakelijk verkeer".

Luchtvaartmaatschappijen zeiden dat ze vooruitgang zagen. Gallego van IAG

verwacht dat sommige zakelijke klanten dit kwartaal zullen terugkeren naarmate het risico van zomerse chaos op luchthavens afneemt. Leidinggevenden worden ook aangemoedigd door zogenaamde 'bleisure travelers', die vakantie combineren met zakenreizen.

(...)

Vrijetijdsreizen helpen het zakelijk verkeer op London Heathrow in stand te houden," zei vertrekkend CEO John Holland-Kaye. Zakenreizigers vertegenwoordigen echter slechts 30% van alle passagiers op de Britse hub, vergeleken met 34% vóór de pandemie.

(...)

Mijn commentaar: Van de drie grote Europese luchtvaartgroepen is Air France-KLM het minst afhankelijk van zakelijke klanten (Lufthansa en IAG vervoeren twee tot drie keer zoveel zakelijke passagiers als de Frans-Nederlandse groep).

Dit kan worden verklaard.

British Airways heeft een zakelijke klantenkring die verbonden is aan de beurssector en aan bevoorrechte uitwisselingen met de Verenigde Staten.

Lufthansa vervoert daarentegen meer industriële klanten dan Air France en KLM.

Air France heeft een groter toeristisch cliënteel dan haar concurrenten (Frankrijk is de belangrijkste toeristische bestemming ter wereld).

> **Waarom Air France in 2026 afscheid neemt van Orly**

(bron Les Echos) 18 oktober - **Het is nu officieel: Air France vertrekt uit Orly.** De CEO van Air France, Anne Rigail, maakte dit woensdagochtend bekend aan personeelsvertegenwoordigers tijdens de vergadering van het Sociaal en Economisch Comité. Na zeventig jaar op de luchthaven ten zuiden van Parijs, zullen alle Air France vluchten - met **uitzondering van de vluchten met Air Corsica naar Corsica** - tegen de zomer van 2026 worden verplaatst naar Roissy-CDG. Dit omvat alle 'Navette' vluchten naar Marseille, Toulouse en Nice, evenals die naar de Franse overzeese departementen, West-Indië, Réunion en Frans Guyana.

Air France voltooit zo haar heroriëntatie op haar hub Roissy-CDG, waar het aanbod van langeafstandsvluchten de kortefstandsvluchten rendabeler maakt. De luchtvaartmaatschappij verzorgt al vluchten naar Marseille, Nice en Toulouse en naar de Franse overzeese departementen.

Maar **de groep zal Orly niet helemaal opgeven**, want naast de vluchten naar Corsica zal **de groep ook sterk aanwezig blijven via haar dochtermaatschappij Transavia France**. De lagekostenmaatschappij van de groep, die al verschillende Air France-routes op Orly heeft overgenomen (Montpellier, Biarritz, Pau, Perpignan, Toulon), zal ook de diensten naar de drie grote 'radiale' routes van Marseille,

Toulouse en Nice overnemen, naast de Air France-vluchten op Roissy-CDG.

Niettemin. Voor de ongeveer 2,3 miljoen Air France passagiers per jaar die gewend zijn om naar Orly te vliegen voor zaken of vrije tijd, en voor de ongeveer 600 Air France medewerkers ter plaatse, betekent deze herindeling het einde van een lang verhaal. **We hebben geen andere keuze dan ons aan te passen aan een structurele verandering in de vraag,**

" legt Anne Rigail uit. De ontwikkeling van videoconferenties en telewerken vanuit Covid, evenals de verschuiving naar het spoor die wordt aangemoedigd door het MVO-beleid van bedrijven, hebben geleid tot een daling van 40% in de vraag naar de pendeldiensten sinds 2019. **Op dagretours is de daling zelfs 60%**", geeft ze aan.

Dit is genoeg om routes die al zwaar onder vuur liggen van de TGV en goedkope concurrenten in de rode cijfers te drukken en de inspanningen van de groep om de winstgevendheid te verbeteren in gevaar te brengen. Ondanks de herstructureringsplannen om de kosten te verlagen, door routes te sluiten en andere over te dragen aan Transavia, **vertoonde het binnenlandse netwerk van Air France nog steeds een verlies van 200 miljoen euro in 2022 en stevent het af op een nieuw tekort, geschat op 139 miljoen euro, in 2023, inclusief 96 miljoen voor de drie shuttle-routes.**

Als we niet al waren begonnen met de herstructurering en de overdracht van routes naar Transavia, zouden onze verliezen minstens twee keer zo hoog zijn geweest," zegt Anne Rigail. **Toch blijven we tot de zomer van 2026 aanwezig op Orly, zodat we ondersteunende maatregelen kunnen treffen voor ons personeel.** En we behouden een sterke service naar de regio's, door onze service naar Roissy te versterken, naast de service van Transavia naar Orly. Al met al zal de dienstverlening van de groep naar Marseille, Toulouse en Nice op 90% van het huidige niveau worden gehandhaafd en die naar de Franse overzeese gebieden op 100%".

De versterking van de binnenlandse routes op Paris-CDG, van waaruit nu al 8 tot 9 vluchten per dag vertrekken naar Marseille, Toulouse en Nice, evenals dagelijkse vluchten naar Fort-de-France, Pointe-à-Pitre, Saint-Denis de La Réunion en Cayenne, zal het mogelijk maken **om alle piloten en cabinepersoneel op Orly op te nemen. Hetzelfde geldt voor de ongeveer 170 technische personeelsleden van het Orly-station, die zich zullen kunnen aansluiten bij het Orly-onderhoudscentrum.**

Anderzijds zal het ongeveer 430 grondpersoneel op Orly van standplaats moeten veranderen om hun baan te behouden, met uitzondering van 70 personen die op Corsicaanse routes worden ingezet (ervan uitgaande dat Air France en Air Corsica de huidige aanbesteding voor de verlenging van de delegatie van de openbare dienst winnen van Volotea). Vanwege haar low-cost model kan Transavia hen niet overnemen op Orly. De meesten van hen zullen daarom het zuiden van Parijs moeten verlaten om op Roissy te gaan werken. Overbezetting wordt ook gevreesd onder het grondpersoneel in Marseille en Toulouse.

Het hoofd van Air France is desondanks geruststellend. "Alle begeleidende maatregelen en mobiliteitsoplossingen zullen worden bestudeerd en **er zullen geen gedwongen vertrekken zijn**", beweert ze. De deadline van 2026 geeft tijd voor onderhandelingen en voorkomt sociale spanningen.

De moeilijkste uitdaging ligt waarschijnlijk bij Transavia. Het zal in staat moeten zijn om Air France op Orly over te nemen zonder al te veel klanten te verliezen en toch geld te verdienen. In 2022 zal het klantenbestand van de shuttle nog steeds 1,3 miljoen passagiers tellen (tegenover 1,7 miljoen in 2019). De luchthaven van Orly profiteert zeker van de nabijheid van Parijs, die binnenkort nog wordt versterkt door de komst van metrolijn 14 in juni 2024. Maar sommige passagiers kiezen er misschien voor om Air France op Roissy trouw te blijven, in plaats van over te stappen op het voordelige aanbod van Transavia.

Dit aanbod is echter al sterk geëvolueerd om zakenreizigers aan te spreken en moet verder worden verfijnd, aldus het hoofd van Air France. "Het is al mogelijk om miles van het Flying Blue frequent flyer programma te gebruiken en te verzamelen op Transavia en we zullen de herkenning voor onze beste klanten blijven verbeteren", legt ze uit. **We hebben veel vertrouwen in het vermogen van Transavia om geld te verdienen op deze routes, die Air France gezien haar model niet langer winstgevend kan maken,**

" zegt Anne Rigail. Wanneer je een sterke groei hebt, duurt het altijd even voordat je break-even draait. Maar Transavia heeft de juiste kosten om succesvol te kunnen concurreren met andere low-cost maatschappijen op Orly. En ook al zijn de activiteiten nog steeds voornamelijk gericht op Europa, deze binnenlandse routes bieden een interessante aanvulling en groeiperspectieven in klantengebieden zoals Nice en Toulouse. Ik zie dus geen reden om aan het succes te twifelen.

Mijn commentaar (1): Allereerst wil ik graag een commentaar met u delen dat is gepubliceerd door Bloomberg. Het gaat over Lufthansa, dat zich op de binnenlandse markt in een vergelijkbare situatie bevindt als Air France.

=== De daling van het aantal binnenlandse vliegtrips is voelbaar in heel Europa, vooral sinds de pandemie ertoe heeft geleid dat conferentiegesprekken vaak in de plaats zijn gekomen van persoonlijke vergaderingen, waardoor het aantal zakenreizen is afgenomen.

Carsten Spohr, CEO van Lufthansa, zei eerder dit jaar dat hij niet verwachtte dat de Duitse binnenlandse vluchten ooit terug zouden keren naar het niveau van voor de pandemie, vanwege de zwakke vraag van bedrijven.

Volgens de vereniging van luchthavens van het land is het binnenlandse verkeer tussen Duitse luchthavens nog maar de helft van het niveau van voor de pandemie. Bijna alle luchthavens hebben een aanzienlijke daling van het intra-Duitse verkeer

gezien, met binnenlandse starts en landingen op de luchthaven van Frankfurt die in de eerste acht maanden van 2023 met een derde zijn gedaald in vergelijking met dezelfde periode in 2019.

Daling binnenlands verkeer leidt ertoe dat luchtvaartmaatschappijen lokale routes heroverwegen Langetermijndaling gaat terug tot pre-pandemische periode
=== einde citaat

Mijn commentaar (2): Bij het voorbereiden van deze brief stuitte ik op een presentatie van de directie van Air France aan de vakbonden in februari 2008 tijdens een vergadering van de centrale ondernemingsraad (de CCE, de voorloper van de CSEC)!

Het onderwerp was "de tienjarige vooruitzichten voor de Franse binnenlandse markt". De externe beperkingen waarmee we vandaag worden geconfronteerd, waren al ontwikkeld.

Eerste punt: de impact van de TGV werd gekwantificeerd in termen van reistijd: 30% verlies van klanten voor een reis van 5 uur, 65% verlies voor een reis van 3 uur, meer dan 90% verlies voor een reis van 2 uur.

Sindsdien heeft de introductie van de TGV naar Straatsburg en Bordeaux, met reistijden van twee uur, geleid tot de sluiting van diensten naar Orly.

Tweede punt: de dreiging van lagekostenmaatschappijen werd duidelijk blootgelegd.

Er werd een onderscheid gemaakt tussen pure lagekostenmaatschappijen (Ryanair, Wizz Air) en hybride lagekostenmaatschappijen (easyJet, Vueling, Air Berlin, enz.). Deze laatste vormden een ernstige bedreiging voor de meest winstgevendste binnenlandse routes van Air France.

De kostenverschillen tussen deze maatschappijen en Air France waren gedetailleerd en al aanzienlijk.

Een laatste punt werd opgenomen in de presentatie van 2008: de milieudruk die zou kunnen leiden tot een heroverweging van binnenlands luchtvervoer.

Verschillende aspecten kwamen aan bod:

- . het werk van het IPCC,*
- . de invoering van een ecotaks,*
- . het Grenelle-milieuforum,*
- . de lobby tegen groei.*

Vijftien jaar later moet gezegd worden dat deze presentatie een voorbode was.

> **Geluidsoverlast: Clément Beaune sluit de deur niet voor het beperken van vluchten op Parijse luchthavens**

(bron 20Minutes) 11 mei 2023 - (...) Deze dinsdagavond had **een delegatie van volksvertegenwoordigers** een ontmoeting met Clément Beaune op het ministerie van Ecologische Transitie.

(...)

) De betogers, onder wie

de Association de défense contre les nuisances aériennes (Advocnar

), zijn georganiseerd op initiatief van volksvertegenwoordigers en verenigingen die te maken hebben met geluidsoverlast op de luchthavens Roissy, Orly en Le Bourget.

Ze protesteren **tegen de aanstaande goedkeuring van het Plan ter voorkoming van omgevingslawaai (PPBE) door de Adviescommissie Leefmilieu**. Dit regelgevende document,

dat afgelopen december werd aangekondigd en dat we hebben kunnen raadplegen,

gaat **uit van een toename van het luchtverkeer met ongeveer 180.000 extra**

vluchten per jaar op Roissy, wat dan zou stijgen van 500.000 naar 680.000

jaarlijkse vluchten. Dit is precies wat Terminal 4 op de luchthaven Charles-de-Gaulle

zou hebben gebracht, een project dat in februari 2021 door de regering werd

opgegeven. Het is het tegenovergestelde van wat we vragen", legt Audrey Boehly uit,

woordvoester van de vereniging Non au T4, **"we voeren campagne voor een**

vermindering van het luchtverkeer". Sinds enkele maanden klagen

volksvertegenwoordigers en omwonenden de effecten van de luchtvaart op hun

gezondheid, de natuur en het klimaat aan.

Hoewel de regering technologische maatregelen heeft voorgesteld om deze effecten

te verminderen, zijn de demonstranten niet overtuigd. Audrey Boehly voegt eraan

toe:

"Er is momenteel geen technologische oplossing die ons in staat zou stellen om het

lawaai te verminderen tot onder de aanvaardbare drempelwaarde van de WHO

(minder dan 45 decibel A Lden overdag en 40 decibel A Lden 's nachts). Hetzelfde

geldt voor het milieu.

(...)

De enige oplossing voor volksvertegenwoordigers en omwonenden is het

verminderen van het verkeer. Daarom hebben **ze zich aangesloten bij hun**

collega's op de luchthavens Orly en Le Bourget, ook slachtoffers van het

luchtverkeer. Ze vragen allemaal om een vermindering van het luchtverkeer met

bijna 10% ten opzichte van de cijfers voor 2019, het laatste jaar voor Covid-19, dat

wil zeggen een plafond van 440.000 bewegingen op Roissy, 200.000 op Orly (het

huidige plafond is 250.000) en 50.000 op Le Bourget (tegenover 55.000 op dit

moment). **"Dit is wat er is gedaan op de Amsterdamse luchthaven Schiphol,**

die vergelijkbaar verkeer heeft als Roissy, en het bewijst dat het kan. Het is een

politieke beslissing", voegt Audrey Boehly toe.

Dit verzoek om beperkingen komt naast een ander, net zo belangrijk voor de omwonenden, namelijk **een avondklok**. Op dit moment heeft alleen de luchthaven Orly een avondklok die loopt van 23u30 tot 6u 's ochtends.

(...)

Gecontacteerd door 20 Minutes, prees Clément Beaune de kwaliteit van de "kalme dialoog" en de "kwaliteitsuitwisselingen" die zullen worden voortgezet, en verklaarde dat hij een methode had voorgesteld om concrete vooruitgang te boeken in de strijd tegen de luchthavenoverlast: "Tussen nu en de zomer zullen op zeer korte termijn impactstudies worden opgestart, waarbij het oorspronkelijk vooropgestelde tijdschema zal worden versneld. Deze aanpak zal het mogelijk maken om verschillende scenario's op te stellen en te analyseren voor bijkomende beperkingen voor luchthavens in de Parijse regio (plafonnering, avondklok, enz.)". De **delegatie van volksvertegenwoordigers** erkent deze dialoog, maar **betreurt** in een woensdag gepubliceerd persbericht **dat de minister "weigert de kwestie van de avondklok aan te kaarten"**.

(...)

Mijn commentaar: *Over hoe moeilijk het is om (een bedrijf, een gemeente of een regio) te besturen.*

Vorige week uitte de president van de regio Île-de-France (gesteund door met name de hoteliers uit de regio Parijs) zijn bezorgdheid over de terugloop van Chinese klanten en riep hij op tot een verhoging van het aantal vluchten tussen Frankrijk en China.

Deze week vragen lokale volksvertegenwoordigers om een vermindering van het luchtverkeer in de regio Parijs.

Naar wie moeten we luisteren? Degenen die pleiten voor minder verkeer of degenen die meer toeristen willen?

Zoals de wetgeving er nu voorstaat, zouden maatregelen om het verkeer te verminderen om de klimaatverandering tegen te gaan, moeten worden verdeeld tussen de luchtvaartmaatschappijen in verhouding tot hun activiteit op de betreffende luchthaven. Het zou aan de luchtvaartmaatschappijen zijn om de bestemmingen te kiezen waarop de vermindering van toepassing zou zijn.

De eerste bestemmingen zouden de minst rendabele zijn. In het geval van Parijs zou de territoriale continuïteit in het geding komen als de verbindingen van Air France met Corsica of de Franse overzeese gebiedsdelen zouden worden aangetast.

> Afschaffing korte binnenlandse vluchten: "We gaan verder",

belooft Clément Beaune

(bron AFP) 25 mei 2023 - **De regering is van plan om de regel aan te scherpen die binnenlandse vluchten verbiedt als het alternatief minder dan 2 uur met de trein is, die** dinsdag officieel van kracht werd, **zei de gedelegeerde minister van Transport, Clément Beaune, woensdag.** "Ik zeg je, we gaan verder, we gaan verder", zei de minister op Franceinfo. De lijst met verboden korte binnenlandse vluchten "zal twee keer per jaar worden herzien om te zien of de spoordiensten verbeteren", zei hij, waarbij hij opmerkte dat de tekst drie jaar geldig was.

"Mijn verantwoordelijkheid als minister van Transport is juist om de spoorverbindingen te verbeteren, zodat meer en meer van de 2,5 uur regel resulteert in het sluiten van luchtvaartmaatschappijen", merkte de minister op. "We zijn drie routes aan het sluiten en dat zullen we blijven doen", aldus de minister. **"We kunnen de regel van 2,30 uur ook geleidelijk aanscherpen tot bijvoorbeeld 3 uur"**, waarschuwde hij. Praktisch gezien zouden maar weinig routes gevolgen ondervinden van een overgang naar drie uur. Dit zou mogelijk het geval kunnen zijn voor Parijs-Mulhouse (2u43 met TGV), maar deze luchthaven is Frans-Zwitsers en bedient ook Basel. Parijs-Limoges zou een mogelijkheid kunnen zijn, zodra de spoorlijn is verbeterd.

Gevraagd naar de 4-uur drempel die wordt bepleit door de Citizens' Climate Convention, antwoordde hij: **"Het is mogelijk, maar we moeten de spoorwegen parallel ontwikkelen"**, verwijzend naar de aankoop van extra TGV's en de geplande aanleg van een hogesnelheidslijn tussen Bordeaux en Toulouse. Het verbod op korte binnenlandse vluchten in Frankrijk tenzij er een alternatief is, "met een bevredigende service", per trein in minder dan 2u30 werd dinsdag van kracht, een verandering waarop was geanticipeerd met het einde van de verbindingen tussen de luchthaven Parijs-Orly en Nantes, Bordeaux en Lyon.

Dit verbod, voorzien in de klimaat- en veerkrachtwet van 22 augustus 2021 en al in de praktijk toegepast, was opgeschort in afwachting van een diepgaand onderzoek door de Europese Commissie na een klacht van een deel van de luchtvaartsector, die het in strijd achtte met het principe van vrije dienstverlening en ongeschikt voor de strijd tegen klimaatverandering. **De verbindingen met de Parijse luchthaven Roissy-Charles-de-Gaulle zijn daarentegen gehandhaafd, officieel om internationale verbindingen mogelijk te maken.** Het is echter nog steeds mogelijk om losse tickets te kopen tussen Roissy en Bordeaux, Lyon en Nantes.

Mijn commentaar: *Houd er rekening mee dat de cijfers in mijn commentaar hieronder ordes van grootte zijn.*

Waarom stijgen de prijzen van TGV-tickets terwijl de concurrentie van het luchtvervoer verdwijnt? Om deze vraag te beantwoorden, moeten we kijken naar de kosten van de twee vervoermiddelen.

Om een route te openen heeft een luchtvaartmaatschappij vliegtuigen nodig. De infrastructuur bestaat al (terminal, landingsbaan).

Een spoorwegmaatschappij heeft hogesnelheidstreinen nodig. Maar het moet ook een nieuwe hogesnelheidslijn (LGV) bouwen. Dit was bijvoorbeeld het geval voor Parijs-Straatsburg en Parijs-Bordeaux. Het zou het geval kunnen zijn tussen Parijs en Lyon (deze route is bijna verzadigd) als de luchtdiensten tussen Parijs en Nice, Montpellier en Marseille zouden worden opgeheven.

Je hebt evenveel TGV's als vliegtuigen nodig om hetzelfde aantal passagiers per dag te vervoeren.

Aangezien een TGV ongeveer evenveel kost als een kortereafstandsvliegtuig, zit het verschil in de infrastructuur.

Voor luchtvaartmaatschappijen zijn de extra infrastructuurkosten laag. Eventuele terminalverbeteringen kosten niet meer dan de kosten van een vliegtuig.

Hetzelfde kan niet gezegd worden van het spoor. De kosten van twee kilometer hogesnelheidslijn (HSL) zijn gelijk aan die van een kortereafstandsvliegtuig. De aanleg van een hogesnelheidslijn van 500 km (of 2,5 uur) staat gelijk aan de kosten van 250 vliegtuigen.

Met andere woorden, om de vijf vliegtuigen op een pendeltraject te vervangen door treinen, zouden we een bedrag moeten investeren dat gelijk is aan de kosten van 255 vliegtuigen!

Zijn we bereid om deze kosten (zowel financieel als milieutechnisch) te dragen om nieuwe hogesnelheidslijnen aan te leggen?

Zou het niet beter zijn om deze bedragen te investeren in de productie van duurzame brandstof?

Mijn doel hier is niet om deze vragen te beantwoorden, maar om een voorbeeld te gebruiken om de keuzes te illustreren die we collectief zullen moeten maken als we klimaatverandering effectief willen bestrijden.

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

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

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

(...)

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

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

(...)

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

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

Gevraagd naar beschuldigingen van "greenwashing" aan het adres van zijn industrie, gaf Benjamin Smith toe dat er een aantal blunders waren gemaakt op het gebied van communicatie, hoewel hij beweerde dat luchtvaartmaatschappijen een "makkelijk

doelwit" waren. "Dit is nieuw voor ons en we moeten leren hoe we dit allemaal moeten doen.

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

(...)

Benjamin Smith richtte ook een paar pijlen op Turkish Airlines, wiens grote ambities, geïllustreerd door een recente gigantische order voor 600 vliegtuigen (dat is ongeveer drie keer de vloot die momenteel door Air France wordt geëxploiteerd), zorgen baren binnen de Frans-Nederlandse groep. De CEO van Air France is uitgesproken en **beschuldigt de rivaliserende groep van oneerlijke concurrentie**.

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

(...) Op

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

Bovendien is het economische klimaat gunstig.

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

Ook Anne Rigail,

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

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

***Mijn commentaar:** Als ik slechts één zin uit dit artikel zou moeten kiezen, zou dat de conclusie van Anne Rigail zijn: "We staan hier voor een echte uitdaging om over de grenzen van Frankrijk en Europa heen te denken".*

> Europese luchtvaartindustrie en IATA blij met tussentijdse

doelstelling voor koolstofarme luchtvaart

(bron Air & Cosmos) 24 november - Op de derde "Conference on Alternative Aviation Fuels" (CAAF/3) die onlangs in Dubai werd gehouden, hebben **de lidstaten van de ICAO** (Internationale Burgerluchtvaartorganisatie) **een resolutie aangenomen die vereist dat vliegtuigbrandstoffen tegen 2030 5% minder uitstoten dan fossiele brandstoffen**. Deze tussenstap is nodig om de LTAG (Long Term Aspirational Goal) te bereiken die tijdens de laatste Algemene Vergadering van de ICAO werd aangenomen en die als doel heeft dat de internationale luchtvaartsector in 2050 "0% uitstoot" bereikt met verschillende middelen.

Na deze goedkeuring waren de vijf belangrijkste Europese verenigingen die luchtvaartmaatschappijen, luchthavens en verleners van luchtvaartnavigatiediensten en de luchtvaartindustrie vertegenwoordigen, opgetogen en juichten dit toe als een belangrijke stap voorwaarts. Deze verenigingen zijn A4E (Airlines For Europe), ACI Europe (de Europese tak van Airports Council International), ASD (European Aerospace, Security and Defence Industries Association), CANSO Europe (Civil Air Navigation Services Organisation) en ERA (European Regions Airline Association).

De CAAF/3

conclusies werden ook verwelkomd door IATA (International Air Transport Association). "Regeringen hebben begrepen dat SAF een cruciale rol speelt bij het bereiken van de doelstelling om de netto-uitstoot van de luchtvaart tegen 2050 te elimineren. De CAAF/3 resultaten voegen een ambitieuze visie toe voor dichterbij 2030," zei Willie Walsh, directeur-generaal van IATA. "Er is geen tijd te verliezen. IATA verwacht nu van regeringen dat ze het sterkst mogelijke beleid invoeren om het volledige potentieel van een wereldwijde SAF-markt te ontsluiten, met een exponentiële groei van de productie," voegde hij eraan toe.

Mijn commentaar: De kunst om jezelf in de voet te schieten!

Omdat ik twijfels had over de vertaling van de ICAO-resolutie, ben ik naar de bron gegaan. Hier is de originele tekst in het Engels.

Op de derde conferentie van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) over luchtvaart en alternatieve brandstoffen is overeengekomen om "te streven naar een collectieve wereldwijde aspiratievisie" om de uitstoot van kooldioxide (CO₂) in de internationale luchtvaart tegen 2030 met 5% te verminderen ten opzichte van een **"nulgebruik van schonere energie"**.

Machinevertalingen (Google, DeepL) struikelen over de zinsnede "nul schoner energieverbruik." (Ik zal je de onbegrijpelijke vertalingen besparen).

Toen ik op news.paxeditions.com keek, werd mijn vrees bevestigd. De ICAO-resolutie luidt als volgt:

Een wereldwijd kader om de productie van duurzame vliegtuigbrandstoffen (SAF) in alle regio's van de wereld te bevorderen. Het doel voor 2030 is dat vliegtuigbrandstof 5% minder koolstof bevat dan de fossiele brandstoffen die momenteel door de industrie worden gebruikt.

Om het duidelijk te stellen: de luchtvaartmaatschappijen hebben zichzelf verplicht om 5% duurzame vliegtuigbrandstof in de tanks van hun vliegtuigen te stoppen, zonder zich te verplichten om hun paraffineverbruik te beperken.

De volgende kritiek, geuit na de Algemene Vergadering van de ICAO (in oktober 2022) is nog steeds geldig:

=== bron actu-environnement

"Het besluit van de Algemene Vergadering laat zien dat ICAO maatregelen blijft nemen die gunstig zijn voor de industrie, maar niet voor het klimaat", protesteert Jo Dardenne, directeur van het luchtvaartprogramma van Transport & Environment.

Lidstaten, vooral die van de Europese Unie, moeten hun ogen openen en overgaan tot het aannemen van echte ecologische maatregelen.

=== einde citaat

Ik moet erop wijzen dat de Air France-KLM groep zichzelf ambitieuzere doelen heeft gesteld:

- *+10% toename van het gebruik van duurzame vliegtuigbrandstof (SAF) tegen 2030*
- *30% lagere CO₂-uitstoot per passagier/km in 2030 ten opzichte van 2019*

Dus, behalve in het hoogst onwaarschijnlijke geval dat de activiteiten van Air France-KLM tussen nu en 2030 met 30% groeien, zal de Frans-Nederlandse groep in 2030 veel minder CO₂ uitstoten dan in 2019.

> Florence Parly weer in de race voor presidentschap Air France-KLM

(bron L'Informé) 7 december - **Na meer dan een jaar wachten en treuzelen zou het geduld van Florence Parly beloond moeten worden. De Raad van Bestuur van Air France-KLM, die op donderdag 7 december bijeenkomt, heeft volgens onze informatie haar benoeming tot bestuurder voorgesteld.** De 60-jarige Florence Parly neemt de plaats in van Isabelle Parize, die op 30 juni ontslag nam. De Raad van Bestuur had in juli besloten "niet te voorzien in haar onmiddellijke vervanging". Florence Parly maakt dus haar grote terugkeer naar de groep, waar ze in 2006

begon en verschillende functies bekleedde, waaronder hoofd van de Cargo business en vervolgens hoofd van de short-haul business, voordat ze in 2014 vertrok naar de SNCF.

Haar komst zal worden bevestigd op de volgende Algemene Vergadering van de Groep in juni. De voormalige minister van Defensie van Emmanuel Macron zal naar verwachting geen genoegen nemen met een zetel in de Raad van Bestuur: **zij zal naar verwachting de 73-jarige Anne-Marie Couderc opvolgen als voorzitter van Air France-KLM. Een niet-uitvoerende functie naast Ben Smith, de CEO van de Frans-Nederlandse groep, die haar benoeming heeft goedgekeurd.**

Een jaar geleden werd een headhunt georganiseerd om iemand te vinden die het management kon ondersteunen, met name in de relaties met de Franse en Nederlandse overheden, die beide aandeelhouder zijn van de groep (respectievelijk 29% en 9%). De zoektocht werd geleid door Heidrick & Struggles en gedurende vele maanden werd het hele Parijse spectrum van mogelijke vrouwelijke bestuurders gescand. Volgens onze informatie behoorden de voormalige voorzitter van de RATP, Catherine Guillouard, en de voormalige fondsdirecteur van Eurazeo, Virginie Morgon, tot de geïnterviewden. Uiteindelijk werd echter de vrouw aanbevolen die aanvankelijk als favoriet naar voren was gekomen.

Toen haar naam medio 2022 in de pers werd genoemd, veroorzaakte het vooruitzicht intern veel opschudding. Dit gold in het bijzonder voor de piloten van de Franse luchtvaartmaatschappij, die de inkrimping van de vrachtvloot en de herstructurering van de kortafstandsactiviteiten toen zij de leiding had, niet op prijs hadden gesteld. "Het is waar dat deze episodes hun sporen hebben nagelaten, maar de pilotenvakbonden zullen tot bezinning moeten komen en accepteren dat zij de beste kandidaat is om de belangen van het bedrijf tegenover de staat te verdedigen", zei een persoon dicht bij de groep eind november. Bovendien is **de oppositie aan de kant van de piloten de laatste tijd niet meer zo uitgesproken als een jaar geleden.**

Florence Parly is al bestuurder van veel toonaangevende bedrijven: de Caisse des dépôts et consignations, de satellietexploitant Eutelsat, het opiniepeilingsinstituut Ipsos, de nucleaire start-up Newcleo en, recentelijk, de jonge, in Grenoble gevestigde elektrische batterijgroep Verkor. In elk van deze gevallen gaf **de Haute Autorité pour la Transparence de la Vie Publique** het groene licht "onder voorbehoud". In het bijzonder **eist de onafhankelijke autoriteit dat het voormalige lid van de regeringen van Édouard Philippe en vervolgens Jean Castex "zich in het kader van haar nieuwe beroepsactiviteit (...) onthoudt van elke toenadering, met inbegrip van belangenbehartiging, tot leden van de zittende regering die op hetzelfde moment als zij in functie waren (...) tot het verstrijken van een periode van drie jaar na de beëindiging van de arbeidsrelatie tussen mevrouw Parly en de betrokken persoon".** Door dit verbod mag Florence Parly tot ... juni 2025 geen contact opnemen met de minister-president, Élisabeth Borne, de

minister van Economie, Bruno Le Maire, en de gedelegeerde minister van Vervoer, Clément Beaune.

Dit is een bijzonder lange periode, die voor de Raad van Bestuur van de Air France-KLM groep aanleiding zou zijn om de benoeming van Florence Parly als voorzitter met nog een jaar uit te stellen. Aanvankelijk zou Anne-Marie Couderc, die de leeftijdsgrens had bereikt, haar mandaat neerleggen tijdens de Algemene Vergadering van Aandeelhouders in juni 2024. Deze termijn, die al een keer was uitgesteld tot eind 2022, wordt nu opnieuw uitgesteld. **Florence Parly zal pas in 2025 aantreden als voorzitter van de Groep.**

(...)

Mijn commentaar: Haar naam stond regelmatig bovenaan de lijst van kanshebbers om Anne-Marie Couderc op te volgen als niet-uitvoerend voorzitter van Air France-KLM.

Tussen nu en haar benoeming moeten een aantal zaken worden opgelost:

- Zal de reikwijdte van zijn functie puur niet-uitvoerend zijn, of zal deze inbreuk maken op de prerogatieven van Chief Executive Ben Smith?
- Accepteert ze dezelfde beloning als Anne-Marie Couderc, €200.000 per jaar?

Eén ding is zeker: zijn uitgebreide kennis van luchtvaartmaatschappijen zal hem in staat stellen om Ben Smith uit te dagen.

Einde persoverzicht

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

voormalig directeur van Air France-KLM.

Je kunt me vinden op mijn twitteraccount @FrRobardet

Bij onze verkiezing kregen Nicolas en ik de steun van de CFDT en de UNPNC.

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

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

Als u het adres waarop u dit persbericht ontvangt wilt wijzigen, [stuur](#)

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

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

11.520 mensen ontvangen dit persoverzicht live