

**NL.IN.
BUSINESS**

Herstart agenda voor handelsbevordering post Corona

Vluchtvaart- en Luchthavensector in Frankrijk

Commissioned by NLinBusiness

**GLOBAL CHALLENGES,
DUTCH SOLUTIONS.**



Herstartagenda internationaliseringsstrategie Frankrijk & COVID-19 Impact Analyse Aerospace & Airport Sector

26 juni 2020

In opdracht van: NLinBusiness

Dit rapport is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met de Nederlandse Ambassade in Parijs en het verdere postennetwerk.

Inleiding

De NAG is de brancheorganisatie voor bedrijven in de aerospace en luchthavenontwikkelingssector. De NAG heeft meer dan 100 leden die samen goed zijn voor 95% van de Nederlandse aerospace en luchthavenontwikkeling industrie. De missie van de NAG is om continue de kansen en het kunnen van haar leden te vergroten in hun nationale en internationale ambities. Om de internationale ambities wereldwijd te faciliteren en realiseren ondersteunt de NAG de sector met expertise, belangenbehartiging, kansen op de nationale en internationale markt en een uitgebreid, gedegen netwerk. Leden van de NAG zijn deel van de belangrijkste innovaties en vooruitgang op het gebied van lichtgewicht materialen, productietechnologieën, sleuteltechnologieën, effectiviteit, onderhoud efficiëntie, luchthavenontwikkeling, verduurzaming, passagiersbeleving en meer.

Nederland is een belangrijke speler in de luchtvaart. Niet alleen als het gaat om de operatie (KLM) en de infrastructuur (Schiphol) maar Nederland heet ook een luchtvaartindustrie die op wereldschaal acteert op het gebied van nieuwe technologieën die voornamelijk gericht zijn op duurzaamheid. Airbus maakt hier graag gebruik van. Daarom hebben Airbus en de NAG reeds 10 jaar een MOU die de technologieontwikkeling in Nederland verbindt met de toekomstige vliegtuigen van Airbus. Dit geldt bijvoorbeeld ook voor de ambities van Airbus om Elektrisch / Hybride vliegtuigen te ontwikkelen. De opgebouwde connectie door de MOU met Airbus biedt een gateway naar Frankrijk om toekomstscenario's te analyseren voor de gehele Franse markt van vliegtuigproductie, onderhoud en infrastructuur.

Impact Luchtvaartsector COVID-19 in NL

De luchtvaart beleeft zijn grootste uitdaging ooit. Deze luchtvaart bestaat in Nederland uit de airlines, de luchthavens en de luchtvaartindustrie. De luchtvaartindustrie biedt 20.000 banen en genereert 5 miljard omzet. De sector wordt ondersteunt door diverse kennisinstellingen. Ruim 80% van de omzet komt vanuit klanten buiten Nederland en dat maakt de luchtvaartindustrie onderdeel van een internationale marktplaats. Deze concurrentiepositie danken we aan een hoog kennisniveau dat vooral wordt ingezet om de luchtvaart duurzaam te maken.

De huidige situatie vraagt om zorgvuldige maar wel snelle keuzes. Voor de luchtvaartindustrie bestaat die uit 1) overleven en 2) vernieuwend herstellen. Nederland speelt een prominente rol in de luchtvaart en dankt daar een groot deel van haar welvaart aan. Ook heeft Nederland de capaciteit en ambitie om de luchtvaart nog veel duurzamer te maken en daar de maatschappelijke en economische vruchten te kunnen plukken. Daarvoor dient de sector wel te overleven en goed gepositioneerd in de internationale toeleveringsketens.

Landen met een prominente rol in de luchtvaart nemen nu ingrijpende maatregelen om de luchtvaart te vernieuwen en daarbij te blijven zorgen voor hoogwaardige werkgelegenheid. Voorbeelden daarvan zijn Frankrijk en Duitsland die nu vele miljarden vrijmaken voor hun luchtvaartindustrie om ze te ondersteunen in de transitie die nodig is om de klimaatimpact van de luchtvaart naar "0" te brengen. Dit zijn de landen waar de Nederlandse luchtvaartindustrie al intensief mee samenwerkt.

Impact COVID-19 Luchtvaartsector in Frankrijk

Wereldwijd voelt de luchtvaartsector de impact van de corona crisis. Airlines stellen de leveringen van nieuwe toestellen uit en na 20 jaar continue groei is dit een grote schok. De Franse luchtvaartsector is essentieel voor Frankrijk in de mondiale economische concurrentie. Naast de VS is Frankrijk het enige land dat alle competenties en capaciteiten heeft om militaire en civiele

vliegtuigen te ontwerpen, te bouwen en te verkopen. Het is een strategische sector die zich sinds het midden van de 20e eeuw sterk heeft ontwikkeld en die aan de basis ligt van opmerkelijke technologische successen en de oprichting van de Europese fabrikant Airbus, nummer 1 ter wereld voor commerciële vliegtuigen. De sector is goed voor 1.300 bedrijven die over het hele land verdeeld zijn, waarvan er 400 verenigd zijn binnen de branchevereniging GIFAS.

De sector telt zo'n 300.000 directe en indirecte hoog gekwalificeerde arbeidsplaatsen over de hele supply chain met daarin mkb's en grotere bedrijven rond de grote opdrachtgevers als Airbus, Dassault, Thales en Safran en toeleveranciers van internationale allure.

Ook dynamiseert de sector een grote hoeveelheid kennispartijen, universiteiten en onderzoekslaboratoria, investeert jaarlijks zwaar in R&D en vraagt jaarlijks vele octrooien aan.

Deze gezondheids crisis heeft ervoor gezorgd dat de hele sector in korte tijd ernstig is getroffen. De IATA (International Air Transport Association) schat in dat omzet van de luchtvaartmaatschappijen met 55% zal dalen ten opzicht van de verwachtingen uit 2019. Door het cascade-effect wordt de luchtvaartindustrie in de hele wereld geraakt.

Hoewel er geen twijfel over bestaat dat het vliegtuig als vervoermiddel zal blijven bestaan, zullen de gevolgen van de gezondheids crisis voor het economisch evenwicht van de luchtvaartmaatschappijen, althans voor enige tijd, hun capaciteit om in nieuwe vliegtuigen te investeren, verminderen. De crisis zou ook kunnen leiden tot gedragsveranderingen en tot situaties waarin passagiers ook naar andere transportmiddelen gaan kijken of afzien van hun reis. In deze context zal de luchtvaartindustrie een aanzienlijke daling van de activiteiten (in de orde van -40%) doormaken, ten minste tot eind 2020, en hoogstwaarschijnlijk ook gedurende het hele jaar 2021. Het is belangrijk dat de competenties en knowhow zo goed mogelijk behouden blijven om het herstel voor te bereiden maar ook de inspanningen voort te zetten om de concurrentiekracht van de Franse supply chain te verbeteren en te werken aan de vliegtuigen van de toekomst die steeds milieuvriendelijker zijn, teneinde de ambitieuze CO2-reductiedoelen te behalen.

De sector maakt in Frankrijk gebruik van de eerste urgentiemaatregelen die de Franse regering genomen heeft en zal daarvan blijven profiteren om de werkgelegenheid en de competenties te besparen. De sector maakt voorsnog gebruik van de algemene maatregelen zoals de leningen met staatsgarantie en de tijdelijke werkloosheidsmaatregel. Half mei was er al 1,5 miljard euro aan leningen met garantie door de staat aan de lucht- en ruimtevaartsector toegekend. Verder hebben binnen de transportsector, waar de luchtvaartsector onder valt, met uitzondering van de auto-industrie, 651 industriebedrijven akkoord gevraagd voor de tijdelijke werkloosheidsmaatregel, voor een totaal van zo'n 110.000 werknemers. De enorme vermindering van het luchtverkeer en de daarmee gepaard gaande moeilijkheden bij de luchtvaartmaatschappijen hebben echter een directe impact op de vraag naar nieuwe vliegtuigen en vliegtuigonderdelen. De luchtvaartindustrie is een sector van lange trajecten. Door de nog aanwezige voorraden, zal de herstart van de productie nog langer op zich laten wachten.

De sector is in overleg met de Franse staat om een nieuwe regeling te treffen voor langdurig deeltijdwerk teneinde arbeidsplaatsen te redden, dit via een co-financieringssysteem met de staat. Deze regeling moet al in juli in werking treden. Ook zal het mogelijk zijn dat personeel van het ene bedrijf een ander bedrijf dat grote behoefte aan mankracht heeft, tijdelijk gaat versterken. Dit betekent dat hoog gekwalificeerde werknemers van een grote speler bij een toeleverende mkb-onderneming gaan werken om hun kennis en knowhow tijdelijk te delen.

Een andere zorg is dat veel toeleveranciers met grote voorraden zitten die zwaar wegen op hun cashflow. Een werkgroep bekijkt hoe deze last beter verdeeld kan worden tussen de verschillende spelers. Ten slotte zal in elke regio een actief monitoringsysteem worden opgezet, met een monitoringsgroep bestaande uit de overheidsdiensten, de regio en de sector en die verantwoordelijk is voor het identificeren van noodlijdende bedrijven in de sector.

Airbus heeft verlies van 481 miljoen dollar opgeven voor het eerste kwartaal van 2020, vergeleken met een winst van 40 miljoen over voor het eerste kwartaal van 2019. In vergelijking heeft Boeing een verlies van 641 miljoen dollar gemeld tegenover een winst van 2.1 miljard voor dezelfde periode in 2019. Vanwege de COVID-19 pandemie heft Airbus dit jaar de productie met een derde verminderd en heeft zelfs enige tijd stil gelegen. De supply chain van Airbus is ook getroffen door de pandemie. Airbus heeft 12,000 leveranciers, die ook getroffen zijn door aanleverings- en importproblemen vanwege de lockdowns in bijna alle landen. Frankrijk heeft een streng lockdown beleid gevoerd. Sinds 17 maart gelden vergaande maatregelen om de nationale gezondheidssituatie onder controle te krijgen. Strengere reisbeperkingen, gesloten grenzen, geringe vluchten en schepen, massaal thuiswerken en het stilleggen van fabrieken en producties moesten de situatie in Frankrijk stabiliseren.

De voorspellingen zijn niet positief, het internationale vliegverkeer is met 80% afgenomen en het zal naar verwachting jaren duren om tot het hoogtepunt van 2019 terug te keren¹. De grootste bedreiging voor Airbus komt nu van de kant van de klant. De productie van commerciële toestellen door Airbus en Boeing zou in 2020 bijna 50% lager kunnen uitvallen. Er zijn voorspellingen dat er in de komende vijf jaar 40 tot 60% minder nieuwe vliegtuigen nodig zullen zijn. Met dit voorspelde verlies van klanten en omzet vechten zowel de airlines als OEM's nu voor hun bestaan. Hun omvallen zou ook het omvallen betekenen van de gehele supply chain van leveranciers en sub-leveranciers die samen goed zijn voor meer dan 50% van de toegevoegde waarde dat elk geleverde toestel genereert.

De CEO van Airbus Guillaume Faury bevestigde in een recent interview dat de mogelijkheid bestaat dat verdere drastische maatregelen niet uitgesloten zijn. Dit zou volgen op eerdere maatregelen voor de productie in maart. Hierdoor zouden directe en indirecte banen in de value chain in gevaar kunnen komen. Dit zou gaan om toeleveranciers, hun aanleverketen, service providers op het gebied van ICT en R&D en uitzendbureaus en krachten. De voorzitter van Dassault and Airbus Defence and Space heeft ook een oproep gedaan voor een snelle Europese mobilisatie om het verdwijnen van vele tientallen bedrijven uit de sector te voorkomen. De gecombineerde Frans-Duitse Aeronautic sector hebben een respectievelijke turnover van 65 en 45 miljard euro – dit vertegenwoordigt meer dan 75% van de aeronautic activiteit in de Europese Unie. Zodra grote bedrijven zoals Airbus en Safran hun jaarlijkse productie verminderen betekent dit dat veel MKB's, die forse investeringen gedaan hebben en extra hebben geïnvesteerd om de vraag van voor de COVID-19 pandemie aan te kunnen, in de problemen raken. Eind april kondigde de Franse minister van Economische Zaken Bruno Lemaire al een groot steunpakket aan voor de Franse aerospace sector.

De huidige crisis vormt ook een bedreiging voor de R&D activiteiten vanwege mogelijke financiële tekorten. De industrie heeft al een waarschuwing afgegeven dat er problemen zullen ontstaan om Horizon Europe 2021 – 2027 onderzoeksprogramma te financieren. De financiering hiervan is publiek-privaat op basis van een 50-50 ratio. De vraag is of bedrijven dit nu nog kunnen opbrengen. Horizon Europe is niet sector specifiek en de financiële grote van het programma zal afhangen van de

¹ **European aerospace industry in times of corona crisis: the impact on the global value chain,**
Source: [Usine Nouvelle](#), [Les Echos](#)

Europese budgetten voor 2021-2027. Als de programma's worden bevroren, zal dit vergaande gevolgen hebben voor alle betrokken partijen en ontwikkelingen. Er wordt gesuggereerd dat een "Marshall plan"-achtige constructie nodig zal zijn om de luchtvaartindustrie op een competitief niveau te houden en om te zorgen dat de sector kan innoveren ten opzichte van de Verenigde Staten en Aziatische landen. Vooral van projecten rond de digitalisering van de industriële keten wordt verwacht dat ze door de huidige crisis ernstig vertraagd zullen worden.

Gezondheid en hygiëne: innovatieve ontwikkelingen in de luchtvaartsector²

Hoe kan de luchtvaartsector het vertrouwen van het publiek behouden, nu vliegtuigen in de afgelopen maanden een van de belangrijkste vectoren voor de verspreiding van het coronavirus in de wereld zijn geweest? Dit is een van de uitdagingen waar de sector momenteel voor staat. "Een vliegtuig geeft de indruk dat het een gesloten metalen buis is, waar besmettingsgevaar heerst, maar het tegendeel is waar", zegt Jean-Brice Dumont, de technisch directeur van Airbus. Volgens Airbus wordt de lucht constant voor 30% vernieuwd en voor 70% gerecycleerd. Deze gerecycleerde lucht gaat door filters (HEPA-standaard), gelijkwaardig aan FFP2- en FFP3-maskers, die in staat zijn om virussen en bacteriën te absorberen. Deze filters worden gebruikt in ziekenhuizen, met name in cleanrooms, en vangen virussen zoals Covid-19 voor 99,97% op. Bovendien wordt de lucht gemiddeld om de 2 à 3 minuten volledig ververs, afhankelijk van het type vliegtuig, d.w.z. tussen 20 en 30 keer per uur.

Naast de apparatuur die verantwoordelijk is voor de luchtkwaliteit in het vliegtuig is Airbus in directe discussie met veel luchtvaartmaatschappijen over gezondheidskwesties: efficiëntere reinigingsmiddelen die meerdere dagen actief blijven, frequentere schoonmaakwerkzaamheden met name in de cockpit, gebruik van hydro-alcoholische gel en het opmeten van de temperatuur van elke passagier bij het instappen, naast het verplicht dragen van een masker. Vliegtuigfabrikanten en luchtvaartmaatschappijen, maar ook luchthavens en regelgevende instanties (ICAO, EASA) zijn betrokken bij het opstellen van wereldwijde gezondheidsaanbevelingen. De huidige epidemie en het door sommige deskundigen aangekondigde risico dat dit soort verschijnselen zich in de toekomst zullen vermenigvuldigen, kunnen in de komende jaren leiden tot veranderingen in het ontwerp van vliegtuigen om nog meer rekening te houden met het gezondheidsvraagstuk, bijvoorbeeld door het gebruik van antimicrobiële en virus dodende materialen.

De luchthavens in Frankrijk zijn net als de luchthavens in Nederland zwaar getroffen door de pandemie. De grootste luchthavengroep van Frankrijk is Vinci. Uit een interview met Valérie Vesque-Jeancard, Directrice déléguée France & Amériques van Vinci, blijkt dat de geplande capaciteit vergroting zeker enkele jaren worden uitgesteld gezien de verwachtingen dat het passagiersniveau van 2019 pas in 2022 (positief scenario) tot 2024 (negatief scenario) opnieuw zullen worden bereikt. Dit is wel afhankelijk per luchthaven en de verdeling op luchthavens tussen binnen- en buitenlandse vluchten en de verdeling tussen toerisme en zakelijk reizen. In de komende jaren zullen zij hun investeringen richten op de passagiers en hun ervaringen met meer touchless aspect van de reis (gezichtsherkenning, stemherkenning etc.) en meer gezondheidsoplossingen (UV ontsmetting o.a.) in voorbereiding op komende pandemieën. Ook zal er geïnvesteerd worden in de operationele efficiëntie zeker in luchthavens met een lagere opbrengst wat een uitdaging vormt voor een economisch rendabele omgeving. Alle IoT en AI machines die bijdragen aan operationele

² Bron: [Usine Nouvelle](#)

bedrijfsvoering zullen worden bekeken als ze een toegevoegde waarde hebben³. Ook hier liggen kansen voor het Nederlandse MKB's, de kennisinstituten en de industrie als geheel.

Maatregelen Franse Overheid

Ondanks het feit dat de luchtvaartsector zich in de ernstigste crisis van zijn geschiedenis bevindt, kan dit een kans zijn om enorme technologische veranderingen sneller uit te voeren⁴. Dit is in ieder geval de uitgesproken ambitie van de Franse regering ter gelegenheid van de presentatie van het herstelplan voor de luchtvaart op 9 juni jl. Naast de noodmaatregelen, zoals de mogelijkheid die aan de klanten van Airbus wordt geboden om hun orders uit te stellen en de verlenging van de werktijdverkortingsmaatregelen om massale ontslagen te voorkomen, is dit plan van 15 miljard euro volgens de minister van Economische Zaken Bruno Le Maire bedoeld om van de Franse luchtvaartsector een wereldleider te maken op het gebied van koolstofneutraal luchtvervoer en de energietransitie.

Het plan berust op drie uitgangspunten: het behoud van banen, de ecologische transitie van bedrijven en de vergroening van de sector met slechts één doel: het produceren van de toekomstige schone vliegtuigen en helikopters in Frankrijk zodat het land wereldleider zal blijven.

Behoud van banen en modernisering van bedrijven

"Als we niet onmiddellijk overheidssteun verlenen, staan binnen zes maanden meer dan 100.000 banen in de luchtvaartsector op de tocht", aldus minister Le Maire.

Het eerste doel van dit plan is dan ook om "deze banen te redden", zonder gedwongen vertrek. De sector zal met name kunnen blijven profiteren van de overheidsregeling van arbeidstijdverkorting, waarover momenteel met de sociale partners wordt gediscussieerd. Daarnaast wil de regering de modernisering van kleine, middelgrote en grotere bedrijven in de sector versnellen, door de productieketens te moderniseren en de bedrijven concurrerder te maken (robotisering, digitalisering, etc.). Hiervoor wordt vanaf juli een fonds opgericht met 500 miljoen euro, waardoor het mogelijk wordt om uiteindelijk 1 miljard euro aan financieringscapaciteit te bereiken. Dit fonds wordt gefinancierd door de staat en vier industriële reuzen in de sector: Airbus, Safran, Thalès en Dassault. Een tweede fonds zal 300 miljoen euro aan subsidies vrijmaken om leveranciers en toeleveranciers in de sector te ondersteunen bij hun transformatie en bij innovatie in hun productenassortiment.

Ondersteuning van de vraag: op weg naar een groenere vliegtuigvloot

Vanwege de bijna volledige stopzetting van hun inkomsten bevinden de luchtvaartmaatschappijen zich in een zeer moeilijke situatie, die voor velen van hen een hernieuwde steun van hun nationale autoriteiten of aandeelhouders vereist. In deze context proberen luchtvaartmaatschappijen opnieuw te onderhandelen over hun commerciële verbintenissen met de vliegtuigfabrikanten. Er wordt gekozen voor uitstel van vliegtuigleveringen, en in sommige gevallen voor annulering van orders. Deze vertraging van de vraag, op mondiaal niveau, heeft vanzelfsprekend een invloed op de hele productieketen. Om annuleringen en uitstel van vliegtuigorders te voorkomen, verleent de regering de luchtvaartmaatschappijen een betalingsuitstel van hun exportkrediet met twaalf maanden. De

³ Interview Valérie Vesque-Jeancard Directrice déléguée France & Amériques, 20 juni 2020

⁴ NL Ambassade in Frankrijk: Duurzame innovatie en infrastructuur | 12 juni 2020 om 12:21 pm | Categorieën: Duurzaamheid, Innovatie en wetenschap, Luchtvaart, Smart Industry | URL: <https://wp.me/p1UdyB-1yC>

staat zal ook vragen om een versoepeling van de terugbetalingsvoorwaarden voor de aanschaf van nieuwe Airbus-toestellen. Bovendien zullen naar voren gehaalde overheidsopdrachten (leger, civiele veiligheid en gendarmerie) onmiddellijke verlichting brengen voor de hele sector.

De komende drie jaar zal 1,5 miljard euro aan overheidssteun worden geïnvesteerd in onderzoek en innovatie op de lange termijn via de Franse Civil Aeronautics Research Council (CORAC). Hiervoor zal vanaf 2020 300 miljoen euro beschikbaar worden gemaakt. Het is hiermee de bedoeling om van Frankrijk een van de meest geavanceerde landen op het gebied van schone vliegtuigtechnologieën te maken, door zich voor te bereiden op de volgende technologische doorbraak, door te blijven werken aan de vermindering van het brandstofverbruik, door vliegtuigen te elektrificeren en door over te schakelen op koolstofneutrale brandstoffen zoals waterstof. Deze investering zal het mogelijk maken om de leidende positie van Frankrijk en Europa op het gebied van de luchtvaart op internationaal niveau te versterken, maar ook om het koolstofarm maken van de mondiale vliegtuigvloot te versnellen en zo een leidende rol te kunnen spelen in de strijd tegen de klimaatverandering.

Regelingen voor financiële steun aan de export

- Verhoging van de steun van Bpifrance Assurance Export voor de export in de sector.
- Invoering van een betalingsuitstel van de exportkrediet van luchtvaartmaatschappijen met 12 maanden vanaf maart 2020
- Als tegenprestatie voor het verkrijgen van een betalingsuitstel verbinden de begunstigde maatschappijen zich ertoe om, totdat het uitgestelde deel van het krediet compleet is terugbetaald, geen dividenden of andere bedragen aan hun aandeelhouders uit te keren (met inbegrip van aandeelhoudersleningen), en geen programma's voor de terugkoop van aandelen uit te voeren. Zo niet dan zijn de maatschappijen verplicht de uitgestelde kredietbedragen onmiddellijk terug te betalen.
- Voorstel om de terugbetalingstermijnen voor de aankoop van nieuwe vliegtuigen tijdelijk te versoepelen.

Het is de bedoeling van de Franse overheid dat de lidstaten van de Europese Unie hun partners in de luchtvaartovereenkomst van de OESO-regeling een tijdelijke versoepeling voorstellen.

Vervroegde overheidsopdrachten

Naast de eerder genoemde maatregelen zullen overheidsopdrachten (leger, civiele veiligheid en gendarmerie) onmiddellijke verlichting brengen voor de hele sector. De Franse overheid is van plan om de aanschaf van vliegtuigen, helikopters en militaire drones versneld uit te voeren. Het totale bedrag van deze vervroegde overheidsopdrachten zal 832 miljoen euro bedragen.

De steun van de Franse staat aan Air France-KLM

Air France-KLM is een strategische speler voor Frankrijk, die de bereikbaarheid van zijn grondgebied, de toegang van Frankrijk tot de wereld, zijn onafhankelijkheid en zijn voorzieningszekerheid garandeert. Het is ook een strategisch bedrijf, met een aanzienlijk gewicht in de Franse economie: meer dan 350.000 directe, indirecte en afgeleide banen in Frankrijk. Elke baan bij Air France betekent vier indirecte of afgeleide banen in heel Frankrijk, d.w.z. een totale bijdrage aan de Franse economie van 22 miljard euro. Bovendien is Air France een belangrijke speler in de luchthaven- en luchtvaartsector in Frankrijk. Met een vloot van meer dan 300 vliegtuigen is Air France een van de belangrijkste klanten van Airbus. Door het voortbestaan van de maatschappij, ondanks de enorme impact van de crisis, te waarborgen, kan het haar huidige vliegtuigorders voortzetten en kunnen toekomstige orders worden gehandhaafd. De maatschappij zal de komende jaren inderdaad een belangrijk deel van haar vloot moeten blijven vernieuwen.

In afwachting van belangrijke technologische innovaties in de luchtvaart blijft de vernieuwing van de vloot de belangrijkste hefboom waarover een luchtvaartmaatschappij vandaag de dag beschikt om haar ecologische voetafdruk te verkleinen, dankzij de technische vooruitgang van de meest recent geproduceerde vliegtuigmodellen (zuinigere motoren, lichtere materialen, enz.). Het behoud van de investeringscapaciteit van het bedrijf op dit gebied is dan ook de beste hefboom om een traject van milieusoberheid te verzekeren, een doelstelling die essentieel is voor de naleving van de ecologische verplichtingen van de overheid en de algemene aanvaardbaarheid van de luchtvaart. Deze stuwende rol die Air France de komende jaren zal spelen in de vraag naar vliegtuigen was een van de belangrijkste redenen voor het besluit van de Franse regering om een steunplan toe te kennen aan Air France waarmee de toekomst van de luchtvaartmaatschappij wordt veiliggesteld. Dankzij deze steun zal Air France haar vloot sneller kunnen vernieuwen, waardoor de Franse luchtvaartindustrie wordt ondersteund en de impact op het milieu wordt beperkt.

De regering heeft een zeer uitgebreide lijst van eisen opgesteld waaraan Air France zal moeten voldoen in ruil voor dit buitengewone steunplan.

Deze compensatiemaatregelen zijn met name gericht op:

- het herstel van het concurrentievermogen van de groep door middel van een plan dat de directie van de luchtvaartmaatschappij binnenkort zal presenteren om het economische en financiële voortbestaan van de groep te waarborgen;
- voor wat Air France betreft: invoering van structurele hervormingen voor kostenbeheersing en een verhoging van de productiviteit en afstemming hiervan op de beste internationale normen, met name door middel van onderhandelingen over nieuwe arbeidsovereenkomsten met de vakbonden;
- een vermindering van het aantal binnenlandse vluchten waarvoor een TGV-verbinding van minder dan 2,5u bestaat, met behoud van de overzeese en internationale verbindingen;
- een vermindering van de CO₂-uitstoot van interstedelijke vluchten vanaf Orly en van interregionale vluchten tegen eind 2024 met 50% en een vernieuwing van de vloot voor middellange- en langeafstandsvluchten, met name om de ecologische impact ervan te verminderen, en ook door de doelstelling dat in 2025 2% van de kerosine duurzaam moet zijn.

Air France-KLM zal binnenkort met een gedetailleerd plan komen waarin deze compenserende maatregelen zijn verwerkt.

Ondersteuning van het aanbod: investeringen voor verbetering van de concurrentiekracht, digitalisering, verduurzaming en behoud van kennis en competenties

Het is belangrijk dat Frankrijk zijn positie behoudt in de ontwikkeling en productie van een nieuwe generatie vliegtuigen. Een belangrijk deel van dit steunplan wordt daarom gewijd aan R&D voor CO₂-arme vliegtuigen, de modernisering van de productie, smart factory, robotisering, digitalisering en ecologische innovatie.

Drie instrumenten gaan de investeringsprojecten ondersteunen:

1. Investeringsfonds voor de luchtvaartsector voor behoud van concurrentiekracht en knowhow
Actie: het opzetten van een investeringsfonds voor de luchtvaartsector, een steuninstrument met eigen middelen om de kritische knowhow te behouden en de concurrentiekracht van mkb's en de grotere bedrijven te versterken.

Het is essentieel om de Franse bedrijven die over noodzakelijke kennis, producten en technologieën beschikken voor de toekomst van de Franse luchtvaartsector, te beschermen. De staat en de sector gaan nieuwe financieringsinstrumenten creëren uit eigen middelen om mkb's en grotere bedrijven te versterken of ze te begeleiden bij een fusie, een overname, een reorganisatie, financiering of herstructurering. De vier belangrijkste leden van de GIFAS (Airbus, Safran, Dassault Aviation en Thales) hebben voor het eerst toegezegd om gezamenlijk te investeren, samen met de staat, via Bpifrance, in een investeringsfonds voor steun aan noodlijdende bedrijven in de sector. Die steun is hard nodig om te kunnen investeren in de ecologische transitie zodra het einde van de crisis in zicht is. Het fonds moet al vanaf de zomer 2020 operationeel zijn om zoveel mogelijk risico's te verkleinen en eventueel meerderheidsdeelnames te nemen. De staat zal de eerste inlegger zijn via Bpifrance voor 200 miljoen euro, de vier grote opdrachtgevers uit de sector leggen ook bij: Airbus ter hoogte van 116 miljoen euro, Safran 58 miljoen euro, Dassault 13 miljoen euro, Thales 13 miljoen euro. De fondsbeheerder en andere private en publieke investeerders vullen aan.

Het doel is om uiteindelijk een miljard euro ter beschikking te stellen (schulden en eigen middelen) voor de sector via dit instrument, met een eerste ronde van 500 miljoen euro die al vanaf juli beschikbaar zullen zijn.

2. Publiek investeringsfonds voor modernisering en verduurzaming van de luchtvaartsector
Actie: het opzetten van een publiek fonds voor advisering bij de diversificatie, de modernisering en de omslag naar duurzamere procedés.

Evenals dat bij de automobielsector het geval is, komt er een nieuw instrument om de diversificatie, de modernisering van de productiemiddelen en de ecologische transitie van de luchtvaartsector te versnellen. Zo kunnen de bedrijven slagkrachtiger worden. Ook zullen ze door consultants begeleid worden naar een smart factory (robotisering, digitalisering, etc). Via directe subsidies om investerings-, onderzoeks-, en moderniseringsprojecten te begeleiden. Voorts zal in lijn met het programma 'Industrie van de toekomst' dat de GIFAS gelanceerd heeft, samen met de staat en de regio's, de digitale hervorming van het bedrijevnetwerk voortgezet en geïntensifieerd worden teneinde de industriële prestaties te optimaliseren. De grote opdrachtgevers werken meer samen voor een betere coördinatie van de standaarden voor de bedrijven en zullen indien nodig, hun knowhow en de door hen ontwikkelde middelen in het kader van hun smart factory-programma ter beschikking stellen aan hun toeleveranciers. Deze gepersonaliseerde begeleidingstrajecten komen in aanmerking voor investeringen die ondersteund worden in het kader van steun aan de modernisering. Daarbij kan het gaan om innovatieve en gerobotiseerde productielijnen of ook bedrijven die plannen hebben voor innovatie via nieuwe activiteiten. Een voorbeeld daarvan zijn de bedrijven die producten zijn gaan maken voor de energie- of de gezondheidssector, zoals beademingsapparaten. De financiering door de staat omvat 300 miljoen euro over de periode van drie jaar.

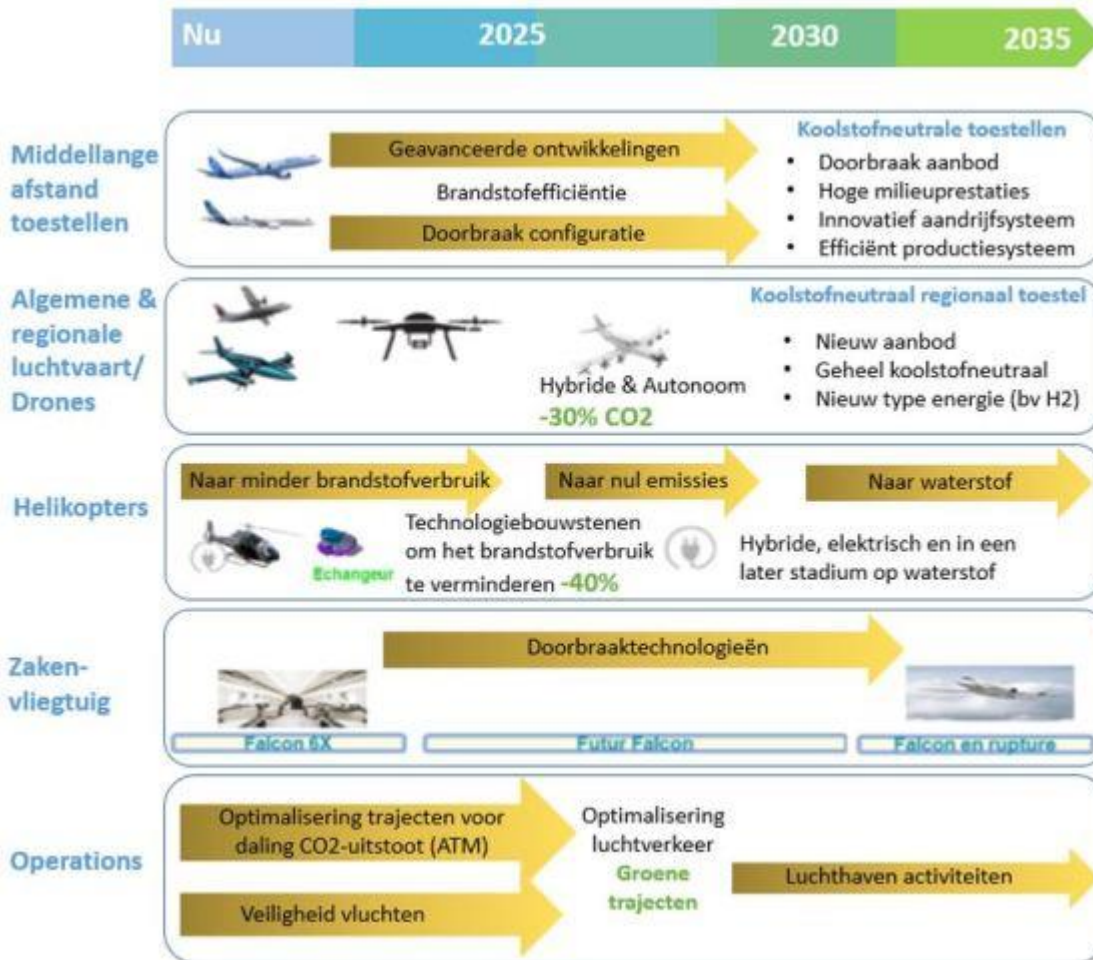
3. Intensivering van de R&D-inspanningen
Actie: de R&D-inspanningen intensiveren om van Frankrijk een van de meest geavanceerde landen op het gebied van duurzame vliegtuigtechnologie te maken.

De huidige crisis gaat de capaciteiten van de luchtvaartindustrie om op R&D in te zetten langdurig en op ongekende wijze beïnvloeden. De sector heeft momenteel zo'n 35.000 mensen in de R&D werkzaam. Bijna een derde van deze banen zijn onzeker geworden door een verlies aan financieringscapaciteit. De belangrijkste ambitie van dit plan is om de milieudoorbraak van de luchtvaart voor te bereiden, door tegelijkertijd het overgrote deel van de componenten in de sector aan te passen aan nieuwe producten, teneinde binnen tien jaar doorbraaktechnologieën in huis te

hebben voor de transitie van de sector naar duurzame technologieën en om efficiënter te worden (kostenreductie, algemene versnelling van het 'rijpen' van de technologieën, etc.). Met dit plan kan Frankrijk dus zowel zijn R&D-banen en -competenties in de luchtvaartsector redden als de weg inslaan om technologisch en industrieel leider van de ecologietransitie voor alle categorieën vliegtuigen te worden met een positief effect op de hele sector voor wat betreft CO₂-reductie, dankzij de leiderspositie van Airbus en Safran op het gebied van vliegtuigen en motoren.

Dit plan heeft de volgende doelen:

- i. De opvolger van de A320, het meest verkocht commerciële vliegtuig ter wereld, voor te bereiden.
Via twee aanvullende wegen:
 - Superzuinig in energieverbruik (een winst van 30% van het brandstofverbruik en een capaciteit van 100% biobrandstoffen) en
 - Overstap naar het waterstofvliegtuig, een nul emissie vliegtuig dus. Dit toestel zou in 2033-2035 de lucht in kunnen. Met een eerste demomodel tussen 2026 en 2028. Het zal de mondiale milieustandaarden zetten voor lijnvliegtuigen.
- ii. Een nieuw ultrazuinig, hybride elektrisch vliegtuig op waterstof, voor regionale vluchten, voor 2030.
- iii. Een opvolger voor de Ecureuil, de lichte helikopter, bestseller van Airbus Helicopters, ultrazuinig, 40% minder brandstofverbruik, hybride, elektrisch en in een later stadium op waterstof (met een demomodel in 2029).
- iv. Nieuwe zakenvliegtuigen, die op 100% biobrandstoffen vliegen en op langere termijn minstens gedeeltelijk op waterstof, hybride vliegtuigen en hoogwaardige drones (demo in 2030)
- v. Optimalisering van lucht- en luchthavenoperations (vluchtroutes en ATM) volgens nieuwe milieucriteria (minstens 5% winst). Voor 2025 uit te rollen.



5

Roadmap - Competentiedomeinen

De roadmap van de Franse staat is opgesteld met de Franse industriële partners, via een PPS-mechanisme rond een twintigtal thema's die alle competentiedomeinen van de nationale sector dekken.

De versnelling van de R&D-uitgaven zullen ten goede komen aan het hele land:

- de belangrijkste onderdelen van de Airbus toestellen worden in Frankrijk gemaakt (de neus / Hauts de France, de romp / Pays de la Loire, voortstuwing / Ile de France en Nouvelle Aquitaine, cockpit / Occitanie et Nouvelle-Aquitaine, elektrische systemen / Ile de-France en Occitanie, vluchtcontrole / Occitanie, globale architectuur en integratie / Occitanie);
- evenals de regionale vliegtuigen (Occitanie), de toerisme- en zakenvliegtuigen (Occitanie, Ile de-France en Nouvelle-Aquitaine), de lichte helikopters (Provence-Alpes-Côte d'Azur en Ile de-France), luchtoperaties;
- doorbraakthema's als koolstofarme energie en hoogwaardige drones.

Ieder thema komt binnen 10 jaar met een demonstratiemodel op ware grootte.

Alle regionale ecosystemen, en met name het MKB, worden betrokken. Dit principe van brede verbanden werd al eerder gebruikt in het kader van de demonstratieprojecten van het Programme

⁵ NL Ambassade in Frankrijk: Duurzame innovatie en infrastructuur | 12 juni 2020 om 12:21 pm | Categorieën:Duurzaamheid, Innovatie en wetenschap, Luchtvaart, Smart Industry | URL: <https://wp.me/p1UdyB-1yC>

d'Investissement d'Avenir (2010-2016), waardoor meer dan 250 MKB-ondernemingen hebben kunnen samenwerken en een voorsprong hebben kunnen nemen om geselecteerd te worden door de grote opdrachtgevers in partnerprogramma's (A320neo, A350, LEAP motor, H160). Teneinde de R&D-intensiteit te behouden en te versterken in 2020 wordt de publieke bijdrage meer dan verdubbeld. In totaal wordt 300 miljoen euro gereserveerd om bij te dragen aan het herstel en de versnelling van het koolstofarmere maken van de sector. Dit bedrag wordt nog eens verdubbeld naar 600 miljoen euro in 2021 en 2022, door gedeeltelijke gebruikmaking van het Europese herstelplan (200 miljoen euro per jaar). Daarbij worden de steunmaatregelen voor de luchtvaartsector in het kader van het Programme d'Investissements d'Avenir (PIA) op het gebied van waterstofvoortstuwing verhoogd met 50 miljoen euro, en met 85 miljoen euro via de nieuwe financieringsmiddelen die aan de Instituts de Recherche Technologique (IRT) zijn toegekend, en die voor PPS research en technologie op het gebied van luchtvaart bestemd zijn.

In 2020 is 300 miljoen euro beschikbaar voor het financieren van voorbereidende studies voor groene vliegtuigen op meerdere gebieden:

- Vliegen op waterstof
- Het HYPERION project
- De risico's identificeren en voorheen evalueren van een motor op waterstof en van het bijbehorende cryogene toevoercircuit door het samenvoegen van competenties uit de luchtvaart en uit de ruimtevaartsector (Ariane Groep);
- Vliegen met een elektrisch hybride motor
- De COMPAQ en EPROPTECH projecten
- Werken aan ingebouwde elektrische netwerken die stroom met een orde van grootte van een MW kunnen transporteren.
- Het HELYBRID project
- Een demonstratieproject met elektrische hybride motor voor de aandrijving van een helikopter.
- Toekomstige ultraschone motor
 - 5 projecten voor 2020 hebben betrekking op de fan module van de toekomstige motor, nog efficiënter dan de huidige zeer goed presterende LEAP motor. Men werkt aan een extreme compactheid en lichtgewicht van de motor, door een innovatieve architectuur en door geavanceerde materialen.
- Optimalisatie van de vorm
- Het MAJESTIC project
 - Dit project buigt zich over het ontwerp van sterk verlengde vleugels met optimale massa, die 5% emissiewinst zou kunnen opleveren, en ook over de systemen en de oppervlaktes die ervoor zorgen dat de controle bewaard wordt, want een vleugel met sterke verlengde vorm, vervormt snel tijdens het vliegen.

Toezeggingen van de Franse luchtvaartindustrie⁶

In ruil voor dit plan van 15 miljard euro worden door de Franse overheid toezeggingen van de gehele sector verwacht. De Franse luchtvaartindustrie is historisch gezien een van de best gestructureerde Franse industriële sectoren, met grote opdrachtgevers, leveranciers van onderdelen, toeleveranciers en een groot aantal kleine en middelgrote bedrijven. Gezien de bijzondere omstandigheden die door de coronacrisis zijn ontstaan, en in het kader van het plan dat de regering heeft opgesteld om bedrijven in de sector te ondersteunen, hebben de grote fabrikanten zich ertoe verbonden om

⁶ Ministère de la transition écologique et solidaire, Actu-environnement

samen met hun leveranciers hun relaties te versterken en de solidariteit tussen de bedrijven in de sector te garanderen. Het doel dat de regering hiermee wil bereiken is om de aanwezige knowhow en vaardigheden in Frankrijk te behouden en tegelijkertijd de ingrijpende veranderingen die voor de ecologische transitie moeten worden doorgevoerd, met succes uit te voeren. Dankzij een gemeenschappelijke strategie die zo ver mogelijk in de keten wordt gedeeld.

De aangekondigde staatssteun voor de grootste bedrijven moet zorgen voor het stabiliseren van de gehele sector en voor het in stand houden van de lange termijn capaciteit van de sector voor de ontwikkeling van de volgende generatie duurzame vliegtuigen. Deze steun moet het ook mogelijk maken om deze volgende generaties vliegtuigen in Frankrijk te produceren en de hele Franse industrie moet hierin meegenomen worden. De bedrijven in de gehele sector hebben zich gecommitteerd aan een nieuw handvest met toezeggingen met betrekking tot de relaties tussen opdrachtgevers en toeleveranciers:

- Bij de selectie van leveranciers een benadering hanteren die gebaseerd is op Total Cost of Ownership (TCO), waarbij met name de criteria van logistieke kosten, risico's, kwaliteit en milieukosten worden geïntegreerd.
- Rekening houden met MVO (maatschappelijk verantwoord ondernemen) en innovatiecriteria.
- Het aanbod van leveranciers die in Frankrijk en in Europa produceren positief beoordelen als het even concurrerend is als een aanbod van een bedrijf dat buiten Frankrijk en Europa is gevestigd in termen van totale kosten.
- Afgezien van specifieke doelen van handelscompensatie, van tevoren geen doelen van lokalisatie buiten Frankrijk geven aan Franse of Europese leveranciers.
- Onderzoek doen naar het terughalen van strategische productie of technologische knowhow voor de Franse en Europese sector.
- Ontwikkelen van meer evenwichtige relaties tussen opdrachtgevers en leveranciers en met name het respecteren van vaste orders.
- Versterken van de inzet van bemiddeling tussen bedrijven.
- Begeleiden van kopers in deze nieuwe vaardigheden.

Voor een analyse en een correcte toepassing van deze toezeggingen, zal de regering met de Business Mediator en de Franse brancheorganisatie voor de lucht- en ruimtevaart (GIFAS) een regelmatige follow-up invoeren op de naleving van het handvest.

Luchthavens – ontwikkelingen en verduurzaming

Nu bijna alle luchtvaartmaatschappijen door de corona pandemie hun toestellen aan de grond hebben gehouden, zijn veel Franse luchthavens volledig gesloten voor commercieel verkeer met als gevolg dat ze geen inkomsten meer hebben. Ze worden echter wel geconfronteerd aan zeer hoge vaste lasten. Hierdoor wordt het economisch evenwicht van de luchthavens enorm verzwakt en dit bedreigt hun voortbestaan. De Union des Aéroports Français (UAF)⁷, de bond voor de Franse luchthavens, heeft daarom op 25 mei 2020 een open brief⁸ gepubliceerd waarin de brancheorganisatie de Franse staat om hulp vraagt.

⁷ <https://www.aeroport.fr/>

⁸

https://www.aeroport.fr/uploads/documents/coronavirus/CP_UAF_MISSIONS_REGALIENNES_CHOMAGE_PAR_TIEL_25_mai_2020.pdf

Allereerst vraagt de UAF de Franse regering om de maatregel m.b.t. de werktijdverkorting te verlengen tot na 1 juni en daarnaast om de kosten van de veiligheids- en beveiligingsactiviteiten te dekken die momenteel geschat worden op 500 miljoen euro. Zonder snelle oplossingen zullen de cashflowproblemen van de luchthavens "het de komende weken niet meer mogelijk maken om de betaling van de beveiligingsbedrijven te garanderen", waarmee de hervatting van het luchtverkeer op het spel staat. De luchthavens zullen vanaf 2021 ook te maken krijgen met de gevolgen van het financieringstekort in 2020 op de luchthavenbelasting. Het tekort in 2020 zal, in combinatie met de verwachte daling van het aantal passagiers, in de toekomst leiden tot een onhoudbare verhoging van de luchthavenbelasting. Daardoor zal het concurrentievermogen van de Franse luchthavens sterk verslechteren ten opzichte van de Europese luchthavens waarmee zij concurreren.

In 2016 heeft de UAF een manifest⁹ gepubliceerd over de rol van Franse luchthavens voor de aantrekkelijkheid van de Franse regio's. Het manifest stelt dat Frankrijk prioriteit moet geven aan 4 doelstellingen:

- Versterken van de bereikbaarheid van de regio's ten gunste van de economische ontwikkeling.
- Verhogen van de capaciteit van de luchthavens om de groei van het aantal reizigers te kunnen opvangen.
- Verbeteren van de kwaliteit van de dienstverlening aan reizigers op het gebied van opvang, veiligheid en beveiliging.
- Verhogen van het concurrentievermogen van de Franse luchtvaart.

Vinci Airport

Vinci Airport, beheerder van 45 luchthavens wereldwijd, waaronder 11 in Frankrijk, heeft op 8 juni jl. de luchthavens van Nantes-Atlantique en Lyon heropend. In een interview in La Tribune¹⁰ geeft Nicolas Notebaert, directeur generaal van Vinci Concessions en president van Vinci Airports, zijn visie op de hervatting van het luchtverkeer na de coronacrisis. Volgens de topman moeten luchtvaartmaatschappijen nu capaciteit online zetten zodat passagiers kunnen boeken. Hij is van mening dat, als de beperkingen worden opgeheven, de luchtvaartmaatschappijen deze zomer weer 75 tot 80% van hun vluchten kunnen uitvoeren. Op de vraag hoe Vinci Airports de bijna volledige stilstand van het wereldwijde luchtvervoer is doorgekomen antwoordt de topman dat de prioriteit lag bij het waarborgen van de continuïteit van de publieke dienstverlening. De luchthavens van Vinci zijn tijdens de lockdown open gebleven en hebben volledig deelgenomen aan de strijd tegen de virus door het organiseren van medische vluchten en het vervoer van medische apparatuur, waaronder enkele miljoenen maskers.

Een andere prioriteit van Vinci tijdens deze periode was het voortzetten van de renovatiewerkzaamheden op de luchthavens, in samenwerking met de teams van Eurovia en Vinci Construction Grands Projets. De start- en landingsbanen van de luchthavens van Rennes en Toulon-Hyères zijn voltooid en de werkzaamheden in Belgrado en Santiago de Chile zijn gevorderd. Een aantal geplande werkzaamheden zal worden uitgesteld om de cashflow van de betrokken luchthavens in stand te houden, met name de werkzaamheden waarmee de luchthavencapaciteit verhoogd zou worden. Dit betekent niet dat deze ter discussie staan. In Lissabon wordt bijvoorbeeld de bouw van de nieuwe luchthaven van Montijo gehandhaafd, maar de opening ervan, die aanvankelijk gepland was voor eind 2022, zal iets later plaatsvinden. Daarnaast handhaaft Vinci de

⁹ https://www.aeroport.fr/uploads/documents/Manifeste_UAF_2017_V11.pdf

¹⁰ Vinci Airport vraagt luchtvaartmaatschappijen om veel vluchten online aan te bieden ter stimulering van de reserveringen (La Tribune / 9 juni 2020)

investeringen in verband met de vermindering van zijn CO2-voetafdruk. Tot slot heeft Vinci zich de afgelopen weken ook voorbereid op een hervatting van de activiteiten, door nieuwe gezondheidsmaatregelen in te voeren voor personeel en passagiers.

Vinci kampt niet met liquiditeitsproblemen voor zijn luchthaven activa. Om zijn kasstroom te behouden, heeft het bedrijf zijn bedrijfskosten verlaagd en investeringen om de capaciteit te verhogen, die in de tweede helft van het jaar stonden gepland, uitgesteld. Voor de luchthavens die Vinci met een aanzienlijk hefboomeffect heeft gefinancierd, heeft het bedrijf de kredietfaciliteiten verhoogd. In sommige gevallen heeft Vinci een extra kredietfaciliteit afgesloten, zoals voor London Gatwick ten hoogte van £300 miljoen.

Eiffage: Lille & Toulouse¹¹

Begin 2020 nam de Franse bouwgroep Eiffage¹² het beheer van de Franse luchthavens van Lille-Lesquin en Toulouse-Blagnac over. Het betreft een nieuwe activiteit voor het concessiecluster van de groep dat vooral bekend is voor de concessies van het Franse autosnelwegennet waaronder APRR¹³. De concessie van de luchthaven van Lille-Lesquin heeft de groep gewonnen in samenwerking met de luchthaven Marseille-Provence.

Lille-Lesquin

Vorig jaar maakten 2,2 miljoen passagiers gebruik van de luchthaven van Lille-Lesquin en 9,6 miljoen van Toulouse-Blagnac. Deze twee luchthavens zouden dit jaar voor zo'n 190 miljoen euro moeten bijdragen aan de omzet van de concessiedivisie van Eiffage, maar door de coronacrisis zal dit bedrag aanzienlijk lager zijn.

Eiffage is belast met het beheer, het onderhoud, de vernieuwing, de exploitatie en de ontwikkeling van de luchthaven van Lille. De exploitatie bestaat uit de volgende activiteiten: commerciële luchtvaart, catering en winkels, autoverhuur, algemene luchtvaart, luchtvaartonderhoud, logistiek, vrachtvervoer over de weg en civiele veiligheid. Tijdens deze concessieperiode zal de oppervlakte van de terminal worden verdubbeld en de relatie met de regio worden verbeterd. Zo zal de aanwerving van personeel en de uitbesteding aan MKB-bedrijven vooral lokaal gericht zijn.

Activiteiten

- Verdubbeling van de oppervlakte van de terminal van 18.000 m² naar 33.000 m²
- Ontwikkeling van een multimodaal platform en een vloeiende, meer comfortabele doorstroom van passagiers
- Versterking van het openbaar vervoer aanbod
- Vermindering van de ecologische voetafdruk van de luchthaven

¹¹ Bron: Eiffage, *L'Usine Nouvelle*, *Les Echos*, [Bilan 2019 et Perspectives 2020](#).

¹² De Eiffage groep is tevens geïnteresseerd in het beheer van de luchthaven van Nantes-Atlantique, die door de Franse staat opnieuw wordt opengesteld voor een nieuwe concessiehouder nu de concessie van Vinci is beëindigd, maar Eiffage blijft voorzichtig. Het dossier bevindt zich nog in de fase van de oproep tot kandidaatstelling. De eventuele deelname van Eiffage aan dit proces zal afhangen van de specificaties die de staat voor de volgende concessiehouder zal vaststellen. Deze specificaties zullen het mogelijk maken om de risico's en het financiële model van de concessie beter in kaart te brengen.

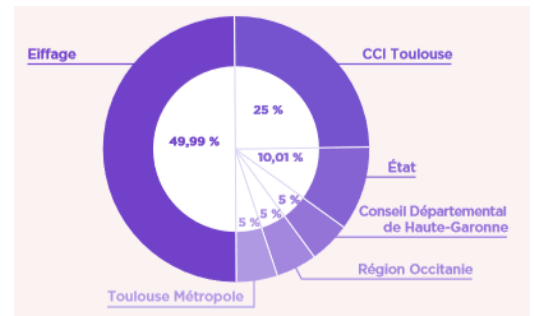
¹³ <http://aprr.com/en>

Lille-Lesquin in cijfers:

- Totale financiering: 170 miljoen euro
- Lengte van het contract : 20 jaar vanaf 01/01/2020
- 10e Franse luchthaven met 2 miljoen passagiers in 2018

Toulouse-Blagnac

Nieuwe uitdagingen in 2020 voor Eiffage, meerderheidsaandeelhouder van de Aéroport Toulouse-Blagnac (ATB) sinds eind 2019, na aankoop van het aandeel van het Chinese consortium Casil (49,99%). Na drie jaar van sterke groei is het luchtverkeer op de luchthaven van Toulouse-Blagnac in 2019 licht gedaald (-0,1%) en bedraagt 9.620.224 passagiers, in een markt die op nationaal niveau in totaal met ongeveer 4% is gegroeid. Deze vertraging van de groei moet echter wel genuanceerd worden, aangezien er op de luchthaven in 2019 een toename van 2,5% van het passagiersverkeer op binnenlandse vluchten te zien was.



Voortzetting van investeringen en diversificatie van vastgoed

Sinds juni worden er weer binnenlandse vluchten aangeboden op de luchthaven. De luchthaven heeft voor 2020 investeringen aangekondigd in de vernieuwing van installaties en in de verhoging van de capaciteit van de luchthaven. Allereerst is gestart met de werkzaamheden voor de inrichting van de parkeerplaats van vliegtuigen en een herinrichting van de begane grond van een deel van de terminal in hal D (voor een bedrag van 5 miljoen euro) waardoor jaarlijks meer dan 600.000 extra passagiers kunnen worden verwerkt. Deze werkzaamheden zouden in april voltooid moeten zijn. Een ander groot project staat gepland tussen juni en september 2020: het opknappen van baan 2 voor 13 miljoen euro. Daarnaast zal Toulouse-Blagnac de eerste Franse luchthaven zijn met een duurzaam waterstofstation.

De luchthaven van Toulouse-Blagnac stelt hiervoor een terrein van 2.600 m² ter beschikking in het centrum van de zuidelijke logistieke zone, op een strategische plaats die zich tussen het platform van de luchthaven en de openbare zone bevindt. Deze locatie biedt zowel een directe toegang tot de luchthaven als, aan de andere kant, tot de openbare weg die langs het vliegveld loopt. Er zullen zowel een waterstofproductiestation als twee distributiestations worden aangelegd zodat meerdere op waterstof rijdende type voertuigen hiervan gebruik kunnen maken: bussen voor het vervoer van passagiers tussen de terminal en de vliegtuigen en tussen de terminal en de meest afgelegen parkeerterreinen, lichte bedrijfsvoertuigen, luchtvaart- en industriële toepassingen op de luchthaven en de ontwikkeling van nieuwe toepassingen voor particulieren en het bedrijfsleven.

In een eerste fase is het de bedoeling om een alkalische elektrolyse-station te installeren met een productiecapaciteit van 330 kg per dag en een opslagruimte van 1 ton. De investering door het projectbedrijf Hyport,¹⁴ dat voor 51% in handen is van Engie en voor 49% van Arec Occitanie¹⁵, wordt geschat op 6 miljoen euro. In de loop van deze zomer zal een consultatie worden gestart en de werkzaamheden moeten voor het einde van het jaar aanvangen. Het project wordt gesteund door de regio (750.000 euro), Europa (750.000 euro) en door het Franse agentschap van de ecologische transitie (ADEME), voor een totaal steunpakket van 5,25 miljoen euro dat zowel bestemd is voor de

¹⁴ <https://www.engie-cofely.fr/references/hyport/>

¹⁵ <https://www.arec-occitanie.fr/>

aanleg van de infrastructuur en als ter ondersteuning van de aankoop van waterstofvoertuigen. Daarnaast zal de strategie om de investeringen in vastgoed te diversifiëren het mogelijk maken om twee nieuwe locaties dicht bij de start- en landingsbanen te bouwen: het hoofdkantoor van de divisie Hutchinson Aerospace Services en de verhuizing van een sorteercentrum van FedEx. Deze strategie heeft al geleid tot de bouw van de verfhangers voor Sabena Technic. Met andere bedrijven wordt nog onderhandeld, waaronder een project met DHL. In 2019 maakte ATB met 342 medewerkers een omzet van 160,6 miljoen euro, een stijging van 6% ten opzichte van het voorgaande jaar. De groei was voornamelijk afkomstig van het nieuwe winkel- en restaurantaanbod en van de diversificatie van het vastgoed.

Toekomstperspectief luchthavens

Na bijna drie maanden met extreem weinig vluchten begint het luchtverkeer geleidelijk weer op gang te komen. Vinci Airports heeft op 8 juni de luchthavens van Nantes en Lyon heropend en de vluchten tussen Frankrijk en Portugal worden vanaf 15 juni hervat. Vanwege de reisbeperkingen is het moeilijk om een beeld te krijgen over het herstel van de netwerken op de luchthavens. De crisis in het luchtvervoer is geen crisis van de vraag. Het is een crisis die verband houdt met de reisbeperkingen die zijn ingevoerd vanwege de corona epidemie. Het opstarten van de activiteiten gaat moeizaam omdat regeringen weinig inzicht geven in het opheffen van deze beperkingen. In Europa verwacht Vinci bijvoorbeeld dat de grenzen van de Schengenlanden binnenkort opengaan, maar het is niet duidelijk wanneer dit precies zal gebeuren.

In ieder geval zal de verbetering van de gezondheidssituatie in Europa en Azië het mogelijk maken deze beperkingen op te heffen en kunnen luchtvaartmaatschappijen vluchtschema's opzetten die de reserveringen op gang zullen brengen. Sommige luchtvaartmaatschappijen anticiperen al op de openstelling van de grenzen en bieden capaciteit aan, anderen doen dat niet. Volgens de top van Vinci Airports is het juiste antwoord het online aanbieden van capaciteit om aan de vraag te voldoen. De luchtvaartsector is een sector waar de vraag wordt gecreëerd door het aanbod. Dit moet getest worden door het aanbod op internet te zetten zodat klanten kunnen zien dat het geen probleem is om in een vliegtuig te stappen, aldus de topman.

Op korte termijn moet er capaciteit zijn zodat klanten kunnen reserveren. Vakantie is een belangrijk moment van vrijheid voor de Europeanen. In juli en augustus kan de bezettingsgraad van de vliegtuigen goed zijn. Als de beperkingen worden opgeheven, kunnen luchtvaartmaatschappijen 75 à 80% van hun vluchten weer uitvoeren, aldus de topman. Mocht de vraag het aanbod niet volgen, dan is het altijd weer mogelijk om de vluchtschema's aan te passen.

Op de middellange termijn kan de economische crisis een effect hebben op de vraag. De netwerken op de luchthavens van Vinci waren tot nu toe goed gestructureerd. De vluchten ontvingen geen subsidie, er zijn geen kunstmatige verkeersstromen. Op de lange termijn heeft de topman er dan ook alle vertrouwen in dat de netwerken zich zullen herstellen.

HOP, de regionale dochteronderneming van Air France, zal stoppen met haar activiteiten op Orly en geen interregionale vluchten meer uitvoeren. In plaats hiervan gaat de dochteronderneming zich concentreren op de bevoorrading van de hubs in Roissy-Charles de Gaulle en Lyon. De Franse regering wil dat het vliegtuig niet langer een vervoermiddel is om afstanden af te leggen die met de trein in 2,5 uur kunnen worden afgelegd. Deze maatregel, die slechts betrekking heeft op een klein gedeelte van het binnenlandse netwerk, moet niet worden verward met de herstructurering van Air France. Als Air France zou besluiten om te stoppen met de interregionale vluchten dan is de topman van Vinci er van overtuigd dat andere maatschappijen deze vluchten zullen uitvoeren, want er is vraag naar. Met de TGV heeft Lyon geen probleem in zijn relatie met Parijs. Maar de stad heeft een

grote connectiviteit met Europa nodig. Als er niet genoeg aanbod is, zullen andere luchtvaartmaatschappijen de plek van HOP gaan innemen.

Om de hervatting van de vluchten te begeleiden, hebben verschillende luchtvaartmaatschappijen om vrijstelling gevraagd van het betalen van de luchthavengelden voor een aantal maanden. Sommigen hebben zelfs gewaarschuwd dat de hoogte van de luchthaventarieven mee zal gaan spelen in de keuze van de luchthavens op het moment van de hervatting. Volgens Vinci is de hele sector getroffen, niet alleen de luchtvaartmaatschappijen. Alle partijen moeten worden geholpen door de overheid. De luchthavens hadden geen inkomsten in april en mei en Vinci ziet dan ook niet hoe ze andere spelers die in die periode ook geen inkomsten hadden, zouden kunnen helpen. Aan de andere kant is Vinci bereid om na te denken over commerciële en marketingpartnerschappen voor het hervatten van de activiteiten. De vraag moet echter wel aanwezig zijn. Om te weten of deze er is, moet er aanbod zijn.

Strategie internationalisering richting Frankrijk pre-COVID-19

De markt in Frankrijk is altijd interessant geweest voor de Nederlandse industrie. De aanwezigheid van de OEM Airbus en de sterke aerospace industrie maakt dit een essentiële markt voor Nederlandse bedrijven. De meerjarige internationaliseringsstrategie was voor de COVID-19 pandemie gericht op een aantal belangrijke momenten in de Franse evenementen kalender, o.a. de Paris Airshow en de Aeromart Toulouse in combinatie met kennis- en handelsmissie gericht op innovatie en inbreken in de toeleveringsketens van de Franse bedrijven. De Franse markt is voor Nederlandse bedrijven een uitdaging om te betreden en de ondersteuning van het postennetwerk, de topsectoren en de brancheorganisatie is hierbij van groot belang. Er waren verschillende thema's als focus thema's alsmede een aantal regio's die het meeste van belang waren voor de Nederlandse industrie. Hoewel een aantal van deze doelregio's en focusthema's hetzelfde zijn gebleven – betekent een herstart een nieuwe ijking van de prioriteiten en kansen op de Franse markt. De Franse en Europese steunpakketten voor de luchtvaartindustrie zijn veelbelovend en de NAG hoopt op een soortgelijk initiatief van de Nederlandse overheid om de positie van de Nederlandse industrie te waarborgen en de toekomst in de innovatieve toeleveringsketen veilig te stellen.

Er waren 5 scouting missies van Airbus voorzien in de eerste helft van 2020. Geen van deze scouting missies hebben kunnen plaats vinden. Tevens waren er B2B activiteiten gepland met de Franse zusterorganisaties tijdens de geannuleerde ILA 2020 in Berlijn en de Farnborough Air show.

Pre-COVID-19 internationaliseringsagenda		
Airbus	31 januari 2020	Afspraak voor scouting missies Innovatie, Duurzaamheid
Airbus	April – augustus 2020	5 Scouting missies: Innovatie Duurzaamheid
B2B – ILA 2020	13 – 17 mei 2020	Maak & MRO
B2B - Farnborough Airshow	20 - 24 juli 2020	Maak & MRO
Aeromart Toulouse	December 2020	Maakindustrie, Airbus toeleveringsketen
Paris Airshow	Juni 2021	Maakindustrie,

Airbus MoU

In januari 2020 heeft de NAG de kans gehad om de vernieuwing van de bestaande MoU met Airbus te bespreken in het ZAL Airbus complex in Hamburg. Er is gekozen om eerst unieke en veelbelovende Nederlandse technologieën voor duurzame luchtvaart te kiezen en deze op te volgen met speciale inkomende bezoeken naar Nederland of uitgaande missie/bezoeken aan Airbus in Duitsland en/of Frankrijk. Het eerste bezoek heeft net voor de COVID-19 lockdown kunnen plaatsvinden, maar de verdere bezoeken zijn op dit moment uitgesteld.

De Nederlandse regering heeft de industrie om input gevraagd op de Luchtvaartnota. Deze zal later dit jaar aan het parlement worden gepresenteerd. De luchtvaartnota heeft een sterk duurzaamheidskarakter en het stuk concentreert zich dan ook op de duurzame luchtvaart. Dit leidt tot een Nationaal Onderzoeks- & Ontwikkelingsprogramma wat de Nederlandse industrie en kennisinstellingen in staat stelt om verder te ontwikkelen aan de innovatieve oplossingen die zullen bijdragen aan het bereiken van de Flightpath 2020 doelen. De hoop is dat de Nederlandse overheid zal besluiten om het programma financieel te ondersteunen, wat zou leiden dat unieke en veelbelovende Nederlandse technologieën, waaronder thermoplasten, verder kunnen worden ontwikkeld.

Om deze toekomstige financiering zeker te kunnen stellen, dient er een vernieuwing van de MoU met Airbus te worden getekend die zich zal richten op de duurzame luchtvaart. In haar communicatie met de overheid benadrukt de NAG dat de relatie tussen Airbus en Nederland cruciaal is voor deze ontwikkelingen. Het doel is om deze vernieuwing in September 2020 in te laten gaan om maximaal gebruik te maken van de huidige disrupties en kansen die hieruit voortkomen.

Internationaliseringskansen Nederlandse Industrie & herstartagenda

Zoals is gebleken is Frankrijk een essentieel land voor de Nederlandse luchtvaart en luchthavenindustrie. Om de herstart van de kansen in Frankrijk maximaal te kunnen ondersteunen is een vernieuwing van de MoU met Airbus essentieel. Het doel is om deze in september 2020 van start te laten gaan. Omdat de scouting missies op dit moment niet konden plaatsvinden door de COVID-19 pandemie zijn vijf thema's aangewezen die lijdend zullen zijn voor deze MoU. Deze thema's worden tevens voorgesteld in het Nationaal Ontwerp- & Ontwikkelingsprogramma. Dit programma zou de kansen van de Nederlandse luchtvaartindustrie sterk verhogen om financiering van R&D initiatieven te verwezenlijken.

Een aantal activiteiten zullen essentieel zijn in de herstartagenda luchtvaart 2020 – 2022. Deze meerjarige strategie is op basis van dit rapport tot stand gekomen. Er zijn een verschillende sleuteltechnologieën aangewezen waar Nederland zich sterk kan positioneren in de Franse markt. Dit zijn onder andere lichtgewicht materialen, digitalisering, verduurzaming en elektrificatie.

In de onderstaande tabel staan de geplande activiteiten in een herstartagenda weergegeven:

Timing	Omschrijving	Sleuteltechnologie(en)
Q4 2020	(Digitale) Missie – Aerospace Valley en Airbus	Lichtgewicht materialen
December 2020	Aeromart Toulouse	Maak industrie
Q4 2020	Digitale bijeenkomst EMC2	Lichtgewicht materialen

Q1 2021	Missie Airports & Verduurzaming	Luchthaven verduurzaming
Juni 2021	Paris Airshow	Maak & MRO
November 2021	Composites Meeting Nantes	Lichtgewicht materialen

De herstartagenda wordt uitgevoerd in nauwe samenwerking met het postennet in Frankrijk.

Om de drempel te verlagen voor de noodlijdende bedrijven (vooral het MKB) is het belangrijk om deze activiteiten in publiek-private samenwerking plaats vinden. De publieke ondersteuning zal de bedrijven de kans bieden om hun internationaliseringsstrategie weer verder op te pakken na de klap van COVID-19 en de economische gevolgen hiervan.

De hoop is dat het geplande impulsprogramma van RVO hier goed bij zal aansluiten. Dit zal ook een kans zijn om de drempel voor bedrijven te verlagen.

Er is in juni een verkenning uitgevoerd om vast te stellen welke technologie nu binnen de luchtvaartsector in ontwikkeling is. De uitvoerige lijst is hierachter bijgevoegd. Deze lijst is met Airbus gedeeld en binnen Airbus besproken. Uit de reacties van Airbus is een nieuwe lijst met technologie gebieden opgesteld die nu als basis zal gaan dienen van de MOU en waar zowel Airbus als de Nederlandse luchtvaartindustrie zich graag wil richten. Deze technologiegebieden zijn:

- new structures development
- airport & aircraft infrastructure
- MRO (VR & AR)
- Electrification
- REACH compliant surface treatment

Dit is eigenlijk ook een mooi voorbeeld van een vernieuwde strategie op Frankrijk omdat nu meerdere Nederlandse partijen in dit interessegebied vallen in vergelijking met de vorige lijst, zie de sheet hieronder die in januari 2020 aan Airbus is gepresenteerd:

Memorandum of Understanding – Airbus with Netherlands Aerospace Cluster

To establish a long-term strategic relationship in the field of aircraft research and technology development.

Program of Research & Technology Development

Jointly identified specific areas for R&T development being:

- Fiber Metal Laminates
- Thermoplastics and Composites
- Knowledge Engineering
- Future Technologies
- Systems.





This is a publication of NLinBusiness

Bezuidenhoutseweg 12
2594 AV The Hague
The Netherlands
T: +31 (0) 79 34 67 850
E: info@nlinbusiness.com
www.nlinbusiness.com

This publication was commissioned by NLinBusiness
June 2020

Information from NLinBusiness reports may be reproduced on condition that the source is acknowledged: NLinBusiness, the title of the publication and the year of publication.

NLinBusiness was initiated by the Confederation of Netherlands Industry and Employers (VNO-NCW) and The Royal Association of Small and Medium-sized Enterprises (MKB-Nederland) in close partnership with the Dutch Ministry of Foreign Affairs, the Dutch Ministry of Economic Affairs and Climate Policy, the Dutch employers' organisation in the technology industry (FME), the Dutch employers' organisation for international trade and logistics (evofenedex) and the Dutch employers' organisation of SMEs active in the metal industry