



CHAMBRE DES DÉPUTÉS
GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG

Dossier consolidé

Projet de loi 7239

Projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M

Date de dépôt : 29-01-2018

Date de l'avis du Conseil d'État : 13-06-2018

Liste des documents

Date	Description	Nom du document	Page
01-10-2018	Résumé du dossier	Résumé	<u>3</u>
29-01-2018	Déposé	7239/00	<u>5</u>
13-06-2018	Avis du Conseil d'État (12.6.2018)	7239/01	<u>16</u>
25-06-2018	Rapport de commission(s) : Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration Rapporteur(s) : Monsieur Marc Angel	7239/02	<u>21</u>
10-07-2018	Premier vote constitutionnel (Vote Positif) En séance publique n°49 Une demande de dispense du second vote a été introduite	7239	<u>28</u>
20-07-2018	Dispense du second vote constitutionnel par le Conseil d'Etat (20-07-2018) Evacué par dispense du second vote (20-07-2018)	7239/03	<u>30</u>
25-06-2018	Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration Procès verbal (54) de la reunion du 25 juin 2018	54	<u>33</u>
16-04-2018	Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration Procès verbal (34) de la reunion du 16 avril 2018	34	<u>41</u>
10-08-2018	Publié au Mémorial A n°673 en page 1	7239	<u>47</u>

Résumé

Projet de loi
portant modification de la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de
transport militaire A400M

RESUME

Le présent projet de loi vise à modifier la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M, laquelle n'a trait qu'aux coûts résultant de l'acquisition de l'avion A400M, afin d'y intégrer les dépenses occasionnées par l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de l'avion.

Le terme de soutien en service (« In Service Support » (ISS)) désigne toutes les activités de support logistique nécessaires à maintenir les avions en service durant le cycle de vie complet de l'avion, lequel est estimé à une durée d'environ 35 ans. Ces activités comprennent notamment la maintenance des avions, des moteurs, le soutien technique, la configuration de l'avion et des équipements de soutien, le réapprovisionnement des pièces A400M et de leurs moteurs, la navigabilité, l'infrastructure, la maintenance et la gestion des équipements de sol et du simulateur de vol, la formation du personnel en charge du soutien ainsi que le retrait d'emploi du système A400M et de l'équipement associé.

Dans l'esprit d'une exploitation commune de la flotte des avions A400M entre le Luxembourg et la Belgique dans le cadre d'une unité binationale et compte tenu du fait que la Défense luxembourgeoise ne dispose pas de toutes les compétences techniques en la matière, la Partie belge effectuera certaines tâches liées à l'exploitation, au fonctionnement et au soutien en service pour toute la flotte.

Le Luxembourg contribue à hauteur d'un huitième aux coûts occasionnés par l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de la flotte commune d'avions de transport A400M. Ces coûts se composent principalement des frais de gestion opérationnelle et logistique de l'équipement et du personnel de la flotte, des coûts de carburant, des frais de soutien aéroportuaire, des frais d'entretien des infrastructures de l'aéroport militaire, des frais d'entretien et de maintenance de l'avion et des frais des pièces de rechange.

L'impact budgétaire annuel résultant de l'exploitation, du fonctionnement et du soutien en service de l'avion est actuellement estimé entre 11 et 12 millions d'euros (voir tableau ci-dessous). Étant donné que certains contrats doivent être mis en place avant la livraison de l'avion même, des engagements financiers de moindre envergure pourraient déjà surgir en 2018.

Sur une durée de vie de 35 ans de l'avion, la dépense cumulée liée aux frais liés au soutien en service est estimée à un montant total prévisible de 420 millions d'euros. Ce prix sera adapté en fonction de l'évolution des conditions économiques telle que déterminée par l'évolution du déflateur PIB applicable à la zone euro.

Étant donné qu'il s'agit de dépenses résultant de services et non d'une acquisition, les dépenses ne sont pas imputées sur le fonds d'équipement militaire mais sur le budget des recettes et des dépenses de l'État.

7239/00

N° 7239

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

**portant modification de la loi du 21 mars 2005 autorisant
l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M**

* * *

*(Dépôt: le 29.1.2018)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (19.1.2018).....	1
2) Texte du projet de loi.....	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Commentaire des articles.....	3
5) Fiche financière.....	3
6) Fiche d'évaluation d'impact.....	6
7) Texte coordonné.....	9

*

ARRETE GRAND-DUCAL DE DEPOT

Nous HENRI, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Sur le rapport de Notre Ministre de la Défense et après délibération du Gouvernement en Conseil;

Arrêtons:

Art. 1^{er}. Notre Ministre de la Défense est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M.

Palais de Luxembourg, le 19 janvier 2018

Le Ministre de la Défense,

Étienne SCHNEIDER

HENRI

*

TEXTE DU PROJET DE LOI

Art. 1^{er}. L'article 2 de la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M, est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 2. Les dépenses occasionnées par l'acquisition de l'avion de transport militaire A400M ne peuvent dépasser le montant de cent vingt millions d'euros à prix constants aux conditions économiques de juin 2001 sans préjudice d'une adaptation des paiements annuels en fonction de l'évolution des conditions économiques telle que déterminée par l'évolution du déflateur PIB applicable à la zone euro. Ce montant ne comprend pas la taxe sur la valeur ajoutée, les taxes, les droits de douane et les charges similaires liés à l'acquisition de l'avion de transport militaire A400M.

Les dépenses occasionnées par l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de l'avion de transport militaire A400M sur une durée estimée de 35 ans, ne peuvent dépasser le montant de 420.000.000 euros à prix constants aux conditions économiques d'octobre 2017 sans préjudice d'une adaptation des paiements annuels en fonction de l'évolution des conditions économiques telle que déterminée par l'évolution du déflateur PIB applicable à la zone euro. Ce montant ne comprend pas la taxe sur la valeur ajoutée, les taxes et les droits de douane. »

Art. 2. A l'article 3 de la même loi, un deuxième alinéa est ajouté qui se lit comme suit:

« Les dépenses occasionnées par l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de l'avion de transport militaire A400M sont à charge des crédits de la Direction de la Défense. »

*

EXPOSE DES MOTIFS

Au début des années 2000, le Luxembourg s'est engagé à investir dans l'acquisition d'un avion de transport stratégique A400M afin de participer de manière crédible aux efforts internationaux de gestion de crises. L'objectif consistait à fournir une contribution nationale crédible en termes de capacités militaires, notamment au regard de l'importance que revêtait le transport aérien stratégique aussi bien au niveau de l'UE que de l'OTAN et à la lumière des lacunes capacitaires identifiées dans ce domaine.

L'acquisition de l'avion de transport militaire A400M s'inscrivait donc dans les cadres de la politique militaire et de la politique humanitaire du Luxembourg.

Au moment de la préparation de l'avant-projet de loi autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M, les discussions se concentraient dans un premier temps essentiellement sur l'acquisition conjointe des avions avec la Belgique.

Le principe d'une exploitation commune avec la Belgique avait certes été arrêté dès 2001 et avait été mentionné dans l'exposé des motifs du projet de loi initial, mais il n'existait à l'époque pas encore des prévisions précises quant aux principes et modalités de l'exploitation commune.

Outre le fait qu'en 2004, la date de livraison était lointaine, il aurait été impossible d'estimer à ce moment les frais d'exploitation, de fonctionnement et de soutien en service de l'avion, dont les coûts ne seraient encourus qu'une dizaine d'années plus tard.

A l'approche la date de livraison, actuellement prévue pour l'année 2020, les éléments ayant trait à l'exploitation, au fonctionnement et au soutien en service des avions A400M, se concrétisent.

Le terme de soutien en service (« In Service Support » (ISS)) désigne toutes les activités de support logistique nécessaires à maintenir les avions en service durant le cycle de vie complet de l'avion.

Ces activités comprennent notamment la maintenance des avions, des moteurs, le soutien technique, la configuration de l'avion et des équipements de soutien, le réapprovisionnement des pièces A400M et de leurs moteurs, la navigabilité, l'infrastructure, la maintenance et la gestion des équipements de sol et du simulateur de vol, la formation du personnel en charge du soutien ainsi que le retrait d'emploi du système A400M et de l'équipement associé.

Dans l'esprit d'une exploitation commune de la flotte des avions A400M entre le Luxembourg et la Belgique dans le cadre d'une unité binationale et compte tenu du fait que la Défense luxembourgeoise ne dispose pas de toutes les compétences techniques en la matière, la Partie belge effectuera certaines tâches liées à l'exploitation, au fonctionnement et au soutien en service pour toute la flotte.

Le présent projet de loi vise donc à autoriser le Gouvernement à couvrir les dépenses afférentes à l'exploitation, au fonctionnement et au soutien en service sur une durée de trente-cinq années, conformément au plan de paiement et au tableau exposé sous le point IV « Fiche financière » ci-dessous.

*

COMMENTAIRE DES ARTICLES

Ad Article 1^{er}.

Etant donné que la loi d'autorisation de 2005 ne visait que les coûts résultant de l'acquisition de l'avion A400M, l'ajout du deuxième paragraphe ainsi que la modification dans le premier paragraphe visent à opérer une distinction entre dépenses occasionnées par l'acquisition et les dépenses occasionnées par l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de l'avion.

Le soutien en service (« in service support » (ISS)) désigne toutes les activités de support logistique nécessaires à maintenir les avions en service durant le cycle de vie complet de l'avion, lequel est estimé à une durée d'environ trente-cinq ans.

Ces activités comprennent la maintenance des avions, la maintenance du moteur A400M, le soutien technique, la gestion de la configuration de l'avion et des équipements de soutien, la gestion du réapprovisionnement des pièces A400M et des pièces du moteur, la gestion de la navigabilité, la gestion de l'infrastructure, la maintenance et la gestion des équipements de sol, de l'équipement de soutien au sol et du simulateur de vol, la formation du personnel en charge du soutien ainsi que le retrait d'emploi du système A400M et de l'équipement associé.

Le Luxembourg contribue à hauteur d'un huitième (1/8) aux coûts occasionnés par l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de la flotte d'avions de transport A400M, composée d'un avion A400M luxembourgeois et de sept avions A400M belges.

Ces coûts se composent principalement des frais de gestion opérationnelle et logistique de l'équipement et du personnel de la flotte, des coûts de carburant, des frais de soutien aéroportuaire, des frais d'entretien des infrastructures de l'aéroport militaire, des frais d'entretien et de maintenance de l'avion et des frais des pièces de rechange.

L'impact budgétaire annuel résultant de l'exploitation, du fonctionnement et du soutien en service de l'avion de transport militaire A400M est actuellement estimé entre 11 et 12 millions d'euros (voir tableau sous partie fiche financière).

Sur une durée de vie de 35 ans de l'avion, la dépense cumulée liée aux frais liés au soutien en service est estimée à un montant total prévisible de 420 millions d'euros

Ce prix sera adapté en fonction de l'évolution des conditions économiques telle que déterminée par l'évolution du déflateur PIB applicable à la zone euros.

Ad Article 2.

Etant donné qu'il s'agit de dépenses résultant de services et non d'une acquisition, les dépenses ne sont pas imputées sur le fonds d'équipement militaire mais sur le budget des recettes et des dépenses de l'Etat.

*

FICHE FINANCIERE

1. Nature et durée de dépenses proposées :

La présente fiche financière couvre les frais inhérents à l'exploitation, au fonctionnement et au soutien en service ISS (In Service Support) de l'avion de transport militaire luxembourgeois A400M intégré dans la flotte binationale belgo-luxembourgeoise composée d'un avion A400M luxembourgeois et de sept avions A400M belges et opérée depuis la base aérienne militaire de Melsbroek. La dépense sous objet comporte entre autre tous les coûts liés aux activités nécessaires au soutien en service de l'avion et des moteurs, à savoir la configuration de l'avion et des équipements de soutien, le réapprovisionnement en pièces de rechange, la navigabilité, les frais liés à l'infrastructure, la maintenance et

la gestion des équipements de sol et du simulateur de vol, la formation du personnel en charge du soutien ainsi que le retrait d'emploi du système A400M et de l'équipement associé. S'y ajoute également les frais de soutien aéroportuaire, les frais d'entretien des infrastructures de l'aéroport militaire, les frais de gestion opérationnelle et logistique de l'équipement et du personnel de la flotte et les coûts de carburant.

En outre, pour ce qui est des frais engendrés, un arrangement technique, à conclure avec la Belgique, fixe la clé de répartition de 7/8 pour la Belgique et d'1/8 pour le Luxembourg, sauf pour des prestations fournies directement par la Composante aérienne belge (p.ex. : service de navigabilité, gestion de configuration, mains d'œuvre des techniciens militaires belges) pour lesquelles la compensation se fera en nature via le réapprovisionnement de pièces de rechange.

Vu que la durée de vie d'un avion militaire de ce type se situe aux alentours de trente-cinq ans, la dépense liée aux frais inhérents à l'exploitation, au fonctionnement et au soutien en service s'étendra également à trente-cinq ans. De plus certains contrats doivent être mis en place avant la livraison de l'avion même avec comme conséquence que des engagements financiers de moindre envergure pourraient déjà surgir en 2018.

2. Impact sur les dépenses de fonctionnement et de personnel :

En chiffres, l'impact financier annuel pour l'exploitation, le fonctionnement, le soutien en service de l'avion peut être évalué comme repris dans le tableau synthétique ci-dessous (à noter que ces chiffres se basent sur des données fournies par les experts en la matière de la Composante aérienne belge) :

Libellé	prix courant 2013 (8 avions)	prix courant (1 avion)	Frais de fonctionnement					
			2018	2019	2020	2021	2022	
Aircraft ground equipment (AGE)	10 227 000 €	1 278 375 €		1 100 000 €			179 000 €	
Infrastructure				603 100 €	618 086 €		554 438 €	568 288 €
Support systems				129 645 €	437 086 €		465 541 €	555 358 €
Post design services					795 673 €		517 761 €	255 684 €
Aircraft material support				358 765 €	589 276 €		1 425 678 €	2 029 008 €
Engine material support				141 812 €	186 580 €		313 701 €	916 629 €
Management costs			11 786 €	12 510 €	13 277 €		14 092 €	66 374 €
Obsolescence					64 045 €		86 544 €	87 890 €
Technical Information Services				10 179 €	10 804 €		11 467 €	162 141 €
Training				985 392 €	1 005 100 €		625 000 €	625 000 €
Aircraft maintenance services				235 627 €	835 068 €		982 839 €	1 146 138 €
Global support				297 078 €	78 563 €		83 384 €	280 577 €
Land systems	6 500 000 €	812 500 €		915 007 €	933 307 €		951 973 €	971 013 €
CIS	350 000 €	43 750 €		49 270 €	50 255 €		51 260 €	52 285 €
Fuel	20 000 000 €	2 500 000 €		2 815 406 €	2 871 714 €		2 929 148 €	2 987 731 €
Land systems	300 000 €	37 500 €		42 231 €	43 076 €		43 937 €	44 816 €
Operating costs	3 000 000 €	375 000 €		422 311 €	430 757 €		439 372 €	448 160 €
Personnel costs	26 500 000 €	3 312 500 €		3 413 125 €	3 430 191 €		3 447 342 €	3 464 579 €
Total frais de fonctionnement			11 786 €	11 531 456 €	12 392 857 €		13 122 476 €	14 661 670 €

3. Impact budgétaire prévisible à court terme :

Les frais annuels estimés pour les années 2018 à 2022 sont repris en détail dans le tableau ci-dessus. A noter que cette dépense fut inscrite dans la loi de programmation financière pluriannuelle 2017 et fut ajustée en fonction des nouvelles données pour la proposition budgétaire 2018.

4. Impact budgétaire prévisible à moyen terme :

cf. Impact budgétaire prévisible à court terme

Toutefois reste à souligner qu'entre le Luxembourg et la Belgique sera mis en place un processus de planification budgétaire, basé sur un cycle de 5 ans. Avant chaque année budgétaire, un plan quinquennal est dressé ajustant les prévisions établies antérieurement et rajoutant une année.

5. Impact budgétaire prévisible à long terme :

La dépense s'étendra au moins sur la durée de vie de l'avion A400M, qui est aux alentours de 35 ans pour un avion militaire de ce type. Vu la complexité propre au matériel aéronautique il va de soi que cette dépense annuelle d'entretien et de maintenance va fluctuer durant le cycle de vie de l'avion. Une projection des coûts sur 35 ans n'est à ce stade pas réalisable. Avec des frais annuels prévisibles estimés à 12 millions euros, il en résulte un total d'environ 420 millions euros sur la durée de vie estimée de l'avion.

*

FICHE D'EVALUATION D'IMPACT

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M
Ministère initiateur :	Ministère des Affaires étrangères et européennes – Direction de la Défense
Auteur(s) :	Nina Garcia
Téléphone :	247-82841
Courriel :	nina.garcia@mae.etat.lu
Objectif(s) du projet :	Le présent projet de loi vise à modifier la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M, laquelle n'a trait qu'aux coûts résultant de l'acquisition de l'avion A400M, afin d'y intégrer les dépenses occasionnées par l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de l'avion.
Autre(s) Ministère(s)/Organisme(s)/Commune(s)impliqué(e)(s) :	/
Date :	10.1.2018

Mieux légiférer

1. Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens, ...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle/lesquelles :

Remarques/Observations :

2. Destinataires du projet :

– Entreprises/Professions libérales :

Oui Non

- Citoyens : Oui Non
- Administrations : Oui Non
3. Le principe « Think small first » est-il respecté ? Oui Non N.a.¹
(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)
Remarques/Observations :
4. Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ? Oui Non
Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ? Oui Non
Remarques/Observations :
5. Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ? Oui Non
Remarques/Observations :
6. Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?) Oui Non
Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ? (nombre de destinataires x coût administratif par destinataire)
7. a) Le projet prend-il recours à un échange de données interadministratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
- b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ? Oui Non N.a.
Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?
8. Le projet prévoit-il :
- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.
9. Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ? Oui Non N.a.
Si oui, laquelle :

1 N.a. : non applicable.

2 Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en oeuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

3 Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple: taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

4 Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

10. En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ? Oui Non N.a.
Sinon, pourquoi ?
11. Le projet contribue-t-il en général à une :
a) simplification administrative, et/ou à une Oui Non
b) amélioration de la qualité réglementaire ? Oui Non
Remarques/Observations :
12. Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ? Oui Non N.a.
13. Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office) ? Oui Non
Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?
14. Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ? Oui Non N.a.
Si oui, lequel ?
Remarques/Observations :

Egalité des chances

15. Le projet est-il :
– principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
– positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :
– neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez pourquoi :
– négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
Si oui, expliquez de quelle manière :
16. Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.
Si oui, expliquez de quelle manière :

Directive « services »

17. Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.
Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html
18. Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.
Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :
www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15, paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

TEXTE COORDONNE

Art. 1^{er}. Le Gouvernement est autorisé à acquérir, par l'intermédiaire de la Belgique, un avion de transport militaire A400M répondant aux conditions de la fiche européenne de caractéristique militaire.

Art. 2. Les dépenses occasionnées par l'acquisition de l'avion de transport militaire A400M ~~la présente loi~~ ne peuvent dépasser le montant de cent vingt millions d'euros à prix constants aux conditions économiques de juin 2001 sans préjudice d'une adaptation des paiements annuels en fonction de l'évolution des conditions économiques telle que déterminée par l'évolution du déflateur PIB applicable à la zone euro. Ce montant ne comprend pas la taxe sur la valeur ajoutée, les taxes, les droits de douane et les charges similaires liés à l'acquisition de l'avion de transport militaire A400M.

Les dépenses occasionnées par l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de l'avion de transport militaire A400M sur une durée estimée de 35 ans, ne peuvent dépasser le montant de 420.000.000 euros à prix constants aux conditions économiques d'octobre 2017 sans préjudice d'une adaptation des paiements annuels en fonction de l'évolution des conditions économiques telle que déterminée par l'évolution du déflateur PIB applicable à la zone euro. Ce montant ne comprend pas la taxe sur la valeur ajoutée, les taxes et les droits de douane.

Art. 3. Les dépenses occasionnées par l'acquisition de l'avion de transport militaire A400M sont liquidés à charge du fonds d'équipement militaire créé par l'article 2 de la loi du 16 décembre 1997 concernant la programmation financière militaire.

Les dépenses occasionnées par l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de l'avion de transport militaire A400M sont à charge des crédits de la Direction de Défense.

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7239/01

N° 7239¹

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI**portant modification de la loi du 21 mars 2005 autorisant
l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M**

* * *

AVIS DU CONSEIL D'ETAT

(12.6.2018)

Par dépêche du 19 janvier 2018, le Premier ministre, ministre d'État, a saisi le Conseil d'État du projet de loi sous rubrique, élaboré par le ministre de la Défense.

Le projet de loi était accompagné d'un exposé des motifs, d'un commentaire des articles, d'une fiche d'évaluation d'impact, d'une fiche financière ainsi que d'un texte coordonné de la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M que le projet élargé tend à modifier.

*

CONSIDERATIONS GENERALES

Le Conseil d'État regrette que, dans le texte coordonné ajouté au dossier lui soumis, les modifications proposées soient directement intégrées dans le texte de loi qu'il s'agit de modifier, sans que celles-ci se distinguent typographiquement des dispositions actuellement en vigueur. Le Conseil d'État rappelle la circulaire du ministre aux Relations avec le Parlement du 28 janvier 2016 aux termes de laquelle le Conseil d'État entend se voir transmettre à l'avenir « des textes coordonnés dans lesquels les modifications seront indiquées en caractères gras et les passages de texte en vigueur à modifier ou à supprimer resteront visibles tout en étant barrés ».¹

Le projet de loi sous rubrique entreprend de modifier la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M².

Cette dernière loi, dont le dispositif comporte trois articles, autorise le Gouvernement à acquérir, par l'intermédiaire de la Belgique, un avion de transport militaire A400M répondant aux conditions de la fiche européenne de caractéristique militaire. Les dépenses occasionnées par ladite loi ne peuvent pas dépasser le montant de 120 000 000 euros à prix constants aux conditions économiques de juin 2001, sans préjudice d'une adaptation des paiements annuels en fonction de l'évolution des conditions économiques telle que déterminée par l'évolution du déflateur PIB applicable à la zone euro. Le montant de 120 000 000 euros ne comprend pas la taxe sur la valeur ajoutée, les taxes, les droits de douane et les charges similaires liés à l'acquisition de l'avion de transport militaire A400M. Les dépenses occasionnées par l'acquisition de l'avion de transport militaire A400M, telles qu'elles résultent de la loi précitée du 21 mars 2005, sont liquidées à charge du fonds d'équipement militaire créé par l'article 2 de la loi du 16 décembre 1997 concernant la programmation financière militaire.

D'après l'exposé des motifs, l'investissement dans l'acquisition d'un avion de transport militaire s'inscrivait dans le cadre de la politique militaire et de la politique humanitaire du Luxembourg, afin de participer de manière crédible aux efforts internationaux de gestion de crises. L'objectif consistait,

¹ Circulaire TP – 109/sp du 28 janvier 2016 du ministre aux Relations avec le Parlement : « 2. Forme de transmission au Conseil d'État de textes coordonnés de lois ou de règlements grand-ducaux modificatifs », p. 2.

² Mém. A n°39 du 5 avril 2005, p. 682.

toujours d'après l'exposé des motifs, à fournir une contribution nationale crédible en ce qui concerne les capacités militaires, notamment au regard de l'importance que revêtait le transport aérien stratégique aussi bien à l'échelon de l'Union européenne que de l'OTAN et à la lumière des lacunes capacitaires identifiées dans ce domaine.

L'acquisition de l'avion de transport militaire A400M pour le compte du Luxembourg est réalisée par l'intermédiaire de la Belgique qui a elle-même procédé à l'acquisition de sept avions identiques pour ses propres besoins. L'exploitation de l'avion A400M proprement dite, de même que la mise en œuvre du programme, le soutien logistique, la formation conjointe des équipages, les éventuelles modifications ultérieures à apporter à la configuration de l'avion et des équipements de support de la capacité de l'avion A400M, se feront en commun avec la Belgique et l'éventuel futur pool européen ainsi qu'en coopération étroite avec le centre de coordination européen pour le transport aérien stratégique à Eindhoven.³

À l'époque de l'adoption de la loi précitée du 21 mars 2005, il n'existait, d'après les auteurs, « pas encore des prévisions précises quant aux principes et modalités de l'exploitation commune »⁴, et « il aurait été impossible d'estimer à ce moment les frais d'exploitation, de fonctionnement et de soutien en service de l'avion, dont les coûts ne seraient encourus qu'une dizaine d'années plus tard »⁵. Cependant, d'après les auteurs, « à l'approche de la date de livraison, actuellement prévue pour l'année 2020, les éléments ayant trait à l'exploitation, au fonctionnement et au soutien en service des avions A400M, se concrétisent »⁶. Cette « concrétisation », qui demeure floue puisque les auteurs manquent d'avancer la moindre précision concrète, semble toutefois leur permettre d'estimer à présent les dépenses sur lesquelles porte la loi en projet, à savoir : « les dépenses afférentes à l'exploitation, au fonctionnement et au soutien en service sur une durée de trente-cinq années, conformément au plan de paiement et au tableau exposé sous le point IV « Fiche financière » ». Dans le cadre de la fiche financière, les auteurs, en ce qui concerne l'impact budgétaire prévisible à long terme, prennent la précaution d'apporter la précision suivante : « La dépense s'étendra au moins sur la durée de vie de l'avion A400M, qui est aux alentours de 35 ans pour un avion militaire de ce type. Vu la complexité propre au matériel aéronautique, il va de soi que cette dépense annuelle d'entretien et de maintenance va fluctuer durant le cycle de vie de l'avion. Une projection des coûts sur 35 ans n'est à ce stade pas réalisable. Avec des frais annuels prévisibles estimés à 12 millions euros, il en résulte un total d'environ 420 millions euros sur la durée de vie estimée de l'avion. »⁷

Le montant de 420 000 000 euros, affecté des aléas décrits dans la fiche financière, est finalement inscrit au nouvel alinéa 2 de l'article 2 de la loi précitée du 21 mars 2005 comme limite supérieure à ne pas dépasser pour les dépenses occasionnées par l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de l'avion de transport militaire A400M sur une durée estimée de trente-cinq ans. Ledit montant s'entend à prix constants aux conditions économiques d'octobre 2017 sans préjudice d'une adaptation des paiements annuels en fonction de l'évolution des conditions économiques telle que déterminée par l'évolution du déflateur PIB applicable à la zone euro.

Il est à noter que ledit montant « ne comprend pas la taxe sur la valeur ajoutée, les taxes et les droits de douane ». Le Conseil d'État ignore si la problématique liée à la taxe sur la valeur ajoutée en relation avec l'acquisition de l'avion de transport militaire a entre-temps trouvé une solution. Cette problématique, non élucidée à l'époque, avait déjà fait l'objet d'une observation au « Rapport spécial sur la Défense » de la Cour des comptes du 4 mai 2016⁸. Elle avait aussi été traitée dans le cadre de la question parlementaire n° 732 du 20 novembre 2014⁹ et dans la réponse ministérielle afférente du 23 décembre 2014¹⁰.

*

3 Doc. parl. n° 5394/00, p. 7.

4 Doc. parl. n° 7239/00, p. 2.

5 Doc. parl. n° 7239/00, p. 2.

6 Doc. parl. n° 7239/00, p. 2.

7 Doc. parl. n° 7239/00, p. 6.

8 <http://www.cour-des-comptes.lu/content/dam/cdcomptes/fr/rapports/rapports-speciaux/2016/defense.pdf>, p. 33.

9 Question n° 732 de Monsieur Fernand Kartheiser concernant l'Airbus A400M.

10 Réponse du Ministre de la Défense à la question n° 732 de Monsieur Fernand Kartheiser concernant l'Airbus A400M.

EXAMEN DES ARTICLES

Article 1^{er}

L'article 1^{er} a pour objet de modifier l'article 2 de la loi précitée du 21 mars 2005.

L'alinéa 1^{er} du nouvel article 2 reste identique dans son libellé à l'actuel article 2, sauf une adaptation textuelle mineure, sans conséquence sur la portée du texte.

L'alinéa 2 est nouveau. La disposition qu'il contient autorise le Gouvernement à effectuer les dépenses occasionnées par l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de l'avion de transport militaire A400M sur une durée estimée de trente-cinq ans, qui ne peuvent dépasser le montant de 420 000 000 euros à prix constants aux conditions économiques d'octobre 2017 sans préjudice d'une adaptation des paiements annuels en fonction de l'évolution des conditions économiques telle que déterminée par l'évolution du déflateur PIB applicable à la zone euro. Ledit montant ne comprend pas la taxe sur la valeur ajoutée, les taxes et les droits de douane.

Le Conseil d'État renvoie aux observations formulées à l'endroit des considérations générales.

Article 2

L'article 2 a pour objet d'ajouter un alinéa supplémentaire à l'article 3 de la loi précitée du 21 mars 2005. Cet article, dans sa teneur actuelle, porte sur l'imputation des dépenses d'investissement liées à l'acquisition de l'avion militaire A400M.

Les dépenses mentionnées à l'article 2, nouvel alinéa 2, de la loi précitée du 21 mars 2005, ne constituent pas des dépenses d'investissement. Voilà pourquoi elles ne sont pas imputées sur le fonds d'équipement militaire, mais elles sont directement mises à charge du budget des recettes et des dépenses de l'État.

*

OBSERVATIONS D'ORDRE LEGISTIQUE

Article 1^{er}

À la phrase introductive de l'article sous revue, il convient de supprimer la virgule entre les termes « A400M » et « est ».

À l'article 2, alinéa 2, dans sa nouvelle teneur proposée, il convient d'écrire le nombre 35 en toutes lettres. Par ailleurs, il y a lieu de noter que les tranches de mille des montants d'argent sont séparées par une espace insécable pour lire « 420 000 000 euros ».

Article 2

Il convient de remplacer au liminaire « un deuxième alinéa » par « un alinéa 2 ».

Ainsi délibéré en séance plénière et adopté à l'unanimité des 20 votants, le 12 juin 2018.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président,
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7239/02

N° 7239²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI**portant modification de la loi du 21 mars 2005 autorisant
l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M**

* * *

**RAPPORT DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES ET EUROPEENNES, DE LA DEFENSE,
DE LA COOPERATION ET DE L'IMMIGRATION**

(25.6.2018)

La commission se compose de : M. Marc ANGEL, Président-Rapporteur ; MM. Eugène BERGER, Yves CRUCHTEN, Mme Claudia DALL'AGNOL, MM. Gusty GRAAS, Jean-Marie HALSDORF, Fernand KARTHEISER, Mme Vivianne LOSCHETTER, M. Laurent MOSAR, Mme Lydie POLFER, MM. Marc SPAUTZ, Serge WILMES, Claude WISELER, Membres.

*

I. PROCEDURE LEGISLATIVE

Le projet de loi sous rubrique a été déposé par Monsieur le Ministre de la Défense en date du 29 janvier 2018.

Au cours de sa réunion du 16 avril 2018, la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration a nommé son Président Monsieur Marc Angel comme rapporteur du projet de loi sous rubrique. Lors de cette même réunion, la commission a analysé le projet de loi.

Le Conseil d'État a émis son avis le 12 juin 2018. La commission a analysé l'avis du Conseil d'État en date du 25 juin 2018.

Lors de cette même réunion, la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration a adopté le présent rapport.

*

II. INTRODUCTION

En novembre 1996, la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et l'Italie ont créé un forum de coopération en matière d'armement, l'Organisation conjointe de coopération en matière d'armement (OCCAR). Cette organisation constitue une sorte d'agence d'acquisition qui gère des programmes communs.

L'un de ces programmes est le programme A400M. Les nations suivantes y participent : la Belgique, la France, l'Allemagne, le Luxembourg, le Portugal, l'Espagne, la Turquie et le Royaume-Uni. En 2001, les ministres de la défense de ces États ont signé un « Memorandum of Understanding » portant sur l'acquisition de 180 avions militaires, révisée entre-temps à 170 avions. L'OCCAR fut chargée du suivi et du contrôle de ce programme d'acquisition. En mai 2003, le programme A400M a été lancé officiellement et intégré dans l'OCCAR.

Chaque pays participant a déclaré un volume d'acquisitions nationales, à savoir :

- l'Allemagne : 53 avions,
- la France : 50 avions,
- l'Espagne : 27 avions,
- la Turquie : 10 avions,
- le Royaume-Uni : 22 avions,
- la Belgique : 7 avions,
- le Luxembourg : 1 avion.

Il est à noter que le Luxembourg est représenté dans le programme par la Belgique, et ceci dans le cadre de la convention de coopération militaire générale belgo-luxembourgeoise. En effet, cette convention de coopération signée le 13 juin 2001 associe les deux pays partenaires sur le plan stratégique et sur le plan de l'acquisition d'équipement. La collaboration doit permettre certaines économies tant au niveau des prix d'achat que dans le domaine de l'entretien du matériel. L'acquisition conjointe de huit avions militaires A400M, dont sept par la Belgique et un par le Luxembourg, s'inscrit à son titre dans le cadre de cette convention. Cette acquisition a finalement été autorisée au Luxembourg par la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M.

Au moment de la préparation de l'avant-projet de loi autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M, les discussions se concentraient dans un premier temps essentiellement sur l'acquisition conjointe des avions avec la Belgique. Le principe d'une exploitation commune avec la Belgique avait certes été arrêté dès 2001 et avait été mentionné dans l'exposé des motifs du projet de loi initial, mais il n'existait à l'époque pas encore des prévisions précises quant aux principes et modalités de l'exploitation commune. Outre le fait qu'en 2004, la date de livraison était lointaine, il aurait été impossible d'estimer à ce moment les frais d'exploitation, de fonctionnement et de soutien en service de l'avion, dont les coûts ne seraient encourus qu'une dizaine d'années plus tard.

À l'approche de la date de livraison, actuellement prévue pour l'année 2020, les éléments ayant trait à l'exploitation, au fonctionnement et au soutien en service des avions A400M se concrétisent et il convient d'adapter la loi initiale afin d'en tenir compte. En effet, la définition des principes et modalités de l'exploitation commune n'a pu se faire qu'après la prise de décision sur certains éléments, dont le lieu de stationnement de la flotte d'avions, qui sera la base aérienne de Melsbroek.

*

III. OBJET DU PROJET DE LOI

Le présent projet de loi vise à modifier la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M, laquelle n'a trait qu'aux coûts résultant de l'acquisition de l'avion A400M, afin d'y intégrer les dépenses occasionnées par l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de l'avion.

Le terme de soutien en service (« In Service Support » (ISS)) désigne toutes les activités de support logistique nécessaires à maintenir les avions en service durant le cycle de vie complet de l'avion, lequel est estimé à une durée d'environ 35 ans. Ces activités comprennent notamment la maintenance des avions, des moteurs, le soutien technique, la configuration de l'avion et des équipements de soutien, le réapprovisionnement des pièces A400M et de leurs moteurs, la navigabilité, l'infrastructure, la maintenance et la gestion des équipements de sol et du simulateur de vol, la formation du personnel en charge du soutien ainsi que le retrait d'emploi du système A400M et de l'équipement associé.

Dans l'esprit d'une exploitation commune de la flotte des avions A400M entre le Luxembourg et la Belgique dans le cadre d'une unité binationale et compte tenu du fait que la Défense luxembourgeoise ne dispose pas de toutes les compétences techniques en la matière, la Partie belge effectuera certaines tâches liées à l'exploitation, au fonctionnement et au soutien en service pour toute la flotte.

Le Luxembourg contribue à hauteur d'un huitième aux coûts occasionnés par l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de la flotte commune d'avions de transport A400M. Ces coûts se composent principalement des frais de gestion opérationnelle et logistique de l'équipement et du personnel de la flotte, des coûts de carburant, des frais de soutien aéroportuaire, des frais d'entretien

des infrastructures de l'aéroport militaire, des frais d'entretien et de maintenance de l'avion et des frais des pièces de rechange.

L'impact budgétaire annuel résultant de l'exploitation, du fonctionnement et du soutien en service de l'avion est actuellement estimé entre 11 et 12 millions d'euros (voir tableau ci-dessous). Étant donné que certains contrats doivent être mis en place avant la livraison de l'avion même, des engagements financiers de moindre envergure pourraient déjà surgir en 2018.

Sur une durée de vie de 35 ans de l'avion, la dépense cumulée liée aux frais liés au soutien en service est estimée à un montant total prévisible de 420 millions d'euros. Ce prix sera adapté en fonction de l'évolution des conditions économiques telle que déterminée par l'évolution du déflateur PIB applicable à la zone euro.

Étant donné qu'il s'agit de dépenses résultant de services et non d'une acquisition, les dépenses ne sont pas imputées sur le fonds d'équipement militaire mais sur le budget des recettes et des dépenses de l'État.

Le tableau synthétique ci-dessous reprend l'impact financier annuel pour l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de l'avion, en se basant sur des données fournies par les experts en la matière de la Composante aérienne belge. Les frais annuels estimés pour les années 2018 à 2022 sont repris en détail dans le tableau. À noter que cette dépense fut inscrite dans la loi de programmation financière pluriannuelle 2017 et fut ajustée en fonction des nouvelles données pour la proposition budgétaire 2018. Entre le Luxembourg et la Belgique, il sera mis en place un processus de planification budgétaire basé sur un cycle de cinq ans. Avant chaque année budgétaire, un plan quinquennal sera dressé, ajustant les prévisions établies antérieurement et rajoutant une année. Une projection des coûts sur 35 ans n'est à ce stade pas réalisable, vu la complexité propre au matériel aéronautique.

Libellé	prix courant 2013 (8 avions)	prix courant (1 avion)	Frais de fonctionnement					2022
			2018	2019	2020	2021	2022	
Aircraft ground equipment (AGE)	10 227 000 €	1 278 375 €		1 100 000 €		179 000 €		
Infrastructure				603 100 €	618 086 €	554 438 €	568 288 €	
Support systems				129 645 €	437 086 €	465 541 €	555 358 €	
Post design services					795 673 €	517 761 €	255 684 €	
Aircraft material support				358 765 €	589 276 €	1 425 678 €	2 029 008 €	
Engine material support				141 812 €	186 580 €	313 701 €	916 629 €	
Management costs			11 786 €	12 510 €	13 277 €	14 092 €	66 374 €	
Obsolescence					64 045 €	86 544 €	87 890 €	
Technical Information Services				10 179 €	10 804 €	11 467 €	162 141 €	
Training				985 392 €	1 005 100 €	625 000 €	625 000 €	
Aircraft maintenance services				235 627 €	835 068 €	982 839 €	1 146 138 €	
Global support				297 078 €	78 563 €	83 384 €	280 577 €	
Land systems	6 500 000 €	812 500 €		915 007 €	933 307 €	951 973 €	971 013 €	
CIS	350 000 €	43 750 €		49 270 €	50 255 €	51 260 €	52 285 €	
Fuel	20 000 000 €	2 500 000 €		2 815 406 €	2 871 714 €	2 929 148 €	2 987 731 €	
Land systems	300 000 €	37 500 €		42 231 €	43 076 €	43 937 €	44 816 €	
Operating cases	3 000 000 €	375 000 €		422 311 €	430 757 €	439 372 €	448 160 €	
Personnel costs	26 500 000 €	3 312 500 €		3 413 125 €	3 430 191 €	3 447 342 €	3 464 579 €	
Total frais de fonctionnement			11 786 €	11 531 456 €	12 392 857 €	13 122 476 €	14 661 670 €	

*

IV. L'AVIS DU CONSEIL D'ETAT

Dans son avis du 12 juin 2018, le Conseil d'État rappelle les points principaux du projet de loi sous rubrique ainsi que de la loi initiale qui a autorisé l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M.

Le Conseil d'État regrette que l'exposé des motifs reste flou en ce qui concerne les concrétisations quant à l'exploitation, au fonctionnement et au soutien en service de l'A400M. Quant à la limite supérieure à ne pas dépasser pour les dépenses occasionnées de 420 millions euros sur la durée de 35 ans, la Haute Corporation note encore que ledit montant ne comprend pas la taxe sur la valeur ajoutée, les taxes et les droits de douane. Le Conseil d'État ignore si la problématique liée à la taxe sur la valeur ajoutée en relation avec l'acquisition de l'avion de transport militaire a entre-temps trouvé une solution et rappelle encore que cette problématique, non élucidée à l'époque, avait déjà fait l'objet d'une observation au Rapport spécial sur la Défense de la Cour des comptes du 4 mai 2016.

Il est à noter dans ce contexte que l'avion luxembourgeois étant officiellement délivré au Grand-Duché, la TVA est payable par le Luxembourg (28 millions d'euros sur un montant hors taxes de 168 millions d'euros).

*

V. TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION

Compte tenu de ce qui précède, la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration recommande à la Chambre des Députés d'adopter le présent projet de loi dans la teneur qui suit :

*

« PROJET DE LOI

portant modification de la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M

Art. 1er. L'article 2 de la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 2. Les dépenses occasionnées par l'acquisition de l'avion de transport militaire A400M ne peuvent dépasser le montant de cent vingt millions d'euros à prix constants aux conditions économiques de juin 2001 sans préjudice d'une adaptation des paiements annuels en fonction de l'évolution des conditions économiques telle que déterminée par l'évolution du déflateur PIB applicable à la zone euro. Ce montant ne comprend pas la taxe sur la valeur ajoutée, les taxes, les droits de douane et les charges similaires liés à l'acquisition de l'avion de transport militaire A400M.

Les dépenses occasionnées par l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de l'avion de transport militaire A400M sur une durée estimée de trente-cinq ans, ne peuvent dépasser le montant de 420 000 000 euros à prix constants aux conditions économiques d'octobre 2017 sans préjudice d'une adaptation des paiements annuels en fonction de l'évolution des conditions économiques telle que déterminée par l'évolution du déflateur PIB applicable à la zone euro. Ce montant ne comprend pas la taxe sur la valeur ajoutée, les taxes et les droits de douane. »

Art. 2. A l'article 3 de la même loi, un alinéa 2 est ajouté qui se lit comme suit:

« Les dépenses occasionnées par l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de l'avion de transport militaire A400M sont à charge des crédits de la Direction de la Défense. » »

Luxembourg, le 25 juin 2018

Le Président-Rapporteur,
Marc ANGEL

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

7239

Bulletin de Vote (Vote Public)

Date: 10/07/2018 15:26:00	Président: M. Di Bartolomeo Mars
Scrutin: 1	Secrétaire A: M. Frieseisen Claude
Vote: PL 7239 Avion A400M	Secrétaire B: Mme Barra Isabelle
Description: Projet de loi 7239	

	Oui	Abst	Non	Total
Présents:	47	3	2	52
Procuration:	8	0	0	8
Total:	55	3	2	60

Nom du député	Vote	(Procuration)	Nom du député	Vote	(Procuration)
CSV					
Mme Adehm Diane	Oui		Mme Andrich-Duval Sylvie	Oui	
Mme Arendt Nancy	Oui		M. Eicher Emile	Oui	
M. Eischen Félix	Oui		M. Gloden Léon	Oui	
M. Halsdorf Jean-Marie	Oui		Mme Hansen Martine	Oui	
Mme Hetto-Gaasch Françoise	Oui	(M. Wiseler Claude)	M. Kaes Aly	Oui	
Mme Konsbruck Claudine	Oui		M. Lies Marc	Oui	
Mme Mergen Martine	Oui		M. Meyers Paul-Henri	Oui	
Mme Modert Octavie	Oui		M. Mosar Laurent	Oui	
M. Roth Gilles	Oui		M. Schank Marco	Oui	
M. Spautz Marc	Oui		M. Wilmes Serge	Oui	(Mme Hansen Martine)
M. Wiseler Claude	Oui		M. Wolter Michel	Oui	
M. Zeimet Laurent	Oui				

LSAP					
M. Angel Marc	Oui		M. Arndt Fränk	Oui	
Mme Asselborn-Bintz Simone	Oui		M. Bodry Alex	Oui	(Mme Bofferding Taina)
Mme Bofferding Taina	Oui		Mme Burton Tess	Oui	
M. Cruchten Yves	Oui	(Mme Dall'Agnol Claudia)	Mme Dall'Agnol Claudia	Oui	
M. Di Bartolomeo Mars	Oui		M. Engel Georges	Oui	
M. Fayot Franz	Oui	(M. Angel Marc)	M. Haagen Claude	Oui	
Mme Hemmen Cécile	Oui				

déi gréng					
M. Anzia Gérard	Oui		M. Kox Henri	Oui	
Mme Lorsché Josée	Oui		Mme Loschetter Viviane	Oui	(Mme Lorsché Josée)
Mme Tanson Sam	Oui		M. Traversini Roberto	Oui	

DP					
M. Bauler André	Oui		M. Baum Gilles	Oui	(M. Graas Gusty)
Mme Beissel Simone	Oui		M. Berger Eugène	Oui	
M. Colabianchi Frank	Oui		M. Delles Lex	Oui	
Mme Elvinger Joëlle	Oui		M. Graas Gusty	Oui	
M. Hahn Max	Oui		M. Krieps Alexander	Oui	
M. Lamberty Claude	Oui		M. Mertens Edy	Oui	
Mme Polfer Lydie	Oui	(M. Bauler André)			

déi Lénk					
M. Baum Marc	Non		M. Wagner David	Non	

ADR					
M. Gibéryen Gast	Abst.		M. Kartheiser Fernand	Abst.	
M. Reding Roy	Abst.				

Le Président:

Le Secrétaire général:

7239/03

N° 7239³

CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2017-2018

PROJET DE LOI

**portant modification de la loi du 21 mars 2005 autorisant
l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M**

* * *

**DISPENSE DU SECOND VOTE CONSTITUTIONNEL
PAR LE CONSEIL D'ETAT**

(17.7.2018)

Le Conseil d'État,

appelé par dépêche du Président de la Chambre des députés, du 10 juillet 2018 à délibérer sur la question de dispense du second vote constitutionnel du

PROJET DE LOI

**portant modification de la loi du 21 mars 2005 autorisant
l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M**

qui a été adopté par la Chambre des députés dans sa séance du 10 juillet et dispensé du second vote constitutionnel ;

Vu ledit projet de loi et l'avis émis par le Conseil d'État en sa séance du 12 juin 2018 ;

se déclare d'accord

avec la Chambre des députés pour dispenser le projet de loi en question du second vote prévu par l'article 59 de la Constitution.

Ainsi décidé en séance publique à l'unanimité des 19 votants, le 17 juillet 2018.

Le Secrétaire général,
Marc BESCH

Le Président du Conseil d'État,
Georges WIVENES

Impression: CTIE – Division Imprimés et Fournitures de bureau

54



**Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense,
de la Coopération et de l'Immigration**

Procès-verbal de la réunion du 25 juin 2018

Ordre du jour :

1. 7188 Projet de loi portant modification
 1. de la loi modifiée du 29 août 2008 sur la libre circulation des personnes et l'immigration
 2. de la loi du 18 février 2013 sur l'accueil de jeunes au pair- Rapporteur : Monsieur Marc Angel
- Analyse de l'avis complémentaire du Conseil d'Etat
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
2. 7238 Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 29 août 2008 sur la libre circulation des personnes et de l'immigration
- Rapporteur : Monsieur Marc Angel
- Analyse des avis du Conseil d'Etat et de la Commission consultative des droits de l'homme
3. 7239 Projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M
- Rapporteur : Monsieur Marc Angel
- Analyse de l'avis du Conseil d'Etat
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
4. 7294 Projet de loi portant approbation de l'Accord complémentaire entre l'État du Grand-Duché de Luxembourg et l'Organisation européenne des brevets concernant l'inviolabilité des archives de l'Organisation européenne des brevets, fait à Luxembourg, le 5 mars 2018
- Rapporteure : Madame Claudia Dall'Agnol
- Analyse de l'avis du Conseil d'Etat
- Présentation et adoption d'un projet de rapport
5. Adoption des projets de procès-verbaux des réunions du 1er juin 2018 et du 4 juin 2018
6. Dossiers européens: adoption de la liste de documents transmis entre le 16 et le 22 juin 2018
7. Divers

*

Présents : M. Marc Angel, M. Eugène Berger, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Fernand Kartheiser, M. Laurent Mosar, M. Marc Spautz

Mme Joëlle Elvinger, Remplaçante de Mme Lydie Polfer
M. Marcel Oberweis, Remplaçant de M. Jean-Marie Halsdorf

M. Jean-Paul Reiter, Mme Christiane Martin, Ministère des Affaires étrangères et européennes, Direction de l'Immigration

Mme Rita Brors, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Claudia Dall'Agnol, M. Jean-Marie Halsdorf, Mme Viviane Loschetter, Mme Lydie Polfer, M. Serge Wilmes, M. Claude Wiseler

M. Marc Baum, observateur délégué

M. Georges Bach, Mme Mady Delvaux-Stehres, M. Frank Engel, M. Charles Goerens, Mme Viviane Reding, M. Claude Turmes, membres du Parlement européen

*

Présidence : M. Marc Angel, Président de la Commission

*

- 1. 7188** **Projet de loi portant modification**
1. de la loi modifiée du 29 août 2008 sur la libre circulation des personnes et l'immigration
2. de la loi du 18 février 2013 sur l'accueil de jeunes au pair

Dans son avis complémentaire, le Conseil d'Etat constate qu'au vu des amendements, qui n'appellent pas d'observation additionnelle, il est en mesure de lever les oppositions formelles formulées dans son avis du 30 janvier 2018. Par ailleurs, le Conseil d'Etat formule une série d'observations d'ordre légistique qui ont été repris dans le projet de rapport.

Le Rapporteur présente brièvement son projet de rapport qui est ensuite adopté avec l'abstention de la sensibilité politique ADR. La Commission propose le modèle de base du temps de parole en séance plénière.

- 2. 7238** **Projet de loi portant modification de la loi modifiée du 29 août 2008 sur la libre circulation des personnes et de l'immigration**

La Commission décide que les avis de la Commission consultative des droits de l'homme (CCDH) et de l'Ombuds Comité fir d'Rechter vum Kand (ORK) soient publiés en tant que documents parlementaires.

La Commission procède ensuite à l'analyse de l'avis du Conseil d'Etat.

Point 1° : Le Conseil d'Etat s'interroge sur la notion de « représentants de médias accrédités » inconnue en droit national, et s'oppose formellement à cette disposition.

Les auteurs du projet de loi proposent d'omettre le point 1°. La Commission s'y rallie.

Point 2° : Le Conseil d'Etat propose d'insérer une référence aux dispositions de la législation nationale concernant le visa de long séjour et de viser avec plus de précision les situations envisagées.

Les auteurs du projet de loi informent que le visa « vacances-travail » est prévu dans l'accord conclu avec la Nouvelle Zélande, mais n'a pas encore de base légale. Le visa de long séjour (visa « D »), déjà introduit dans le cadre de l'autorisation de séjour temporaire (AST), répond à différents cas de figure pour les situations dans lesquelles un visa « C », limité à trois mois, ne suffit pas. Le visa de long séjour est limité à un an.

Point 3° : Le Conseil d'Etat fait remarquer qu'il convient de préciser cette disposition, en ce sens que les détenteurs d'un visa de long séjour ont la faculté, mais pas l'obligation, d'effectuer la déclaration d'arrivée auprès de l'administration communale de leur lieu de résidence.

Les auteurs du projet de loi précisent que, selon la loi sur le répertoire national des personnes physiques, il y a l'obligation d'effectuer une telle déclaration. La disposition sous le point 3° permet d'y inclure les détenteurs d'un visa de long séjour.

Le Rapporteur propose de retenir dans son rapport que le Gouvernement en informera les administrations communales.

Point 4° : Le Conseil d'Etat se demande ce qu'il convient d'entendre par « équipe pluridisciplinaire ». La CCDH et l'ORK demandent, par ailleurs, les mêmes précisions.

Les auteurs du projet de loi expliquent que ce terme a été utilisé dans les recommandations des experts de l'évaluation Schengen.

Le Rapporteur propose d'insérer un amendement disposant que la composition et le fonctionnement de l'équipe pluridisciplinaire sont fixés par un règlement grand-ducal. Par ailleurs, il fait remarquer qu'il y aurait conflit d'intérêt si l'avocat-tuteur faisait partie de cette équipe, comme le propose la CCDH dans son avis. Par contre, on pourrait disposer, dans le règlement grand-ducal en question, que l'avocat-tuteur soit entendu, ce qui se fait déjà en pratique.

Un membre du groupe parlementaire CSV demande s'il ne serait pas utile de charger le Parquet de l'évaluation de l'intérêt supérieur de l'enfant. Il s'avère qu'un représentant du Parquet spécialisé dans le domaine de la protection de la jeunesse fait partie de l'équipe pluridisciplinaire. Le Rapporteur propose d'y intégrer également le « défenseur des droits de l'enfant » instauré par le projet de loi 7236 (projet de loi instituant un défenseur des droits de l'enfant, appelé « Ombudsman/fra fir Kanner a Jugendlecher »).

Quant aux remarques de l'ORK concernant le retour de mineurs dans le cas où ce serait dans l'intérêt supérieur de l'enfant, il est précisé que l'OIM (Organisation internationale d'Immigration) procède à des enquêtes dans les pays d'origine pour examiner la situation des mineurs. Dans la pratique, aucun mineur non accompagné n'a jusqu'ici été retourné dans son pays à partir du Luxembourg.

Le Rapporteur propose, en outre, de donner suite aux remarques de la CCDH et de l'ORK sur la formation des membres de l'équipe pluridisciplinaire en insérant des dispositions y relatives dans le règlement grand-ducal.

Point 5° : Le Conseil d'Etat n'a pas d'observation.

Point 6° : Le Conseil d'Etat émet une opposition formelle, le nouveau paragraphe 6, alinéa 1^{er} n'étant pas conforme à la logique du contentieux administratif. Selon le Conseil d'Etat, le système proposé du contrôle juridictionnel de la décision de prolongation de la mesure de rétention du ministre reviendrait à ce que le ministre intente un recours devant le président du Tribunal administratif contre sa propre décision de prolongation. Par ailleurs, le Conseil d'Etat fait remarquer que dans la mesure où l'intéressé serait privé du droit de présenter son point de vue devant le juge, le système envisagé pose des problèmes par rapport à la Convention de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales, en particulier l'article 5 sur la liberté individuelle et l'article 13 sur le droit au juge. Le Conseil d'Etat propose de reformuler le nouveau paragraphe 6 pour conférer au président du Tribunal administratif un rôle comparable à celui du juge des libertés et de la détention français, compétent pour statuer sur le maintien des étrangers en zone d'attente. Le nouveau paragraphe 6 se lirait alors comme suit :

« (6) Lorsque le ministre envisage de prolonger la durée de la rétention, il adresse une requête au président du Tribunal administratif qui statue d'urgence et en tous cas dans les dix jours de la requête après avoir entendu la personne concernée.

Contre cette décision du président du Tribunal administratif, la personne concernée peut interjeter appel devant la Cour administrative. Les paragraphes 4 et 5 sont applicables.

À défaut de saisine du président du Tribunal administratif par le ministre, dans le délai prévu, le retenu est remis en liberté. »

Selon les auteurs du projet de loi, cette proposition de texte ne correspondrait ni à la directive européenne sur les retours, ni au principe de la séparation des pouvoirs. Dans une note distribuée aux membres de la Commission et annexée au présent procès-verbal, ils relèvent un double malentendu, l'intention du projet de loi étant précisément d'éviter de dénaturer le contentieux administratif, en conservant le contrôle historique postérieur des actes. Par ailleurs, le projet de loi n'entend pas non plus exclure la personne retenue de la procédure ; bien au contraire, le projet de loi ne déroge pas en ce point essentiel aux principes et dispositions de la loi modifiée du 21 juin 1999 portant règlement de procédure devant les juridictions administratives.

Il est proposé d'amender le paragraphe (6) comme suit :

« (6) Lorsque le ministre décide de prolonger la durée de rétention en vertu de l'article 120, paragraphe (3), alinéa 2, il doit saisir d'office, par requête introduite dans les cinq jours ouvrables de la notification de la décision, le président du Tribunal administratif qui statue d'urgence comme juge du fond et en tout cas dans les dix jours du dépôt de la requête, la personne retenue dûment convoquée par les soins du greffe.

La procédure est orale. L'affaire est plaidée à l'audience à laquelle les parties ont été convoquées. Le président s'assure que la personne retenue a été touchée par la convocation.

Dans ce cas, la personne retenue ne peut pas introduire elle-même le recours prévu au paragraphe (1).

Contre la décision du président du Tribunal administratif appel peut être interjeté devant la Cour administrative. Les paragraphes (4) et (5) sont applicables.

A défaut de saisine du tribunal par le ministre dans le délai prévu, le retenu doit être remis en liberté. »

Un membre du groupe politique CSV est d'avis que la phrase suivante pose un problème fondamental, car ôtant la personne retenue de son droit d'introduire un recours : « *Dans ce cas, la personne retenue ne peut pas introduire elle-même le recours prévu au paragraphe (1).* » Les auteurs du projet de loi expliquent que la procédure est déclenchée d'office, tel que prévu dans la directive « retours ». Il n'y a donc pas lieu d'introduire un deuxième recours par la personne retenue. Elle pourra pourtant interjeter un recours devant la Cour administrative contre la décision du président du Tribunal administratif.

Il est précisé que contrairement à ce qui est insinué dans l'avis du Conseil d'Etat, les auteurs du projet de loi ont consulté le président du Tribunal administratif lors de l'élaboration du projet de loi.

Point 7° : Concernant la modification proposée à l'article 124, paragraphe 1^{er}, alinéa 1^{er}, de la loi du 29 août 2008, le Conseil d'Etat propose le libellé suivant :
« *Le ministre charge la Police grand-ducale de l'exécution de la décision d'éloignement.* »

Le Conseil d'Etat considère la définition de l'éloignement de l'étranger à l'alinéa 2 du paragraphe 1^{er} comme étant trop restrictive, et propose de formuler la phrase introduisant les mesures prévues sous a) et b) comme suit :

« *Aux fins de permettre l'éloignement, la Police grand-ducale procède aux mesures suivantes : ».*

Ne voyant pas très bien en quoi le texte proposé diffère du texte initial, les auteurs du projet de loi proposent de maintenir le texte initial. La Commission s'y rallie.

En ce qui concerne le paragraphe 1^{er}, alinéa 3, le Conseil d'Etat note que seuls les locaux destinés à l'habitation sont couverts par cet alinéa, à l'exclusion de possibles autres locaux qui pourraient, le cas échéant, héberger des étrangers à éloigner, sans pour autant constituer des locaux destinés à l'habitation. Le Rapporteur du projet de loi propose d'insérer un amendement pour substituer les mots « *locaux destinés à l'habitation* » par « *lieux privés* ».

Un membre du groupe politique CSV se demande si une telle disposition se justifie, étant donné qu'il ne s'agit pas d'un fait pénal. Les auteurs du projet de loi donnent à considérer qu'une disposition similaire a été introduite dans la loi modifiée du 21 novembre 1980 portant organisation de la Direction de la Santé. Par ailleurs, la mesure ne peut être prise que sur décision du président du Tribunal d'arrondissement. Or, le membre du groupe politique CSV souhaite savoir sur quelle base le président du Tribunal d'arrondissement est saisi et si le droit au recours est garanti. Le Rapporteur du projet de loi propose de se renseigner sur cette question.

Avis de la CCDH

Le Rapporteur présente brièvement l'avis de la CCDH, en constatant que les amendements proposés tiennent compte de la plupart des remarques.

Débat

Les éléments suivants peuvent être retenus de la discussion.

En guise de réponse à une question afférente du représentant de la sensibilité politique ADR, il est précisé que les recommandations des experts dans le cadre de l'évaluation Schengen ont fait l'objet d'une décision du Conseil.

Il est retenu que les amendements proposés lors de la présente réunion et leurs commentaires seront formulés par écrit et soumis au vote des membres de la Commission lors d'une prochaine réunion.

Répondant à une question afférente d'un membre de la Commission, les représentants de la Direction de l'Immigration informent que la durée de la procédure accélérée (« pays sûrs ») est de deux mois au maximum selon les dispositions de la loi, et que les juridictions se prononcent endéans d'un mois. Dans la procédure ultra-accelérée (« Dublin »), les entretiens se font dans les foyers d'accueil et la décision est prise endéans les neuf jours. L'effet dissuasif de cette procédure se fait déjà remarquer. La procédure « normale » est actuellement d'environ sept mois, par rapport à 20 mois il y a deux ans. Ceci est dû à l'augmentation des effectifs du Service des réfugiés. Le taux de reconnaissance est de 70%. Les demandeurs sont originaires en premier lieu de la Syrie, de l'Afghanistan et de l'Irak. Selon un arrêt de la Cour administrative, les ressortissants originaires de l'Afghanistan ont droit à la protection subsidiaire. Ceci ne vaut pas pour les ressortissants originaires de l'Irak (à l'exception de la ville de Bagdad). Un report à l'éloignement a été accordé à des personnes déboutées irakiennes.

Les statistiques sont régulièrement publiées sur le site internet de la Direction de l'Immigration.

Une personne déjà éloignée est soumise à l'interdiction de l'entrée sur le territoire du Grand-Duché. Si elle y est retrouvée, elle sera transférée au Centre de rétention. Dans le cas où cette personne introduit une nouvelle demande de protection internationale, elle est entendue pour évaluer si la situation a entretemps changé. Si ce n'est pas le cas, une décision d'irrecevabilité est prise.

3. 7239 Projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M

Le Rapporteur présente son projet de rapport, en soulignant qu'il y a répondu à la question du Conseil d'Etat sur la TVA, en indiquant que la TVA est due par le Luxembourg. Un membre de la Commission demande de savoir qui est bénéficiaire de la TVA. La réponse à cette question sera fournie dans le rapport oral.

Le projet de rapport est adopté avec l'abstention de la sensibilité politique ADR. La Commission propose le modèle de base du temps de parole en séance plénière.

4. 7294 Projet de loi portant approbation de l'Accord complémentaire entre l'État du Grand-Duché de Luxembourg et l'Organisation européenne des

brevets concernant l'inviolabilité des archives de l'Organisation européenne des brevets, fait à Luxembourg, le 5 mars 2018

Le projet de rapport est adopté. La Commission propose le modèle de base du temps de parole en séance plénière.

5. Adoption des projets de procès-verbaux des réunions du 1er juin 2018 et du 4 juin 2018

Les projets de procès-verbal sont adoptés.

6. Dossiers européens: adoption de la liste de documents transmis entre le 16 et le 22 juin 2018

La liste des documents est adoptée avec la modification suivante : le document COM(2018)337 est transmis à la Commission de l'Environnement.

7. Divers

Le représentant de la sensibilité politique ADR rappelle que sa motion sur les ambassades électroniques est toujours pendante.

Luxembourg, le 27 juin 2018

La Secrétaire-Administratrice,
Rita Brors

Le Président de la Commission des Affaires étrangères
et européennes, de la Défense, de la Coopération et de
l'Immigration,
Marc Angel



**Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense,
de la Coopération et de l'Immigration**

Procès-verbal de la réunion du 16 avril 2018

Ordre du jour :

1. 7264 Projet de loi autorisant le Gouvernement à acquérir, lancer et exploiter un satellite et son segment sol destinés à l'observation de la terre permettant au Gouvernement de satisfaire ses besoins et ses obligations en matière de défense
 - Nomination d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
2. 7239 Projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M
 - Désignation d'un rapporteur
 - Présentation du projet de loi
3. Prolongation de la participation de l'Armée luxembourgeoise à la mission de l'OTAN « Resolute Support » en Afghanistan - Avis de la Commission
4. Adoption des projets de procès-verbaux des réunions du 5 mars 2018, 8 mars 2018, 9 mars 2018 (réunion jointe "Débat 99ID") et 12 mars 2018
5. Dossiers européens : adoption des listes de documents transmis entre le 7 et le 13 avril 2018
6. Divers

*

Présents : M. Marc Angel, M. Eugène Berger, M. Yves Cruchten, M. Gusty Graas, M. Jean-Marie Halsdorf, M. Fernand Kartheiser, M. Laurent Mosar, M. Marc Spautz

M. Marc Baum, observateur délégué

Mme Viviane Loschetter, remplaçante de M. Claude Adam

M. Patrick Heck, Directeur de la Défense

Mme Nina Garcia, Mme Nadine Thomas, Maj. Geoffrey Beaudot, Direction de la Défense

Lt. Col. Yvon Kries, Lt. Col. Alain Schoeben, Etat-Major de l'Armée

Mme Rita Brors, M. Yann Flammang, de l'Administration parlementaire

Excusés : Mme Claudia Dall'Agnol, Mme Lydie Polfer, M. Serge Wilmes, M. Claude Wiseler

M. Georges Bach, Mme Mady Delvaux-Stehres, M. Frank Engel, M. Charles Goerens, Mme Viviane Reding, M. Claude Turmes, membres du Parlement européen

*

Présidence : M. Marc Angel, Président de la Commission

*

1. **7264** **Projet de loi autorisant le Gouvernement à acquérir, lancer et exploiter un satellite et son segment sol destinés à l'observation de la terre permettant au Gouvernement de satisfaire ses besoins et ses obligations en matière de défense**
- **Nomination d'un rapporteur**
- **Présentation du projet de loi**

M. Marc Angel est nommé rapporteur du projet de loi.

Le projet d'acquisition et de gestion d'un système d'observation de la Terre s'inscrit dans la logique des Lignes directrices de la défense luxembourgeoise à l'horizon 2025 et au-delà, publiées en juillet 2017. La reconnaissance est un des domaines dans lesquels l'Armée luxembourgeoise s'est spécialisé. Le projet revêt une grande utilité militaire en augmentant l'efficacité et la sécurité des opérations. Par ailleurs, il comble des lacunes observées au niveau de l'OTAN. Le projet s'inscrit dans le cadre de la diversification de l'économie luxembourgeoise, en développant le secteur spatial.

Le projet « National Advanced Optical System » (NAOS) consiste à :

- Acquérir et opérer un satellite d'observation de la Terre à très haute résolution ;
- Construire des antennes associées permettant le transfert d'images du satellite vers la Terre ;
- Mettre en place un segment sol garantissant le contrôle et la gestion du système et la dissémination des produits (images) obtenus à partir d'un Centre de données.

Il est à noter qu'à ce stade une valorisation commerciale n'est pas à exclure. L'acquisition du système NAOS permettra au Luxembourg de jouir librement des images, sans restriction de dissémination, ni de restriction au niveau de la couverture géographique ou de la qualité des images.

Le satellite sera placé sur une orbite circulaire basse d'environ 450 kilomètres.

L'enveloppe financière se chiffre à 170 millions d'euros sur une durée de 14 ans.

Débat

Les éléments suivants peuvent être retenus de la discussion.

Les clients principaux du projet seront des instances militaires. Parmi les clients civils peuvent compter des sous-organisations des Nations-Unies, des organisations humanitaires ou l'Union européenne, par exemple. Des clients privés commerciaux peuvent avoir un besoin en images supplémentaires disponibles ou des besoins spécifiques dans le cadre d'un projet de recherche (archéologie, infrastructures, etc.). Pour chaque client, un pourcentage de capacité qu'il peut recevoir est défini par la Direction de la Défense. Le volet commercial restera pourtant très limité par rapport à l'utilisation militaire.

Le Luxembourg investit presque 40% de son budget national de la défense dans des projets multinationaux pour lesquels le Grand-Duché n'a pas de besoin national. Cela signifie qu'il met à disposition de ses partenaires des moyens pour augmenter les capacités communes, dans un esprit de solidarité. D'un autre côté, les Lignes directrices de la défense prévoient que les dépenses doivent aussi permettre à l'Armée d'acquérir des compétences dans de nouveaux domaines, respectivement avoir une retombée économique pour le Luxembourg. La Direction de la Défense occupe actuellement un expert mis à disposition par la Belgique. D'autres experts seront embauchés dans le futur.

Le présent projet ne consiste pas à acheter des capacités belges, mais de développer sur le terrain luxembourgeois un système d'observation de la Terre, exploité par le Luxembourg. Le modèle d'exploitation est élaboré en coopération avec la Belgique. D'autres pays disposant de capacités dans ce domaine sont l'Italie, la France, l'Angleterre, l'Allemagne et les Etats Unis.

La durée de vie du satellite sera de 7 à 10 ans. Il est prévu que le système sera opérationnel en 2022. Le satellite aura une couverture mondiale, les zones opérationnelles étant définies selon les besoins. Le délai de programmation est de 24 heures au maximum.

Les accords internationaux pertinents sont le Traité de l'Espace et des arrangements au niveau de l'OTAN. Chaque pays est libre de mettre un satellite sur orbite basse à des fins pacifiques. Des règles plus strictes s'appliquent aux satellites géostationnaires.

Le volume des besoins et les conditions d'utilisation seront définis dans des conventions avec les clients. Chaque client disposera de son niveau de priorité. Les conventions pourront aussi contenir des dispositions restrictives, ou encore un droit de veto de la Direction de la Défense en ce qui concerne la mise à disposition de certaines images.

Le plan directeur définira les détails de la mise en place et de l'exploitation du satellite.

Le satellite LuxGovSat (LGS) est opérationnel. Le premier client est la Belgique. Les Etats-Unis sont très intéressés à des capacités satellitaires, tout comme une série d'autres pays qui ont répondu positivement à un courrier afférent du Ministre.

- 2. 7239** **Projet de loi portant modification de la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M**
- Désignation d'un rapporteur
- Présentation du projet de loi

M. Marc Angel est nommé rapporteur du projet de loi.

Il s'avère que la date de livraison de l'avion A400M a été reporté à mai 2020 (au lieu du deuxième semestre 2019). L'avion fera partie d'une flotte binationale, la Belgique ayant acquis 7 avions. A l'approche de la date de livraison, il est nécessaire de définir les principes et modalités de l'exploitation commune et de les fixer par des contrats. Le but du présent projet de loi est d'autoriser le Gouvernement à couvrir les dépenses afférentes à l'exploitation, au fonctionnement et au soutien en service sur une durée de trente-cinq années. La dépense cumulée liée aux frais liés au soutien en service est estimée à un montant total prévisible de 420 millions d'euros, réparti sur 35 ans. La fiche financière annexée au projet de loi renseigne en détail sur les dépenses.

Débat

La définition des principes et modalités de l'exploitation commune n'a pu se faire qu'après la prise de décision sur certains éléments, dont le lieu de stationnement de la flotte d'avions.

Les accords conclus depuis 2001 dans le cadre de l'acquisition de l'avion A400M prévoient tous des clauses de révision pour pouvoir être adaptés à des nouveaux besoins (p. ex. l'utilisation des infrastructures pour le stationnement d'hélicoptères). La société Airbus a dû réviser leur programmation à plusieurs reprises, entre autres pour l'adaptation à des nouveaux besoins des clients. Les clients ayant accepté le nouveau calendrier, il n'y aura pas de pénalité à payer. L'avion luxembourgeois étant officiellement délivré au Grand-Duché, la TVA est payable par le Luxembourg (28 millions d'euros sur un montant hors taxes de 168 d'euros).

3. Prolongation de la participation de l'Armée luxembourgeoise à la mission de l'OTAN « Resolute Support » en Afghanistan - Avis de la Commission

Le Gouvernement entend prolonger la participation de l'Armée luxembourgeoise à la mission de l'OTAN « Resolute Support » en Afghanistan jusqu'au 1^{er} juillet 2020.

La situation en Afghanistan reste précaire. La mission « Resolute Support » lancée le 1^{er} janvier 2015 est non combattante, et consiste à l'appui de l'Armée afghane par des conseils et formations. Sans cet appui, l'Armée afghane ne serait pas à même de défendre le pays. L'OTAN a décidé de prolonger et d'étendre la mission « Resolute Support ». Le Luxembourg entend augmenter sa présence à deux personnes, le règlement grand-ducal en vigueur permettant le déploiement de trois personnes au maximum. La rotation se fait tous les 4 mois.

Au cours de la discussion, un membre de la commission exprime ses doutes sur l'utilité de la présence en Afghanistan qui, selon l'orateur, serait à considérer comme un échec. Par ailleurs, l'état de l'Armée luxembourgeoise ne permettrait pas de participer à toutes les missions.

Un autre membre de la commission donne à considérer qu'il y a lieu de se montrer solidaire au sein de l'OTAN.

Après discussion, la commission donne son accord de principe à la prolongation de la mission, avec l'abstention du représentant de la sensibilité politique ADR.

4. Adoption des projets de procès-verbaux des réunions du 5 mars 2018, 8 mars 2018, 9 mars 2018 (réunion jointe "Débat 99ID") et 12 mars 2018

Les projets de procès-verbaux sont adoptés.

5. Dossiers européens : adoption des listes de documents transmis entre le 7 et le 13 avril 2018

La liste de documents est adoptée.

6. Divers

Le Président de la commission informe sur :

- La demande de l'ADR de se voir présenter le rapport de l'OIAC sur l'incident à Salisbury ;
- La visite d'un hôpital militaire au Kosovo le 2 mai 2018.

La motion de M. Kartheiser « *Prise d'initiatives afin de mettre en œuvre des conventions entre Etats adaptées aux évolutions dans le domaine digital et permettant de saisir des opportunités dans ce domaine* » sera mise à l'ordre du jour d'une prochaine réunion de la commission.

Le Ministre des Affaires étrangères sera invité à une prochaine réunion pour informer sur l'évolution de la situation en Syrie.

Luxembourg, le 27 avril 2018

La Secrétaire-Administrateur,
Rita Brors

Le Président de la Commission des Affaires étrangères
et européennes, de la Défense, de la Coopération et de
l'Immigration,
Marc Angel

7239

Loi du 1^{er} août 2018 portant modification de la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Notre Conseil d'État entendu ;

De l'assentiment de la Chambre des Députés ;

Vu la décision de la Chambre des Députés du 10 juillet 2018 et celle du Conseil d'État du 17 juillet 2018 portant qu'il n'y a pas lieu à second vote ;

Avons ordonné et ordonnons :

Art. 1^{er}.

L'article 2 de la loi du 21 mars 2005 autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M est remplacé par la disposition suivante :

« Art. 2.

Les dépenses occasionnées par l'acquisition de l'avion de transport militaire A400M ne peuvent dépasser le montant de cent vingt millions d'euros à prix constants aux conditions économiques de juin 2001 sans préjudice d'une adaptation des paiements annuels en fonction de l'évolution des conditions économiques telle que déterminée par l'évolution du déflateur PIB applicable à la zone euro. Ce montant ne comprend pas la taxe sur la valeur ajoutée, les taxes, les droits de douane et les charges similaires liés à l'acquisition de l'avion de transport militaire A400M.

Les dépenses occasionnées par l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de l'avion de transport militaire A400M sur une durée estimée de trente-cinq ans, ne peuvent dépasser le montant de 420 000 000 euros à prix constants aux conditions économiques d'octobre 2017 sans préjudice d'une adaptation des paiements annuels en fonction de l'évolution des conditions économiques telle que déterminée par l'évolution du déflateur PIB applicable à la zone euro. Ce montant ne comprend pas la taxe sur la valeur ajoutée, les taxes et les droits de douane.

»

Art. 2.

À l'article 3 de la même loi, un alinéa 2 est ajouté qui se lit comme suit :

«

Les dépenses occasionnées par l'exploitation, le fonctionnement et le soutien en service de l'avion de transport militaire A400M sont à charge des crédits de la Direction de la Défense.

»

Mandons et ordonnons que la présente loi soit insérée au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg pour être exécutée et observée par tous ceux que la chose concerne.

Le Ministre de la Défense,
Étienne Schneider

Cabasson, le 1^{er} août 2018.
Henri

Doc. parl. 7239 ; sess. ord. 2017-2018.

