**7239**

**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.