

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.

