

**N° 7239<sup>2</sup>****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.

<i>Libellé</i>	<i>prix courant 2013 (8 avions)</i>	<i>prix courant (1 avion)</i>	<i>2018</i>	<i>2019</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2022</i>	
			<i>Frais de fonctionnement</i>					
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 €	
<b>Total frais de fonctionnement</b>			<b>11 786 €</b>	<b>11 531 456 €</b>	<b>12 392 857 €</b>	<b>13 122 476 €</b>	<b>14 661 670 €</b>	

\*

#### 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

