



## Commission de la Sécurité intérieure et de la Défense

### Procès-verbal de la réunion du 28 mai 2020

La réunion a eu lieu par visioconférence.

#### Ordre du jour :

1. Approbation du projet de procès-verbal de la réunion du 30 janvier 2020
2. 7513 Projet de loi portant modification de la loi du 5 juillet 2016 autorisant le Gouvernement à participer au programme multinational « Multi-Role Tanker Transport » (MRTT)
  - Désignation d'un rapporteur
  - Examen de l'avis du Conseil d'État

\*

Présents : Mme Diane Adehm, Mme Nancy Arendt épouse Kemp, M. Dan Biancalana, M. Mars Di Bartolomeo (en rempl. de Mme Lydia Mutsch), Mme Stéphanie Empain, Mme Chantal Gary (en rempl. de Mme Semiray Ahmedova), M. Léon Gloden, M. Marc Goergen, M. Gusty Graas, M. Max Hahn, M. Jean-Marie Halsdorf, M. Marc Hansen (en rempl. de M. Carlo Back), M. Fernand Kartheiser, M. Georges Mischo

M. Marc Baum, observateur délégué

M. François Bausch, Ministre de la Défense

#### Ministère des Affaires étrangères et européennes :

M. Gilles Feith, Coordination générale Défense, M. Tom Köller, Directeur de la Défense, LtCol Tom Schons, Mme Nina Garcia, Responsable du Service juridique de la Défense

Mme Marianne Weycker, de l'Administration parlementaire

Excusé : M. André Bauler

\*

Présidence : Mme Stéphanie Empain, Présidente de la Commission

\*

## **1. Approbation d'un projet de procès-verbal**

Le projet de procès-verbal est approuvé.

## **2. Projet de loi 7513**

La commission désigne sa présidente rapportrice du projet de loi.

- Pour M. Marc Goergen (Piraten) se posent les questions suivantes :

1. Pour quelle raison le nombre d'États participant au programme MRTT n'est-il pas plus élevé ?

Monsieur le Ministre répond que nombre de pays disposent déjà de suffisamment d'avions MRTT et ne participent donc pas au présent programme. La participation est toujours possible ; aux initiateurs, le Luxembourg et les Pays-Bas, se sont joints par la suite quatre autres pays.

2. Pourquoi le nombre d'heures de vol par an est-il plus élevé pour le Luxembourg (1 200) que pour d'autres pays (Belgique : 1 000, Norvège : 200, République tchèque : 100) ?

L'augmentation du nombre des heures de vol contribue à accroître l'effort de défense du Luxembourg. Monsieur le Ministre rappelle que l'avion peut être utilisé également à des fins humanitaires et autres fins civiles.

3. S'il est utile de disposer d'un tel avion en temps de crise, comment est-il garanti que cet avion est effectivement à disposition du Luxembourg, sachant qu'il n'est ni stationné ici ni n'a d'équipage luxembourgeois ?

De la part du ministère, il est précisé que le mémorandum d'entente (Memorandum of Understanding (MoU)), signé par tous les membres du programme, classifie les missions selon leur priorité. La première priorité étant l'urgence nationale, il est garanti que les avions, et donc les heures de vol, sont utilisés prioritairement pour les besoins d'urgence nationale. Tous les États membres sont égaux en droits, aucun n'est prioritaire sur les autres et si plusieurs partenaires ont un besoin prioritaire, ils doivent s'arranger entre eux.

4. Quelle est la capacité de transport du MRTT par rapport à celle des avions de Cargolux ? Quel est le but des 31 sièges Business Plus indiqués (cf. p. 5, annexe) ?

Il ne s'agit pas de confort Business, comme précise Monsieur le Ministre, mais de sièges correspondant à la classe Economy Plus, comme l'avion sera utilisé pour de longs trajets. L'utilisation effective des heures de vol se fait en fonction des besoins et avec des avions de la flotte équipés selon les besoins, de même que les heures peuvent être mises à disposition des autres membres du programme.

La capacité de transport cargo est de 45 tonnes. Comme son nom l'indique, l'avion MRTT remplit plusieurs rôles (ravitaillement en vol, transport cargo, transport de personnes, évacuation médicale). Son rôle premier n'est pas le transport cargo ; s'il peut porter 45 tonnes, la soute n'a toutefois qu'un volume de 120 m<sup>3</sup>, par rapport à environ 600 m<sup>3</sup> des avions de Cargolux.

- M. Gusty Graas (DP) rappelle que le Luxembourg s'est engagé au 24<sup>e</sup> sommet de l'OTAN<sup>1</sup>, qui s'est déroulé en 2014 au pays de Galles (Wales), à augmenter son effort de défense de 0,4 à 0,6% du PIB<sup>2</sup> jusqu'en 2020. L'orateur souhaiterait savoir si l'augmentation de 172 millions € à 598,4 millions € de la participation du Luxembourg au programme MRTT a un impact positif sur l'effort de défense luxembourgeois, plus précisément si cet effort s'élève à plus de 0,6% du PIB par cette augmentation.

Monsieur le Ministre confirme que, d'après le plan adopté par le Gouvernement et envoyé à l'OTAN, l'effort de défense augmentera à 0,72% jusqu'en 2024, non seulement dû à l'augmentation de la participation au programme MRTT, mais aussi à d'autres projets (dépôt de munitions Waldhaff, réfection du stand de tir Bleesdall). On constate que le pourcentage de l'effort de défense par rapport au PIB (de 0,6% à 0,72%) n'augmente pas proportionnellement à l'augmentation des investissements, même si les projets sont très coûteux. En outre, il importe de détecter de nouveaux projets après l'arrivée à terme de ceux en cours pour éviter de retomber à un pourcentage trop bas de l'effort de défense, sachant que le Luxembourg se situe déjà en dernière position au sein de l'OTAN.

La situation créée par la pandémie présente un côté positif en donnant lieu à une nouvelle discussion au sein de l'OTAN concernant le calcul de la contribution des États membres. La directive OTAN recommande un niveau minimum de dépenses de défense de 2% du PIB. Les dépenses faites par les États membres ne sont toutefois pas d'office reconnues par l'OTAN comme dépenses de défense. Jusqu'à présent, sont ainsi exclues de ces 2% les dépenses concernant la prévention et la coopération, alors que, pour Monsieur le Ministre, ces dépenses contribuent aussi à la prévention de conflits. Le Luxembourg fait dès lors partie des pays qui s'efforcent de faire intégrer la dimension de la prévention dans le calcul de la contribution. La question de la raison de retenir un pourcentage de 2% se posant en outre, Monsieur le Ministre est d'avis que la contribution doit être regardée de manière plus différenciée. Comme en particulier le Royaume-Uni et les États-Unis s'opposaient par le passé à mener cette discussion, une vue différenciée était très difficile.

- M. Jean-Marie Halsdorf (CSV) approuve le projet de loi qui se trouve dans la logique de la politique luxembourgeoise de défense. L'origine remonte à une déclaration politique de mars 2012<sup>3</sup> qui a abouti en novembre de la même année à la signature d'une lettre d'intention par dix pays européens. L'orateur rappelle la présidence belge du Conseil de l'Union européenne (UE) de 2010 qui, lors de la réunion informelle de Gand le 14 juillet 2010, a permis à l'UE d'adopter une nouvelle approche en matière de défense européenne par le « pooling and sharing » (mise en commun et partage) des capacités militaires, connu au sein de l'OTAN sous le nom de « smart defence ». Cette approche a été mise en pratique principalement pour l'intervention militaire de 2011 en Libye, les avions français ayant été ravitaillés en vol par des avions américains.

Pour M. Halsdorf, le projet de loi donne néanmoins lieu aux questions suivantes :

1. Comment s'explique l'augmentation énorme de la participation endéans quatre ans, alors que le programme s'étend sur trente ans ? Comment se justifient de telles dépenses surtout en période de pandémie ? Sur base de quel critère la majoration de la participation est-elle fixée à 1 000 heures de vol ?

Le Conseil d'État fait également remarquer dans son avis que « Lors du dépôt du projet de loi initial, les auteurs n'avaient pas détaillé la ventilation des coûts entre les trois composantes du programme [acquisition d'avions, exploitation des avions, heures de vol annuelles]. De la

---

<sup>1</sup> Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (NATO)

<sup>2</sup> Produit intérieur brut

<sup>3</sup> Comité directeur de l'AED (Agence européenne de défense) du 22 mars 2012 – adoption d'une déclaration politique des ministres de la Défense de l'Union européenne en vue de renforcer les capacités européennes de ravitaillement en vol

même manière, le projet de loi modificative ne fournit que des indications assez vagues sur les raisons et la ventilation d'une telle augmentation. Si la fiche financière énonce que les dépenses sont chiffrées « en détail », force est de constater que cette dernière se contente de subdiviser les dépenses totales en deux enveloppes aux contours vaguement définis, ... ». Le fait de bénéficier d'une « visibilité nettement accrue en renforçant un programme réunissant les facultés pour combler de façon concrète une lacune capacitaire stratégique reconnue tant à l'OTAN qu'à l'Union européenne », selon l'exposé des motifs du projet de loi, n'est pas suffisant comme justification, aux yeux du député Halsdorf.

2. Quels sont les critères de la mise à disposition d'un autre pays ou d'une entité internationale d'heures de vol ?

Ad 1. et 2. :

Selon le ministère, l'augmentation du nombre d'heures de vol est une sorte d'accord qui présente un avantage pour toutes les parties. En effet, le Luxembourg devrait actuellement, sur base de la contribution financière de 172 millions €, mettre à disposition du programme 8 personnes. Or, il ne dispose pas de ce personnel. Le nombre d'heures de vol par an et par avion est de 1 100. La contribution de la République tchèque, dernier pays à avoir rejoint le programme, donne droit à 100 heures de vol par an, de sorte que l'augmentation de la contribution luxembourgeoise de 1 000 heures de vol permet l'acquisition d'un avion supplémentaire. Ceci donne au programme plus de flexibilité et de capacité. En contrepartie de ses heures de vol, le Luxembourg devrait mettre à disposition 45 personnes. Ne disposant cependant pas de ce personnel, un accord a été conclu, suivant lequel les autres pays mettent à disposition le personnel nécessaire et le Luxembourg un tiers de ses heures de vol. Cet accord ne pourra être signé qu'après le vote de la future loi. Une augmentation de seulement 500 heures de vol, par exemple, n'aurait pas permis l'acquisition d'un neuvième avion, ces heures de vol auraient dû être mises à charge des autres avions et surtout, le Luxembourg n'aurait pas pu négocier un accord le dispensant de mettre à disposition le personnel correspondant.

Les dépenses sont réparties entre les États parties au prorata de leur participation au programme MRTT (pourcentage en nombre d'heures de vol annuelles). La contribution du Luxembourg s'élève dorénavant à 12,121% des coûts totaux du programme MRTT. Le montant global des dépenses pour le Luxembourg est un montant maximal qui ne sera pas dépassé, sachant que, pour ce qui est des coûts d'exploitation, seront payées seulement les heures de vol effectuées. Concrètement, au début de chaque année, la NSPA fait un « call for funds » sur base des heures de vol fixées au MoU. Les heures non effectuées seront comptabilisées auprès de la NSPA sous forme de note de crédit pour l'année suivante.

Au total, l'impact budgétaire annuel moyen de 1 200 heures de vol par an est estimé à 19,9 millions €, dont 11,3 millions € de coût d'exploitation moyen annuel, en rappelant que les coûts d'exploitation ne seront générés qu'à partir de 2025. Le montant de 11,3 millions € est un plafond, dont environ 7,5 millions € sont des coûts fixes ; le reste varie en fonction des besoins annuels en fuel, entraînement, infrastructures, IT-Support, etc..

M. Halsdorf rappelle que, sur base des besoins annuels en heures de vol déclarés par les cinq pays ayant déjà eu le statut de participants en 2016 (au moment du dépôt du projet de loi devenu la loi du 5 juillet 2016), il avait été retenu que 3 à 4 avions seraient nécessaires. Pour quelle raison le nombre d'avions a-t-il plus que doublé quelques années plus tard ? En outre, le personnel de l'avion militaire A400M ne pourra-t-il pas être employé également sur les avions MRTT, en développant aussi la composante aérienne par l'engagement de personnel supplémentaire ?

Si la lettre d'intention de 2012 a bien été signée par dix pays, l'UE comptait 28 États membres au moment du lancement du programme en tant que tel, comme souligne un représentant ministériel. En 2013, le Conseil de l'UE a retenu le programme MRTT comme l'un des quatre chantiers prioritaires de l'UE en ce qui concerne l'autonomie stratégique de l'Europe et en tant que renforcement du pilier européen au sein de l'OTAN. Dans ce contexte, il convient de mentionner que deux autres options ont été déterminées dans les négociations avec Airbus et dans le cadre du programme MRTT. Au total, le besoin européen en avions est chiffré à 20, sachant que le Royaume-Uni ne fait plus partie de l'UE, ce qui correspond à une diminution de 14 avions.

Au sujet du personnel, il est précisé que les 8 personnes à mettre à disposition actuellement se composent de deux pilotes, de soutiers (loadmasters) et de personnel technique. Le Luxembourg a en outre des pilotes affectés à l'A400M et a prévu des pilotes et soutiers dans le cadre de cette unité binationale avec la Belgique. Ce personnel ne peut pas être transféré dans l'immédiat au MRTT, puisque l'engagement à l'égard de la Belgique ne serait alors plus rempli. Il est d'ailleurs assez difficile de trouver du personnel en raison des qualifications requises et de la rémunération moins attirante que celle atteinte dans le secteur privé.

3. Des précisions sont nécessaires au sujet d'autres dépenses à venir (LuxGovSat de 10 à 30%, hôpital militaire, modernisation des avions AWACS<sup>4</sup>, A400M, « soldat du futur », remplacement des véhicules Hummer, dépôt de munitions Waldhaff, stand de tir Bleesdall, etc.). Le critère du PIB est en outre inapproprié, puisque le PIB du Luxembourg est beaucoup plus élevé que celui des autres pays en raison du nombre élevé de frontaliers. En cas de ralentissement de l'économie, notamment par la pandémie, le PIB diminuerait sensiblement et le pourcentage de l'effort de défense serait alors plus élevé que les 0,6%. S'y ajoute que le Luxembourg est le seul pays sans retombées militaires ; les investissements importants des autres pays dans le domaine militaire s'expliquent par l'existence d'une industrie militaire dans ces pays.

Quant à la forme, M. Halsdorf se rallie au Conseil d'État qui a une forte préférence pour le recours à une loi autonome autorisant uniquement l'augmentation de la participation du Luxembourg pour la durée restante du programme multinational. Le Conseil d'État rappelle que la loi du 5 juillet 2016 autorisant le Gouvernement à participer au programme multinational « Multi-Role Tanker Transport » (MRTT) est une loi dite d'autorisation et que ces lois sont des lois de forme qui « ne créent pas de norme et ne revêtent pas de caractère général, mais se limitent à conférer une faculté (en l'occurrence une faculté de dépense) aux destinataires auxquels elles s'adressent (en l'occurrence le Gouvernement). En principe, il n'y a pas lieu d'abroger les lois de forme ou de les modifier, puisque leurs effets s'épuisent par la réalisation de l'objet en vue duquel elles ont été prises. La modification d'une loi d'autorisation reste possible tant que l'autorité ou la personne visée par la loi n'a pas épuisé la faculté qui lui a été concédée. ». Le recours à une loi modificative entraîne toutefois des « difficultés d'interprétation, notamment quant au point de départ de l'effet d'une telle modification et quant à la définition du montant à prix constants aux conditions économiques d'une année donnée ».

Tout en étant conscient de la gravité de la pandémie, Monsieur le Ministre défend par principe la position qu'il ne faut pas persévérer dans l'état de crise, c'est-à-dire ne plus investir et se comporter comme si l'économie ne redeviendrait plus normale. De manière générale, il importe en particulier en situation de crise de ne pas trop freiner les dépenses. Ainsi, le projet de loi 7542 portant modification de la loi du 14 août 2018 autorisant le Gouvernement à acquérir, lancer et exploiter un satellite et son segment sol destinés à l'observation de la Terre [« Luxembourg Earth Observation System » (« LUXEOSys »)] a été déposé de manière prophylactique. Deux options seront présentées par Monsieur le Ministre aux députés : celle

---

<sup>4</sup> Airborne Warning and Control System

de la poursuite du projet et celle de son arrêt, chaque fois avec l'indication précise des coûts pour permettre à la Chambre des Députés de prendre sa décision en toute transparence.

L'entreprise LuxGovSat se distingue du projet LUXEOSys notamment par son volet commercial (coentreprise de l'État et d'une société privée). Pour ce qui est des autres projets énumérés par l'orateur précédent, Monsieur le Ministre indique qu'ils ne figurent pas dans le plan envoyé à l'OTAN, n'ayant d'impact financier qu'après 2023, et insiste de nouveau sur l'importance d'avoir également des projets par la suite pour ne pas risquer une baisse du taux de l'effort de défense.

Ces dépenses étant à charge du Fonds d'équipement militaire, Monsieur le Ministre réitère sa demande formulée au cours d'une réunion de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire d'instituer ici la même procédure de contrôle que pour le fonds des routes (Administration des ponts et chaussées), les fonds d'investissements publics, le fonds pour l'entretien et la rénovation des propriétés immobilières de l'État (Administration des bâtiments publics) et le fonds du rail.

▪ L'intervention militaire de la France en Libye en 2011 a révélé les lacunes capacitaires de l'UE et n'a pas pu être réalisée sans le ravitaillement en l'air par des avions américains. L'avion MRTT ayant donc en premier lieu un rôle offensif, une série de questions se posent pour M. Marc Baum (déi Lénk) :

- Qui prend les décisions relatives aux heures de vol pour les interventions militaires ? D'après l'exposé des motifs du projet de loi, les avions seront intégrés dans une unité appelée « MRTT Multinational Unit » (MMU) qui est subordonnée au commandement du « European Air Transport Command » (EATC). Ainsi, la France pourrait-elle faire une intervention militaire dans un pays, le cas échéant sans mandat international, ce qui signifierait que le Luxembourg serait alors impliqué de manière indirecte ?

À supposer que le MoU règle ces points, il serait important pour la commission d'obtenir cette partie du mémoire.

Un représentant du ministère rappelle que l'intervention française en Libye n'a rien à voir avec le programme MRTT. La France n'est par ailleurs pas partie à ce programme. Le pays qui met à disposition des heures de vol « décide souverainement de l'engagement de sa quote part en heures de vol » et « il n'existe aucune obligation de contribution [à] une opération militaire donnée », comme il est précisé à l'exposé des motifs du projet de loi.

Les missions ne changeront pas avec la future loi, mais restent les mêmes que celles retenues au MoU signé en 2016, à savoir primordialement la protection des citoyens des États parties, donc pas de mission offensive. La procédure est la même que celle pour les missions régulées par l'EATC, à savoir qu'une requête est faite pour un type d'avion et en cas de demande de plusieurs États parties pour le même avion, celui-ci est mis à disposition de l'État dont la mission est prioritaire.

- M. Baum se rallie à la question de M. Halsdorf relative à la nécessité d'effectuer en ce moment une dépense tellement élevée. Sans remettre en question l'utilité d'investissements en temps de crise et de dépenses courantes élevées de l'État, nécessaires aussi au fonctionnement de l'économie, il s'agit ici cependant de dépenses militaires quasiment sans retour économique pour notre pays et qui ont en outre apparemment un effet multiplicateur.

L'orateur soutient le Gouvernement dans sa position que le volet de la coopération au développement doit être pris en considération dans le calcul de l'effort de défense. Le législateur devrait mandater le Gouvernement dans ce sens pour défendre cette position dans toutes les négociations dans ce domaine.

- M. Baum croit remarquer un changement de paradigme dans la politique de défense : le budget est augmenté pour acquérir plus de capacité stratégique mise en commun et racheter ainsi du personnel. Le ministre précédent ayant poursuivi plutôt le développement de la composante aérienne aussi au niveau du personnel, l'orateur souhaiterait savoir si Monsieur le Ministre entend continuer sur sa voie.

Monsieur le Ministre réplique que le contraire d'un changement de paradigme est le cas, puisque, à l'exception des projets relatifs au dépôt de munitions Waldhaff et au stand de tir Bleesdall, tous les projets ont été initiés par ses prédécesseurs et sont poursuivis. Le non-respect des engagements pris serait en effet d'une irresponsabilité politique inacceptable à l'égard des partenaires et un manque de solidarité.

Le rôle des avions MRTT est évidemment en premier lieu d'ordre militaire, mais ils seront utilisés également pour d'autres besoins.

Quant aux coûts, ils s'étendent sur trente ans, à hauteur de 11 millions € par an à partir de 2025.

▪ En réponse aux questions de M. Mars Di Bartolomeo (LSAP), il est assuré de la part du ministère que le seul changement par rapport à la loi précitée du 5 juillet 2016 est l'augmentation des heures de vol et donc des dépenses. Une modification de l'article 1<sup>er</sup> de cette loi n'est partant pas nécessaire.

#### Avis du Conseil d'État

Dans ses considérations générales, le Conseil d'État rappelle que la loi du 5 juillet 2016 autorisant le Gouvernement à participer au programme multinational « Multi-Role Tanker Transport » (MRTT) est une loi dite d'autorisation et que ces lois sont des lois de forme qui « ne créent pas de norme et ne revêtent pas de caractère général, mais se limitent à conférer une faculté (en l'occurrence une faculté de dépense) aux destinataires auxquels elles s'adressent (en l'occurrence le Gouvernement). En principe, il n'y a pas lieu d'abroger les lois de forme ou de les modifier, puisque leurs effets s'épuisent par la réalisation de l'objet en vue duquel elles ont été prises. La modification d'une loi d'autorisation reste possible tant que l'autorité ou la personne visée par la loi n'a pas épuisé la faculté qui lui a été concédée. ». Le recours à une loi modificative entraîne toutefois des « difficultés d'interprétation, notamment quant au point de départ de l'effet d'une telle modification et quant à la définition du montant à prix constants aux conditions économiques d'une année donnée ». Le Conseil d'État marque dès lors une forte préférence pour le recours à une loi autonome autorisant uniquement l'augmentation de la participation du Luxembourg pour la durée restante du programme multinational.

Monsieur le Ministre se prononce pour le maintien d'une loi modificative pour les raisons suivantes :

- l'enveloppe initiale est loin d'être épuisée ;
- il serait difficile de répartir artificiellement des dépenses engendrées par un même programme sur différentes lois ;
- ce morcèlement des dépenses entraînerait des complications au niveau de la transparence et de la sécurité juridique.

Le Conseil d'État rend attentif à un risque de confusion créé par l'ajout « pour une durée de trente ans », dont le point de départ ne serait pas clair, sachant que la future loi entrera en vigueur en 2020, alors que la loi initiale à modifier est entrée en vigueur en 2016.

Le ministère indique que le point de départ de la durée de trente ans est en 2016. Il approuve l'ajout proposé par le Conseil d'État à l'article 2 de la loi précitée du 5 juillet 2016 pour prévoir que les dépenses occasionnées « en vertu de l'article 1<sup>er</sup> » ne peuvent dépasser le montant de 598,4 millions d'euros.

\*

La demande du groupe parlementaire ADR du 18 mai 2020 au sujet des problèmes relatifs au MRTT étant évacuée, Madame la Présidente fait savoir que le volet concernant le satellite militaire<sup>5</sup> (« Luxembourg Earth Observation System » (« LUXEOSys »)) sera porté à l'ordre du jour d'une réunion de commission au mois de juin. D'autres points à traiter seront les missions de l'Armée et l'hôpital militaire.

S'agissant de LUXEOSys, Monsieur le Ministre souligne l'importance qu'il accorde au respect des procédures comptables, raison pour laquelle il a demandé les analyses nécessaires, de même qu'une rencontre avec les députés, comme il s'agit de l'exécution du budget de l'État. Tout en étant disposé à exposer également à la présente commission l'historique du satellite et les éléments-clé des analyses réalisées, l'orateur propose que cette commission traite principalement l'évolution future du satellite pour éviter un double emploi en menant les mêmes discussions ici qu'au sein de la Commission du Contrôle de l'exécution budgétaire.

Pour ce qui est de l'hôpital militaire, Monsieur le Ministre soumettra une note au Gouvernement visant à lancer une étude pour déterminer le concept. Il est envisagé de faire le projet de manière à ce qu'il soit reconnu en tant que contribution à l'effort de défense, tout en lui conférant une double fonction, à savoir également celle d'une infrastructure utile en temps de crise au Luxembourg. Monsieur le Ministre est disposé à présenter ensuite la note à la commission, une réunion jointe avec la Commission de la Santé et des Sports, proposée par M. Mars Di Bartolomeo (LSAP), pouvant être organisée ultérieurement.

Le Secrétaire-administrateur,  
Marianne Weycker

La Présidente de la Commission de la Sécurité intérieure  
et de la Défense,  
Stéphanie Empain

Annexe

---

<sup>5</sup> Projet de loi 7542 portant modification de la loi du 14 août 2018 autorisant le Gouvernement à acquérir, lancer et exploiter un satellite et son segment sol destinés à l'observation de la Terre





Projet de loi portant modification  
de la loi du 5 juillet 2016  
autorisant le Gouvernement à  
participer au programme  
multinational « Multi-Role Tanker  
Transport » (MRTT)

Commission parlementaire  
14 mai 2020



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG  
Ministère des Affaires étrangères  
et européennes

Direction de la défense



- Programme MRTT - Contexte
- Objet du projet de loi
- Raisons derrière le projet de loi
- Avis du Conseil d'Etat
- Récapitulatif
- Prochaines étapes



*(03.04.20) Un hôpital volant au Findel*





- Répondant à des besoins stratégiques ainsi que des lacunes capacitaires tant au sein de l'Alliance que de l'Union européenne, le Luxembourg, en s'appuyant sur la **loi du 6 juillet 2016**, s'est engagé, ensemble avec les Pays-Bas, dans le programme multinational appelé « Multi Role Tanker Transport » (MRTT), le 27 juillet 2016.
- Celui-ci qui consiste en l'acquisition et l'opération en commun sur une durée de 30 ans d'une capacité aérienne européenne mutualisée et multi-rôle de ravitaillement en vol, de transport et d'évacuation médicale stratégiques.
- L'OTAN sera propriétaire de ces avions, tandis que les nations membres du programme bénéficieront d'un certain nombre d'heures de vol, calculé en fonction de leur contribution financière au programme.
- Les nations membres doivent également mettre du personnel à disposition du programme en fonction de leur contribution.





- L'acquisition et le soutien de la future flotte multinationale en avions Airbus A330 MRTT est assurée par la NSPA.
- Depuis 2016, l'Allemagne, la Norvège, la Belgique et la République tchèque ont rejoint le programme MRTT.
- La contribution actuelle du Luxembourg, est plafonnée à 172 millions € hors TVA sur 30 ans, y inclus les frais d'acquisition des aéronefs ainsi que les coûts opérationnels, ce qui représente environ 2 % du programme.
- Cette contribution au programme donne droit au Luxembourg à 200 heures de vol par année et l'oblige à mettre à disposition du programme 8 personnes.
- Le programme MRTT répond aux attentes, tant au niveau des délais fixés que du respect de l'enveloppe budgétaire ainsi qu'aux spécifications techniques des avions.
- Actuellement, le programme comprend 8 avions, la livraison du 1er étant prévu pour cet été.

# Programme MRTT



LE GOUVERNEMENT  
DU GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG



2000 h



200 (1200)



5500 h



200 h



1000 h



100 h

1 avion = 1100 h / année



## Airbus A330 Multi-Role Tanker Transport



Total length: 58.8 m  
Wingspan: 60.3 m  
Height: 17.4 m  
Engines: 2 Rolls-Royce Trent 772B turbofans  
Thrust: 72,000 lbs per engine  
Max. speed: 493 knots/Mach 0.86  
Cruising speed: 880 km/h  
Max. range: 4,500 NM  
Max. altitude: 41,000 ft/12.5 km



### Passengers

Economy Class: 236  
Business Plus: 31  
Total: 267 passengers

### Crew

Pilots: 2  
AAR Operator/Loadmaster: 1  
Max. cabin crew: 8



### Refueling

Booms: F-16, F-35, C-17, AWACS  
Hose and Drogue: Eurofighter, Tornado, Mirage 2000, Saab Gripen  
Fuel flow rate: Up to a maximum of 1,800 kg per minute, which is approximately 2,200 litres per minute



### Countermeasures

DIRCM protects against infrared seekers (MANPADS).

### Cargo

Lower deck volume: 120 m<sup>3</sup> Payload: 45,000 kg



**2 bases:**  
Eindhoven (210 pers.)  
Cologne (160 pers.)

### Participating countries

- Netherlands Initiator, 5 aircraft will be stationed at Eindhoven Air Base
- Luxembourg Initiator
- Germany Joined later, 3 aircraft will be stationed at Cologne Bonn Airport
- Belgium Joined later
- Norway Joined later
- Czech Republic Joined later

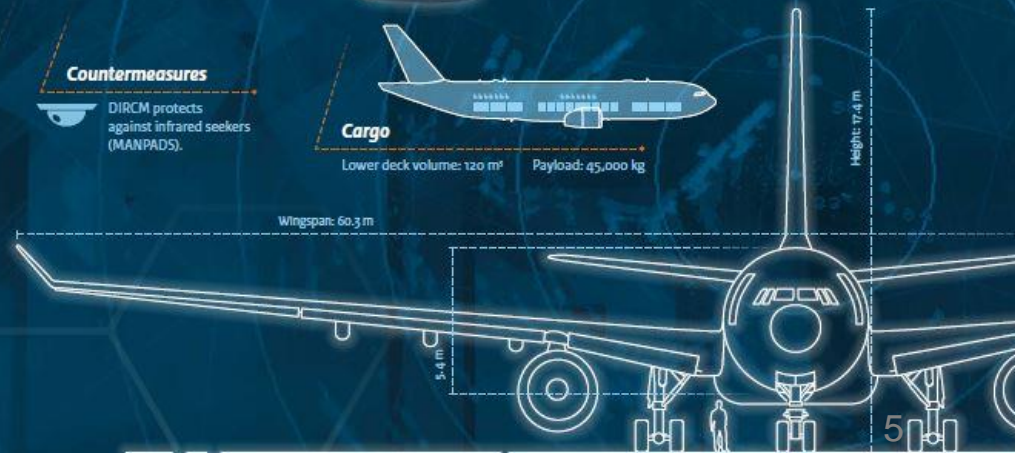


Air Refueling Console



### Medical evacuation

Medical seats: 21 Intensive care units: 6  
Stretchers: 16





- Le présent projet de loi vise à augmenter les dépenses que le Gouvernement est autorisé à contribuer dans le cadre de la participation du Luxembourg au programme MRTT. Ces dépenses passent de 172 millions à 598,4 millions.
  
- Les modalités de cette augmentation sont les suivantes:
  - Les heures de vol annuelles du Luxembourg passent de 200 à 1200, ce qui équivaut à environ 12 % du programme
  - 1/3 de ces heures de vol seront mises à disposition des autres nations membres du programme MRTT
  - En contrepartie de cette mise à disposition gratuite, le Luxembourg ne doit pas fournir au programme les 45 personnes, qui seraient dues en vertu de sa contribution financière au programme
  - Un 9<sup>ème</sup> avion sera intégré à la flotte du programme MRTT



- Contribution utile et visible à un programme multinational stratégique à double usage, répondant aux besoins capacitaires stratégiques de l'OTAN et l'UE.
- Contribuerait à accroître l'effort de défense à long terme dans les limites financières retenues par le Gouvernement.
- Effort contribuerait à l'autonomie stratégique de l'UE en matière de sécurité et de défense.
- Possibilité d'échanger les heures équivalentes cumulées contre d'autres type de vol et de services
- Nombreuses opportunités de coopération et de synergies
  - National:
    - autres ministères et administrations (Coopération, Santé, etc.)
  - International:
    - Nations du programme, en particulier les pays du Benelux
    - ONU, UE et de l'OTAN
    - Nations membres de l'EATC





- D'une manière générale, le Conseil d'Etat rappelle que les lois d'autorisation ne créent pas de norme, mais se limitent à conférer une faculté de dépense au Gouvernement.
- Pour ce qui est de la modification d'une loi d'autorisation, le Conseil d'Etat estime qu'elle reste possible pour autant que l'intégralité de l'enveloppe initiale que le Gouvernement a été autorisée à dépenser, n'a pas encore été utilisée.
- Dans cette même optique, le Conseil d'Etat a identifié deux éléments :
  - Quant à l'ajout de la précision dans l'article 2 que les dépenses sont autorisées « pour une durée de trente ans », le Conseil d'Etat s'interroge sur le point de départ de ce délai (2016 ou 2020), ceci notamment à la lumière de l'article 1<sup>er</sup> de la loi (resté inchangé) qui autorise la participation au programme MRTT pour une durée de 30 ans.
  - Concernant les conditions économiques selon lesquelles le plafond est apprécié et dont le présent projet de remplace l'indication de l'année 2015 par celle de 2019, le Conseil d'Etat s'interroge sur l'appréciation des montants dépensés entre 2015 et 2019.
- Au vu des éléments ci-dessous, le Conseil d'Etat réaffirme sa préférence pour le recours à une loi autonome autorisant seulement l'augmentation de l'engagement pour la durée restante du programme multinational.





- Maintien du recours à une loi modificative pour les raisons suivantes :
  - Enveloppe initiale est loin d'être épuisée
  - Difficulté de procéder à un morcèlement artificiel des dépenses engendrées par la participation au programme MRTT
  - Transparence et sécurité juridique accrue
- Comme le point de départ de la durée de 30 ans se situe effectivement en 2016, le texte sera adapté en tenant compte de l'ajout d'une précision suggéré par le Conseil d'Etat.
- Les conditions économiques du montant autorisé par la loi initiale sont celles de 2015, tandis que les nouvelles dépenses prévues par le présent projet de loi sont soumis aux conditions économiques de 2019.



## ➤ Loi de 2016

- 172 MEUR sur 30 ans
- 200 h
- 8 avions MRTT
- 8 postes à couvrir

## ➤ Loi de 2020

- 598,4 MEUR sur 30 ans
- 1200 h, 2/3 à disposition de LU
- 9 avions MRTT
- 0 postes à couvrir au lieu de 45

## ➤ Acquisition (c.é. 2015)

- 43 MEUR

## ➤ Acquisition (c.é. 2019)

- 259 MEUR

## ➤ Fonctionnement

- 129 MEUR

## ➤ Fonctionnement

- 339,4 MEUR

## ➤ En moyenne sur 30 ans

- 5,7 MEUR par an

## ➤ En moyenne sur 30 ans

- 19,9 MEUR par an



## ➤ Calendrier:

- Dépôt du projet de loi : 23 décembre 2019
- Avis du conseil d'état du 25 février 2020
- Commission parlementaire: 7 mai 2020
- Vote du projet de loi
- Signatures du MoU et du contrat (modifié)
- Livraisons des avions : 2<sup>e</sup> trimestre 2020 - fin 2024



# QUESTIONS?

