

N° 5394

## CHAMBRE DES DEPUTES

Session ordinaire 2004-2005

**PROJET DE LOI****portant sur l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M**

\* \* \*

*(Dépôt: le 10.11.2004)***SOMMAIRE:**

	<i>page</i>
1) Arrêté Grand-Ducal de dépôt (25.10.2004) .....	1
2) Texte du projet de loi .....	2
3) Exposé des motifs.....	2
4) Commentaire des articles .....	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:

*Article unique.*— Notre Ministre de la Défense est autorisé à déposer en Notre nom à la Chambre des Députés le projet de loi portant sur l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M.

Palais de Luxembourg, le 25 octobre 2004

*Le Ministre de la Défense,*

Luc FRIEDEN

HENRI

\*

## TEXTE DU PROJET DE LOI

**Art. 1er.**– 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 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.

**Art. 3.**– Les dépenses occasionnées par l’acquisition de l’avion de transport militaire A400M 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.

\*

## EXPOSE DES MOTIFS

Le présent projet de loi portant sur l’acquisition d’un avion de transport militaire A400M vise à mettre le Luxembourg en mesure de participer de manière crédible aux efforts internationaux de gestion de crises et de maintien de la paix.

\*

## LES DEVELOPPEMENTS EUROPEENS ET EURO-ATLANTIQUES EN MATIERE DE GESTION DE CRISES

Devant la pression des événements internationaux plusieurs initiatives ont été prises au plus haut niveau, à la fois au sein de l’OTAN et de l’UE.

Au niveau de l’Union européenne, il y a lieu de rappeler la teneur de la déclaration du Conseil européen de Cologne de juin 1999 concernant le renforcement de la politique européenne commune en matière de sécurité et de défense. Les Chefs d’Etat et de Gouvernement y ont notamment déclaré „leur détermination à voir l’Union européenne jouer pleinement son rôle sur la scène internationale. A cette fin, l’Union européenne devra se doter des moyens et capacités nécessaires pour assumer ses responsabilités concernant une politique européenne commune en matière de sécurité et de défense. Dans le cadre de la poursuite des objectifs d’une politique étrangère et de sécurité commune et de la définition progressive d’une politique de défense commune, le Conseil devrait être en mesure de prendre des décisions ayant trait à l’ensemble des activités de prévention des conflits et des missions de gestion des crises définies dans le traité sur l’Union européenne, c’est-à-dire les „missions de Petersberg“. A cette fin, l’Union doit disposer d’une capacité d’action autonome soutenue par des forces militaires crédibles, avoir les moyens de décider d’y recourir et être prête à le faire afin de réagir face aux crises internationales, sans préjudice des actions entreprises par l’OTAN. L’Union européenne renforcera ainsi sa capacité à contribuer à la paix et à la sécurité internationales, conformément aux principes de la Charte des Nations Unies. Pour remplir pleinement sa mission en matière de prévention des conflits et de gestion des crises, l’Union européenne doit avoir à sa disposition les capacités et instruments appropriés.“

Lors du Conseil européen de Cologne, les 15 Etats membres de l’UE de l’époque se sont notamment engagés à améliorer l’efficacité des moyens militaires européens sur la base des capacités disponibles de l’époque, qu’elles soient nationales, binationales ou multinationales. Une attention particulière a été réservée aux capacités de projection, de soutenabilité, d’interopérabilité, de flexibilité et de mobilité.

A l’occasion du Conseil européen de Helsinki du 10 et 11 décembre 1999, les Chefs d’Etat et de Gouvernement ont retenu que l’Union contribuera à la paix et à la sécurité internationales conformément aux principes de la Charte des Nations Unies. Il a été retenu que l’Union européenne devrait disposer, à l’appui de la politique étrangère et de sécurité commune, de la capacité autonome de déci-

der et, là où l'OTAN en tant que telle n'est pas engagée, de lancer puis de conduire des opérations militaires sous la direction de l'UE, en réponse à des crises internationales.

A cette fin, l'Union européenne a décidé le renforcement des capacités européennes moyennant adoption du „Grand Objectif“ visant à développer une capacité de réaction rapide de l'UE: „*Un Grand Objectif européen sera adopté de sorte que des moyens militaires prêts à être déployés et des objectifs de capacités en matière de commandement et de contrôle, de renseignement et de capacité de projection soient mis au point rapidement, et ce grâce à la coordination des efforts nationaux et internationaux.*“

Afin de développer des capacités européennes, les Etats membres se sont fixés comme objectif global d'être en mesure fin 2003 de déployer rapidement par coopération volontaire, et de soutenir des forces capables de mener à bien l'ensemble des tâches de Petersberg, y compris les plus exigeantes d'entre elles. Il s'agit plus précisément pour l'Union européenne d'être en mesure de déployer, dans un délai de soixante jours et de soutenir pendant au moins un an, jusqu'à 60.000 personnes capables d'effectuer l'ensemble des missions de Petersberg.

Cette nouvelle capacité de réaction rapide n'étant pas suffisante à elle seule, le Conseil européen de Helsinki a également décidé de déterminer des objectifs collectifs de capacité en matière de commandement et de contrôle, de renseignement et en particulier de transport stratégique.

Sur base de cette décision et afin de répondre au Grand Objectif, une première conférence d'engagement des capacités fut organisée à Bruxelles en novembre 2000. L'objectif de cette conférence d'engagement était de déterminer les forces, les moyens et les capacités que les Etats membres de l'UE pourraient mettre à la disposition de l'Union. Ces engagements capacitaires ont été réunis dans un catalogue, dit „catalogue de forces“. L'analyse de ce catalogue a clairement montré que certaines capacités devront être améliorées, à la fois sur le plan quantitatif et qualitatif.

En particulier, il a été constaté qu'en ce qui concerne les capacités de transport stratégique aériennes et navales dont dispose l'Union européenne, des améliorations sont nécessaires pour garantir que l'Union soit en mesure de répondre, en toute hypothèse, aux besoins d'une opération exigeante du haut du spectre de Petersberg, tel que défini à Helsinki.

Une conférence d'amélioration des capacités de novembre 2001 a dressé un premier bilan des efforts réalisés et un Plan d'Action sur les Capacités européennes (PAEC) a été adopté. Il a été constaté que les contributions annoncées par les Etats membres permettraient, certes, d'entreprendre des opérations couvrant l'ensemble des missions de Petersberg mais comportaient encore des limitations en termes d'ampleur et de délai de déploiement. En particulier, le Plan d'Action sur les Capacités européennes a pour objectif l'identification des moyens et des voies devant permettre de combler les lacunes identifiées. Le PAEC prévoit notamment, sur la base des décisions nationales, de mieux coordonner les efforts de défense et de parvenir à une plus grande efficacité en exploitant les effets de synergie.

A l'occasion du Conseil européen de Laeken en décembre 2001, il a été noté que les moyens de transport disponibles et en particulier les moyens de transport aériens, permettaient bien de déployer une force d'entrée initiale, mais qu'au niveau de la mobilité stratégique, les manquements les plus significatifs portaient sur les avions gros porteurs.

Le constat était donc clair: Pour garantir la déployabilité et la mobilité stratégique des forces, les capacités pour assurer la projection des forces vers les théâtres d'opérations, même éloignés, devraient être améliorées. Pour ce qui est des opérations du haut spectre des missions de Petersberg, les moyens et capacités de transport militaire aérien devraient être renforcés considérablement.

Sous présidence espagnole de l'UE, les mesures nécessaires pour la mise en œuvre du Plan d'action des capacités européennes ont été adoptées, en commençant par la recherche de solutions pour les insuffisances repérées, dont notamment le transport stratégique aérien. En particulier, les travaux de mise en œuvre du PAEC ont été lancés lors d'une réunion à Bruxelles en février 2002. Dans le cadre de ce processus, l'Union a recherché des solutions, y compris des solutions multinationales, ainsi que de nouvelles formes de coopération entre les Etats membres afin d'utiliser au mieux les ressources. Dans ce contexte il importe de relever que le Luxembourg participe activement au groupe PAEC en matière de transport aérien stratégique.

La capacité opérationnelle de l'UE envisagée à l'horizon 2003 a été atteinte dans les délais, ce qui a été en partie confirmé à travers les deux premières opérations militaires de l'Union menées en 2003 (Concordia et Artémis). Néanmoins, des lacunes capacitaires subsistent, notamment en matière de transport aérien stratégique.

Sur base de ce constat, les Etats membres ont décidé de se fixer un nouvel objectif global à l'horizon 2010 qui tient compte de la stratégie européenne de sécurité, de l'évolution de l'environnement stratégique et de l'évolution de la technologie. Reprenant l'objectif global et des objectifs de capacités fixés à Helsinki et reconnaissant qu'il subsiste des lacunes qu'il faut combler, les Etats membres de l'UE ont décidé de s'engager à être en mesure, d'ici 2010, de réagir par une action rapide et efficace, en appliquant une approche totalement cohérente à tout l'éventail des opérations de gestion de crises relevant du traité sur l'Union européenne, à savoir les missions humanitaires et d'évacuation, les missions de maintien de la paix et les missions de force de combat pour la gestion des crises, y compris les missions de rétablissement de la paix.

L'objectif global 2010 met donc l'accent sur la qualité, alors que l'interopérabilité, la déployabilité et la capacité à durer seront au centre des efforts déployés par les Etats membres. Une place importante revient encore au transport stratégique aérien, l'objectif étant de disposer d'ici 2010 de capacités de transport à l'appui des opérations anticipées.

Les groupements tactiques de réaction rapide sont également l'expression de la volonté de l'Union européenne à jouer son rôle dans la gestion de crises et de maintien de la paix.

Le signal politique est donc clair: l'Union européenne souhaite renforcer ses capacités en particulier dans les domaines prioritaires identifiés ci-dessus et tous les Etats membres sont invités à participer volontairement à ces efforts communs déclarés.

La contribution du Luxembourg au renforcement des capacités consiste notamment dans l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M.

Au sein de l'Alliance atlantique, des travaux d'amélioration des capacités militaires sont également en voie d'être réalisés. L'Initiative sur les Capacités de défense (ICD), approuvée au Sommet de Washington le 25 avril 1999, donc bien avant les Conseils européens de Cologne et de Helsinki, est également un signe d'une prise de conscience des alliés au regard des défis découlant de la profonde mutation de l'environnement de sécurité après la fin de la Guerre froide et la dissolution du Pacte de Varsovie.

L'Initiative sur les Capacités de défense visait à apporter des améliorations aux capacités nécessaires pour garantir l'efficacité des futures opérations multinationales dans la gamme complète des missions de l'Alliance. Parmi les 58 capacités militaires identifiées dans cette initiative, les forces aériennes (transport stratégique, ravitaillement en l'air, etc.) figurent parmi les capacités qualifiées de prioritaires alors que les capacités dont disposent de nombreux Alliés pour le déploiement rapide de forces sont limitées. Partant de ce constat, l'Initiative sur les capacités de défense de 1999 s'est concentrée sur certains domaines cibles tels que la mobilité et l'aptitude au déploiement.

L'ICD a apporté des améliorations aux capacités de l'Alliance, mais les progrès réalisés ont été inégaux dans les différents domaines. Lors de la réunion informelle des Ministres de la défense de l'OTAN qui s'est tenue à Varsovie en septembre 2002, les ministres ont annoncé différentes mesures afin d'atteindre cet objectif. Ces mesures ont été adoptées au Sommet de Prague en novembre 2002. Outre la création d'une force de réaction de l'OTAN (NRF), les ministres de la défense ont approuvé l'Engagement capacitaire de Prague (PCC) dans le cadre de la poursuite des travaux de l'Alliance visant à améliorer les capacités militaires. Les différents pays alliés ont pris des engagements politiques fermes et spécifiques en vue d'améliorer leurs capacités notamment en moyens de transport aérien stratégique. Dans le cadre du PCC, le Luxembourg s'est notamment engagé à Prague à acquérir un avion de transport militaire A400M et a renouvelé son engagement à participer aux efforts visant à trouver une solution intérimaire en matière de transport aérien en attendant la mise en service de l'avion A400M.

Lors du Sommet d'Istanbul en juin 2004, les Chefs d'Etat et de Gouvernement ont réaffirmé leur soutien aux engagements capacitaires pris à Prague. De même, il a été décidé que les insuffisances critiques qui subsistent en matière de capacités devraient être comblées par une coopération sur le plan multinational et ce afin de garantir que les capacités nationales deviennent interopérables. De même, les Chefs d'Etat et de Gouvernement ont mis en exergue la coopération qui existe entre les groupes de travail constitués dans le cadre du PCC et ceux responsables du PAEC.

Les deux initiatives politiques développées au sein de l'UE et de l'OTAN se renforcent donc mutuellement. L'effort de défense luxembourgeois contribuera à renforcer les capacités militaires stratégiques de l'Union européenne et de l'OTAN.

## **L'A400M: L'HISTORIQUE DU DEVELOPPEMENT D'UN AVION DE TRANSPORT**

L'A400M est devenu un projet européen à grande valeur symbolique. Il s'agit du plus important achat militaire qui ait jamais été conclu en Europe, un achat qui comble des lacunes en matière de Défense, confirmées lors du conflit au Kosovo. En effet, le transport stratégique aérien constitue outre les renseignements et les armes de précision, une des grandes lacunes européennes par rapport aux forces américaines.

Le programme A400M a déjà parcouru un long chemin. Entre 1984 et 1996, huit pays (la Belgique, l'Allemagne, la France, l'Italie, le Portugal, l'Espagne, la Turquie et le Royaume-Uni) ont coopéré pour déterminer les exigences auxquelles un futur avion de transport aérien devait satisfaire pour succéder à leurs C-130 et C-160.

C'est durant le salon de l'aéronautique du Bourget, le 19 juin 2001, que la première version du „Memorandum of Understanding (MoU) A400M“ fut signée par les Nations participantes. L'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la France, le Royaume-Uni et la Turquie ont signé un accord pour un total de 180 avions de transport du type A400M. Il est à remarquer qu'à l'origine, on parlait de 275 engins, mais que différents pays ont revu leurs besoins à la baisse ou se sont retirés du programme. Selon Airbus, 180 était le nombre minimal pour parvenir à un projet viable. La valeur totale du contrat s'élève à plus de 20 milliards d'euros (euros constants juillet 2001).

Le programme actuel est un „Development and Production Programme“, ce qui signifie qu'il s'agit d'un programme monphasé comprenant aussi bien le développement que la production de l'avion. Il est intéressant de savoir notamment pour les planifications, que le développement et la production des avions ont été commandés à un prix déterminé.

Le contrat a été signé mi-2003 et le premier avion doit être livré à la France en 2009. Les livraisons sont réparties sur 12 ans. La livraison de l'avion luxembourgeois est prévue pour 2017. Les sept avions belges seront livrés entre 2018 et 2020. D'un point de vue macroscopique, on peut discerner dans le programme les phases suivantes:

- 2003-2006: développement de l'avion et analyse de l'appui logistique;
- 2005-2006: première réalisation et tests, choix de la politique d'appui;
- 2006-2010: certification et qualification, production des premiers avions (premier vol prévu, fin janvier 2008), développement des moyens et services d'appui, livraison des moyens de soutien initiaux;
- 2010-2020: production et appui des avions mis en service.

\*

## **L'ENGAGEMENT LUXEMBOURGEOIS**

Compte tenu des développements politiques au niveau international et soucieux de fournir une contribution nationale crédible en termes de capacités militaires et au regard du fait de l'importance que revêt le transport aérien stratégique aussi bien au niveau de l'UE que de l'OTAN, le Gouvernement luxembourgeois s'est engagé à investir dans l'acquisition d'un avion de transport stratégique A400M à développer par Airbus Military SL (AMSL) et ce dans le but d'apporter une contribution nationale afin de combler les lacunes capacitaires identifiées.

L'acquisition de l'avion de transport militaire A400M s'inscrit dans les cadres de la politique militaire et de la politique humanitaire du Grand-Duché. Ainsi, l'avion sera utilisé pour les missions militaires comme la projection des forces et équipements luxembourgeois vers les théâtres d'opérations et subsidiairement pour la projection des forces et équipements de nos alliés et partenaires vers les théâtres d'opérations. Mais, il est hautement probable et souhaitable que l'avion sera fréquemment utilisé pour l'exécution des missions humanitaires au sens large comme les actions humanitaires, les aides d'urgence et les programmes et projets dans le domaine de la coopération au développement luxembourgeoise (gérés par l'Etat ou par les organisations non gouvernementales luxembourgeoises) ainsi que les actions humanitaires et les aides d'urgence de nos partenaires et des organisations internationales onusiennes et autres.

A titre illustratif, l'avion pourrait servir pour le transport de matériel d'une aide d'urgence décidée par le Gouvernement lors d'une catastrophe naturelle telles qu'un tremblement de terre, d'une inondation ou d'une famine. Dans le passé, le Gouvernement a dû recourir aux services de compagnies de transports civiles normalement issues de pays de l'Est ce qui a causé des retards substantiels dans l'acheminement de l'aide.

\*

### **L'A400M: UN PROJET DE COOPERATION MULTINATIONALE**

Il convient de souligner que l'approche multinationale retenue est un signe de cohésion et de solidarité politiques entre nations. En particulier, une approche multinationale ouvre la possibilité à un pays comme le Luxembourg, de participer à des projets d'acquisitions capacitaires complexes dans le cadre de l'OTAN et de l'Union européenne. Les nations qui n'ont pas les mêmes moyens, connaissances technologiques, capacités de recherche et de développement, bases industrielles peuvent ainsi s'associer à un projet commun. Plus les coûts sont élevés, plus la mobilisation des ressources financières par le truchement d'une coopération multinationale s'imposera.

En effet, l'approche multinationale facilite la planification et la budgétisation à long terme des dépenses en matière de défense dans la mesure où une structure commune est chargée de cette planification pour le compte des différentes nations associées au projet d'acquisition. Un autre aspect non négligeable d'une approche multinationale est que la coopération et la coordination d'un tel projet éviteront d'éventuelles duplications de capacités militaires coûteuses.

De même, l'interopérabilité est également garantie de sorte que les différentes composantes des forces armées peuvent facilement coopérer entre elles alors qu'elles disposent d'un même équipement. Il s'ensuit que l'efficacité opérationnelle s'accroît considérablement.

Etant donné que l'avion A400M constitue actuellement le projet européen de coopération le plus important, il s'ensuit que le projet est par là un symbole de la stratégie de la coopération technologique européenne et des progrès réalisés dans une Europe de la défense.

\*

### **L'A400M: UN PROJET DE COOPERATION BELGO-LUXEMBOURGEOIS**

Vu que le Luxembourg et la Belgique sont deux pays ayant des intérêts communs dans le domaine de la défense, les deux Gouvernements ont décidé de joindre leurs efforts nationaux en la matière. En particulier, la Belgique a accepté d'acquérir en sus des 7 avions A400M pour son propre compte, un avion de transport supplémentaire pour le compte du Luxembourg.

La volonté de la Belgique d'acquérir un avion supplémentaire pour le compte du Luxembourg se base notamment sur la convention belgo-luxembourgeoise en matière de coopération militaire générale, de programmes d'acquisition et/ou d'exploitation en commun d'équipements et signée le 13 juin 2001 par les Ministres de la Défense des deux pays.

Face à une même situation de départ le choix de nos équipements ne pouvait s'écarter des options retenues par la Belgique et ce d'autant plus que, depuis des années, le Luxembourg coopère étroitement avec l'armée belge. A titre d'exemples, il y a lieu de relever que tous nos contingents militaires participant aux missions SFOR, KFOR et ISAF sont intégrés dans des unités belges. De même, notre contribution au Corps européen se fait par le biais d'une intégration dans la première division mécanisée belge. S'y ajoute que la formation de notre personnel militaire de carrière se fait dans des écoles militaires belges.

Compte tenu de la modeste taille de l'armée luxembourgeoise, un déploiement autonome n'est pas envisageable. Le Luxembourg doit nécessairement recourir à un autre partenaire pour ce qui est du soutien logistique et opérationnel dans l'accomplissement d'une mission.

Une coopération belgo-luxembourgeoise dans le cadre du programme A400M permet donc au Grand-Duché de bénéficier des connaissances scientifiques et techniques de notre partenaire. De même une gestion optimale des ressources militaires en termes de personnel et de matériel est assurée.

Dans le cadre de cette acquisition conjointe la Belgique s'engage à acquérir un appareil A400M pour le Luxembourg simultanément à l'acquisition de sept A400M pour ses propres besoins selon des conditions administratives, contractuelles et financières identiques.

Par ailleurs, l'exploitation proprement dite de l'avion A400M, 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 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.

\*

### **L'A400M: LES CONSIDERATIONS FINANCIERES**

Les frais d'acquisition d'un avion de base A400M et des options standard et nationales sont estimés à 120 millions d'euros à prix constants aux conditions économiques de juin 2001.

Les frais d'acquisition sont à régler suivant le schéma ci-après:

- 15 pour cent du montant total à 36, 30 et 24 mois précédant la livraison;
- 10 pour cent du montant total à 18 mois précédant la livraison;
- 5 pour cent du montant total à 6 mois précédant la livraison;
- 40 pour cent du montant total à la livraison de l'avion qui est prévue en l'année 2017.

Sont compris dans le montant de 120 millions d'euros à prix constants aux conditions économiques de juin 2001, tous les frais connexes tels que les frais liés au support logistique initial qui sont évalués à 15,3 millions d'euros, respectivement les frais liés à la gestion du programme par OCCAR et évalués à 505.000.– euros. Tous ces frais additionnels seront répartis sur toute la durée d'exécution du programme.

Etant donné que la réalisation du programme d'acquisition proprement dit s'effectuera par tranches annuelles, les prévisions des paiements se présenteront comme suit:

Plan de paiement prévisionnel de l'avion A400M en euros constants sans préjudice de l'adaptation des prix en fonction de l'évolution du déflateur PIB applicable à la zone euro et sans tenir compte de la TVA, des taxes, des droits de douanes et charges similaires.

2003	2.630.000
2004	4.000.000
2005	5.207.583
2006	5.490.558
2007	4.664.223
2008	3.058.920
2009	1.855.349
2010	1.278.988
2011	382.085
2012	376.419
2013	376.419
2014	21.502.991
2015	17.979.525
2016	3.884.486
2017	36.699.155
2018	2.710.829
2019	4.850.585
2020	3.174.048
2021	27.398

Ces montants représentent l'engagement financier maximum au programme couvrant aussi bien le budget opérationnel que le budget administratif. Ces chiffres ne comprennent pas d'éventuelles révisions de prix en accord avec les dispositions du contrat passé entre les nations et AMSL (pour le programme, OCCAR notifiera le contrat pour le compte des nations), ni le cas échéant la TVA, les taxes, les droits de douanes et les charges similaires dont chaque nation est redevable en sus. Sous réserve d'un examen détaillé le moment venu, il semble recommandable d'inclure les taxes, droits et charges dans les paiements à effectuer. En effet, les paiements à titre de taxes, droits et charges peuvent être comptabilisés comme effort de défense luxembourgeois alors que l'Etat récupérera l'intégralité des montants en question.

La révision des prix sera basée sur l'évolution du déflateur PIB applicable à la zone Euro tel que calculé par EUROSTAT.

La formule de révision prévue au contrat de base se présente comme suit:

$$P_n = P_o (PIB_n / PIB_o)$$

$P_o$  étant le prix de l'avion aux conditions économiques de juillet 1998

$P_n$  étant le prix révisé à la date d'introduction des demandes de paiements successives

$PIB_n$  étant le produit intérieur brut de la zone Euro tel que calculé par EUROSTAT pour l'année précédant le paiement

$PIB_o$  étant le produit intérieur brut de la zone Euro tel que calculé par EUROSTAT pour le troisième trimestre 1997

En tenant compte d'une inflation hypothétique annuelle de 2,5 pour cent par année, le coût de l'avion A400M hors taxes, droits et charges en l'année 2017 serait de 164,54 millions d'euros à prix courants. En supposant que les taxes, droits et charges se limitent en réalité à la seule TVA, le coût de l'avion A400M serait de l'ordre de 190 millions d'euros à prix courants.

## COMMENTAIRE DES ARTICLES

### *Ad article 1er*

L'article 1er autorise le Gouvernement à acquérir un avion de transport militaire A400M par l'intermédiaire de la Belgique.

En particulier, la Belgique a pris l'engagement d'acquérir au total huit avions de transports militaires, dont un pour compte du Luxembourg selon des conditions administratives, contractuelles et financières identiques.

La disponibilité de la Belgique d'acquérir un avion supplémentaire pour le compte du Luxembourg se base en particulier sur la convention belgo-luxembourgeoise en matière de coopération militaire générale, de programmes d'acquisition et/ou d'exploitation en commun d'équipements signée le 13 juin 2001 par les Ministres de la Défense des deux pays.

Etant donné que le Luxembourg et la Belgique sont deux pays ayant des intérêts communs dans le domaine de la défense et de l'action humanitaire, les deux Gouvernements ont décidé de joindre leurs efforts nationaux en la matière.

L'acquisition conjointe d'un avion de transport militaire A400M, ensemble avec nos voisins belges constitue donc un nouveau chapitre dans la coopération belgo-luxembourgeoise.

Par ailleurs, une coopération de nos deux pays dans le cadre du programme A400M permet au Luxembourg de bénéficier des connaissances scientifiques et techniques de notre partenaire.

Etant donné que l'exploitation proprement dite de l'avion A400M, 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 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.

De cette manière une gestion optimale des ressources militaires en termes de personnel et de matériel est assurée.

Il importe également de relever que les pays partenaires du programme A400M ont élaboré une fiche européenne de caractéristique militaire. Il s'agit d'un document volumineux déterminant avec précision, outre les exigences techniques auxquelles le futur avion devra répondre, les équipements standard des 180 avions finalement commandés.

A noter finalement que l'avion luxembourgeois est équipé des mêmes standards que ceux de notre partenaire belge.

### *Ad article 2*

Dans le contrat conclu entre OCCAR et AMSL pour compte des pays acquéreurs de l'avion A400M, le prix unitaire de l'avion avec les options standard et nationales est fixé à 120 millions d'euros constants aux conditions économiques de juin 2001. 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. Le prix de 120 millions d'euros ne comprend pas la taxe sur la valeur ajoutée, les taxes, les droits de douane et autres charges similaires liés à l'acquisition de l'avion de transport militaire.

Les frais d'acquisition sont à régler par tranches annuelles à partir de l'année 2003. Les dépenses majeures interviendront pendant les années 2014 à 2017, année prévue pour la livraison de l'avion luxembourgeois.

En particulier, le contrat de base prévoit le schéma de paiement ci-après:

- 15 pour cent du montant total à 36, 30 et 24 mois précédant la livraison;
- 10 pour cent du montant total à 18 mois précédant la livraison;
- 5 pour cent du montant total à 6 mois précédant la livraison;
- 40 pour cent du montant total à la livraison de l'avion qui est prévue en l'année 2017.

Sont compris dans le montant de 120 millions d'euros à prix constants aux conditions économiques de juin 2001, tous les frais connexes tels que les frais liés au support logistique initial ainsi que les frais liés à la gestion du programme par OCCAR. Tous ces frais additionnels seront répartis sur toute la durée d'exécution du programme.

La révision des prix sera basée sur l'évolution du déflateur PIB applicable à la zone Euro tel que calculé par EUROSTAT.

La formule de révision prévue au contrat de base se présente comme suit:

$$P_n = P_o(PIB_n/PIB_o)$$

$P_o$  étant le prix de l'avion aux conditions économiques de juillet 1998

$P_n$  étant le prix révisé à la date d'introduction des demandes de paiements successives

$PIB_n$  étant le produit intérieur brut de la zone Euro tel que calculé par EUROSTAT pour l'année précédant le paiement

$PIB_o$  étant le produit intérieur brut de la zone Euro tel que calculé par EUROSTAT pour le troisième trimestre 1997

En tenant compte d'une inflation hypothétique annuelle de 2,5 pour cent par année, le coût de l'avion A400M hors taxes, droits et charges en l'année 2017 serait de 164,54 millions d'euros à prix courants. En supposant que les taxes, droits et charges se limitent en réalité à la seule TVA, le coût de l'avion A400M serait de l'ordre de 190 millions d'euros à prix courants.

En tenant compte d'une inflation hypothétique annuelle de 3 pour cent par année, le coût de l'avion A400M hors taxes, droits et charges en l'année 2017 serait de 172,85 millions d'euros à prix courants. En supposant que les taxes, droits et charges se limitent en réalité à la seule TVA, le coût de l'avion A400M serait de l'ordre de 200 millions d'euros.

#### *Ad article 3*

La liquidation des dépenses occasionnées par l'acquisition de l'avion A400M se fera à charge du fonds d'équipement militaire créé par la loi du 16 décembre 1997 concernant la programmation financière militaire.

