

N° 5394²**CHAMBRE DES DEPUTES**

Session ordinaire 2004-2005

PROJET DE LOI**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**

(17.1.2005)

La Commission se compose de: M. Ben FAYOT, Président; M. Marcel GLESENER, Rapporteur; M. Marc ANGEL, Mme Nancy ARENDT, MM. François BAUSCH, Xavier BETTEL, Mme Lydie ERR, MM. Charles GOERENS, Norbert HAUPERT, Jean-Pierre KOEPP et Laurent MOSAR, Membres.

*

TRAVAUX PARLEMENTAIRES

Le projet de loi sous rubrique a été déposé à la Chambre des Députés le 10 novembre 2004 par Monsieur le Ministre de la Défense. Le texte était accompagné d'un exposé des motifs et d'un commentaire des articles.

Le projet a été favorablement avisé par le Conseil d'Etat en date du 7 décembre 2004.

En date du 6 décembre 2004, Monsieur le Ministre de la Défense a présenté le projet à la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration. Lors de cette même réunion, la Commission a nommé Monsieur Marcel GLESENER rapporteur du projet de loi.

La Commission s'est ralliée à toutes les propositions de texte du Conseil d'Etat. Ainsi, l'intitulé du projet de loi se lit dorénavant: „Projet de loi autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M“. L'abréviation „EUR“ utilisée par les auteurs du projet de loi est remplacée par le mot „euros“.

Le présent rapport fut adopté au cours de la réunion du 17 janvier 2005.

*

**DEFIS LIES AUX CHANGEMENTS DE LA
POLITIQUE DE DEFENSE**

Tant l'Union européenne, dans le cadre de son Objectif Global, que l'OTAN, dans le cadre de son Initiative du Sommet de Prague sur les Capacités de Défense, encouragent les pays à intensifier leur coopération militaire sur base bilatérale ou multilatérale.

La nécessité de renforcer la coopération en matière d'armements est liée notamment au passage du modèle de défense du territoire au modèle de défense des intérêts de sécurité loin du territoire national comme élément caractéristique de la politique de sécurité en Europe. De nouveaux besoins pour les forces armées en ressortent:

- demande accrue de forces projetables,
- disposition de moyens de transport stratégiques,

- moyens de communication par satellite,
- missiles à longue portée etc.

Des opérations menées en coalition demandent un degré élevé d'interopérabilité. L'avancement technologique provoque la hausse des coûts de recherche et de développement et ainsi également des coûts d'acquisition.

Des catastrophes naturelles telles qu'un tremblement de terre, un raz-de-marée (comme récemment en Asie du Sud), une sécheresse ou une inondation et des catastrophes humaines (p. ex. la famine) requièrent souvent une intervention humanitaire rapide et efficace afin d'éviter le pire. Le recours à des avions militaires constitue dans ce contexte un moyen logistique de première importance.

Sur la base de ces constats et au regard des carences constatées dans le domaine du transport stratégique tant au niveau de l'Alliance que de l'Union européenne, le Gouvernement luxembourgeois propose d'investir notamment dans le domaine du transport stratégique aérien. L'Accord de coalition de 2004 fournit le cadre de cette démarche:

„Face à ces nouvelles responsabilités de l'Otan et de l'UE le Luxembourg doit apporter une réponse à sa mesure mais tout en prenant les responsabilités qui lui incombent en tant qu'allié et membre à part entière de l'UE. Le Luxembourg devra donc développer des capacités nationales proportionnées et crédibles dans le domaine de la gestion de crise et de maintien de la paix afin de contribuer à la sécurité territoriale et de réaliser les engagements pris au sein de l'Otan et de l'Union européenne.“

*

LA CONVENTION DE COOPERATION MILITAIRE GENERALE BELGO-LUXEMBOURGEOISE

Compte tenu du fait que la Belgique se voit exposée aux mêmes réalités que le Luxembourg, le Gouvernement luxembourgeois a jugé opportun d'intensifier la coopération militaire entre le Luxembourg et la Belgique et a signé le 13 juin 2001 une Convention de coopération militaire avec la Belgique.

Cette Convention associe les deux 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, mais également dans le domaine de la formation (instruction de base de sous-officiers et d'officiers luxembourgeois à l'Ecole Royale Militaire à Bruxelles, à l'Ecole de l'Infanterie à Arlon ainsi qu'à l'Ecole de sous-officiers de Dinant) et de l'entraînement (mise à disposition du camp de Lagland, près d'Arlon, aux forces armées grand-ducales comme terrain de manœuvres).

Cette Convention a rendu possible l'acquisition et l'exploitation communes de matériel militaire répondant aux besoins stratégiques et tactiques des troupes envoyées en mission de maintien de la paix, que ce soit dans le cadre de l'Union européenne ou de l'OTAN. L'acquisition d'une part du matériel est financée par le Luxembourg.

L'acquisition de 8 avions militaires A400M, dont 7 pour la Belgique, s'inscrit à son titre dans le cadre de cette Convention. Initialement, l'acquisition d'un navire de transport commun était également prévue. Suite à une décision belge, il fut cependant renoncé à cet investissement.

*

LE PROGRAMME A400M

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.

Les ministres de la défense de ces Etats ont signé en 2001 un „Memorandum of Understanding“ portant sur l'acquisition de 180 avions militaires. L'OCCAR fut chargée du suivi et du contrôle de ce programme d'acquisition.

Chaque pays participant a déclaré un volume d'acquisitions nationales, à savoir:

- l'Allemagne: 60 avions,
- la France: 50 avions,
- l'Espagne: 27 avions,
- la Turquie: 10 avions,
- le Royaume-Uni: 25 avions,
- la Belgique: 7 avions,
- le Luxembourg: 1 avion.

La livraison du premier avion est prévue pour 2009, tandis que le dernier sera livré en 2020. La livraison de l'appareil luxembourgeois est prévue pour 2017.

*

LES CARACTERISTIQUES DE L'AVION MILITAIRE A400M

Avec le programme A400M, l'entreprise Airbus Military fixe de nouvelles normes de transport aérien militaire et répond aux exigences du Plan d'Action sur les Capacités européennes (PACE). Il est conçu comme un avion militaire pour des opérations tactiques et stratégiques. Il fournira la capacité de déployer des troupes ou du fret entre des théâtres d'intervention par le parachute ou par le débarquement sur des pistes d'atterrissage courtes et partiellement préparées. L'avion est apte à transporter de l'équipement militaire de grande taille, par exemple des hélicoptères. Par ailleurs, l'A400M peut être utilisé comme avion-citerne.

Quant aux caractéristiques techniques, l'A400M peut avoir une charge utile maximale de 37 tonnes. Sa vitesse de croisière maximale est de 222 kts (nœuds, soit milles navales ou aériennes par heure; équivaut à 411 km/h). L'avion a les dimensions suivantes: longueur 42,2 mètres, hauteur 14,7 mètres et 42,4 mètres d'envergure.

*

LE MODE DE FINANCEMENT

Le financement de l'acquisition est assuré par le Fonds d'équipement militaire. Ce fonds fut réactivé par la loi du 19 décembre 2003 portant réactivation du fonds d'équipement militaire.

Le prix unitaire de l'avion A400M avec les options standard et nationales s'élève à 120 millions d'euros constants aux conditions économiques de juin 2001. Ce prix comprend tous les frais connexes tels que les frais liés à la gestion du programme par l'OCCAR (505.000 euros) et au support logistique initial (15,3 millions d'euros). Le montant de 120 millions n'inclut pas la TVA, les taxes, les droits de douane et autres taxes liés à l'acquisition de l'avion.

La liquidation des frais d'acquisition est échelonnée selon le schéma suivant:

- 15% du montant total à 36, 30 et 24 mois précédant la livraison,
- 10% du montant total à 18 mois précédant la livraison,
- 5% du montant total à 6 mois précédant la livraison,
- les 40% restant du montant total à la livraison.

Le plan de paiement prévisionnel de l'avion A400M en euros constants aux conditions économiques de juin 2001 (hors TVA, taxes, droits de douane et autres taxes similaires) se présente comme suit:

<i>Année</i>	<i>Montant en euros</i>
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

Les chiffres du plan de paiement prévisionnel ci-dessus constituent l'engagement financier maximum au programme couvrant aussi bien le budget opérationnel que le budget administratif. Par contre, d'éventuelles révisions de prix en accord avec les dispositions du contrat passé entre les nations et Airbus Military ne sont pas comprises.

La majeure partie des paiements est prévue pour les années 2014-2017. La Commission note que les deux premiers paiements auraient déjà dû être liquidés. Aussi longtemps que le présent projet de loi n'est pas voté, ces liquidations ne peuvent avoir lieu.

Le prix de 120 millions d'euros est sujet à modification en fonction de l'évolution du déflateur PIB applicable à la zone Euro tel que calculé par l'Office statistique de l'Union européenne, l'EUROSTAT. Les auteurs du projet de loi indiquent à titre d'exemple qu'une inflation hypothétique de 2,5% p.a. augmenterait le prix de 120 millions d'euros à 164,54 millions d'euros à l'horizon de 2017.

*

Sous le bénéfice des observations qui précèdent, la Commission des Affaires étrangères et européennes, de la Défense, de la Coopération et de l'Immigration recommande à la Chambre d'adopter le projet de loi 5394 dans la teneur qui suit:

*

TEXTE PROPOSE PAR LA COMMISSION**PROJET DE LOI****autorisant l'acquisition d'un avion de transport militaire A400M**

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.

Luxembourg, le 17 janvier 2005

Le Rapporteur,
Marcel GLESENER

Le Président,
Ben FAYOT

