

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 2002-2003

18 NOVEMBER 2002

Hoorzitting met vertegenwoordigers van
de Belgische ruimtevaartindustrie

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
DE FINANCIËN EN VOOR DE
ECONOMISCHE AANGELEGENHEDEN EN
DE WERKGROEP « RUIMTEVAART »
UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DE DECKER

Aan de werkzaamheden van de commissie hebben deelgenomen :

Commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden :

1. Vaste leden : de heren De Grauwe, voorzitter, Malcorps, eerste ondervoorzitter; Moens, tweede ondervoorzitter; Caluwé, Creyelman, de Clippele, D'Hooghe, mevrouw Kestelijn-Sierens, de heren Moraël, Poty, Ramoudt, Roelants du Vivier, Siquet, Steverlynck en Thissen.

2. Plaatsvervangers : de heren Barbeaux, Bodson, mevrouw Bouarfa, de heren Buysse, Colla, mevrouw Cornet d'Elzuis, de heer Cornil, mevrouw De Schampelaere, de heren Destexhe, Dubié, Geens, Guilbert, Istasse, mevrouw Leduc, de heren Lozie, Maertens, mevrouw Thijs, de heren Vandenberghe, Van den Brande, mevrouw Vanlerberghe, de heer Verreycken, mevrouw Willame-Boonen en de heren Wille en De Decker, rapporteur.

Werkgroep « Ruimtevaart » : Afvaardiging Senaat :

1. Vaste leden : de heren De Decker, voorzitter; Maertens, eerste ondervoorzitter; mevrouw Lizin, tweede ondervoorzitter; de heren Vandenberghe, derde ondervoorzitter; Dallemagne, Destexhe, De Decker, Dubié, Geens, mevrouw Kestelijn-Sierens, de heren Lozie, Malcorps, Monfils, Poty, Remans, Roelants du Vivier, Siquet en Verreycken.

Werkgroep « Ruimtevaart » : Afvaardiging Europees Parlement :

1. Vaste leden : de heren De Clercq, Dehousse en Sterckx.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 2002-2003

18 NOVEMBRE 2002

Audition de représentants de
l'industrie spatiale belge

RAPPORT

FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION
DES FINANCES ET DES
AFFAIRES ÉCONOMIQUES ET DU
GROUPE DE TRAVAIL « ESPACE »
PAR M. DE DECKER

Ont participé aux travaux de la commission :

Commission des Finances et des Affaires économiques :

1. Membres effectifs : MM. De Grauwe, président; Malcorps, premier vice-président; Moens, deuxième vice-président; Caluwé, Creyelman, de Clippele, D'Hooghe, Mme Kestelijn-Sierens, MM. Moraël, Poty, Ramoudt, Roelants du Vivier, Siquet, Steverlynck et Thissen.

2. Membres suppléants : MM. Barbeaux, Bodson, Mme Bouarfa, MM. Buysse, Colla, Mme Cornet d'Elzuis, M. Cornil, Mme De Schampelaere, MM. Destexhe, Dubié, Geens, Guilbert, Istasse, Mme Leduc, MM. Lozie, Maertens, Mme Thijs, MM. Vandenberghe, Van den Brande, Mme Vanlerberghe, M. Verreycken, Mme Willame-Boonen, MM. Wille et De Decker, rapporteur.

Groupe de travail « Espace » : Délégation du Sénat :

1. Membres effectifs : MM. De Decker, président; Maertens, premier vice-président; Mme Lizin, deuxième vice-présidente; MM. Vandenberghe, troisième vice-président; Dallemagne, Destexhe, De Decker, Dubié, Geens, Mme Kestelijn-Sierens, MM. Lozie, Malcorps, Monfils, Poty, Remans, Roelants du Vivier, Siquet et Verreycken.

Groupe de travail « Espace » : Délégation du Parlement européen :

1. Membres effectifs : MM. De Clercq, Dehousse et Sterckx.

Op woensdag 16 oktober 2002 organiseerde de werkgroep «Ruimtevaart» samen met de commissie voor de Financiën en voor de Economische Aangelegenheden, een hoorzitting met vertegenwoordigers van de ruimtevaartindustrie. De leden van de commissie voor het Bedrijfsleven en het Adviescomité voor wetenschappelijke en technologische vraagstukken van de Kamer van volksvertegenwoordigers werden uitgenodigd om aan deze vergadering deel te nemen.

Namen als vertegenwoordigers van de Belgische ruimtevaartindustrie het woord:

— de heer Paul Verhaert, voorzitter van «Belgospace»,

— de heer Michel Gillard, voorzitter van «Wallonie Espace»,

— de heer Hans Bracquené, bestuurder van «Vlaamse Ruimtevaart Industriëlen».

De Belgische industriëlen werden door de betrokken organisaties uitgenodigd om op deze hoorzitting aanwezig te zijn.

a) Inleiding door de heer Armand De Decker, voorzitter van de Senaat en voorzitter van de werkgroep «Ruimtevaart»

De voorzitter wenst in de eerste plaats de actualiteit in herinnering te brengen. Op 15 oktober 2002 ontplofte vlak na de lancering een Soyuz draagraket die een groot aantal experimenten vervoerde. Dit ongeval komt voor de Belgische ruimtevaartsector op een bijzonder slecht ogenblik. Vooreerst werden een aantal Belgische experimenten vernietigd samen met de «FluidPac» die werd geleverd door de firma Verhaert uit Kruibeke. Daarenboven is de eerste trap van de ontplofte raket gelijkaardig aan de raket waarmee de Belgische astronaut Frank De Winne op 28 oktober zou moeten worden gelanceerd. Mogelijke gevolgen voor deze vlucht zijn dan ook niet uit te sluiten.

Het perscommuniqué van ESA werd aan dit verslag toegevoegd als bijlage en werd door de voorzitter tijdens de vergadering voorgelezen.

b) Uiteenzetting door de heer Paul Verhaert, voorzitter van «Belgospace»

Belgospace is de Belgische beroepsfederatie voor de ruimtevaartindustrie, en werkt binnen de structuren van Agoria.

De spreker wenst de werkgroep te bedanken om deze «hearing» te hebben georganiseerd. Het is altijd een riem onder het hart voor de leden-bedrijven van Belgospace wanneer hun de kans wordt geboden om hun visie van zaken voor te leggen voor het behoud en de ontwikkeling van hun sector.

Le mercredi 16 octobre 2002 le groupe de travail «Espace» du Sénat a organisé, de concert avec la commission des Finances et des Affaires économiques, une audition de représentants de l'industrie spatiale. Les membres de la commission de l'Économie et du Comité d'avis pour les questions scientifiques et technologiques de la Chambre des représentants furent invités à assister à cette réunion.

Priront la parole en qualité de représentants de l'industrie aérospatiale belge

— M. Paul Verhaert, président de «Belgospace»,

— M. Michel Gillard, président de «Wallonie Espace»,

— M. Hans Bracquené, administrateur de «Vlaamse Ruimtevaart Industriëlen».

Les industriels belges avaient été invités par les organisations concernées à assister à cette audition.

a) Introduction par M. Armand De Decker, président du Sénat et président du groupe de travail «Espace»

Le président tient en premier lieu à rappeler un fait d'actualité. Le 15 octobre 2002, un lanceur russe Soyuz, transportant un grand nombre d'expériences, a explosé immédiatement après le décollage. Cet accident survient à un moment particulièrement défavorable pour le secteur aéronautique belge. Tout d'abord, un nombre d'expériences belges ont été détruites en même temps que le «FluidPac», fourni par la firme Verhaert de Kruibeke. En outre, le premier étage du lanceur qui a fait explosion est du même type que le lanceur qui devrait être utilisé le 28 octobre lors du lancement de l'astronote belge Frank De Winne. Des conséquences éventuelles pour ce dernier vol ne sont donc nullement à exclure.

Le communiqué de presse de l'ESA est joint en annexe au présent compte rendu et il en fut donné lecture par le président en cours de réunion.

b) Exposé de M. Paul Verhaert, président de «Belgospace»

Belgospace est la fédération professionnelle belge de l'industrie spatiale; elle fonctionne dans les structures d'Agoria.

L'orateur tient à remercier le groupe de travail d'avoir organisé cette audition. Pour les entreprises membres de Belgospace, c'est toujours encourageant d'avoir l'opportunité d'exposer leur point de vue en ce qui concerne le maintien et le développement de leur secteur.

Wanneer navraag wordt gedaan bij de leden over hun visie enerzijds, en hun bezorgdheden anderzijds, valt het op dat ze vaak nogal verschillend van aard zijn. Dat mag niet verbazen, en er wordt veel klaarheid gebracht wanneer wordt onderkend dat de Belgische ruimtevaartindustrie er een paar verschillende strategieën op na houdt.

Een aantal bedrijven gebruiken of initiëren ruimtevaartprojecten uitsluitend om onderzoek en ontwikkeling te doen voor eigen productontwikkeling. Anderen wensen hun vaardigheden in te zetten bij de realisatie van de grote Europese of commerciële projecten.

Onder deze laatste zijn er dan weer twee groepen te onderscheiden: zij die door specialisatie in zeer specifieke technologieën of niche-disciplines hun diensten wensen aan te bieden aan de hoofdaannemers, en zij die als hoofdaannemer van kleinere systemen een onafhankelijker koers wensen te varen met eigen netwerken voor internationale samenwerking.

Een aantal feiten kunnen worden opgesomd waarvan de meeste het effect zijn van grote wijzigingen op de «ruimtevaartscène» die zich de laatste vijf jaar hebben voltrokken en waarvan de relevantie voor de betrokken bedrijven dus verschillend is volgens hun eerder geschetste strategische positie.

Overwegingen omtrent de continuïteit

Eén van de belangrijkste kenmerken, en tegelijkertijd de sterkte van de federale ruimtevaartpolitiek is de standvastigheid. Deze continuïteit dient trouwens te worden gezien in het licht van het lange termijn-denken dat bestaat in deze sector, waarbij projecten een gemiddelde looptijd hebben van 4-5 jaar.

Deze continuïteit uit zich vooreerst in de keuze van de programma's die werden gevolgd door de verschillende elkaar opvolgende bevoegde ministers. Omdat België bijvoorbeeld altijd een trouw partner is geweest voor de ontwikkeling van de Ariane draagraket, hebben de diensten voor Technische Wetenschappelijke en Culturele Aangelegenheden (DWTC), in samenspraak met de industrie, een strategie op lange termijn kunnen uitwerken om specifieke vaardigheden te ontwikkelen die onze industrie op de kaart hebben gezet met deze niche competenties.

Maar het laatste decennium zijn nog een aantal strategische keuzen gemaakt door uitgebreide middelen toe te kennen aan de algemene technologieontwikkelingsprogramma's, (GSTP) deze voor Telecom (Artes) en voor eigen wetenschappelijk onderzoek (Prodex). Men kan ter illustratie de producten voor breedbandcommunicatie en minisatellieten aanhalen. Om de technologische voorsprong van de producten die ontwikkeld werden in deze pro-

Lorsque l'on interroge les membres sur leur vision et leurs préoccupations, l'on constate souvent d'assez grandes disparités. Ceci n'est guère étonnant et les choses s'éclairent vite quand on comprend que l'industrie spatiale belge adopte des stratégies différentes.

Certaines entreprises utilisent ou initient des projets spatiaux dans le seul but de faire de la recherche et du développement pour développer leurs propres produits. D'autres désirent utiliser leurs compétences dans le cadre de la réalisation de grands projets européens ou commerciaux.

Parmi ces dernières, il faut encore distinguer deux groupes: celles qui, spécialisées dans des technologies très spécifiques ou dans des créneaux, souhaitent offrir leurs services aux entrepreneurs principaux et celles qui, responsables de la production de systèmes plus petits, aspirent à une plus grande indépendance en développant leurs propres réseaux de collaboration internationale.

L'on peut énumérer une série de faits dont la plupart résultent des grands changements qui se sont produits sur la «scène spatiale» ces cinq dernières années et dont la pertinence pour les entreprises concernées varie donc en fonction de leur position stratégique déjà mentionnée.

Considérations relatives à la continuité

L'une des principales caractéristiques et qui fait la force de la politique spatiale fédérale est la constance. Cette continuité doit d'ailleurs être interprétée à la lumière de prévisions à long terme dans un secteur où les projets ont une durée moyenne de 4-5 ans.

Cette continuité se manifeste avant tout dans le choix des programmes qui ont été suivis par les ministres compétents successifs. Ainsi, comme la Belgique a toujours été un partenaire fidèle dans la mise au point de la fusée porteuse Ariane, les services fédéraux pour les Affaires scientifiques, techniques et culturelles (SSTC) ont, d'un commun accord avec l'industrie, pu élaborer une stratégie à long terme visant à développer des compétences spécifiques qui ont précisément permis à notre industrie de se faire connaître pour ces créneaux.

Durant la dernière décennie, une série de choix stratégiques ont également été opérés pour octroyer des moyens considérables au programme général de technologie de soutien (GSTP), au programme de recherche de pointe sur les systèmes de télécommunications (Artes) et au programme de développement d'expériences scientifiques (Prodex). L'on peut citer à titre d'exemples les produits pour la communication large bande et les minisatellites. Pour concrétiser

gramma's te bestendigen, rekent de Belgische industrie op een voortzetting van deze politiek.

Producten in de ruimtevaart bekomen immers de vereiste geloofwaardigheid op de markt slechts na een zekere opbouw van «*flight heritage*», en bovendien vraagt de technologische vooruitgang een bestendige aanpassing van deze producten om het verworven competitief voordeel te kunnen behouden.

Verder uit deze continuïteit zich in de financiële middelen. Het ruimtevaartbudget is weliswaar niet gestegen maar het is dan toch min of meer constant gebleven, ondanks de budgettaire moeilijkheden waaraan de federale overheid het hoofd heeft moeten bieden.

Deze continuïteit is buitengewoon belangrijk. Zelfs bij een tijdelijke vermindering van de middelen zouden de technologieprogramma's waarschijnlijk het eerst aangetast worden, al was het maar door hun kortere cyclus. De andere programma's hebben immers over het algemeen een iets langere looptijd. De afzonderlijke budgetlijnen voor de eerste programma's zijn echter zo gering dat meerdere gewoon zouden moeten worden stopgezet.

Er moet echter nogmaals op gewezen worden dat de technologische vernieuwing een permanent proces is in deze branche, die, wanneer ze zou moeten worden onderbroken, de facto een uitsluiting op de markt met zich mee brengt, en dus de vernietiging van de eerder gedane investeringen.

Steeds vaker wordt aan de Belgische industrie een co-financiering gevraagd die kan oplopen tot 50% voor onderzoek en ontwikkeling in de technologieprogramma's. De cofinanciering wordt door de industrie billijk geacht, voor zover ze betrekking heeft op «*near to market*» productontwikkeling en voor zover ze niet wordt gevraagd voor ontwikkelingen die nodig zijn voor harmonisatie van de institutionele markt. In het laatste geval zouden onze bedrijven immers benadeeld worden ten opzichte van andere landen waar deze ontwikkelingen worden gefinancierd via nationale agentschappen of defensieprogramma's.

In het eerste geval vraagt de industrie echter uitdrukkelijk zelf de definitie te kunnen schrijven van de inhoud van de projecten omdat ze dan ook volledig marktgedreven moeten worden gedefinieerd. Daarnaast vraagt ze snelle beslissingsprocessen omdat de markt nu eenmaal de eigenschap heeft niet te wachten.

Overwegingen omtrent de deelname van een kleine lidstaat

Gelijklopend met de industriële concentratie van de grote spelers op de markt die er toe geleid heeft dat

l'avance technologique des produits développés dans le cadre de ces programmes, l'industrie belge compte sur une poursuite de cette politique.

Les produits dans le domaine spatial n'acquièrent en effet la crédibilité requise sur le marché qu'après la constitution d'un «*flight heritage*» et, qui plus est, l'avancée technologique demande une adaptation permanente de ces produits pour pouvoir conserver l'avantage compétitif obtenu.

Cette continuité s'exprime également dans les moyens financiers. S'il n'a pas augmenté, le budget consacré à l'espace est tout de même resté quasiment constant, en dépit des difficultés budgétaires auxquelles les autorités fédérales ont dû faire face.

Cette continuité est extrêmement importante. Même en cas d'une diminution temporaire des moyens, les programmes technologiques seraient probablement touchés en premier, ne serait ce qu'en raison de leur cycle plus court. En effet, les autres programmes ont généralement une durée un peu plus longue. Les lignes budgétaires distinctes pour les premiers programmes sont toutefois tellement limitées que plusieurs programmes devraient être tout simplement arrêtés.

Il faut souligner une nouvelle fois que l'innovation technologique est un processus permanent dans ce secteur et lorsqu'elle doit être interrompue, elle entraîne *de facto* l'exclusion du marché et donc la perte des investissements réalisés auparavant.

L'industrie belge est de plus en plus souvent sollicitée pour assurer un cofinancement qui peut, en matière de programmes technologiques, grimper jusqu'à 50% pour la recherche et le développement. L'industrie considère ce cofinancement comme équitable, pour autant qu'il concerne le développement de produits «*near to market*» et n'est pas requis pour les développements nécessaires à l'harmonisation du marché institutionnel. Dans ce dernier cas, nos entreprises seraient en effet pénalisées par rapport aux autres pays où ces développements sont financés par le biais des agences nationales ou du ministère de la défense.

Dans le premier cas, l'industrie demande toutefois explicitement de pouvoir définir elle-même le contenu des projets parce que cette définition doit se faire entièrement au départ du marché et elle demande également des processus décisionnels rapides, étant donné que le marché ne supporte pas des délais trop longs.

Considérations relatives à la participation d'un petit État membre

Parallèlement à la concentration industrielle des grands acteurs sur le marché, une évolution qui a fait

ESA nog slechts enkele hoofdaannemers heeft (*Prime Contractors*). Tegelijk heeft ESA een «*hands off*» aankooppolitiek opgezet waarbij de bevoegdheden voor de onderaanneming in toenemende mate werden toevertrouwd aan de *Prime Contractor*.

De rol van de *Non-Prime Contractor* in de grote ruimtevaartprogramma's wordt daardoor beperkt tot de levering van uitrustingen en subsystemen. De partijen worden uitgesloten uit de vroege fasen van het ontwerp met een beperkte betrokkenheid bij de keuze van de gebruikte technologie als gevolg, naast een systematische druk op prijzen en uitvoeringstijden. Soms worden toeleveranciers op basis van specifieke technologieën die ze hebben ontwikkeld, toch uitgenodigd om haalbaarheidsstudies uit te voeren voor het opzet van nieuwe programma's, maar dit gebeurt steeds vaker op eigen kosten wat niet het geval is voor de *Prime Contractor* met het risico om nieuwe inzichten te transfereren naar derden.

De problematiek van de hoofdaannemer versus de onderaannemer is tegelijkertijd de problematiek van de kleine lidstaten, omdat zij geen hoofdaannemers tellen.

Op de koop toe beschikken de grote lidstaten allemaal over een eigen ruimtevaartagentschap waarbinnen de technologische voorbereiding van de grote programma's wordt gefinancierd. Bij gebrek aan overkoepelende harmonisatie terzake leidt ook deze manier van werken tot een ontubbeling van reeds bestaande capaciteit binnen Europa.

Voor een goede industriële return van de overheidsdeelname van een kleine lidstaat in de grote Europese ruimtevaartprogramma's moeten betere afspraken worden afdgedwongen over de betrokkenheid van de specifieke kwaliteiten van de *Non-Prime Contractors*, in het bijzonder hun plaats in de vroege fasen van het ontwerp.

Overwegingen omtrent Galileo, het eerste programma van de Europese Gemeenschap

In het algemeen moet gezegd worden dat de nieuwe relatie en de daarbij horende rolverdeling tussen de Europese Commissie en ESA, tot gevolg heeft dat de strategische visie niet altijd duidelijk is en leidt tot een grote elasticiteit van de beslissingsprocessen en een gebrekkige definitie van de inhoud van nieuwe programma's. De laatste Ministeriële Conferenties van ESA en de inhoud van de aangeboden programma's waren daar een exponent van.

Galileo is een ambitieus programma met een dertigtal satellieten en een belangrijke financiering van zowel ESA als de Europese Commissie. Het budget bedraagt ongeveer 4 miljard euro terwijl de economische return op 17 miljard euro wordt geraamd.

que l'ESA a seulement quelques entrepreneurs principaux («*prime contractors*»), l'ESA a mis en place une politique d'achat «*hands off*», qui implique que les compétences en matière de sous-traitance ont été de plus en plus confiées à l'entrepreneur principal.

Le rôle des autres acteurs dans les grands programmes spatiaux est de ce fait limité à la fourniture d'équipements et de sous-systèmes. Les parties sont exclues des premières phases de la conception, ce qui a pour effet que l'implication dans le choix de la technologie utilisée est limitée et qu'il y a une pression systématique sur les prix et les délais d'exécution. Il arrive que des sous-traitants, en raison des technologies spécifiques qu'ils ont développées, soient tout de même invités à réaliser des études de faisabilité en vue de la mise sur pied de nouveaux programmes, de plus en plus souvent à leurs frais (ce qui n'est pas le cas pour l'entrepreneur principal) et avec le risque de voir transférer de nouvelles connaissances à des tiers.

La problématique de l'entrepreneur principal versus le sous-traitant est en même temps celle des petits États membres parce qu'ils ne comptent pas d'entrepreneurs principaux.

Par-dessus le marché, les grands États membres disposent tous de leur propre agence spatiale au sein de laquelle la préparation technologique des grands programmes est financée. À défaut d'une harmonisation globale en la matière, cette façon de travailler mène à une duplication de la capacité existante en Europe.

Pour pouvoir assurer un retour industriel équitable de la participation publique d'un petit État membre dans les grands programmes européens, il faut arriver à de meilleurs arrangements en matière d'utilisation des compétences spécifiques des entrepreneurs autres que les *prime contractors*, notamment concernant leur place dans les premières phases de la conception.

Considérations concernant Galileo, le premier programme de l'Union européenne

De manière générale, il convient de dire que la nouvelle relation — et la répartition des tâches y afférente — entre la Commission européenne et l'ESA entraîne une vision stratégique pas toujours claire, une grande élasticité des processus décisionnels et une mauvaise définition du contenu des nouveaux programmes. Les dernières conférences ministérielles de l'ESA et le contenu des programmes proposés en témoignent.

Galileo est un ambitieux programme avec une trentaine de satellites et un important financement tant de l'ESA que de la Commission européenne. Le budget s'élève à quelque 4 milliards d'euros, tandis que le rendement économique est estimé à 17 milliards d'euros.

Zulk een programma heeft dan ook een bijzondere aantrekkingskracht met een overboeking van 30% tot gevolg. In deze omstandigheden mist een relatief grote bijdrage van een klein land als België het hefboomeffect voor de positionering van Belgische competenties. Nochtans heeft België al naar aanleiding van de ministeriële conferentie van Edinburgh in november 2001 haar begrotingsverbintenissen aangegaan toen de opstart van het programma nog lang niet zeker was. Politiek is het licht pas op groen gezet in maart 2002.

Ondanks de verzekering dat 70% van de werken moeten worden uitbesteed in open competitie, is daar vandaag weinig van te merken. Het hoofdaannemerschap is gegund aan de enige kandidaat, het consortium «Galileo Industries» dat geleid wordt door Astrium, Alcatel en Alenia. Geen enkele procedure voor mededinging van de Belgische competenties terzake is in voege, terwijl de meeste systeemkeuzes al zijn gemaakt. Dit is jammer genoeg een veeg teken aan de wand.

Voor een eerste gemeenschappelijk programma van ESA en de EU zouden alle landen in de samenwerking moeten worden betrokken, inzonderheid zij die in een vroeg stadium hun belangstelling en steun voor het programma hebben getoond, en bovendien beschikken over de gezochte vaardigheden en competenties.

Overtuigd van haar concurrentievermogen vraagt de Belgische ruimtevaartindustrie haar vertegenwoordigers bij ESA om, in de context van de gunning aan de hoofdaannemer, transparantie en procedures te vragen die België een billijke deelname kunnen garanderen in verhouding tot de gerealiseerde investeringen.

Overwegingen omtrent de programma's voor veiligheid en defensie

De geleidelijke invoering van een Europees beleid voor veiligheid en defensie heeft de lidstaten ertoe gebracht een inventaris op te maken van de leemten in de strategische middelen waarover Europa zou moeten beschikken. België is echter afwezig in de industriële overheidsinitiatieven die er het gevolg van zijn.

Voor observatie werken Frankrijk, Italië en Spanje samen in Helios en SkyMed. Duitsland heeft eigen initiatieven.

Op het gebied van telecommunicatie heeft Frankrijk het programma Syracuse, Duitsland de D-milsatcom en de Britten Skynet 5, zonder te spreken van de Italiaanse en Spaanse initiatieven. België wacht op een Europees telecomprogramma waarover maar geen beslissing wordt genomen. Dit is niet zonder reden aangezien alle grote staten hun eigen natio-

Un programme de ce genre présente dès lors un attrait particulier, entraînant un surbooking de 30%. Dans ces circonstances, une contribution relativement importante d'un petit pays, comme la Belgique, n'atteint pas l'effet de levier nécessaire pour le positionnement des compétences belges. Toutefois, dès la conférence ministérielle d'Edimbourg en novembre 2001, la Belgique a pris des engagements budgétaires alors que le lancement du programme n'était pas encore certain. Le feu vert politique n'a été donné qu'en mars 2002.

L'assurance avait été donnée que 70% des travaux devraient être effectués dans des conditions de concurrence ouverte, ce qui ne semble pas vraiment être le cas actuellement. L'entreprise principale a été confiée à l'unique candidat, le consortium «Galileo Industries» qui est dirigé par Astrium, Alcatel et Alenia. Aucune procédure permettant une libre concurrence des compétences belges en la matière n'est en cours, alors que la plupart des choix relatifs au système ont déjà été faits. Cela ne présage, hélas, rien de bon.

Pour un premier programme commun de l'ESA et de l'UE, tous les pays devraient être impliqués dans la collaboration, plus particulièrement ceux qui ont témoigné leur intérêt et leur soutien pour le programme très tôt et qui disposent, de surcroît, des capacités et compétences recherchées.

Convaincue de sa compétitivité, l'industrie aérospatiale belge demande à ses représentants auprès de l'ESA d'exiger, dans le contexte de l'attribution du marché principal, une transparence et des procédures garantissant à la Belgique une participation équitable par rapport aux investissements réalisés.

Considérations à propos des programmes de sécurité et de défense

L'introduction progressive d'une politique européenne de sécurité et de défense a incité les États membres à dresser un inventaire des lacunes au niveau des moyens stratégiques dont l'Europe devrait disposer. La Belgique est toutefois absente des initiatives industrielles publiques qui en découlent.

Pour l'observation, la France, l'Italie et l'Espagne collaborent dans Helios et SkyMed. L'Allemagne, quant à elle, possède ses propres initiatives.

Dans le domaine des télécommunications, la France possède le programme Syracuse, l'Allemagne le programme D-milsatcom et les Britanniques le programme Skynet 5, sans parler des initiatives italiennes et espagnoles. La Belgique attend un programme européen de télécommunications à propos duquel aucune décision n'est cependant prise.

naal programma hebben of een bilaterale samenwerking op zetten. Als er al een toenadering zou komen tussen twee programma's zou deze beslissing nauwelijks ruimte laten voor nieuwe partners aangezien de fasen van definitie al lopen.

Voor observatiesatellieten heeft België jammer genoeg gekozen voor een dienstencontract. In plaats van deel te nemen aan de betrokken programma's heeft het Ministerie van Defensie een overeenkomst van bijna 70 miljoen euro getekend om toegang te krijgen tot de beelden van Helios. Hierdoor is industriële deelname als billijke return voor zo een aanzienlijke overheidsinvestering onmogelijk. Nochtans staat de Belgische industrie bekend als bekwaam en competitief zowel qua de eigenlijke satellieten als qua de grondinstallaties. De bedrijven die hun deelname aanboden werden echter elke keer geweigerd omdat het Ministerie van Defensie niet deelnam aan het programma en de overeenkomst voor de beelden geen enkele clausule heeft voor industriële participatie.

Als we de multiplicatorfactor « één op acht » voor de lucht- en ruimtevaartindustrie toepassen, betekent dit dat meer dan 600 miljoen euro niet naar België terugvloeit. Nu de technologiesector in het algemeen moeilijkheden ondervindt om de werkgelegenheid te behouden, is Helios zeker een gemiste kans.

Voor nieuwe satellietprogramma's zou het ministerie van Defensie op basis van haar operationele behoeften vooral vroeg moeten beslissen over deelname, zodat bedrijven hun competenties kunnen laten gelden in het begin van de definitiefase.

Om tot efficiënte, duurzame en winstgevende industriële deelneming te komen, moet men van in het begin van de programma's deelnemen in de studie van mogelijke oplossingen in de eigen competentiesfeer. Hoe langer wordt gedraald, hoe beperkter de keuzevrijheid wordt en hoe sneller men gaat in de richting van de loutere uitvoering van opdrachten in onderaanneming, voor zover die weg dan nog open ligt.

Overwegingen omtrent de gevolgen van een krimpende markt voor commerciële ruimtevaart

Door de kering in de commerciële ruimtevaart (in tegenstelling tot de militaire en institutionele ruimtevaart), is er een overcapaciteit ontstaan in sommige sectoren van de ruimtevaartindustrie, in het bijzonder in deze van de draagraketten. Vandaag kent Ariane 5 in toenemende mate concurrentie van de Amerikaanse Delta IV en ATLAS 5, zonder de alternatieven te noemen die bestaan in Rusland, India, Japan en China. Daarenboven zijn onder Amerikaanse druk de

Ce n'est pas sans raison. En effet, tous les grands États ont mis sur pied leur propre programme national ou développé des collaborations bilatérales. Si un rapprochement se produisait entre deux programmes, la participation de nouveaux partenaires serait pour ainsi dire exclue étant donné que les phases décisionnelles sont déjà en cours.

Pour les satellites d'observation, la Belgique a malheureusement opté pour un contrat de services. Au lieu de participer dans les programmes, le ministère de la Défense a signé un contrat de près de 70 millions d'euros pour avoir accès aux images de Helios. Par conséquent, la participation industrielle, comme retour équitable d'un investissement public aussi important, est impossible. Pourtant, l'industrie belge est réputée pour ses compétences et sa compétitivité tant pour les satellites proprement dits que pour l'équipement au sol. Les entreprises qui ont proposé leur participation ont cependant été mises sur la touche parce que le département de la Défense ne participe pas au programme et que le contrat pour les images ne contient aucune clause pour la participation de l'industrie.

Si nous appliquons le facteur de multiplication « huit » pour l'industrie de l'aéronautique et aérospatiale, ceci signifie que plus de 600 millions d'euros ne refluent pas vers la Belgique. Maintenant que le secteur technologique en général connaît des difficultés à sauvegarder l'emploi, Helios est assurément une occasion manquée.

Pour les nouveaux programmes de satellites, le ministère de la Défense devrait surtout, sur la base de ses besoins opérationnels, prendre rapidement une décision concernant sa participation, de sorte que les entreprises puissent faire valoir leur compétence dès le début de la phase de définition.

Pour assurer une participation efficace, durable et rentable de l'industrie, il convient de participer, dès le début des programmes, à l'étude des solutions possibles dans notre propre sphère de compétences. Plus l'on tergiversera, plus la liberté de choix sera limitée et plus l'on s'orientera vers une simple exécution de contrat en sous-traitance, pour autant que cette voie soit encore ouverte.

Considérations relatives aux conséquences d'un marché de l'aérospatiale commerciale en repli

Suite au renversement de tendance que connaît l'aérospatiale commerciale (par rapport à l'aérospatiale militaire et institutionnelle), certains secteurs de cette industrie sont confrontés à un problème de surcapacités. C'est notamment le cas du secteur des fusées de lancement. Actuellement, Ariane 5 doit faire face à une concurrence croissante de Delta IV et ATLAS 5 (USA), sans parler des alternatives en Russie, en Inde, au Japon et en Chine. En outre, sous

prijzen voor lanceringen ingestort. Ondanks de steun die de Amerikaanse raketindustrie bekommt door de lanceringen voor defensie -waarbij Europees aanbod uitgesloten wordt- is de financiële toestand van deze bedrijven gespannen, en nieuwe steun is aangekondigd.

Eén en ander heeft geleid tot een dramatische financiële toestand van Arianespace en de Europese betrokken industrie. Verliezen in 2000 en 2001 van om en bij de 400 miljoen euro werden door Arianespace aangekondigd.

Voor een oplossing op zowel korte als lange termijn moet op één of andere manier de Europese en de Amerikaanse industrie op gelijke voet kunnen concurreren. Een werkgroep van Eurospace, de Europese beroepsfederatie voor de ruimtevaartindustrie, heeft verzocht het ganse arsenaal van Amerikaanse regelgeving en praktijken te onderzoeken om de toestand in balans te brengen. Zonder bijkomende inspanningen terzake dreigt de onafhankelijke toegang tot de ruimte verloren te gaan voor Europa, met de teloorgang van de betrokken sector tot gevolg.

Voor België een zou dit een harde dobber zijn, want na het succes van Ariane 4 waar de investeringen zeventvoudig terug zijn gevloeid door commerciële lanceringen, heeft België zeer uitgebreid (tot bijna 10%) deelgenomen aan de ontwikkeling van Ariane 5.

Het strategisch doel voor Europa is een onafhankelijke toegang tot de ruimte te verzekeren. Het is immers niet met Amerikaanse raketten dat de satellieten voor Galileo zullen worden gelanceerd.

Overwegingen omtrent de regionale deelname in de programma's

Iedereen weet dat er een complex communautair probleem schuil gaat achter de Belgische ruimtevaart. Vandaag heerst er een relatieve sereniteit onder de verschillende actoren, met DWTC aan de ene kant en de verschillende beroepsfederaties aan de andere kant.

In grote lijnen staan de industriële activiteiten van het noorden niet in competitie met die van het zuiden maar zijn ze eerder complementair. De ruimtevaartindustrieel heeft de blik eerder gericht op de uitdagingen en bedreigingen van zijn competitie die eerder Europees of globaal zijn.

Dit belet niet dat de overheid zich ontslagen mag achten van een duidelijke wil om ieder goed industrieel aanbod op correcte wijze zijn kansen te bieden met budgetten die in deze zin moeten worden begroot. Dat geldt zowel voor bedrijven in het noorden als voor die van het zuiden, hetgeen even goed geldt voor de gevestigde industrie als voor de nieuwe.

la pression des États-Unis, les prix des lancements se sont effondrés. En dépit des aides que l'industrie américaine reçoit pour les lancements pour le compte de la Défense nationale — toute offre européenne étant exclue —, la situation financière de ces entreprises est tendue et de nouvelles aides sont annoncées.

Tous ces facteurs entraînent une situation financière dramatique pour Arianespace et l'industrie européenne concernée. Selon Arianespace, les pertes en 2000 et 2001 avoisinaient les 400 milliards d'euros.

Pour remédier à cette situation tant à court qu'à long terme, il faut que les industries européenne et américaine puissent concourir sur un pied d'égalité. Un groupe de travail d'Eurospace, la fédération professionnelle européenne de l'industrie de l'aérospatiale, a demandé que tout l'arsenal de réglementations et pratiques américaines soit étudié en vue de rééquilibrer la situation. Sans effort complémentaire en la matière, l'Europe risque de perdre son accès indépendant à l'espace, ce qui entraînerait le déclin du secteur concerné.

Pour la Belgique, ceci serait un véritable coup dur. En effet, après le succès d'Ariane 4 dont les investissements ont été récupérés sept fois grâce aux lancements commerciaux, la Belgique a très largement (à près de 100%) participé dans le développement d'Ariane 5.

Le but stratégique pour l'Europe est de se garantir un accès indépendant à l'espace. En effet, ce n'est pas avec des fusées américaines que seront lancés les satellites pour Galileo.

Considérations quant à la participation des régions dans les programmes

Ce n'est un secret pour personne, l'aérospatiale belge est confrontée à un problème communautaire complexe. Actuellement, il règne une relative sérénité entre les différents acteurs, les SSTC d'une part, et les différentes fédérations professionnelles, d'autre part.

Dans les grandes lignes, les activités industrielles du Nord du pays ne sont pas en compétition avec celles du Sud, elles sont plutôt complémentaires. L'industrie de l'aérospatiale a concentré son attention sur les défis et menaces propres à sa position concurrentielle, qui ont, par nature, une dimension plutôt européenne ou globale.

Ceci ne dispense pas les pouvoirs publics d'afficher clairement leur volonté de donner correctement ses chances à toute offre industrielle valable, en prévoyant les budgets nécessaires à cette fin. Cela vaut aussi bien pour les entreprises du Nord du pays que pour celles du Sud, mais à la fois aussi pour l'industrie établie comme pour la nouvelle industrie.

c) Uiteenzetting door de heer Michel Gillard, voorzitter van «Wallonie Espace»

«Wallonie Espace» is de Waalse regionale beroepsfederatie voor de ruimtevaartindustrie. Typisch voor deze federatie is het feit dat het een verzameling is van ondernemingen in alle maten (van grote multinationals tot kleine bedrijfjes die een specialisatie hebben in een welbepaald domein), universiteiten en onderzoekscentra die alle gesitueerd zijn in Wallonië.

Ruimtevaart is steeds een zeer belangrijke sector geweest voor Wallonië. De oorsprong hiervoor ligt in de periode vlak na de Tweede Wereldoorlog toen een aantal specifieke bedrijven werden opgericht, ondersteund door de Waalse universiteiten die hiervoor een bijzondere aandacht hadden. Vooral de universiteit van Luik heeft hierin een voortrekkersrol gespeeld.

Al deze bedrijven zijn niet over dezelfde kam te scheren en doen zeer verscheiden dingen. Hierbij zijn ze zeer complementair onder elkaar en ten opzichte van de Vlaamse industrie. Er bestaat dus amper concurrentie hetgeen leidt tot een zeer goede samenwerking.

Het grote nadeel in België is echter dat er geen Belgische Prime Contractor bestaat. In Europa zijn er nog drie (Alenia, Alcatel en Astrium). Als gevolg hiervan moet steeds worden gestreefd naar een coherente en gecoördineerde aanpak binnen de Europese ruimtevaartsector.

Een tweede opmerking betreft de invloed en de gevolgen van de ruimtevaartontwikkeling naar andere technologische domeinen toe. Het moet worden benadrukt dat al hetgeen wordt gedaan door de ruimtevaartindustrie, concrete gevolgen heeft voor andere sectoren die eveneens de vruchten kunnen plukken van deze inspanningen.

Vervolgens kan nog het één en ander worden opgemerkt over ESA. Deze grote organisatie heeft een enorme verdienste op Europees vlak, maar wordt thans geplaagd door overdreven bureaucratische mechanismen. Dit leidt tot grote frustratie binnen de industriële sector. Het is immers niet normaal dat de toestemming voor het aanvatten van een project wordt gegeven als het project al een jaar loopt. Het kan ook niet dat facturen verloren gaan en de administratie niet echt vlot werkt.

Al deze opmerkingen kunnen perfect worden gereflecteerd in de uitvoering van het Galileo-programma. Dit programma zal een derde uitwerking zijn van een positioneringssysteem, na dat van de Amerikanen en dat van de Russen. Het is dan ook belangrijk dat een toegevoegde waarde wordt gevonden die verschillend is van hetgeen thans bestaat.

c) Exposé de M. Michel Gillard, président de «Wallonie Espace»

«Wallonie Espace» est la fédération professionnelle régionale wallonne de l'industrie aérospatiale. Ce qui caractérise cette fédération est le fait qu'il s'agit d'un rassemblement d'entreprises de toutes dimensions (allant de grandes multinationales à de petites entreprises spécialisées dans un domaine bien défini), d'universités et de centres de recherches, tous situés en Wallonie.

L'aérospatiale a toujours été un secteur fort important pour la Wallonie. L'origine de cet intérêt pour l'aérospatiale se situe dans la période suivant immédiatement la seconde guerre mondiale, quand furent créées un nombre d'entreprises spécifiques, avec le soutien des universités wallonnes qui faisaient preuve d'un intérêt particulier pour ce domaine. Ce fut surtout l'Université de Liège qui assumait sur ce point un rôle d'avant-garde.

Toutes ces entreprises ne tombent pas dans la même catégorie et elles ont des activités très diverses. À cet égard elles sont à la fois complémentaires entre elles et vis-à-vis de l'industrie flamande. Il y a donc très peu de concurrence, ce qui donne lieu à une fort bonne collaboration.

La Belgique présente toutefois le grand désavantage de ne point avoir d'entrepreneur principal. En Europe, il en existe encore trois (Alenia, Alcatel et Astrium). Il en résulte qu'il convient constamment de veiller à une approche cohérente et coordonnée au sein du secteur européen de l'aérospatiale.

Une deuxième observation a trait à l'influence et aux conséquences du développement de l'aérospatiale sur d'autres domaines technologiques. Il convient de souligner que tout ce qui se fait dans l'industrie de l'aérospatiale a des répercussions sur d'autres secteurs qui peuvent, eux aussi, cueillir les fruits de ces efforts.

Quelques autres observations encore peuvent être faites au sujet de l'ESA. Les mérites de cette grande organisation sur le plan européen sont énormes, mais elle subit actuellement le poids de mécanismes bureaucratiques excessifs. Cela est cause d'une grande frustration au sein du secteur industriel. Il n'est pas normal, en effet, que l'autorisation de lancer un projet soit donnée à un moment où le projet est en cours depuis un an. Il n'est pas admissible non plus que des factures s'égarer et que l'administration ne fonctionne pas de manière fluide.

Toutes ces observations peuvent être répétées pour ce qui concerne l'exécution du programme Galileo. Ce programme sera la troisième réalisation d'un système de positionnement, venant après celui des Américains et celui des Russes. Il importe dès lors de trouver une valeur ajoutée qui soit différente de ce qui existe actuellement.

Galileo wordt gefinancierd door ESA en door de Europese Commissie. Dit is eveneens uniek en verloopt dan ook niet zonder de nodige — bureaucratische — problemen. Daarnaast stelt zich nog het politieke probleem dat beide organisaties elkaar het leiderschap over het programma betwisten.

Tenslotte is het een programma dat wordt uitgevoerd door één Prime Contractor, samengesteld door de enige drie Prime Contractors die Europa nog heeft. Dit heeft onvermijdelijk tot gevolg dat de taart reeds is verdeeld. Andere bedrijven krijgen amper de kans om aan dit programma mee te werken, terwijl de Europese Unie aandringt op een zekere mate van concurrentie binnen het programma. Een mooie illustratie hiervan is de huidige overfinanciering van Galileo door de grote landen in ESA, dit tot grote frustratie van de andere landen als België.

Tenslotte kan het volgende nog worden opgemerkt. De ruimtevaartsector is nog steeds een federale materie, en er zijn af en toe wat wrijvingen met het andere landsgedeelte, maar de resultaten van de laatste ministeriële conferentie van ESA hebben aangetoond dat er in het algemeen een zeer goede verstandhouding bestaat tussen de verschillende beleidsniveaus. Een goede illustratie hiervan is wel dat mede door het gezamenlijk optreden van de verschillende beroepsfederaties in België, de minister van Begroting niet is overgegaan tot een vermindering van het budget voor ruimtevaart.

d) Uiteenzetting door de h. Hans Bracquené, gedelegeerd bestuurder van de « Vlaamse Ruimtevaart Industriëlen »

De « Vlaamse Ruimtevaart Industriëlen » (VRI) groepeerde alle Vlaamse bedrijven en onderzoekscentra die betrokken zijn bij de ruimtevaartsector. Deze sector wordt anno 2002 in Vlaanderen gekenmerkt door volgende elementen:

— Het blijft een relatief kleine sector die ongeveer 20 bedrijven groepeerde. Het gaat daarbij meestal om bedrijven die naast een ruimtevaartactiviteit ook een andere activiteit hebben. Er zijn slechts een vijftal zuivere ruimtevaartbedrijven, zijnde bedrijven waarvan het belangrijkste deel van de omzet gerealiseerd wordt binnen de ruimtevaart.

— De sector kende de voorbije jaren een zeer sterke groei. Cijfers laten een verviervoudiging zien over de laatste 8 jaar. Vorig jaar en dit jaar is deze groei s'il gevallen op een niveau van ca 150 miljoen euro. Dit verschilt echter sterk van bedrijf tot bedrijf. Een aantal bedrijven konden ook dit en vorig jaar het groeipad voortzetten terwijl voor anderen het zeer moeilijke jaren waren.

Galileo est financé par l'ESA et par la Commission européenne. Ce fait est lui aussi unique et il ne va pas sans les inévitables problèmes — d'ordre bureaucratique. Il se pose en outre le problème politique d'une querelle entre les deux organisations quant à savoir qui assumera la direction.

Enfin, il s'agit d'un programme exécuté par un seul entrepreneur principal, qui regroupe les trois entrepreneurs principaux qui subsistent encore en Europe. Il en résulte inévitablement que le partage du gâteau a déjà eu lieu. C'est à peine si d'autres entreprises se voient offrir l'occasion de collaborer à ce programme, et ce alors que l'Union européenne insiste pour qu'il y ait une certaine concurrence au sein du programme. Une bonne illustration en constitue le surfinancement actuel de Galileo par les grands pays de l'ESA, ce qui est cause de frustrations pour les autres pays, tels que la Belgique.

Pour terminer, encore l'observation suivante. Le secteur de l'aérospatiale demeure jusqu'à présent une matière fédérale, et il se produit de temps en temps quelques frictions avec l'autre partie du pays; les résultats de la dernière Conférence ministérielle de l'ESA ont néanmoins démontré qu'en règle générale, il règne une très bonne entente entre les différents niveaux de gestion. Citons à titre d'exemple le fait que, grâce notamment à l'intervention conjointe des différentes fédérations professionnelles que compte la Belgique, le ministre du Budget n'a pas procédé à une réduction du budget de l'aérospatiale.

d) Exposé de M. Hans Bracquené, administrateur délégué de « Vlaamse Ruimtevaart Industriëlen »

« Vlaamse Ruimtevaart Industriëlen » (VRI) regroupe toutes les entreprises et tous les centres de recherche flamands qui interviennent dans le secteur de l'aérospatiale. En 2002, ce secteur se caractérise en Flandre par les éléments suivants:

— Il s'agit toujours d'un secteur relativement petit, regroupant une vingtaine d'entreprises. Il s'agit généralement d'entreprises qui ont également une activité complémentaire à l'activité aérospatiale. Il n'existe que cinq entreprises aérospatiales de type pur, c'est-à-dire des entreprises dont la part essentielle du chiffre d'affaires est réalisé dans l'aérospatiale.

— Le secteur a connu une très forte croissance au cours de ces dernières années. Les chiffres font ressortir une multiplication par quatre durant les 8 années écoulées. L'année passée et cette année, cette croissance s'est arrêtée à un niveau d'environ 150 millions d'euros. Il y a toutefois des différences très sensibles d'une entreprise à l'autre. Certaines entreprises ont continué à croître, tant cette année que l'année passée, tandis que pour d'autres ces années se sont avérées fort difficiles.

— De ruimtevaartsector als dusdanig en dus ook in Vlaanderen is geen overheidssector. Vanzelfsprekend leveren veel van onze bedrijven van leveringen aan de overheid, maar het grootste deel van de omzet wordt behaald op de commerciële ruimtevaartmarkt (telecommunicatie, aardobservatie, etc). De notie dat de ruimtevaartbedrijven louter leven van overheids-subsidie is lang achterhaald. In de totale omzet komt ongeveer vijftig procent direct van de commerciële markt, ongeveer een kwart bestaat uit leveringen aan de overheid (bvb. voor onderzoekssatellieten of aard-observatie) en het resterende deel is de directe R&D-steun van de overheid aan de ruimtevaartsector in Vlaanderen. Met dit laatste aandeel positioneert de Vlaamse ruimtevaart zich niet zo verschillend van andere hoogtechnologische sectoren of sub-sectoren in Vlaanderen. Ook daar is het aandeel van de overheidsondersteuning voor R&D in de totale omzet zeer belangrijk.

Bij de aanvang van VRI in 1995 werd door de initiatiefnemers een beginselverklaring uitgeschreven. Deze vertrok van de hoger vermelde nauwe relatie tussen technologische vernieuwing en succes op de ruimtevaartmarkt. Vanuit de gegevenheid dat de Vlaamse bedrijven kleine tot zeer kleine spelers zijn op de internationale ruimtevaartmarkt werd kordaat geopteerd voor een nichepolitiek. Vlaamse bedrijven zullen er slechts in slagen om het waar te maken indien zij binnen een bepaalde niche de sterkste zijn, of het toch trachten te zijn.

Als niches werd door de Vlaamse industrie gekozen voor telecommunicatie, voor infrastructuur voor experimenten aan boord van satellieten en voor software voor operaties aan boord en voor grondstations. Deze nichepolitiek werd aangehouden maar de inhoud is intussen vanzelfsprekend geëvolueerd. De tak infrastructuur voor experimenten aan boord, is intussen uitgegroeid tot een competentiecentrum dat in staat is om eigen microsattelieten, zoals de Probasatelliet van Verhaert, te ontwikkelen, te lanceren en weldra ook te exploiteren. Tevens werd er een bijkomende niche toegevoegd: de dienstverlening die gebruik maakt van ruimtevaartinfrastructuur en van data die door de ruimtevaart geleverd worden. Aard-observatie en telecommunicatie zijn daarvan de belangrijkste exponenten.

Voor VRI is het ook duidelijk dat een doorbreken van deze niches even belangrijk is voor de verdere ontwikkeling in Vlaanderen. Het samenbrengen van spelers uit verschillende groepen maakt het mogelijk dat vanuit de Vlaamse bedrijven volledige systemen aan ESA en aan de markt kunnen worden aangeboden. Een mooi en recent voorbeeld is de samenwer-

— En tant que tel, et donc en Flandre également, le secteur de l'aérospatiale n'est pas un secteur public. Il va de soi que bon nombre de nos entreprises vivent de fournitures aux pouvoirs publics, mais la majeure partie du chiffre d'affaires provient du marché de l'aérospatiale commerciale (télécommunications, observation terrestre, etc.). La notion que les entreprises aérospatiales vivent exclusivement de subventions des pouvoirs publics est dépassée depuis belle lurette. Dans le chiffre d'affaires global, environ cinquante pour cent proviennent directement du marché commercial, environ un quart consiste des fournitures aux pouvoirs publics (par exemple pour des satellites de recherche ou l'observation terrestre) et la partie restante du soutien direct des pouvoirs publics à la recherche et au développement dans le secteur de l'aérospatiale en Flandre. De ce fait, l'aérospatiale flamande ne se positionne pas d'une manière trop différente des autres secteurs ou sous-secteurs hautement technologiques de Flandre. Là aussi, l'aide des pouvoirs publics pour la recherche et le développement représente une part fort importante du chiffre d'affaires global.

Dans la phase initiale de VRI, en 1995, les initiateurs publièrent une déclaration de principe. Celle-ci portait de la relation étroite, déjà mentionnée, entre le renouveau technologique et le succès sur le marché aérospatial. Partant de la donnée que les entreprises flamandes sont des acteurs petits à très petits sur le marché international de l'aérospatiale, le choix se porta résolument sur une politique de créneaux. Les entreprises flamandes ne parviendront à s'affirmer que si elles sont les plus fortes dans un domaine spécifique, ou à tout le moins, tentent de l'être.

Les créneaux choisis par l'industrie flamande sont les télécommunications, l'infrastructure pour des expériences à bord de satellites et des logiciels pour des opérations à bord et pour des stations terrestres. Cette politique de créneaux a été maintenue, même si son contenu a évidemment évolué depuis lors. La branche «infrastructure pour expériences à bord» s'est entre-temps développée en un centre de compétences qui est en mesure de développer ses propres microsattelites, tels que le satellite PROBA de Verhaert, de les lancer et bientôt également de les exploiter. Une niche supplémentaire est venue s'ajouter: la prestation de services qui a recours à l'infrastructure de l'aérospatiale et à des données fournies par l'aérospatiale. L'observation terrestre et les télécommunications en sont les meilleurs exemples.

Pour VRI, il est également évident qu'il est tout aussi important pour le développement continu en Flandre d'aller au delà de ces créneaux. La réunion d'acteurs de plusieurs groupes permet aux entreprises flamandes de présenter des systèmes complets à l'ESA et au marché. Un bon exemple récent en est la collaboration qui est née ici entre Alcatel Bell Space et

king die hier is ontstaan tussen Alcatel Bell Space en Newtec. Beide bedrijven werken samen om eindapparatuur voor de «satelliet broadband-markt» aan te bieden en aldus een soort kleine Prime Contractor te vormen. Overigens vormt deze markt van «internet per satelliet» nog een telecommunicatiemarkt waar nog geïnvesteerd wordt. Bewijs hiervan is dat Newtec thans één van de snelst groeiende bedrijven in Vlaanderen is.

Deze nichepolitiek vertaalde zich meteen ook in een vraag naar de overheid. Voor VRI is het belangrijk dat voldoende middelen worden vrijgemaakt voor deze niches, niches die voorheen onvoldoende aandacht kregen in vergelijking met andere programma's. Het is echter een feit dat het belangrijkste, en eigenlijk het enige, mechanisme waar de federale overheid over beschikt om aan ruimtevaartbeleid te doen, erin bestaat te beslissen over de deelname aan ESA-programma's. Dit zijn zeer cruciale beslissingen. VRI was dan ook verheugd dat het kon vaststellen dat er sinds de vorige regering ook voor deze vragen van de Vlaamse industrie aandacht was, zoals is gebleken bij de recente beslissingen op de ESA-Ministerraad in Edinburgh van vorig jaar.

Dit brengt het debat bij het heikel punt van de regionale return van de overheidsbestedingen aan ruimtevaart. Bij het begin van de Europese ruimtevaart heeft België een voortrekkersrol gespeeld en heeft België een aantal keuzes gemaakt die ervoor hebben gezorgd dat er door de regel binnen ESA een industriële return wordt gegarandeerd. Aldus vloeiden snel contracten vanuit ESA terug naar ons land. Er werd echter vaak gekozen voor Waalse bedrijven, omdat gekozen werd voor technologische sectoren die geen betrekking hadden op de Vlaamse niches. Van deze contracten kwamen hierdoor tot ongeveer het midden van de jaren negentig minder dan een kwart naar Vlaanderen terug. Voor het ogenblik, al dateert het laatste cijfer van enige tijd terug, is dit veertig procent.

Vanzelfsprekend blijft dit veel te weinig en VRI hoopt dat de nodige aandacht aan deze problematiek zal besteed worden om dit te corrigeren. Er is immers geen enkele reden waarom dit niet zou gebeuren. De historische reden dat de industrie zou gevestigd zijn in andere delen van het land, klopt niet meer. VRI hoopt dat de net vermelde tendens naar verbetering wordt versterkt en dat dit binnen de jaarlijkse rapportering die de bevoegde minister aan de regering dient over te maken, de komende weken duidelijk zal worden.

Vanzelfsprekend is dit een belangrijk aandachtspunt voor VRI en is het een blijvend aandachtspunt. Maar de taakstelling van deze organisatie is veel ruimer. Mede door de ondersteuning die reeds jaren

Newtec. Les deux entreprises collaborent afin de présenter l'appareillage final pour le «marché du satellite large bande» et de constituer de la sorte un type de petit entrepreneur principal. Ce marché de «l'internet par satellite» constitue d'ailleurs encore un marché des télécommunications où l'investissement se pratique encore. La preuve en est que Newtec est à l'heure actuelle l'une des entreprises flamandes à la croissance la plus rapide.

Cette politique de créneaux s'est traduite d'emblée dans une demande adressée aux pouvoirs publics. Pour VRI il importe de dégager des moyens suffisants pour ces créneaux qui, par le passé, n'ont pas bénéficié d'une attention suffisante en comparaison avec d'autres programmes. Il est toutefois un fait que le mécanisme essentiel, voire unique, dont dispose l'autorité fédérale pour mener une politique aérospatiale, consiste à statuer sur la participation aux programmes ESA. Il s'agit là de décisions tout à fait cruciales. VRI s'est donc réjoui de constater que, depuis le gouvernement précédent, les demandes de l'industrie flamande ont été accueillies avec attention, ce qui est apparu lors des décisions récentes du Conseil des ministres de l'ESA à Edimbourg, l'année passée.

Ceci amène le débat au point sensible des retours régionaux des investissements des pouvoirs publics dans l'aérospatiale. Aux débuts de l'aérospatiale européenne, la Belgique a assumé un rôle d'avant-garde et elle a fait un nombre de choix qui ont permis qu'en règle générale un retour industriel est garanti au sein de l'ESA. C'est ainsi qu'il existe un retour rapide de contrats de l'ESA vers notre pays. Le choix s'est toutefois porté bien souvent sur des entreprises wallonnes, puisque l'on choisissait des secteurs technologiques sans rapport avec les créneaux flamands. Moins d'un quart de ces contrats sont ainsi revenus en Flandre jusqu'au milieu des années nonante. À l'heure actuelle, même si le dernier chiffre commence à dater, le taux est de quarante pour cent.

Bien entendu, ce chiffre reste beaucoup trop bas et VRI espère que l'attention nécessaire sera consacrée à cette problématique afin de rectifier le tir. En effet, il n'existe aucune raison de ne pas le faire. Le motif historique qui veut que l'industrie soit établie dans d'autres parties du pays, ne vaut plus à l'heure actuelle. VRI espère que la tendance vers une amélioration, déjà mentionnée, se confirmera et que, dans les semaines à venir, cela ressortira du rapport annuel que le ministre compétent doit transmettre au gouvernement.

Il va de soi que ce point retient toute l'attention de VRI et représente un souci permanent. Mais la mission de cette organisation est beaucoup plus vaste. Le soutien que la Région flamande accorde depuis des

vanuit het Vlaamse Gewest wordt gegeven, is het mogelijk om aan een kleine vereniging als VRI bijkomende doelstellingen op te leggen.

Het definiëren van gezamenlijke projecten is daar één van. Vanzelfsprekend gebeurt dit niet op het technische vlak, maar het samenbrengen van de bedrijven en de onderzoekscentra binnen verschillende initiatieven van VRI heeft duidelijk geleid tot een versterking van de samenwerking tussen deze actoren.

Een derde opdracht naast de belangenvertegenwoordiging en de projectdefinitie is het uitdragen van wat de Vlaamse ruimtevaartsector in Vlaanderen aan capaciteiten heeft naar het brede publiek. Ruimtevaartbedrijven zijn vandaag bedrijven die competitief moeten zijn. Zij moeten op tijd aan een goede prijs hoogwaardige producten leveren. Dit staat ver weg van het «Kuifje naar de maan»-beeld dat velen nog van ruimtevaart hebben. Toch is dit ook voor industriëlen actief in de ruimtevaart belangrijk. Het is niet alleen een gedrevenheid die velen naar de ruimtevaart heeft gebracht; dit samengaan van avontuur zoeken en technologisch kunnen, maakt van de ruimtevaart een sector die bij het brede publiek interesse wekt. Initiatieven van de media die de ruimtevaart tot voorwerp hebben kunnen stevast rekenen op een grotere respons dan andere initiatieven naar wetenschapspopularisering toe. VRI wil daaraan meewerken en doet dat door het uitgeven van een eigen nieuwsbrief en door het geregeld organiseren van «Vlaamse Ruimtevaartdagen».

Binnen het beleid van de federale overheid wil VRI graag nog andere klemtonen leggen. Er is lange tijd gepleit voor een onafhankelijk ruimtevaartagentschap maar dit schijnt een optie te zijn die niet is genomen. Toch is het belangrijk dat, ongeacht de administratieve structuur waarin de ruimtevaartcel van de federale overheid wordt ondergebracht, deze slagkrachtig kan optreden. In tegenstelling tot andere administraties vertolkt zij immers direct op een internationaal forum voor de industrie en onderzoekers in dit land belangrijke standpunten. Deze standpunten moeten niet alleen teruggekoppeld worden naar de rechtstreeks betrokkenen maar moeten ook vaak zeer snel kunnen vastgelegd worden. Een grote vorm van autonomie, binnen beleidslijnen uitgetekend door de beleidsverantwoordelijken, is daarvoor nodig.

Een laatste aandachtspunt, en misschien de grootste zorg van de Vlaamse ruimtevaartindustrie vandaag, is de situatie binnen ESA. Dit forum leent zich niet tot het beschrijven van de zware administratieve moeilijkheden waarmee bedrijven geconfronteerd worden binnen ESA. Maar contracten die

années, doit permettre d'assigner des objectifs supplémentaires à une petite association telle que VRI.

L'un de ces objectifs est la définition de projets communs. Il va de soi que cela ne se concrétise pas au plan technique, mais la réunion des entreprises et des centres de recherche dans les différentes initiatives de VRI a manifestement conduit à un renforcement de la collaboration entre ces acteurs.

Une troisième mission, outre la représentation des intérêts et la définition de projets, est de faire connaître à un plus large public les capacités dont dispose, en Flandre, le secteur de l'aérospatiale. Les entreprises aérospatiales sont aujourd'hui des entreprises qui se doivent d'être compétitives en fournissant, dans les délais et à un prix raisonnable des produits de haute valeur. Nous sommes très loin ici de la représentation de type «On a marché sur la lune» que bien des personnes se font encore de l'aérospatiale. Et pourtant, cela est important aussi pour des industriels qui s'activent dans l'aérospatiale. Ce n'est pas seulement le goût de l'aventure qui a amené bien des personnes à l'aérospatiale; c'est la combinaison de la recherche de l'aventure et d'un savoir-faire technologique qui fait de la navigation spatiale un secteur qui suscite l'intérêt d'un large public. Les initiatives des médias, ayant pour objet l'aérospatiale, suscitent toujours plus de réactions que d'autres initiatives de vulgarisation scientifique. VRI tient à y prêter son concours, ce qui se fait d'ailleurs par la publication de sa propre lettre d'informations et par l'organisation régulière de «Journées flamandes de l'aérospatiale».

Dans le cadre de la politique des pouvoirs publics fédéraux, VRI tient à mettre l'accent sur d'autres aspects encore. L'on a milité pendant longtemps en faveur d'une agence aérospatiale autonome, mais cette option semble ne pas avoir été retenue. Et pourtant, il est important que, quelle que soit la structure administrative dans laquelle la cellule aérospatiale de l'autorité fédérale sera intégrée, elle puisse disposer des moyens nécessaires pour agir de manière efficace. Contrairement à d'autres administrations, elle traduit directement, sur un forum international, des prises de position qui sont importantes pour l'industrie et les chercheurs de notre pays. Ces prises de position doivent non seulement être présentées à ceux qui sont directement intéressés, elles doivent aussi bien souvent pouvoir être très rapidement adoptées. À cet effet, une large mesure d'autonomie s'impose au sein des lignes politiques tracées par les responsables politiques.

Une dernière question qui retient l'attention et qui constitue peut-être à l'heure actuelle le souci majeur de l'industrie aérospatiale flamande, est la situation au sein de l'ESA. Le présent forum ne se prête pas à une description des graves difficultés administratives auxquelles les entreprises se trouvent confrontées au

slechts een jaar na de start van het project ondertekend worden en de bijhorende vertragingen in betalingen zijn voor de bedrijfsleiders een permanente zorg.

Op een hoger niveau maken de Vlaamse ruimtevaartindustriëlen zich ook zorgen over de kracht van ESA als initiatiefnemer van nieuwe programma's. De recente nog steeds niet opgeloste moeilijkheden rond Galileo zijn terzake eerder een illustratie dan wel een uitzondering op de regel. Het is voor de Europese ruimtevaartindustrie noodzakelijk dat ESA er terug in slaagt om eigen programma's te ontwikkelen en deze op relatief korte termijn efficiënt ten uitvoer te leggen. Dit gebeurt thans niet. Het gaat daarbij niet alleen om grote projecten van het type ISS of Ariane. Ook op het kleinere niveau, een niveau waarbij veel van de Vlaamse bedrijven direct betrokken zijn, moeten worden vastgesteld dat deze basistaak van het agentschap soms onvoldoende wordt ingevuld.

De discussie die zich tussen ESA en de Europese Unie over het uitvoeren van het ruimtevaartbeleid ontspint, en die scherpere vormen dreigt aan te nemen, zal bepaald worden door de toegevoegde waarde die ESA kan bieden. ESA is in het verleden een betrouwbare partner gebleken, maar zij moet dit verder blijven waarmaken. VRI hoopt dat ESA daar in slaagt en dat zij de rol van het specifieke ruimtevaartagentschap in de Europese context naast de Europese Unie hard kan maken.

e) *Gedachtewisseling*

De heer Jean-Luc Fournereaux, Techspace Aero, komt terug op het ongeval met de Soyuz. Dit type van draagraket is weliswaar de oudste op de markt, maar is eveneens een van de meest betrouwbare in zijn soort. Sinds 1957 werden reeds 1 600 vluchten uitgevoerd. Dit ongeval bewijst dus eens te meer dat ruimtevaart nooit een routine kan worden, maar dat waakzaamheid steeds vereist blijft.

Daarnaast zou het ook een teken aan de wand kunnen zijn dat de Russen niet meer zo goed zijn in wat ze doen. In elk geval is de afgelopen jaren duidelijk gebleken dat de Russische ruimtevaartsector in grote financiële moeilijkheden zit. De Verenigde Staten hebben hierop geanticipeerd door een aantal types van Russische raketten te gebruiken voor eigen projecten, zoals « *Sea Launch* ». Bedoeling is duidelijk om de markt van commerciële lanceringen te oververzadigen en de prijzen te kelderen. Daarnaast behouden ze grote eigen draagraketten van het type Delta IV en Atlas 5 die met grote steun van de overheid en van

sein de l'ESA. Mais des contrats qui ne sont signés qu'un an après le lancement du projet et les retards de paiement qui en résultent constituent un souci permanent pour les chefs d'entreprise.

À un niveau supérieur, les industriels aérospatiaux flamands se font également des soucis à propos du pouvoir de l'ESA en tant qu'initiatrice de nouveaux programmes. Les difficultés récentes, restées sans solution jusqu'à présent, autour de Galileo constituent sur ce point une illustration plutôt qu'une exception à la règle. Il est indispensable pour l'industrie aérospatiale européenne que l'ESA parvienne à nouveau à développer ses propres programmes et à les mettre à exécution de manière efficace dans un délai relativement court. Rien de tel ne se fait à l'heure actuelle. Il ne s'agit d'ailleurs pas seulement de projets grandioses du type ISS ou Ariane. À un niveau plus modeste également, un niveau qui concerne directement bon nombre d'entreprises flamandes, il faut bien constater que la mission fondamentale de l'agence est quelquefois assumée de manière insuffisante.

La discussion qui oppose l'ESA à l'Union européenne au sujet de la concrétisation de la politique aérospatiale, et qui menace de devenir plus vive, sera tranchée en fonction de la valeur ajoutée que l'ESA est susceptible d'offrir. Par le passé, l'ESA est apparue comme un partenaire fiable, mais elle doit continuer à veiller à ce qu'il en soit ainsi. VRI espère que l'ESA y parviendra et qu'elle pourra assumer vraiment le rôle d'agence aérospatiale spécifique dans le contexte européen, de concert avec l'Union européenne.

e) *Échange d'idées*

M. Jean-Luc Fournereaux, Techspace Aero, revient sur l'accident du Soyuz. Il est vrai que ce type de lanceur est le plus ancien sur le marché, mais il s'agit aussi d'un des plus fiables de son espèce. Depuis 1957, 1 600 vols ont déjà eu lieu. Cet accident prouve donc une fois de plus que la navigation spatiale ne peut jamais se transformer en routine, mais que la vigilance demeure toujours requise.

Mais, il pourrait également s'agir d'un mauvais présage, indiquant que les Russes sont devenus moins efficaces dans ce qu'ils font. En tout état de cause, il est manifestement apparu au cours de ces dernières années que le secteur de l'aérospatiale russe connaît des difficultés financières considérables. Les États-Unis ont anticipé sur cet état de choses en utilisant un nombre de types de fusées russes pour leurs propres projets, tels que « *Sea Launch* ». L'intention est manifestement de sursaturer le marché des lancements commerciaux et de provoquer un effondrement des prix. À côté de cela, ils conservent leurs grandes fusées

defensie, instaan voor de lancering van militaire en overheidssatellieten.

De bedoeling van deze strategie is duidelijk. Arianespace moet van de markt worden weggeconcurrereerd. Er kan dan ook niet genoeg worden benadrukt dat een Europese onafhankelijke toegang tot de ruimte van levensbelang is voor de verdere ontwikkeling van de Europese ruimtevaartsector.

De heer Remo Pellichero, SABCA, vult deze visie aan met een aantal concrete cijfers. 7 jaar geleden kostte een lancering met een Amerikaanse raket 350 miljoen dollar. De Europeanen deden het voor 250 miljoen dollar. Thans vragen de Amerikanen 150 miljoen dollar. De Amerikaanse industrieën kunnen dit, gezien de zware steun die ze van de overheid onrechtstreeks krijgen. Nochtans klagen de industrieën over het grote verlies in de sector en vragen bijkomende directe steun. Het is evident dat de Bush-administratie hier niet snel neen tegen zal zeggen.

De Europese ruimtevaart zit vandaag in een zware crisis. Indien niets wordt gedaan om Arianespace de mogelijkheden te geven om met gelijke wapens de concurrentie met de Amerikanen aan te gaan, zal deze gedoemd zijn te verdwijnen. Arianespace blijft zware inspanningen doen en is er in geslaagd om 10 van de 13 commerciële lanceringen van dit jaar binnen te halen. Maar indien niets wordt gedaan om de grote steun van de overheid in de Verenigde Staten te compenseren, zal Arianespace niet kunnen overleven.

De heer Armand De Decker, voorzitter van de Senaat, illustreert de huidige positie van de Verenigde Staten door te verwijzen naar de «*Heritage Foundation*», een think tank die zeer dicht bij de Bush-administratie staat. Bij een bezoek van WEU-parlementsleden aan deze instelling, kwam een nota onder ogen van de delegatieleden die twee hoofdstukken besteedde aan de manieren waarop Europa verdeeld en verzwakt kan worden. Dit zegt genoeg.

De heer François Roelants du Vivier, senator, is het ermee eens dat de subsidies van de Verenigde Staten aan de eigen industrie een grote bedreiging vormen voor de Europese ruimtevaartontwikkeling. De Europese staten moeten dus inspanningen blijven doen om de eigen industrieën te beschermen. Hierbij is het belangrijk dat, om zich te beschermen tegen de concurrentie van buitenaf, men intern niet de concurrentie ten top drijft. Het voorbeeld van de Vlaamse nichewerking illustreert duidelijk dat België hier terdege rekening mee houdt.

Wat Galileo betreft, kan men gerust stellen dat er een zekere elasticiteit in de beslissingsprocedure bestaat. België moet dan ook blijven aandringen op

porteurs du type Delta IV et Atlas 5 qui assurent, grâce à un appui considérable des pouvoirs publics et du ministère de la Défense, le lancement de satellites militaires et officiels.

Le but de cette stratégie est évidente. Il faut mettre Arianespace hors marché. L'on ne saurait donc assez insister sur le fait qu'un accès européen indépendant à l'espace est d'importance vitale pour le développement continu du secteur aérospatial européen.

M. Remo Pellichero, SABCA, complète ce point de vue par des chiffres. Il y a 7 ans, un lancement au moyen d'une fusée américaine coûtait 350 millions de dollars. Les Européens ont fait la même chose pour 250 millions de dollars. À l'heure actuelle, les Américains demandent 150 millions de dollars, ce que les industries américaines sont en mesure d'assumer, compte tenu de l'aide considérable qu'elles reçoivent directement des pouvoirs publics. Les industriels se plaignent néanmoins des pertes considérables dans le secteur et ils réclament une aide directe complémentaire. Il est évident que l'administration Bush ne dira pas non de si tôt.

À l'heure actuelle, l'aérospatiale européenne est plongée dans une crise grave. Si rien n'est fait afin d'offrir à Arianespace les possibilités pour affronter à armes égales la concurrence avec les Américains, elle est condamnée à disparaître. Arianespace continue à faire des efforts considérables et elle est parvenue à emporter 10 des 13 lancements commerciaux de cette année. Mais si rien n'est fait pour compenser l'aide considérable des pouvoirs publics aux États-Unis, Arianespace ne pourra pas survivre.

M. Armand De Decker, Président du Sénat, illustre la position actuelle des États-Unis en se référant à la «*Heritage Foundation*», un centre de réflexion très proche de l'administration Bush. À l'occasion d'une visite rendue à l'UEO, une délégation de parlementaires de cette assemblée, a pu prendre connaissance d'une note où deux chapitres étaient consacrés à la manière dont l'Europe peut être divisée et affaiblie.

Cela en dit assez. M. François Roelants du Vivier, sénateur, estime lui aussi que les subventions que les États-Unis accordent à leur propre industrie constituent une menace considérable pour le développement de l'aérospatiale européenne. Les États européens doivent donc persister dans leurs efforts afin de protéger leurs propres industries. À cet égard, il importe, afin de se protéger contre la concurrence extérieure, de ne pas pousser à l'extrême la concurrence interne. L'exemple de la Flandre, qui fonctionne par créneaux, illustre manifestement le fait que la Belgique en tient effectivement compte.

Quant à Galileo, l'on peut certainement affirmer qu'il existe une certaine élasticité dans la procédure de décision. La Belgique doit dès lors continuer à

een snelle voortgang en een vlotte uitvoering van dit programma. In dit kader zou het interessant zijn om te weten wat van Galileo verwacht kan worden op industrieel vlak. De indruk kan immers bestaan dat de Belgische industrie nogal fatalistisch staat tegenover de impact die de grote groepen hebben op dit programma.

Tenslotte is er de sector van veiligheid en defensie. De Europese Unie is nog steeds aan het bepalen welke richting men wil uitgaan. Is de industrie intussen klaar om mee op de kar te springen wanneer er wordt beslist om deze sector uit te bouwen? Welke troeven heeft de Belgische industrie om het op deze specifieke markt waar te maken?

De heer Jacky Moraël, senator, wijst op de steun die de Belgische Senaat in het verleden heeft betuigd aan de Europese ruimtevaartsector. Zo werd er in het voorjaar van 2002 nog een resolutie met unanimiteit aangenomen aangaande de voortgang van het Galileo-programma.

Wat de dumpingpolitiek van de Verenigde Staten betreft, moet men erover waken dat dit niet escaleert tot een opbod van subsidies. Bij een dergelijke escalatie zal Europa zeker tekort schieten. Er is trouwens niet veel financiële ruimte meer over, gezien de enorme kosten die zullen moeten worden betaald voor de hervorming van het landbouwbeleid, de uitbreiding, etc.

De vraag kan worden gesteld of dit probleem niet beter kan worden aangekaart in de schoot van de Wereldhandelsorganisatie waar sancties kunnen genomen worden.

De heer Armand De Decker, voorzitter van de Senaat, merkt op dat dit niet mogelijk is aangezien het militaire uitgesloten is van het toepassingsgebied van de Wereldhandelsorganisatie. En het is juist de Amerikaanse defensiesector die instaat voor meer dan 50% van de steun aan het ruimtevaartprogramma.

De heer Jacques D'Hooghe, senator, sluit zich aan bij de opmerkingen van de heer François Roelants du Vivier aangaande de eventuele defaitistische houding van de kleine lidstaten van ESA en de Belgische industrie. Men stelt vast dat een aantal Belgische bedrijven deel uitmaken van één van de grote Europese industriële groepen. Is het dan niet zinvol om zich als grote groep te manifesteren op de markt om aldus druk uit te oefenen op de verdelers van de ruimtevaartfondsen bij hun keuze van aannemers van de verschillende Europese programma's?

Daarnaast kan men zich de vraag stellen of het wel nuttig is de hoop te leggen op een ontwikkeling van één Europese defensie. Dit staat thans op een erg laag pitje. De Europese defensieprogramma's zijn vooral nationale programma's. Men zou beter eerst werk moeten maken van een harmonisering van de ver-

insister pour une poursuite et une exécution rapide de ce programme. Dans ce cadre, il serait intéressant de savoir ce que l'on peut attendre de Galileo sur le plan industriel. L'on pourrait, en effet, avoir l'impression que l'industrie belge adopte une attitude plutôt fataliste à l'égard de l'impact exercé sur ce programme par les groupes importants.

Enfin, il y a le secteur de la sécurité et de la défense. L'Union européenne n'a pas encore déterminé quelle direction choisir. L'industrie sera-t-elle prête à relever le défi lorsque la décision aura été prise d'élaborer ce secteur? Quels sont les atouts de l'industrie belge afin de se faire valoir sur ce marché spécifique?

M. Jacky Moraël, sénateur, souligne l'appui donné par le passé par le Sénat de Belgique au secteur aérospatial européen. C'est ainsi qu'au début de l'année 2002, une résolution a été votée à l'unanimité au sujet de la progression du programme Galileo.

Quant à la politique de dumping des États-Unis, il faut éviter une escalade d'offres de subventions. En cas de pareille escalade, l'Europe ne pourra pas faire face. La marge financière sera d'ailleurs fort réduite après les frais énormes qui seront exposés pour la réforme de la politique agricole, l'élargissement, etc.

L'on peut se demander s'il ne serait pas préférable d'évoquer ce problème au sein de l'Organisation mondiale du commerce, où des sanctions peuvent être prises.

M. Armand De Decker, président du Sénat, observe que cela ne peut se faire, dès lors que le militaire est exclu du champ d'application de l'Organisation mondiale du commerce. Et c'est précisément le secteur américain de la défense qui assume plus de 50% de l'aide au programme aérospatial.

M. Jacques D'Hooghe, sénateur, se rallie aux observations de M. François Roelants du Vivier au sujet de l'attitude défaitiste éventuelle des petits États membres de l'ESA et de l'industrie belge. L'on constate que plusieurs entreprises belges font partie de l'un des grands groupes industriels européens. Ne serait-il dès lors pas sensé de se manifester comme groupe important sur le marché afin de pouvoir exercer des pressions sur les distributeurs de fonds pour l'aérospatiale lorsqu'il s'agit pour eux de choisir des entrepreneurs pour les différents programmes européens?

L'on peut, en outre, se poser la question de savoir s'il est bien utile d'espérer encore le développement d'une défense européenne unifiée, dont les perspectives sont actuellement quasi nulles. Les programmes européens de défense sont essentiellement des programmes nationaux. Il serait préférable de veiller

schillende systemen vooraleer op deze weg verder te gaan.

De heer Georges Dallemagne, senator, sluit zich aan bij de opmerking dat een grotere publieke financiering van de ruimtevaartsector moeilijk te realiseren zal zijn. Er is immers weinig bewegingsruimte. Daarenboven dienen een aantal bestaande problemen te worden opgelost om een efficiëntere financiering mogelijk te maken, denken we maar aan de samenwerking tussen ESA en de Europese Commissie, de definiëring en uitvoering van de verschillende programma's, etc.

Men kan zich in dit opzicht trouwens afvragen of men niet wat te optimistisch is wat betreft de afwezigheid van interne concurrentie en de complementariteit van de bedrijven in België. Het lijkt er eerder op dat de gewenste coherente en efficiënte aanpak niet altijd in dezelfde mate aanwezig is.

Het zou interessant zijn om meer informatie te verkrijgen over deze complementariteit tussen de verschillende bedrijven, de verschillen tussen het noorden en het zuiden, de structuur van financiering (wie betaalt wat?), etc.

De heer Paul Verhaert, Belgospace, benadrukt dat er helemaal geen defaitistische of fatalistische houding bestaat in de Belgische industriële wereld ten overstaan van de Europese ruimtevaartsector. Er bestaat helemaal geen «*me too*»-houding ten aanzien van de grote Europese spelers. Integendeel, de Belgische bedrijven werken zeer pro-actief en proberen permanent voor zichzelf een niche te creëren en een positie in te nemen in deze Europese sector.

Een gevoel van fatalisme kan eventueel wel worden opgemerkt wanneer het gaat om Galileo. Doch dit heeft eerder te maken met het zeer specifieke karakter van het programma en de onduidelijkheid die rond Galileo hangt op het vlak van de samenwerking tussen ESA en de Europese Commissie.

De heer Michel Gillard, *Wallonie Espace*, schetst kort de karakteristieken van de verschillende Waalse industrieën actief in de ruimtevaartsector. Vooreerst heeft men de universiteiten die een puur wetenschappelijke onderzoeksfunctie hebben. Daarnaast is er het «*Centre Spatial de Liège*» dat al jaren actief is in de sector en zich onder andere heeft gespecialiseerd in het testen van satellieten in omstandigheden vergelijkbaar met die in de ruimte. Verschillende bedrijven hebben een grote activiteit op het vlak van luchtvaart en een gespecialiseerde afdeling voor ruimtevaart. Andere bedrijven richten zich specifiek op ruimtevaarttechnologie op elektronisch en/of mechanisch vlak. Softwarebedrijven en hoogtechnologische spin-offs vervolledigen het lijstje.

Het is misschien nuttig op te merken dat de Commissie «*Legeraankopen*» van de Kamer van

d'abord à l'harmonisation des différents systèmes, avant de s'engager plus loin sur cette voie.

M. Georges Dallemagne, sénateur, se rallie à l'observation selon laquelle un financement public plus important du secteur de l'aérospatiale sera difficilement réalisable. La liberté de mouvement est d'ailleurs fort restreinte. En outre, il convient de résoudre un certain nombre de problèmes existants en vue de permettre un financement plus efficace; citons notamment la collaboration entre l'ESA et la Commission européenne, la définition et l'exécution des différents programmes, etc.

À cet égard, l'on peut d'ailleurs se demander si l'on n'est pas trop optimiste en ce qui concerne l'absence de concurrence interne et la complémentarité des entreprises en Belgique. Il semble plutôt que l'approche cohérente et efficace que l'on souhaite n'est pas toujours présente de manière égale.

Il serait intéressant d'obtenir plus d'informations sur cette complémentarité entre les différentes entreprises, les différences entre le Nord et le Sud, la structure du financement (qui paie quoi?), etc.

M. Paul Verhaert, Belgospace, souligne qu'il n'existe dans l'univers industriel belge aucune espèce d'attitude défaitiste ou fataliste à l'égard du secteur aérospatial européen. Il n'existe aucune attitude du type «*moi aussi*» à l'égard des grands acteurs européens. Bien au contraire, les entreprises belges travaillent de manière très proactive et tentent constamment de s'aménager un créneau et d'occuper une place dans ce secteur européen.

En ce qui concerne Galileo, l'on peut cependant constater un certain sentiment fataliste. Mais ce dernier porte plutôt sur le caractère tout à fait spécifique du programme et sur le manque de clarté qui entoure Galileo quant à la collaboration entre l'ESA et la Commission européenne.

M. Michel Gillard, *Wallonie Espace*, trace succinctement les caractéristiques des différentes industries wallonnes qui sont actives dans le secteur aérospatial. Tout d'abord, il y a les universités qui ont une fonction de recherche purement scientifique. Il y a, en outre, le «*Centre spatial de Liège*», actif dans le secteur depuis des années, et qui s'est spécialisé notamment dans les essais de satellites dans des conditions comparables à celles de l'espace. Plusieurs entreprises développent une activité considérable sur le plan de la navigation aérienne, avec une division spécialisée pour l'aérospatiale. D'autres entreprises se concentrent spécifiquement sur la technologie aérospatiale ou sur le domaine électronique et/ou mécanique. La liste se complète par des entreprises de logiciels et des divisions autonomes marginales hautes-technologiques.

Il peut être utile d'observer que la Commission d'achats militaires de la Chambre des représentants a

volksvertegenwoordigers in september een zitting heeft georganiseerd waar onder andere is gesproken over de Belgische deelname in bepaalde militaire ruimtevaartprogramma's. Daar is opnieuw gebleken dat België eerder heeft geopteerd voor de aankoop van beelden dan voor een actieve deelname in de ontwikkeling van dergelijke programma's. Gevolg hiervan is dat de Belgische industrie niet kan genieten van eventuele contracten die zouden volgen uit deze ontwikkelingen.

De heer Hans Bracquené, Vlaamse Ruimtevaart Industriëlen, maakt vooreerst een aantal kanttekeningen bij de opmerkingen betreffende de Europese defensie en ruimtevaart. Men kan gerust stellen dat België, hoewel niet gespecialiseerd in de materie, wel een voortrekkersrol speelt in de ontwikkeling van militaire satellieten voor aardobservatie, satellietbewaking, etc. Vooral binnen de WEU bestaan zeer goede faciliteiten wat deze «spionagesatellieten» betreft. Het valt dan ook zeer te betreuren dat de Belgische overheid recent enkel heeft geopteerd voor een dienstencontract met de leveranciers van dergelijke beelden. Deze optie is niet goedkoper, maar heeft wel de deur gesloten voor een actieve deelname van de Belgische industrie aan de verdere ontwikkeling van dergelijke systemen.

Wat de subsidiëring van de ruimtevaartsector betreft, spreekt het voor zich dat dit niet de goede weg is. Maar het is wel een weg die al jaren wordt gevolgd. Nochtans dient ook hier te worden vermeld dat België op het vlak van steun aan de industrie een voorbeeldfunctie vervult. Er wordt in de eerste plaats dan ook niet gevraagd naar meer subsidies, maar naar een meer consequente en efficiënte steun. Men kan trouwens leren uit negatieve ervaringen uit het verleden, om de evolutie binnen Airbus niet te noemen.

Wat de voor- of nadelen betreft wat het lidmaatschap van een internationale industriële groep betreft, is het correct dat dergelijke bedrijven gemakkelijker toegang krijgen tot internationale contracten. Daartegenover staat wel dat er een grote interne concurrentie bestaat binnen een dergelijke groep, aangezien grote contracten niet meer mooi worden verdeeld tussen de verschillende afdelingen in de verschillende landen.

De overheidsfinanciering van de ruimtevaart ten slotte, wordt bepaald door een moeilijk institutioneel kluwen. Ruimtevaart is sinds 1988 een gedeelde bevoegdheid, hetgeen wil zeggen dat de internationale samenwerking federaal blijft en de rest wordt geregionaliseerd. Het federaal niveau blijft van primordiaal belang als men ziet dat 95% van het nationaal ruimtevaartbudget naar ESA gaat. Dit systeem werkt vrij goed. Het enige dat eigenlijk in België ontbreekt, is een traditie van nationale projecten, zoals die in andere landen worden gecreëerd door de nationale ruimtevaartagentschappen. Alle Belgische in-

organisé au mois de septembre une audition lors de laquelle il a été question notamment de la participation belge à certains programmes aérospatiaux militaires. Il y est apparu une fois de plus que la Belgique a opté pour l'achat d'images plutôt que pour une participation active au développement de programmes de ce type. Il en résulte que l'industrie belge ne peut pas bénéficier de contrats éventuels qui découleraient de ces développements.

M. Hans Bracquené, *Vlaamse Ruimtevaart Industriëlen*, fait d'abord quelques réflexions à propos des observations relatives à la défense et à l'aérospatiale européennes. L'on peut affirmer que la Belgique, tout en n'étant pas spécialisée en la matière, assume un rôle d'avant-garde dans le développement de satellites militaires pour l'observation terrestre, la surveillance par satellite, etc. C'est surtout au sein de l'UEO qu'il existe des facilités bien appropriées en ce qui concerne les «satellites d'espionnage». Il est donc d'autant plus regrettable que les pouvoirs publics belges se soient limités à un contrat de services avec les fournisseurs de telles images. Cette option n'est pas moins onéreuse, mais elle a par contre fermé la porte à une participation active de l'industrie belge au développement ultérieur de pareils systèmes.

Quant au subventionnement du secteur de l'aérospatiale, il va de soi que ce n'est pas là la bonne voie, même si c'est une voie suivie depuis des années. Et pourtant, il convient de relever, ici aussi, que la Belgique assume sur ce plan une fonction exemplaire dans le domaine du soutien à l'industrie. En premier lieu, la demande ne porte donc pas sur des subventions supplémentaires, mais sur une aide plus conséquente et plus efficace. L'on peut d'ailleurs tirer des leçons d'expériences négatives du passé, citons par exemple l'évolution au sein d'Airbus.

En ce qui concerne les avantages ou les inconvénients de l'appartenance à un groupe industriel international, il est exact que l'accès de telles entreprises à des contrats internationaux est facilité. Par contre, il se confirme qu'il existe une concurrence interne considérable au sein de pareil groupe, étant donné que des contrats importants ne sont plus bien distribués entre les différentes divisions des pays respectifs.

Enfin, le financement public de l'aérospatiale est déterminé par un enchevêtrement institutionnel complexe. Depuis 1998, l'aérospatiale est une compétence partagée, ce qui signifie que la coopération internationale reste fédérale, tandis que le reste est régionalisé. Le niveau fédéral reste d'une importance primordiale, dès lors que 95% du budget aérospatial national vont à l'ESA. Ce système fonctionne relativement bien. En fait, la seule chose qui manque en Belgique est une tradition de projets nationaux tels que les agences aérospatiales nationales en créent dans d'autres pays. Tous les efforts belges sont déposés

spanningen worden in de ESA-mand gelegd, hetgeen maakt dat de Belgische industrie zonder enige voorkennis in een project moet stappen, terwijl andere industrieën al een deel van de noodzakelijke kennis hebben verworven via de uitvoering van nationale programma's.

De heer Remo Pellichero, Sabca, benadrukt dat België op het vlak van ruimtevaart goed is in wat het doet. Voorbeelden als Ariane, de ontwikkeling van systemen voor warmteafdriving in satellieten, etc. bewijzen dit nog elke dag.

Wat de financiële steun betreft die de Europese ruimtevaartsector kan helpen, moet worden opgemerkt dat de Europese Commissie thans geen steun geeft. Haar steun gecombineerd met die van ESA en die van de nationale regeringen, kan al een groot verschil geven. De Europese industriële wereld heeft berekend dat men behoefte heeft aan een steun van 200 miljoen euro per jaar en dit gedurende een aantal jaren. Dit is op het eerste zicht veel, maar is dit te veel om een sector te redden die van levensbelang is voor de toekomst van Europa?

Op het vlak van defensie kan inderdaad gepleit worden voor een hergroepering van de verschillende Europese belangen rond één maatstaf. Om deze norm dan te concretiseren, zou dan beroep worden gedaan op de Prime Contractors. Dit kan echter tot gevolg hebben dat de onderaannemers in de kou blijven staan. De Prime Contractors kunnen immers zelf produceren wat de onderaannemers hen anders toeleveren. Om onze industrie hiertegen te beschermen, is het dan ook nodig dat de nationale overheid bereid is om dezelfde steun en bescherming te geven aan de ruimtevaartindustrie als gegeven wordt aan de andere industrieën. Dit is trouwens wat de Nederlandse regering heeft gerealiseerd door in de ontwikkeling van de «*Joint Strike Fighter*» te stappen. Aldus heeft ze de eigen industrie verzekerd van een waardevolle deelname aan het programma.

Een laatste opmerking betreft de dumpingpraktijken van de Verenigde Staten. In 1992 werd een akkoord gesloten tussen de VS en de EU aangaande de steun aan de burgerluchtvaart. Het is duidelijk dat directe overheidssteun hierin gemakkelijk te controleren is, maar het probleem ligt bij de indirecte steun. Deze is bijna niet te controleren. Men moet dan ook oppassen niet opnieuw in dezelfde val te trappen.

De heer Armand De Decker, voorzitter van de Senaat, is het in grote mate eens met de vorige sprekers en benadrukt dat de toekomst van een Europese ruimtevaartstructuur ligt in de creatie van grote projecten. De Verenigde Staten hebben sinds het einde van de Tweede Wereldoorlog enorme projecten op

dans la corbeille de l'ESA, ce qui a pour effet que l'industrie belge doit s'engager dans un projet sans la moindre expérience préalable, tandis que d'autres industries ont d'ores et déjà acquis une partie des connaissances requises par le truchement de la mise en pratique de programmes nationaux.

M. Remo Pellichero, Sabca, souligne que la Belgique est compétente dans ce qu'elle fait dans le domaine aérospatial. Des exemples tels qu'Ariane, le développement de systèmes d'évacuation de chaleur dans les satellites, etc. en fournissent chaque jour la preuve.

Quant à l'appui financier susceptible d'aider le secteur aérospatial européen, il convient de signaler que la Commission européenne n'accorde aucune aide à l'heure actuelle. Son aide, combinée avec celle de l'ESA et celle des gouvernements nationaux, pourrait déjà faire la différence. Le monde industriel européen a calculé qu'il faudrait un soutien de l'ordre de 200 millions d'euros par an et ce pendant plusieurs années. À première vue, il s'agit là d'un montant considérable, mais est-ce trop pour sauver un secteur qui représente une importance vitale pour l'avenir de l'Europe?

Sur le plan de la défense, l'on pourrait effectivement se prononcer en faveur d'un regroupement des différents intérêts européens autour d'une norme unique. Pour concrétiser cette norme, l'on pourrait faire appel aux entrepreneurs principaux. Cela peut toutefois avoir pour effet que les sous-traitants seraient ignorés purement et simplement. En effet, les entrepreneurs principaux peuvent produire eux-mêmes ce qui leur est fourni normalement par les sous-traitants. Afin de protéger notre industrie contre de telles pratiques, il est dès lors indispensable que les pouvoirs publics nationaux soient disposés à accorder à l'industrie aérospatiale le même appui et la même protection qu'aux autres industries. C'est d'ailleurs ce que le gouvernement des Pays-Bas a fait en adhérant au développement du «*Joint Strike Fighter*». Il a ainsi garanti à sa propre industrie une participation à part entière au programme.

Une dernière observation a trait aux pratiques de dumping des États-Unis. En 1992, un accord fut conclu entre les EU et l'UE au sujet de l'aide à l'aéronautique civile. Il est évident que l'aide publique directe est aisément contrôlable dans ce domaine, mais le problème se situe dans l'aide indirecte. Celle-ci est pour ainsi dire incontrôlable. Il faut donc prendre garde à ne pas tomber une fois de plus dans le même piège.

M. Armand De Decker, président du Sénat, se rallie dans une large mesure aux orateurs précédents et il souligne que l'avenir d'une structure aérospatiale européenne se situe dans le développement de grands projets. Depuis la fin de la seconde guerre mondiale, les États-Unis ont lancé des projets énormes qui ont

gestart die de industrie in een stroomversnelling heeft gebracht. Hiertegenover staat Europa dat met ESA en Ariane een aantal projecten heeft opgestart die echter in het niets verdwijnen in vergelijking tot de inspanningen aan Amerikaanse kanten.

Een aantal cijfers kunnen deze stelling bevestigen. De gemiddelde inspanning voor onderzoek in de Europese Unie bedraagt 1,8% van het BIP. In de Verenigde Staten bedraagt dit 2,8% en in Japan 2,9% van het BIP. In 1999 besteedden de Verenigde Staten 35 miljard dollar aan militair onderzoek en ontwikkeling. De 15 lidstaten van de Europese Unie kwamen samen aan 9 miljard dollar. Dit is dus een verhouding van 1 op 4. Militaire R&D bedraagt in de Verenigde Staten 55% van het totaal budget voor R&D gefinancierd door de overheid. In Europa vertegenwoordigt dit slechts 15%. Indien men deze gegevens koppelt aan de politieke moeilijkheden waarmee de weinige grote Europese projecten op dit ogenblik kampen, denkt men maar aan Airbus en Galileo, dan is het zeer moeilijk om in een goede afloop te blijven geloven.

Mevrouw Marie-Claude Limbourg, lid van het kabinet van de regeringscommissaris voor wetenschapsbeleid, is van oordeel dat de ESA-ministeriële conferenties meer en meer evolueren naar een bieden van de lidstaten op een reeks van programma's zonder visie of samenhang. Een echte Europese strategie ontbreekt. Daarenboven kiezen de lidstaten enkel nog op basis van economische en commerciële rendabiliteit, waardoor de echt interessante programma's niet meer de kans krijgen om van start te gaan.

Men mag echter niet vergeten dat ruimtevaart in de eerste plaats niet bedoeld is om winstgevend te zijn. Meer zelfs, investeringen in deze sector kunnen een middel zijn om fundamenteel wetenschappelijk onderzoek te financieren.

Op dit ogenblik gebeurt het soms dat de eigen ESA-programma's niet langer gebruik willen maken van Ariane. Andere draagraketten zijn immers goedkoper. Er gaan zelfs stemmen op die zeggen dat Ariane niet langer nodig is.

Het is dus dringend noodzakelijk om tot een echte strategie op Europees vlak te komen, waarin een rol moet zijn weggelegd voor ESA, de Europese Commissie en het Europees Parlement.

De heer Christophe Jacob, Eurospace, spreekt in naam van de beroepsfederatie van Europese ruimtevaartindustriëlen en bevestigt de alarmerende cijfers die door de voorzitter werden meegedeeld. Daarbij dient nog te worden opgemerkt dat de markt voor institutionele lanceringen in de Verenigde Staten niet toegankelijk is voor Europese spelers. De Europese markt daarentegen is vrij. Misschien moet een signaal gegeven worden aan de Amerikanen door middel van een gelijkaardige beperking van de toegang tot deze institutionele markt. In gesprekken met de Europese

entraîné une accélération du développement industriel. L'Europe a, quant à elle, lancé avec l'ESA et Ariane un certain nombre de projets qui ne représentent rien comparativement aux efforts déployés du côté américain.

Nombre de chiffres confirment cette thèse. L'effort moyen en faveur de la recherche dans l'Union européenne s'élève à 1,8% du PIB. Aux États-Unis, ce chiffre est de 2,8% et au Japon il est de 2,9% du PIB. En 1999, les États-Unis ont consacré 35 milliards de dollars à la recherche et au développement militaires. Les 15 États membres de l'Union européenne arrivaient globalement à 9 milliards de dollars. Ceci représente donc une proportion de 1 sur 4. Aux États-Unis les R&D militaires s'élèvent à 55% du budget total des R&D financés par les pouvoirs publics. En Europe, ce chiffre n'est que de 15%. Si l'on ajoute ces chiffres aux difficultés politiques auxquelles doivent faire face à l'heure actuelle les rares grands projets européens, il suffira de mentionner Airbus et Galileo, l'on ne peut guère persister à croire à une issue favorable.

Mme Marie-Claude Limbourg, membre du cabinet du commissaire du gouvernement à la Politique scientifique, estime que les conférences ministérielles de l'ESA évoluent de plus en plus vers une enchère des États membres sur une série de programmes sans vision ni cohésion. Une véritable stratégie européenne fait défaut. En outre, le choix des États membres se base uniquement sur la rentabilité économique et commerciale, de sorte que programmes vraiment intéressants n'ont plus l'occasion d'être lancés.

L'on ne peut toutefois perdre de vue que l'aérospatiale n'a pas pour but primordial d'être rentable. Bien plus, des investissements dans ce secteur peuvent constituer un moyen pour financer la recherche scientifique fondamentale.

Actuellement, il arrive que les propres programmes de l'ESA ne veuillent plus avoir recours à Ariane. En effet, d'autres fusées porteuses sont moins chères. Certains vont même jusqu'à affirmer qu'Ariane est devenue inutile.

Il est donc urgent d'en arriver à une véritable stratégie sur le plan européen, stratégie dans laquelle un rôle doit être dévolu à l'ESA, à la Commission européenne et au Parlement européen.

M. Christophe Jacob, Eurospace, parlant au nom de la fédération professionnelle des industriels européens, confirme les chiffres alarmants qui furent communiqués par le président. Il convient d'observer en outre qu'aux États-Unis le marché des lancements institutionnels n'est pas accessible aux acteurs européens. Le marché européen, par contre, est libre. Peut-être faut-il donner un signal aux Américains par le truchement d'une restriction similaire de l'accès à ce marché institutionnel. Des entretiens avec la Commission européenne ont en tout cas fait ressortir

Commissie is in elk geval gebleken dat deze optie niet in dovemansoren is gevallen.

De heer René Hannon, Alcatel-Etca, benadrukt de hoge kwaliteit van de producten die in België worden ontwikkeld en afgeleverd. Zelfs de mensen van NASA zijn hierover vol lof. Dit is een troef voor de Belgische industrie.

Men moet steeds voor ogen houden dat ruimtevaart in de eerste plaats een strategische sector is. Men moet dus verder kijken dan het puur commerciële belang. In dit opzicht moet er trouwens werk worden gemaakt van een samenwerking met de militaire verantwoordelijken in Europa. Deze is thans immers onbestaande.

Tenslotte is het belangrijk te melden dat de Europese industrie meer en meer afhankelijk begint te worden van basisonderdelen uit de Verenigde Staten en Japan. Dit is een evolutie die in het oog moet worden gehouden.

De heer Hans Bracquené, Vlaamse Ruimtevaart Industriëlen, benadrukt nogmaals het belang van de kleine en soms zeer kleine programma's die vaak even kritisch en even succesvol kunnen zijn als de grote strategische programma's. Ook ESA erkent thans het belang van een goede niche-politiek en houdt er in de programmabepaling rekening mee.

De heer Jean-Luc Fournereaux, Techspace Aero, stelt dat men in gans Europa overtuigd is van het belang van België in de ruimtevaartsector. België is synoniem voor kwaliteit en ervaring. Dit heeft in grote mate te maken met de niche-politiek die in België wordt gevoerd en die maakt dat er verschillende «*centres of excellence*» zijn ontstaan de laatste jaren. Thans is het aan ESA om deze politiek te consolideren en te introduceren in de Europese ruimtevaartpolitiek.

f) Conclusie

De heer Armand De Decker, voorzitter van de Senaat, dankt de deelnemers aan dit debat voor hun zeer interessante bijdragen. De werkgroep «Ruimtevaart» van de Senaat is een vurig verdediger van de Belgische en Europese belangen inzake ruimtevaart en zal de tijdens deze hoorzitting verzamelde informatie met de nodige aandacht bestuderen.

De heer Jacky Morael, senator, stelt voor om ook het Federaal Adviescomité voor de Europese Aangelegenheden te betrekken bij deze oefening, aangezien het hier toch gaat om een sector van strategisch belang voor de toekomst van Europa.

que cette option n'est pas tombée dans l'oreille d'un sourd.

M. René Hannon, Alcatel-Etca, souligne la haute qualité des produits qui sont développés et livrés en Belgique. Même les gens de la NASA sont pleins d'éloges à cet égard. Il s'agit là d'un atout pour l'industrie belge.

Il ne faut jamais perdre de vue que l'aérospatiale est en premier lieu un secteur stratégique. Il faut donc porter le regard au-delà des intérêts purement commerciaux. À cet égard, il faut d'ailleurs aboutir à une collaboration avec les responsables militaires en Europe. En effet, celle-ci est inexistante à l'heure actuelle.

Enfin, il importe de signaler que l'industrie européenne devient de plus en plus dépendante d'éléments de base en provenance des États-Unis et du Japon. Il s'agit là d'une évolution qui doit être suivie de près.

M. Hans Bracquené, *Vlaamse Ruimtevaart Industriëlen*, souligne une fois de plus l'importance des programmes, petits et quelquefois très petits, qui peuvent souvent être tout aussi critiques et couronnés de succès que les grands programmes stratégiques. L'ESA reconnaît, elle aussi, à l'heure actuelle l'importance d'une bonne politique de créneaux et elle en tient compte en déterminant les programmes.

M. Jean-Luc Fournereaux, Techspace Aero, déclare que partout en Europe l'on est convaincu de l'importance de la Belgique dans le secteur aérospatial. La Belgique est synonyme de qualité et d'expérience. Cela tient en grande partie à la politique de créneaux adoptée par la Belgique qui a permis la création de différents «*centres of excellence*» au cours de ces dernières années. Il incombe maintenant à l'ESA de consolider cette politique et de l'introduire dans la politique aérospatiale européenne.

f) Conclusion

M. Armand De Decker, président du Sénat, remercie les participants au présent débat pour leurs contributions très intéressantes. Le groupe de travail «Espace» du Sénat est l'ardent défenseur des intérêts belges et européens en matière d'aérospatiale et il étudiera attentivement les informations recueillies au cours de la présente audition.

M. Jacky Morael, sénateur, propose d'associer également à cet exercice le Comité d'avis fédéral chargé des questions européennes, étant donné qu'il s'agit en l'espèce d'un secteur d'importance stratégique pour l'avenir de l'Europe.

BIJLAGE 1

Deze bijlagen blz. 22 tot 35, zijn uitsluitend gedrukt beschikbaar.

ANNEXE 1

Ces annexes, pp. 22 à 35, sont uniquement disponibles sur support papier.

|

BIJLAGE 2

ANNEXE 2

BIJLAGE 3

|

ANNEXE 3

|

BIJLAGE 4

|

ANNEXE 4

|

BIJLAGE 5

|

ANNEXE 5

BIJLAGE 6

ANNEXE 6
